To besedilo je zgolj informativne narave in nima pravnega učinka. Institucije Unije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti. Verodostojne različice zadevnih aktov, vključno z uvodnimi izjavami, so objavljene v Uradnem listu Evropske unije. Na voljo so na portalu EUR-Lex. Uradna besedila so neposredno dostopna prek povezav v tem dokumentu

►B

UREDBA KOMISIJE (EU) št. 965/2012

z dne 5. oktobra 2012

o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta

(UL L 296, 25.10.2012, str. 1)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►M1	Uredba Komisije (EU) št. 800/2013 z dne 14. avgusta 2013	L 227	1	24.8.2013
►M2	Uredba Komisije (EU) št. 71/2014 z dne 27. januarja 2014	L 23	27	28.1.2014
►M3	Uredba Komisije (EU) št. 83/2014 z dne 29. januarja 2014	L 28	17	31.1.2014
►M4	Uredba Komisije (EU) št. 379/2014 z dne 7. aprila 2014	L 123	1	24.4.2014
►M5	Uredba Komisije (EU) 2015/140 z dne 29. januarja 2015	L 24	5	30.1.2015
►M6	Uredba Komisije (EU) 2015/640 z dne 23. aprila 2015	L 106	18	24.4.2015
►M7	Uredba Komisije (EU) 2015/1329 z dne 31. julija 2015	L 206	21	1.8.2015
►M8	Uredba Komisije (EU) 2015/2338 z dne 11. decembra 2015	L 330	1	16.12.2015
►M9	Uredba Komisije (EU) 2016/1199 z dne 22. julija 2016	L 198	13	23.7.2016
►M10	Uredba Komisije (EU) 2017/363 z dne 1. marca 2017	L 55	1	2.3.2017
►M11	Uredba Komisije (EU) 2018/394 z dne 13. marca 2018	L 71	1	14.3.2018
►M12	Uredba Komisije (EU) 2018/1042 z dne 23. julija 2018	L 188	3	25.7.2018
►M13	spremenjeno Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/745 z dne 4. junija 2020	L 176	11	5.6.2020
►M14	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1975 z dne 14. decembra 2018	L 326	53	20.12.2018
►M15	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/1384 z dne 24. julija 2019	L 228	106	4.9.2019
►M16	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/1387 z dne 1. avgusta 2019	L 229	1	5.9.2019
►M17	spremenjeno Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/1176 z dne 7. avgusta 2020	L 259	10	10.8.2020
►M18	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/2036 z dne 9. decembra 2020	L 416	24	11.12.2020
►M19	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/1062 z dne 28. junija 2021	L 229	3	29.6.2021
►M20	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/1296 z dne 4. avgusta 2021	L 282	5	5.8.2021
►M21	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/2237 z dne 15. decembra 2021	L 450	21	16.12.2021
►M22	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/414 z dne 11. marca 2022	L 85	4	14.3.2022

►**M23**	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/790 z dne 19. maja 2022	L 141	13	20.5.2022
►**M24**	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/2203 z dne 11. novembra 2022	L 293	3	14.11.2022
►**M25**	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/2502 z dne 19. decembra 2022	L 325	56	20.12.2022
►**M26**	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/217 z dne 1. februarja 2023	L 30	11	2.2.2023
►**M27**	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1020 z dne 24. maja 2023	L 137	1	25.5.2023
►**M28**	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1754 z dne 11. septembra 2023	L 224	16	12.9.2023
►**M29**	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2024/2076 z dne 24. julija 2024	L 2076	1	25.7.2024

popravljena z:

►**C1**	Popravek, UL L 350, 22.12.2016, str. 126 (965/2012)
►**C2**	Popravek, UL L 122, 17.5.2018, str. 36 (2017/363)
►**C3**	Popravek, UL L 230, 6.9.2019, str. 10 (2019/1384)
►**C4**	Popravek, UL L 30, 2.2.2023, str. 36 (2016/1199)

▼B

UREDBA KOMISIJE (EU) št. 965/2012

z dne 5. oktobra 2012

o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta

▼M4

Člen 1

Vsebina in področje uporabe

▼M14

1. Ta uredba določa podrobna pravila za letalske operacije z letali in helikopterji, vključno s preverjanji na ploščadi za zrakoplove operatorjev pod varnostnim nadzorom druge države, potem ko pristanejo na aerodromih na ozemlju, za katerega veljajo določbe Pogodb.

2. Ta uredba določa tudi podrobna pravila o pogojih za izdajo, ohranitev, spremembo, omejitev, začasen odvzem ali preklic spričeval operatorjev zrakoplovov iz člena 2(1)(b)(i) in (ii) Uredbe (EU) 2018/1139, razen za balone in jadralna letala, ki se uporabljajo v operacijah komercialnega zračnega prevoza, o privilegijih in odgovornostih imetnikov spričeval ter pogojih, pod katerimi se operacije prepovejo, omejijo ali podredijo določenim pogojem v interesu varnosti.

3. Ta uredba določa tudi podrobna pravila za pogoje in postopke v zvezi z izjavo operatorjev, ki opravljajo komercialne specializirane operacije z letali in helikopterji ali nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon, vključno z nekomercialnimi specializiranimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon, da so sposobni in imajo na voljo sredstva za izvajanje odgovornosti, povezanih z operacijami z zrakoplovi, in nadzor takšnih operatorjev.

▼M4

4. Ta uredba določa tudi podrobna pravila glede pogojev, pod katerimi je treba zaradi varnosti za nekatere komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem pridobiti dovoljenje, ter pogojev za izdajo, ohranitev, spremembo, omejitev, začasni odvzem ali preklic dovoljenja.

5. Ta uredba se ne uporablja za zračne operacije, na katere se nanaša člen 1(2)(a) Uredbe (ES) št. 216/2008.

▼M11

6. Ta uredba se ne uporablja za letalske operacije z zračnimi ladjami.

▼M14

7. Ta uredba se ne uporablja za letalske operacije z baloni in jadralnimi letali. Vendar se v zvezi s takšnimi letalskimi operacijami z baloni, ki niso privezani plinski baloni, in jadralnimi letali uporabljajo zahteve glede nadzora iz člena 3.

▼B

Člen 2

Opredelitev pojmov

Za namene te uredbe velja:

▼M14

1. „Letalo“ pomeni zrakoplov na motorni pogon z nepremičnimi krili, težji od zraka, ki dobi vzgon v letu zaradi aerodinamične reakcije zraka na njegova krila.

1a. „Helikopter“ pomeni zrakoplov, težji od zraka, pri katerem se vzgon doseže pretežno z reakcijami zraka na enega ali več rotorjev, ki jih poganja motor in se vrtijo na oseh, ki so pretežno navpične.

1b. „Balon“ pomeni zrakoplov s posadko, ki je lažji od zraka, ni na motorni pogon in leti bodisi z uporabo plina, lažjega pod zraka, bodisi gorilnika, vključno s plinskimi baloni, toplozračnimi baloni, mešanimi baloni in toplozračnimi zračnimi ladjami, čeprav imajo motorni pogon.

1c. „Jadralno letalo“ pomeni zrakoplov, težji od zraka, ki dobi vzgon v letu zaradi aerodinamične reakcije zraka na fiksne dvižne površine, katerega prosti let ni odvisen od motorja.

1d. „Komercialna operacija“ pomeni katero koli letalsko operacijo proti plačilu ali drugi protivrednosti, ki je na voljo javnosti ali se, ko ni na voljo javnosti, opravlja po pogodbi med operatorjem in odjemalcem, pri tem pa odjemalec ne nadzira operatorja.

1e. „Privezani plinski balon“ pomeni plinski balon s privezovalnim sistemom, s katerim je balon med operacijami nenehno privezan na fiksno točko.

▼B

2. „Letala razreda zmogljivosti B“ pomenijo propelerska letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj in največjo vzletno maso 5 700 kg ali manj.

3. „Območje javnega interesa“ pomeni območje, ki se uporablja izključno za operacije v javnem interesu.

4. „Operacija razreda zmogljivosti 1“ pomeni operacijo s tako zmogljivostjo, pri kateri helikopter v primeru odpovedi ključnega motorja lahko pristane v okviru razpoložljive razdalje za zaustavljeni vzlet ali varno nadaljuje let do primernega pristajalnega območja, odvisno od tega, kdaj se odpoved pojavi.

▼M1

5. „Navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN)“ pomeni območno navigacijo, ki temelji na zmogljivostnih zahtevah za zrakoplove, ki letijo na zračni poti ATS, s postopkom instrumentalnega prileta ali v določenem zračnem prostoru.

▼M3

6. „Zračne taksi operacije“ za namene omejitev časa letenja in časa dolžnosti pomenijo storitve komercialnega zračnega prevoza, ki ni redni zračni prevoz, in na zahtevo z letalom z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) do vključno 19.

▼M15

7. „Specializirana operacija“ pomeni vsako operacijo, razen operacije komercialnega zračnega prevoza, pri kateri se zrakoplov uporablja za specializirane dejavnosti, kot so kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, raziskave, opazovanje in patruljiranje, oglaševanje v zraku ter vzdrževalni testni leti.

▼M4

8. „Komercialna specializirana operacija z visokim tveganjem“ pomeni vsako komercialno specializirano operacijo z zrakoplovom, ki se izvaja na območju, na katerem je varnost tretjih oseb na tleh lahko ogrožena v primeru nesreče, ali, kot določi pristojni organ kraja, kjer se operacija izvaja, vsaka komercialna specializirana operacija z zrakoplovom, ki zaradi svoje posebne narave in lokalnega okolja, v katerem se izvaja, predstavlja visoko tveganje, zlasti za tretje osebe na tleh.

▼M14

9. „Uvodni let“ pomeni katero koli operacijo za plačilo ali drugo protivrednost, ki vključuje kratko zračno potovanje z namenom, da se pritegnejo novi udeleženci usposabljanja ali novi člani, in ki jo izvede bodisi organizacija za usposabljanje iz člena 10a Uredbe Komisije (EU) št. 1178/2011 ([1]) bodisi organizacija, ustanovljena z namenom spodbujanja zračnih športov ali rekreacijskega letalstva.

▼M4

10. „Tekmovalno letenje“ pomeni dejavnost letenja, pri kateri se zrakoplov uporablja v letalskih dirkah ali tekmovanjih in pri kateri se zrakoplov uporablja v pripravah na letalske dirke ali tekmovanja ter za let do in s prireditev letalskih dirk ali tekmovanj.

11. „Predstavitveno letenje“ pomeni dejavnost letenja za namene predstavitve ali zabave na oglaševanem dogodku, odprtem za javnost, vključno z dejavnostjo, pri kateri se zrakoplov uporablja v pripravah na predstavitveni let, ter za let do in z oglaševane prireditve.

▼B

Dodatne opredelitve izrazov so v Prilogi I za namene prilog II– ►M4 VIII ◄.

Člen 3

Zmogljivosti nadzora

1. Države članice imenujejo enega ali več subjektov kot pristojni organ znotraj navedene države članice s potrebnimi pooblastili in dodeljenimi odgovornostmi za certificiranje in nadzor v zvezi z osebami in organizacijami, za katere se uporabljajo Uredba (ES) št. 216/2008 in njena izvedbena pravila.

▼M11

Administrativni postopki in sistemi upravljanja pristojnih organov držav članic in Agencije so skladni z zahtevami iz Priloge II.

([1]) Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 311, 25.11.2011, str. 1).

▼B

2. Če država članica imenuje več subjektov kot pristojni organ:

(a) se jasno opredelijo področja pristojnosti vsakega pristojnega organa v zvezi z odgovornostmi in geografskim omejevanjem, in

(b) se vzpostavi usklajevanje med navedenimi subjekti, da se zagotovi učinkovit pregled nad vsemi organizacijami in osebami, za katere se uporabljajo Uredba (ES) št. 216/2008 in njena izvedbena pravila, ki so v okviru njihovih pristojnosti.

3. Države članice zagotovijo, da ima(-jo) pristojni organ(-i) potrebne zmogljivosti za zagotovitev nadzora nad vsemi osebami in organizacijami, ki jih zajema njihov program nadzora, vključno z zadostnimi viri za izpolnjevanje zahtev te uredbe.

4. Države članice zagotovijo, da osebje pristojnega organa ne opravlja dejavnosti nadzora, kadar obstajajo dokazi, da bi lahko to posredno ali neposredno povzročilo navzkrižje interesov, zlasti v zvezi z družinskimi in finančnimi interesi.

5. Osebje, ki mu pristojni organ dovoli izvajanje nalog certificiranja in/ali nadzora, se pooblasti za izvajanje najmanj naslednjih nalog:

(a) pregled dokumentacije, podatkov, postopkov in vsega drugega gradiva, ki zadeva opravljanje nalog certificiranja in/ali nadzora;

(b) pridobitev kopij ali izpiskov iz takšne dokumentacije, podatkov, postopkov in drugega gradiva;

(c) zahteva po ustni razlagi na kraju samem;

(d) vstop v zadevne prostore, kraje delovanja ali prevozna sredstva;

(e) izvajanje revizij, preiskav, ocen in inšpekcijskih pregledov, vključno z inšpekcijskimi pregledi na ploščadi in nenapovedanimi inšpekcijskimi pregledi;

(f) po potrebi sprejemanje ali uvajanje izvršilnih ukrepov.

6. Naloge iz odstavka 5 se izvajajo v skladu s pravnimi določbami zadevne države članice.

▼M12

Člen 4

Preverjanja na ploščadi

1. Preverjanja na ploščadi za zrakoplove operatorjev pod varnostnim nadzorom neke druge države članice ali tretje države se izvajajo v skladu s poddelom RAMP iz Priloge II.

2. Države članice zagotovijo, da se preizkusi alkoholiziranosti pri članih letalske posadke in kabinskega osebja opravljajo pri operatorjih pod njihovim nadzorom ter pri operatorjih pod nadzorom druge države članice ali tretje države. Te preizkuse opravljajo inšpektorji za preverjanje na ploščadi v okviru programa preverjanj na ploščadi iz poddela RAMP iz Priloge II.

▼M12

3. Z odstopanjem od odstavka 2 lahko države članice zagotovijo, da preizkuse alkoholiziranosti pri članih letalske posadke in kabinskega osebja opravljajo drugi pristojni uradniki zunaj okvira programa preverjanj na ploščadi iz poddela RAMP iz Priloge II pod pogojem, da preizkusi alkoholiziranosti izpolnjujejo iste cilje in upoštevajo ista načela kot preizkusi, izvedeni v okviru poddela RAMP iz Priloge II. Rezultati takih preizkusov alkoholiziranosti se vnesejo v centralizirano podatkovno zbirko v skladu s točko (b) ARO.RAMP.145.

4. Države članice lahko opravljajo dodatne preizkuse za ugotavljanje prisotnosti psihoaktivnih snovi, ki niso alkohol. V tem primeru država članica obvesti Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) in Komisijo.

▼B

Člen 5

Letalske operacije

▼M14

1. Operatorji upravljajo letalo ali helikopter samo za operacije komercialnega zračnega prevoza v skladu s prilogama III in IV.

▼M4

1a. Operatorji, ki se ukvarjajo z operacijami CAT, ki se začnejo in končajo na istem aerodromu/območju delovanja, z letali razreda zmogljivosti B ali z nekompleksnimi helikopterji, upoštevajo določbe iz prilog III in IV.

▼B

2. Operatorji ►M1 ——————— ◄ upoštevajo zadevne določbe Priloge V pri upravljanju:

(a) letal in helikopterjev, ki se uporabljajo za:

(i) operacije, ki uporabljajo navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN);

(ii) operacije v skladu s specifikacijami minimalne navigacijske zmogljivosti (MNPS);

(iii) operacije v zračnem prostoru z zmanjšanimi minimalnimi vertikalnimi razdvajanji (RVSM);

▼M21

(iv) operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO) ali operacije z operativnimi kreditnimi točkami;

▼M14

(b) letal in helikopterjev, ki se uporabljajo za prevoz nevarnega blaga;

▼B

(c) dvomotornih letal, ki se uporabljajo za operacije povečanega doleta (ETOPS) v komercialnem zračnem prevozu;

(d) helikopterjev, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza s pomočjo sistemov za nočno gledanje (NVIS);

(e) helikopterjev, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza z obešenim tovorom (HHO); ►M9 ——————— ◄

(f) helikopterjev, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza nujne medicinske pomoči (HEMS), in

▼M9

(g) helikopterji, ki se uporabljajo za operacije na morju (HOFO).

▼M4

3. Operatorji kompleksnih letal in helikopterjev na motorni pogon, ki se ukvarjajo z nekomercialnimi operacijami, dajo izjavo, da so sposobni in imajo sredstva za izvajanje odgovornosti, povezanih z operacijo zrakoplova, in uporabo zrakoplova v skladu z določbami iz Priloge III in Priloge VI. Pri izvajanju nekomercialnih specializiranih operacij pa taki operatorji uporabljajo zrakoplov v skladu z določbami iz prilog III in VIII.

▼M14

4. Operatorji letal in helikopterjev, ki niso kompleksna letala in helikopterji na motorni pogon, ki se ukvarjajo z nekomercialnimi operacijami, vključno z nekomercialnimi specializiranimi operacijami, zrakoplov upravljajo samo v skladu z določbami iz Priloge VII.

5. Organizacije za usposabljanje iz člena 10a Uredbe (EU) št. 1178/2011, ki imajo glavni kraj poslovanja v državi članici, pri izvajanju usposabljanja za letenje v Unijo, znotraj ali iz nje, upravljajo:

(a) kompleksna letala in helikopterje na motorni pogon v skladu z določbami iz Priloge VI;

(b) druga letala in helikopterje v skladu z določbami iz Priloge VII.

6. Operatorji upravljajo letalo ali helikopter samo za komercialne specializirane operacije v skladu z zahtevami iz prilog III in VIII.

▼M4

7. Leti, ki se izvajajo tik pred, med ali takoj po izvajanju specializiranih operacij in so neposredno povezani z navedenimi operacijami, se upravljajo v skladu z odstavki 3, 4 in 6, kot je ustrezno. ►M5 Brez upoštevanja članov posadke se na zrakoplovu ne prevažajo osebe, ki niso nujno potrebne za nalogo. ◄

▼B

Člen 6

Odstopanja

▼M4

_____

▼B

2. ►M5 Z odstopanjem od člena 5(1) se zrakoplovi iz člena 4(5) Uredbe (ES) št. 216/2008, v primeru letal, upravljajo v skladu s pogoji iz Odločbe Komisije C(2009) 7633 z dne 14. oktobra 2009, kadar se uporabljajo v operacijah komercialnega zračnega prevoza. ◄ Vsaka sprememba operacije, ki vpliva na pogoje iz navedene odločbe, se sporoči Komisiji in Evropski agenciji za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija), preden se sprememba izvede.

Država članica, ki ni naslovnica Odločbe C(2009) 7633 in ki namerava uporabljati odstopanje iz navedene odločbe, o svoji nameri uradno obvesti Komisijo in Agencijo, preden se odstopanje izvede. Komisija in Agencija ocenita, koliko sprememba ali nameravana uporaba odstopa od pogojev iz Odločbe C(2009) 7633 ali vpliva na začetno presojo varnosti, ki se izvaja na podlagi navedene odločbe. Če presoja pokaže, da sprememba ali nameravana uporaba ne ustreza začetni presoji varnosti, pripravljeni na podlagi Odločbe C(2009) 7633, zadevna država članica predloži novo potrebo po odstopanju v skladu s členom 14(6) Uredbe (ES) št. 216/2008.

▼M14

3. Z odstopanjem od člena 5 te uredbe ter brez poseganja v točko (b) člena 18(2) Uredbe (EU) 2018/1139 in poddel P Priloge I k Uredbi Komisije (EU) št. 748/2012 ([1]) v zvezi z dovoljenjem za letenje se naslednji leti še naprej izvajajo v skladu z zahtevami, določenimi v nacionalni zakonodaji države članice, v kateri ima operator svoj glavni kraj poslovanja, ali če nima glavnega kraja poslovanja, kraja, v katerem ima sedež ali prebivališče:

(a) leti, povezani z uvedbo ali spremembo tipa letala ali helikopterja, ki jih izvajajo projektivne ali proizvodne organizacije v okviru svojih privilegijev;

▼M15

(b) leti brez prevoza potnikov ali tovora, pri katerih gre za prelet letala ali helikopterja zaradi prenove, popravila, inšpekcijskih pregledov, dostave, izvoza ali podobnih namenov, če zrakoplov ni naveden v spričevalu letalskega prevoznika ali izjavi.

▼M9

4. Ne glede na člen 5 lahko države članice do 30. junija 2018 še naprej zahtevajo posebno odobritev in dodatne zahteve glede operativnih postopkov, opreme, usposobljenosti posadk in usposabljanja za helikopterske operacije komercialnega zračnega prevoza na morju v skladu s svojo nacionalno zakonodajo. Države članice obvestijo Komisijo in Agencijo o dodatnih zahtevah, ki se uporabljajo za take posebne odobritve. Navedene zahteve niso manj restriktivne kot tiste iz prilog III in IV.

▼M14

4a. Z odstopanjem od člena 5(1) in (6) se lahko v skladu s Prilogo VII izvajajo naslednje operacije z letali in helikopterji, ki niso kompleksna letala in helikopterji na motorni pogon:

▼M4

(a) leti z deljenimi stroški, ki jih izvajajo fizične osebe, pod pogojem, da si neposredne stroške delijo vse osebe na zrakoplovu, tudi pilot, in da je oseb, ki si delijo neposredne stroške, največ šest;

(b) tekmovalno ali predstavitveno letenje, pod pogojem, da je plačilo ali druga protivrednost za take lete omejena na pokritje neposrednih stroškov in je sorazmeren prispevek k letnim stroškom ter da nagrade ne presegajo vrednosti, ki jih določi pristojni organ;

▼M14

(c) uvodni leti, leti za spuščanje padal, vleka jadralnih letal ali akrobatski leti, ki jih izvaja bodisi organizacija za usposabljanje iz člena 10a Uredbe (EU) št. 1178/2011, ki ima glavni kraj poslovanja v državi članici, bodisi organizacija, ki je bila ustanovljena z namenom spodbujanja zračnih športov ali rekreacijskega letalstva, pod pogojem, da organizacija zrakoplov upravlja na podlagi lastništva ali zakupa brez posadke, da let ne ustvari dobička, ki se distribuira zunaj organizacije, ter da, kadar sodelujejo nečlani organizacije, takšni leti predstavljajo le postransko dejavnost organizacije.

([1]) Uredba Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 224, 21.8.2012, str. 1).

▼M10

5. Do 2. septembra 2017 se izjeme, odobrene pred 22. marcem 2017 v skladu s členom 8(2) Uredbe (EGS) št. 3922/91 na podlagi člena 6(5) Uredbe (EU) št. 965/2012, ki se je uporabljal pred 22. marcem 2017, obravnavajo kot odobritve iz točke (a) CAT.POL.A.300 Priloge IV (dela CAT). Po 2. septembru 2017 navedene izjeme ne veljajo več za operacije enomotornih letal.

Če je med 22. marcem 2017 in 2. septembrom 2017 predvidena kakršna koli sprememba operacij zadevnih letal, ki vpliva na pogoje, določene v navedenih izjemah, se navedena predvidena sprememba pred izvedbo priglasi Komisiji in Agenciji. Komisija in Agencija ocenita predvideno spremembo v skladu s členom 14(5) Uredbe (ES) št. 216/2008.

▼M27

6. Z odstopanjem od točke CAT.POL.H.225 Priloge IV in do 25. maja 2028 se lahko obstoječe helikopterske operacije na območje javnega interesa ali z njega izvajajo pod pogoji, ki jih določijo države članice, kadar koli velikost območja javnega interesa ali ovire na njem ali sam helikopter ne dopuščajo izpolnjevanja zahtev za operacije razreda zmogljivosti 1.

Države članice obvestijo Komisijo in Agencijo o pogojih, ki se uporabljajo.

▼M9

_____

8. Z odstopanjem od prvega stavka člena 5(3) operatorji kompleksnih letal na motorni pogon z največjo certificirano vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj, opremljenih s turbopropelerskimi motorji, ki se ukvarjajo z nekomercialnimi operacijami, upravljajo navedene zrakoplove samo v skladu s Prilogo VII.

9. Z odstopanjem od člena 5(5)(a) organizacije za usposabljanje, ko izvajajo usposabljanje za letenje na kompleksnih letalih na motorni pogon z največjo certificirano vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj, opremljenih s turbopropelerskimi motorji, upravljajo navedene zrakoplove v skladu s Prilogo VII.

▼B

Člen 7

Spričevala letalskega prevoznika

1. Za spričevala letalskega prevoznika (AOC), ki jih izda država članica operatorjem letal za komercialni zračni prevoz pred začetkom uporabe te uredbe v skladu z Uredbo (EGS) št. 3922/91, se šteje, da so bila izdana v skladu s to uredbo.

Vendar najpozneje 28. oktobra 2014:

(a) operatorji ustrezno prilagodijo svoj sistem upravljanja, programe usposabljanja, postopke in priročnike, tako da so skladni s prilogami III, IV in V;

(b) spričevalo letalskega prevoznika se nadomesti s spričevali, izdanimi v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

▼B

2. Spričevala letalskega prevoznika, ki jih izda država članica operatorjem helikopterjev za komercialni zračni prevoz pred začetkom uporabe te uredbe, se pretvorijo v spričevala letalskega prevoznika, skladna s to uredbo v skladu s poročilom o pretvorbi, ki ga pripravi država članica, ki je izdala spričevalo letalskega prevoznika, po posvetovanju z Agencijo.

Poročilo o pretvorbi opisuje:

(a) nacionalne zahteve, na podlagi katerih so bila izdana spričevala letalskega prevoznika;

(b) obseg privilegijev, danih operatorjem;

(c) razlike med nacionalnimi zahtevami, na podlagi katerih so bila izdana spričevala letalskega prevoznika, in zahtevami prilog III, IV in V, skupaj z navedbo, kako in kdaj se bo od operatorjev zahtevalo, da zagotovijo polno skladnost z navedenimi prilogami.

Poročilo o pretvorbi vsebuje kopije vseh dokumentov, potrebnih za dokazovanje elementov iz točk (a) do (c), vključno s kopijami zadevnih nacionalnih zahtev in postopkov.

▼M11

Člen 8

Omejitve časa letenja

1. Za operacije CAT se uporabljajo zahteve iz poddela FTL Priloge III.

2. Z odstopanjem od odstavka 1 za zračne taksi operacije, nujno medicinsko pomoč in operacije CAT z enim pilotom veljajo zahteve, določene v nacionalni zakonodaji iz člena 8(4) Uredbe (EGS) št. 3922/91 in poddela Q Priloge III k navedeni uredbi.

3. Z odstopanjem od odstavka 1 se operacije CAT s helikopterji in operacije CAT z jadralnimi letali izvajajo v skladu z zahtevami, določenimi v nacionalni zakonodaji države članice, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja.

4. Nekomercialne operacije, vključno z nekomercialnimi specializiranimi operacijami, s kompleksnimi letali in helikopterji na motorni pogon ter komercialne specializirane operacije z letali, helikopterji in jadralnimi letali se glede omejitev časa letenja izvajajo v skladu z zahtevami, določenimi v nacionalni zakonodaji države članice, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja, ali če nima glavnega kraja poslovanja, kraja, v katerem ima sedež ali prebivališče.

▼M2

Člen 9

Seznami minimalne opreme

Za sezname minimalne opreme (MEL), ki jih pred začetkom uporabe te uredbe odobri država operatorja ali država registracije, se šteje, da so odobreni v skladu s to uredbo in jih lahko operator še naprej uporablja.

▼M2

Po začetku veljavnosti te uredbe se vsaka sprememba seznama MEL iz prvega pododstavka, za katerega se oblikuje seznam glavne minimalne opreme (MMEL) kot del podatkov o operativni ustreznosti v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012 ([1]), čim prej izvede v skladu s točko ORO.MLR.105 iz Oddelka 2 Priloge III k tej Uredbi, vendar najpozneje do 18. decembra 2017 ali dve leti po odobritvi podatkov o operativni ustreznosti, odvisno, kateri datum nastopi pozneje.

Vsaka sprememba seznama MEL iz prvega pododstavka, za katerega ni bil oblikovan seznam MMEL kot del podatkov o operativni ustreznosti, še naprej temelji na seznamu MMEL, ki ga je sprejela država operatorja ali država registracije, kot je primerno.

Člen 9a

Usposabljanje letalskih in kabinskih posadk

Operatorji zagotovijo, da operativni člani letalskih in kabinskih posadk, ki so opravili usposabljanje v skladu s poddeloma FC in CC iz Priloge III, ki ni vključevalo obveznih elementov iz zadevnih podatkov o operativni ustreznosti, opravijo usposabljanje, ki zajema navedene obvezne elemente, in sicer najpozneje do 18. decembra 2017 ali dve leti po odobritvi podatkov o operativni ustreznosti, kar nastopi pozneje.

▼M16

Člen 9aa

Zahteve glede letalske posadke za vzdrževalne testne lete

Če je pilot pred 25. septembra 2019 opravljal funkcijo poveljujočega pilota na vzdrževalnem testnem letu, ki je v skladu z opredelitvijo iz točke SPO.SPEC.MCF.100 v Prilogi VIII kategoriziran kot vzdrževalni testni let razreda A, se mu upošteva izpolnjevanje zahtev iz točke SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) navedene priloge. V tem primeru operator zagotovi, da poveljujoči pilot prejme informacije o vseh razlikah med operativnimi praksami, vzpostavljenimi pred 25. septembra 2019, in obveznostmi iz oddelka 5 poddela E Priloge VIII k tej uredbi, vključno s tistimi, ki temeljijo na povezanih postopkih, ki jih je vzpostavil prevoznik.

▼M12

Člen 9b

Pregled

1. Agencija stalno pregleduje učinkovitost določb v zvezi z omejitvami časa letenja in časa dolžnosti ter zahtevami glede počitka iz prilog II in III. Najpozneje 18. februarja 2019 Agencija pripravi prvo poročilo o rezultatih tega pregleda.

([1]) UL L 224, 21.8.2012, str. 1.

▼M12

Pregled vključuje strokovno znanje in temelji na operativnih podatkih, ki so bili s pomočjo držav članic zbrani v daljšem obdobju po datumu začetka uporabe te uredbe.

S pregledom se oceni vpliv vsaj naslednjih dejavnikov na zbranost letalske posadke:

(a) dolžnosti, ki so daljše od 13 ur, v najugodnejšem času dneva;

(b) dolžnosti, ki so daljše od 10 ur, v manj ugodnem času dneva;

(c) dolžnosti, ki so daljše od 11 ur, pri članih posadke, katerih stanje aklimatizacije je neznano;

(d) dolžnosti z visokim številom sektorjev (več kot 6);

(e) dolžnosti na poziv, kot sta pripravljenost ali dežurstvo, ki mu sledi dolžnost letenja; in

(f) motečih razporedov.

2. ►M20 Agencija stalno pregleduje učinkovitost določb iz prilog II in IV v zvezi s podpornimi programi, psihološko oceno letalske posadke ter sistematičnimi in naključnimi preizkusi za ugotavljanje prisotnosti psihoaktivnih snovi, da se zagotovi zdravstvena sposobnost članov letalske posadke in kabinskega osebja. Agencija najpozneje 14. avgusta 2023 pripravi prvo poročilo o rezultatih tega pregleda.

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

▼M9

Člen 10

Začetek veljavnosti

►M14 ————— ◄ Ta uredba začne veljati tretji dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

▼M14

Uporablja se od 28. oktobra 2012.

———————

▼B

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

▼B

PRILOGA I

▼M4

Opredelitev izrazov, ki se uporabljajo v prilogah II do VIII

▼B

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve izrazov:

1. „Razpoložljiva razdalja pospeševanja in zaustavljanja (ASDA)“ pomeni dolžino razpoložljive steze za vzletni zalet in dolžino podaljška zaustavljanja, če je država letališča objavila, da je takšen podaljšek zaustavljanja na voljo in da lahko nosi maso letala v prevladujočih obratovalnih pogojih.

2. „Sprejemljivi načini usklajevanja (AMC)“ pomeni nezavezujoče standarde, ki jih je Agencija sprejela za ponazoritev načinov vzpostavitve skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili.

3. „Sprejemni kontrolni seznam“ pomeni dokument, ki se uporablja kot pomoč pri preverjanju zunanjega videza tovorkov z nevarnim blagom in z njimi povezanih dokumentov, da se ugotovi, ali so izpolnjene vse ustrezne zahteve.

4. „Ustrezno letališče“ pomeni letališče, na katerem je mogoče uporabljati zrakoplov ob upoštevanju veljavnih zahtev glede zmogljivosti in značilnosti vzletno-pristajalne steze.

5. Za namene razvrščanja potnikov:

   (a) „odrasli“ pomenijo osebe, stare 12 let in več;

   (b) „otroci“ pomenijo osebe, stare dve leti ali več, vendar manj kot 12 let;

   (c) „dojenčki“ pomenijo osebe, stare manj kot dve leti.

▼M14

———————

▼M21

6. „Aerodromski operativni minimumi“ pomenijo meje uporabnosti aerodroma za:

   (a) vzlet, izražen z vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) in/ali vidljivostjo ter po potrebi bazo oblakov;

   (b) pristanek pri 2D operacijah instrumentalnega prileta, izražen z vidljivostjo in/ali RVR, najmanjšo nadmorsko/relativno višino spuščanja (MDA/H) in po potrebi bazo oblakov;

   (c) pristanek pri 3D operacijah instrumentalnega prileta, izražen z vidljivostjo in/ali RVR ter nadmorsko/relativno višino odločitve (DA/H), kot je primerno glede na vrsto in/ali kategorijo operacije.

▼B

7. „Let s pomočjo sistema za nočno gledanje (NVIS)“ pri operacijah NVIS pomeni tisti del leta po pravilih vizualnega letenja (VFR), ki se opravi ponoči, kadar član posadke uporablja očala za nočno gledanje (NVG).

8. „Zrakoplov“ pomeni napravo, ki se lahko obdrži v atmosferi zaradi reakcije zraka, ki ni reakcija zraka na zemeljsko površino.

▼M8

8a. „Sledenje zrakoplova“ pomeni zemeljski proces, ki vzdržuje in ob standardnih intervalih posodablja zapis štiridimenzionalnega položaja posameznega zrakoplova med letom.

▼M8

8b. „Sistem za sledenje zrakoplova“ pomeni sistem, ki na podlagi sledenja zrakoplova zazna neobičajno vedenje letala in zagotovi opozorilo.

▼M20

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

(a) „nadomestno vzletno letališče“: nadomestno letališče, na katerem bi lahko pristal zrakoplov, če bi to postalo potrebno kmalu po vzletu in če ni mogoče uporabiti odhodnega letališča;

(b) „nadomestno letališče na zračni poti“: nadomestno letališče, na katerem bi lahko pristal zrakoplov, če bi bila potrebna preusmeritev, ko je zrakoplov na zračni poti;

(c) „nadomestno letališče na zračni poti za gorivo/energijo“ pomeni nadomestno letališče na zračni poti, ki se zahteva v fazi načrtovanja za uporabo v izračunu goriva/energije;

(d) „nadomestno namembno letališče“: nadomestno letališče, na katerem bi lahko pristal zrakoplov, če bi bilo nemogoče ali ne bi bilo priporočljivo pristati na letališču predvidenega pristanka.

▼B

9. „Drugi načini usklajevanja“ pomenijo tiste načine, v katerih je predlagana alternativa sedanjim sprejemljivim načinom usklajevanja, ali tiste, v katerih so predlagani novi načini vzpostavitve skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbeni pravili, v zvezi s katerimi Agencija ni sprejela povezanih sprejemljivih načinov usklajevanja.

10. „Preprečevanje zaledenitve“ pri postopkih na tleh pomeni postopek za zaščito pred nastankom zmrzali ali ledu in kopičenjem snega na obdelanih površinah zrakoplova za omejeno časovno obdobje (čas zaščite).

▼M21

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 12. ◄ „Član kabinskega osebja“ pomeni ustrezno usposobljenega člana osebja, ki ni član letalske posadke ali tehničnega osebja in ga operator določi za opravljanje nalog v zvezi z varnostjo potnikov in leta med operacijami.

▼M21

_____

▼M15

17. „Kategorija A v zvezi s helikopterji“ pomeni večmotorne helikopterje, ki imajo izolacijske značilnosti motorjev in sistemov opredeljene v ustrezni certifikacijski specifikaciji in lahko izvajajo operacije na podlagi podatkov o vzletu in pristanku, ki temeljijo na konceptu okvare ključnega motorja, ki zagotavlja ustrezno označeno površino in ustrezno zmogljivost za nadaljevanje varnega leta ali varen zaustavljeni vzlet v primeru okvare motorja.

▼B

►M1 18. ◄ „Kategorija B v zvezi s helikopterji“ pomeni eno- ali večmotorne helikopterje, ki ne izpolnjujejo standardov za kategorijo A. Helikopterji kategorije B nimajo zagotovljene zmogljivosti za nadaljevanje varnega leta v primeru okvare motorja, predpostavlja se nenačrtovani pristanek.

▼M21

18a. „Baza oblakov“ pomeni relativno višino baze najnižjega sloja oblakov nad kopnim ali vodo, ki je manjša od 6 000 m (20 000 ft) in pokriva več kot polovico neba.

▼B

►M1 19. ◄ „Certifikacijske specifikacije (CS)“ pomeni tehnične standarde, ki jih sprejme Agencija in v katerih so navedeni načini za dokazovanje skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili ter jih organizacija lahko uporabi za namene certifikacije.

▼M21

20. „Kroženje“ pomeni vizualno fazo operacije krožnega prileta.

20a. „Operacija krožnega prileta“ pomeni operacijo instrumentalnega prileta vrste A, ki privede zrakoplov v položaj za pristanek na vzletno-pristajalni stezi/območju končnega prileta in vzleta (FATO), ki ni ustrezno postavljena(-o) za neposredni prilet.

▼B

►M1 21. ◄ „Čistina“ pomeni določeno pravokotno območje na kopnem ali vodi pod nadzorom ustreznega organa, izbrano ali pripravljeno kot ustrezno za izvajanje dela začetnega vzpenjanja letala do določene višine.

►M1 22. ◄ „Baza oblakov“ pomeni višino spodnje površine najnižjega opaženega ali napovedanega elementa oblačnosti v bližini letališča ali območja delovanja ali znotraj določenega območja operacij, ki se običajno meri nad nadmorsko višino letališča, pri operacijah na morju pa nad povprečno morsko gladino.

▼M16

22a. „Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini (CVR)“ pomeni zapisovalnik leta z zaščito v primeru letalske nesreče, ki vključuje mikrofone ter druge zvočne in digitalne vhodne enote za zbiranje in zapisovanje zvočnega okolja pilotske kabine ter komunikacije s člani letalske posadki in med njimi.

▼B

►M1 23. ◄ „Leti pod skupno oznako“ pomenijo dogovor, na podlagi katerega operator svojo oznako uporablja za lete, ki jih izvaja drug operator, ter prodaja in izdaja vozovnice za zadevne lete.

▼M18

23a. „Usposobljenost“ pomeni vidik človeške zmogljivosti, na podlagi katerega se zanesljivo napove uspešnost na delovnem mestu ter ki se izraža in opazi v obliki vedenja, pri katerem se na podlagi ustreznega znanja, spretnosti in vedenjskih vzorcev pod določenimi pogoji opravljajo dejavnosti ali naloge.

23b. „Usposabljanje na podlagi kompetenc“ pomeni programe ocenjevanja in usposabljanja, za katere so značilni usmeritev v uspešnost, poudarek na standardih uspešnosti in njihovem merjenju ter razvoj usposabljanja glede na določene standarde uspešnosti.

▼M18

23c. „Okvir kompetenc“ pomeni celoten sklop opredeljenih kompetenc, ki se razvijajo, poučujejo in ocenjujejo v okviru programa na dokazih temelječega usposabljanja, ki ga zagotovi operator, pri katerem se uporabljajo scenariji, pomembni za operacije, ter ki je dovolj obsežen, da se piloti pripravijo na predvidene in nepredvidene nevarnosti in napake.

▼B

►M1 24. ◄ „Gosto naseljeno območje“ v zvezi z mestom ali naseljem pomeni katero koli območje, ki se večinoma uporablja za bivalne, poslovne ali rekreacijske namene.

▼M16

25. „Kontaminirana vzletno-pristajalna steza“ pomeni vzletno-pristajalno stezo, katere velik del površine (bodisi na ločenih predelih ali ne) je v okviru zahtevane dolžine in širine za uporabo prekrit z eno ali več snovmi, navedenimi med deskriptorji stanja na površini vzletno-pristajalne steze.

▼M20

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

▼M21

27. „Končni prilet s stalnim spuščanjem (CDFA)“ pomeni tehniko, ki je skladna s postopki stabiliziranega prileta in pri kateri se končni prilet postopka nenatančnega instrumentalnega prileta izvede s stalnim spuščanjem brez izravnave z nadmorske/relativne višine, ki je enaka ali večja od nadmorske/relativne višine točke končnega prileta:

(a) pri operacijah z neposrednim priletom: do točke približno 15 m (50 ft) nad pragom vzletno-pristajalne steze ali točke, na kateri se začne ravnanje zrakoplova pred pristankom; ali

(b) pri operacijah krožnega prileta: dokler ni dosežena najmanjša nadmorska/relativna višina spuščanja ali nadmorska/relativna višina manevra vizualnega letenja.

▼B

►M1 28. ◄ „Pretvorjena meteorološka vidljivost (CMV)“ pomeni vrednost, ustreznico vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR), pridobljeno na podlagi sporočene meteorološke vidljivosti.

►M1 29. ◄ „Član posadke“ pomeni osebo, ki jo operator določi za opravljanje nalog na zrakoplovu.

►M1 30. ◄ „Ključne faze leta“ pri letalih pomenijo vzletni zalet, vzletno pot leta, končni prilet, neuspeli prilet, pristanek, vključno z ustavljanjem, in vse druge faze leta, ki jih določi vodja zrakoplova.

▼B

►M1 31. ◄ „Ključne faze leta“ pri helikopterjih pomenijo nizko letenje, lebdenje, vzlet, končni prilet, neuspeli prilet, pristanek in vse druge faze leta, ki jih določi vodja zrakoplova.

▼M20

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

▼M16

_____

▼B

►M1 33. ◄ „Nevarno blago (DG)“ pomeni predmete in snovi, ki lahko ogrožajo zdravje, varnost, imetje ali okolje in so v tehničnih navodilih na seznamu nevarnih snovi ali so razvrščeni v skladu z navedenimi navodili.

►M1 34. ◄ „Nesreča, ki vključuje nevarno blago“ pomeni dogodek, povezan z zračnim prevozom nevarnega blaga, ki ima za posledico smrt ali hudo poškodbo osebe ali veliko materialno škodo.

►M1 35. ◄ „Incident, ki vključuje nevarno blago“ pomeni:

(a) dogodek, ki ni nesreča, ki vključuje nevarne snovi, povezan z zračnim prevozom nevarnega blaga, za katerega ni nujno, da se zgodi na krovu zrakoplova, in ima za posledico poškodbo osebe, materialno škodo, požar, prelom tovora, njegovo razlitje, iztekanje tekočin ali sevanje ali kak drug dokaz, da embalaža ni ostala neoporečna;

(b) vsi dogodki, povezani s prevozom nevarnega blaga, ki resno ogrozijo zrakoplov ali osebe na njem.

▼M21

35a. „nadmorska višina odločitve (DA) ali relativna višina odločitve (DH)“ pomeni določeno nadmorsko višino ali relativno višino pri 3D operaciji instrumentalnega prileta, pri kateri je treba začeti postopek za neuspeli prilet, če zahtevana vizualna referenca za nadaljevanje prileta ni bila določena.

▼B

►M1 36. ◄ „Razledenitev“ v primeru postopkov na tleh pomeni postopek za odstranjevanje zmrzali, ledu, snega ali snežne brozge z zrakoplova za pridobitev nekontaminiranih površin.

►M1 37. ◄ „Določena točka po vzletu (DPATO)“ pomeni točko v fazi vzleta in začetnega vzpenjanja, pred katero ni zagotovljena zmožnost helikopterja za varno nadaljevanje leta z nedelujočim ključnim motorjem in bi bil lahko potreben pristanek v sili.

▼B

►M1 38. ◄ „Določena točka pred pristankom (DPBL)“ pomeni točko v fazi prileta in med pristankom, po kateri ni zagotovljena zmožnost helikopterja za varno nadaljevanje leta z nedelujočim ključnim motorjem in bi bil lahko potreben pristanek v sili.

►M1 39. ◄ „Razdalja DR“ pomeni vodoravno razdaljo, ki jo je helikopter prepotoval od konca razpoložljive vzletne razdalje.

▼M4

40. „Zakupna pogodba brez posadke“ pomeni pogodbo med podjetji, v skladu s katero se zrakoplov uporablja na podlagi AOC najemojemalca ali na odgovornost najemodajalca v primeru komercialnih operacij, ki niso operacije CAT.

▼B

►M1 41. ◄ „Suha operativna masa“ pomeni skupno maso zrakoplova, pripravljenega za posebno vrsto operacije, brez uporabnega goriva in prometnega tovora.

▼M16

42. „Suha vzletno-pristajalna steza“ pomeni vzletno-pristajalno stezo, na površini katere ni vidne vlage in katere površina ni kontaminirana na predvidenem območju za uporabo.

▼M14

42a. „Aplikacija EFB“ pomeni programsko aplikacijo, ki je nameščena na gostiteljski platformi EFB in zagotavlja eno ali več posebnih operativnih funkcij, ki podpirajo letalske operacije.

42b. „Gostiteljska platforma EFB“ pomeni strojno opremo, v kateri so nameščene računalniške zmogljivosti in osnovna programska oprema, vključno z operacijskim sistemom in vhodno-izhodno programsko opremo.

42c. „Sistem EFB“ pomeni strojno opremo (vključno z baterijo, sestavnimi deli za povezljivost in vhodno-izhodnimi sestavnimi deli) in programsko opremo (vključno s podatkovnimi zbirkami in operacijskim sistemom), potrebno za podporo predvidenih aplikacij EFB.

▼M18

42d. „Modul na dokazih temelječega usposabljanja“ pomeni kombinacijo usposabljanj v napravi za simulacijo letenja v okviru triletnega periodičnega ocenjevanja in usposabljanja.

▼M1

43. „Zrakoplov ELA1“ pomeni naslednje evropske lahke zrakoplove s posadko:

(a) letalo z največjo vzletno maso (MTOM) največ 1 200 kg, ki ni razvrščeno kot kompleksni zrakoplov na motorni pogon;

(b) jadralno letalo ali jadralno letalo z motorjem z največjo vzletno maso (MTOM) največ 1 200 kg;

(c) balon z največjo deklarirano prostornino vzgonskega plina ali prostornino toplega zraka, ki ne presega 3 400 m^3 za toplozračne balone, 1 050 m^3 za prostoleteče plinske balone in 300 m^3 za vezane plinske balone.

▼M1

44. „Zrakoplov ELA2“ pomeni naslednje evropske lahke zrakoplove s posadko:

(a) letalo z največjo vzletno maso (MTOM) največ 2 000 kg, ki ni razvrščeno kot kompleksni zrakoplov na motorni pogon;

(b) jadralno letalo ali jadralno letalo z motorjem z največjo vzletno maso (MTOM) največ 2 000 kg;

(c) balon;

(d) zelo lahek rotoplan z največjo vzletno maso (MTOM), ki ne presega 600 kg, je preproste zasnove, zasnovan za prevoz največ dveh oseb in ga ne poganja turbina in/ali raketni motorji; omejen je na dnevne operacije po pravilih VFR.

▼M14

44a. „Elektronska letalska torba (EFB)“ pomeni elektronski informacijski sistem, ki ga sestavljajo oprema in aplikacije za letalsko posadko ter omogoča shranjevanje, posodabljanje, prikaz in obdelavo funkcij elektronske letalske torbe, ki podpirajo letalske operacije ali naloge.

▼B

►M1 45. ◄ „Dvignjeno območje končnega prileta in vzleta (dvignjeno območje FATO)“ pomeni območje FATO, ki je najmanj 3 m nad okoliško površino.

▼M15

45a. „Zasilni izhod“ pomeni vgrajeno točko izstopa iz zrakoplova, ki zagotavlja največjo možnost evakuacije potniške in pilotske kabine v ustreznem času ter vključuje izhod skozi vrata na ravni tal, izhod skozi okno ali katero koli drugo vrsto izhoda, na primer loputo v pilotski kabini in izhod skozi stožčasti del v repu zrakoplova.

▼M20

_____

▼M21

46. „Sistem za izboljšanje vidnosti pri letenju (EFVS)“ je elektronski sistem, ki letalski posadki z uporabo slikovnih senzorjev omogoča senzorsko pridobljen ali izboljšan prikaz topografije zunanjega stanja v realnem času (naravnih ali umetnih značilnosti kraja ali območja, zlasti na način, ki prikazuje njihov relativni položaj in nadmorsko višino); EFVS je integriran s sistemom za vodenje leta in se izvaja na polprosojnem zaslonu ali enakovrednem sistemu za prikazovanje; če je EFVS certificiran v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti in ima operator potrebno posebno odobritev (kadar se zahteva), potem se lahko uporabi za operacije EFVS in lahko omogoči operacije z operativnimi kreditnimi točkami.

46a. „Operacija EFVS“ pomeni operacijo, pri kateri je treba zaradi vidljivostnih razmer za prilet ali pristanek, opredelitev zahtevanih vizualnih referenc ali izvedbo ustavljanja namesto naravnega vida uporabiti EFVS.

46b. „Operacija EFVS 200“ pomeni operacijo z operativnimi kreditnimi točkami, pri kateri je treba zaradi vidljivostnih razmer uporabiti EFVS do višine 200 ft nad pragom območja FATO ali vzletno-pristajalne steze. Od te točke do tal se uporablja naravni vid. RVR ni manjša od 550 m.

▼M21

47. „Sistem za izboljšanje vidnosti (EVS)“ je elektronski sistem, ki letalski posadki z uporabo slikovnih senzorjev omogoča sliko topografije dejanskega zunanjega stanja v realnem času (naravnih ali umetnih značilnosti kraja ali območja, zlasti na način, ki prikazuje njegov relativni položaj in nadmorsko višino).

▼M18

47a. „Vpis“ pomeni upravno dejanje, ki ga izvede operator, kadar pilot sodeluje v programu na dokazih temelječega usposabljanja, ki ga zagotovi operator.

47b. „Vpisani pilot“ pomeni pilota, ki sodeluje v programu periodičnega na dokazih temelječega usposabljanja.

47c. „Enakovrednost pristopov“ pomeni vse pristope, ki od usposobljene posadke zahtevajo še več, ne glede na to, ali se uporabijo v modulih na dokazih temelječega usposabljanja.

47d. „Enakovrednost okvar“ pomeni vse okvare, ki od usposobljene posadke veliko zahtevajo, ne glede na to, ali se uporabijo v modulih na dokazih temelječega usposabljanja.

47e. „Faza vrednotenja“ pomeni eno od faz modula na dokazih temelječega usposabljanja, in sicer scenarij linijsko usmerjenega letenja, značilnega za operatorjevo okolje, v kateri se enkrat ali večkrat ovrednotijo ključni elementi opredeljenega okvira kompetenc.

47f. „Na dokazih temelječe usposabljanje“ pomeni ocenjevanje in usposabljanje na podlagi operativnih podatkov, pri katerem se razvijajo in ocenjujejo splošne sposobnosti pilota v zvezi z različnimi kompetencami (okvir kompetenc), namesto da bi se merila uspešnost posameznih dogodkov in manevrov.

▼B

►M1 48. ◄ „Območje končnega prileta in vzleta (FATO)“ pomeni določeno območje za helikopterske operacije, nad katerim se zaključi prilet z lebdenjem ali pristankom oziroma začne vzlet. Pri helikopterskih operacijah razreda zmogljivosti 1 določeno območje vključuje tudi razpoložljivo območje za zaustavljeni vzlet.

▼M15

48a. „Član letalske posadke“ pomeni člana posadke z licenco, pristojnega za opravljanje nalog, ki so bistvenega pomena za izvajanje operacij zrakoplova v letalskem delovnem obdobju.

▼M21

48b. „Končni prilet (FAS)“ pomeni del postopka instrumentalnega prileta (IAP), v katerem se izvedeta poravnava in spust za pristanek.

▼B

►M1 49. ◄ „Spremljanje podatkov o letih (FDM)“ pomeni proaktivno in nekaznovalno uporabo digitalnih podatkov o rutinskih letih za izboljšanje varnosti v letalstvu.

▼M15

49a. „Letalski dispečer“ pomeni osebo, ki jo operator imenuje za izvajanje kontrole in nadzora nad letalskimi operacijami ter je ustrezno usposobljena in podpira ter zagotavlja informacije in/ali pomaga vodji zrakoplova pri varnem izvajanju leta.

▼M16

49b. „Zapisovalnik podatkov o letu (FDR)“ pomeni zapisovalnik leta z zaščito v primeru letalske nesreče, ki uporablja kombinacijo virov podatkov za zbiranje in zapisovanje parametrov, ki izražajo stanje in zmogljivosti zrakoplova.

49c. „Zapisovalnik leta“ pomeni vsako vrsto zapisovalnika, ki je nameščen na zrakoplov zaradi lažje varnostne preiskave nesreč in incidentov.

▼M20

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

49e. „Spremljanje leta“ poleg zahtev, opredeljenih za sledenje letu, pomeni naslednje:

(a) operativno spremljanje letov, ki ga izvaja ustrezno usposobljeno osebje za operativni nadzor, od odhoda v vseh fazah leta;

(b) komuniciranje vseh razpoložljivih in ustreznih varnostnih informacij med osebjem za operativni nadzor na tleh in letalsko posadko ter

(c) nujno pomoč letalski posadki v nujnih primerih ali v primeru varnostnih vprašanj med letom ali na zahtevo letalske posadke.

▼B

►M1 50. ◄ „Simulacijska naprava za usposabljanje (FSTD)“ pomeni napravo za usposabljanje, ki je:

(a) pri letalih celovit simulator letenja (full flight simulator – FFS), naprava za usposabljanje za letenje (flight training device – FTD), naprava za usposabljanje za postopke pri letenju in navigaciji (flight and navigation procedures trainer – FNPT) ali osnovna naprava za usposabljanje za instrumentalno letenje (basic instrument training device – BITD);

(b) pri helikopterjih celovit simulator letenja (FFS), naprava za usposabljanje za letenje (FTD) ali naprava za usposabljanje za postopke pri letenju in navigaciji (FNPT).

▼M20

50a. „Čas letenja“ pomeni:

(a) za letala skupni čas od trenutka prvega premika zaradi vzleta do trenutka, ko po končanem letu letalo dokončno obmiruje;

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

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

———————

▼B

►M1 52. ◄ „Pristajalni sistem GBAS (GLS)“ pomeni priletni in pristajalni sistem na podlagi informacij zemeljskega razširjenega globalnega navigacijskega satelitskega sistema (GNSS/GBAS) za vodenje zrakoplova na podlagi njegovega bočnega in navpičnega položaja GNSS. Za strmino končnega pristopa sistem uporablja referenco geometrične višine.

▼M21

52a. „Prekinjeni prilet“ pomeni prehod z operacije prileta na stabilizirano vzpenjanje. To vključuje manevre, izvedene pri ali nad najmanjšo nadmorsko/relativno višino spuščanja (MDA/H) ali nadmorsko/relativno višino odločitve (DA/H) ali pod nadmorsko/relativno višino odločitve (DA/H) (zaustavljeni pristanki).

▼B

►M1 53. ◄ „Osebje zemeljske službe za ukrepanje v sili“ pomeni vse člane osebja zemeljske službe za ukrepanje v sili (kot so policisti, gasilci itd.), ki sodeluje pri helikopterski nujni medicinski pomoči (HNMP) in katerega naloge se v kakršnem koli obsegu nanašajo na helikopterske operacije.

►M1 54. ◄ „Prepoved izvedbe leta“ pomeni uradno prepoved vzleta zrakoplovu in sprejetje ustreznih ukrepov, potrebnih za njegovo zadržanje.

▼M21

55. „Sistem za pristajanje s polprosojnim zaslonom (HUDLS)“ pomeni celoten sistem na krovu, ki pilotu zagotavlja vodenje na polprosojnem zaslonu, da lahko ta upravlja zrakoplov ali spremlja avtopilota med vzletom (če je ustrezno), priletom in pristankom (ter ustavljanjem, če je ustrezno) ali prekinjenim priletom. Vključuje vse senzorje, računalnike, električno napajanje, kazalnike in krmilne elemente.

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 58. ◄ „Član posadke za helikoptersko operacijo z obešenim tovorom (HHO)“ pomeni člana tehničnega osebja, ki opravlja naloge, ki so mu bile dodeljene v zvezi z operacijo dviga.

►M1 59. ◄ „Heliport na vodni ploščadi“ pomeni območje FATO na plavajočem ali pritrjenem objektu na morju.

►M1 60. ◄ „Član posadke HNMP“ pomeni člana tehničnega osebja, dodeljenega letu HNMP zaradi oskrbe vseh, ki potrebujejo medicinsko pomoč, ki je na helikopterju in pomaga pilotu med izvajanjem naloge.

▼M27

61. „Let HNMP“ pomeni let s helikopterjem, ki se uporablja na podlagi odobritve HNMP, kadar je nujno potreben takojšen in hiter prevoz, in sicer za enega od naslednjih namenov:

(a) omogočiti nujno medicinsko pomoč s prevozom:

(i) medicinskega osebja ali

(ii) sanitetnega materiala (opreme, krvi, organov, zdravil) ali

(iii) bolnih ali poškodovanih oseb in drugih neposredno vpletenih oseb;

(b) izvesti operacijo, kadar se oseba sooča z neizbežnim ali predvidenim tveganjem za zdravje, ki ga povzroča okolje, in je izpolnjen kateri koli od naslednjih pogojev:

(i) to osebo je treba rešiti ali oskrbeti;

(ii) osebe, živali ali opremo je treba prepeljati do območja izvajanja HNMP in nazaj.

61a. „Operacija HNMP s HEC“ pomeni zračne operacije in operacije na tleh za prevoz ene ali več oseb kot človeškega zunanjega tovora (HEC) v okviru leta HNMP.

▼M27

62. „Operativna baza HNMP“ pomeni aerodrom, na katerem so člani posadke in helikopter HNMP lahko v pripravljenosti za izvajanje operacij HNMP.

63. „Območje izvajanja HNMP“ pomeni območje, ki ga vodja zrakoplova med letom HNMP izbere za operacijo HNMP s HEC ali pristanek ali vzlet.

▼B

►M1 64. ◄ „Let za helikoptersko operacijo z obešenim tovorom (HHO)“ pomeni let helikopterja, ki poteka na podlagi dovoljenja za HHO, katerega namen je omogočiti prenos oseb in/ali tovora s helikopterskim dvigom.

►M1 65. ◄ „Helikopterska operacija z obešenim tovorom (HHO) na morju“ pomeni let helikopterja, ki poteka na podlagi dovoljenja za operacijo HHO, katerega namen je omogočiti prenos oseb in/ali tovora s helikopterskim dvigom s plovila ali objekta na morju ali do njega ali na samo morje.

►M1 66. ◄ „Potnik HHO“ pomeni osebo, ki naj bi se prenesla s helikopterskim dvigom.

►M1 67. ◄ „Območje HHO“ pomeni določeno območje, na katerem helikopter opravlja prenos z dvigom.

►M1 68. ◄ „Čas zaščite (HoT)“ pomeni ocenjeni čas delovanja protileditvene tekočine, ki preprečuje nastanek ledu, zmrzali in kopičenje snega na zaščitenih (obdelanih) površinah letala.

▼M9

69. „Neprijazno okolje“ pomeni:

(a) območje, na katerem:

(i) ni mogoče izvesti varnega zasilnega pristanka zaradi neustrezne površine; ali

(ii) oseb na helikopterju ni mogoče ustrezno zavarovati pred naravnimi dejavniki; ali

(iii) odziv/zmogljivosti za iskanje in reševanje niso zagotovljene v skladu s pričakovano izpostavljenostjo; ali

(iv) obstaja preveliko tveganje, da bi bili osebe ali imetje na tleh izpostavljeni nevarnostim;

(b) vedno se za neprijazna štejejo naslednja območja:

(i) za operacije nad vodo območja odprtega morja severno od 45. severnega vzporednika in južno od 45. južnega vzporednika, razen če pristojni organ države, v kateri se operacija izvaja, kateri koli del določi kot neprijazen; ter

(ii) tisti deli gosto naseljenih območij, ki nimajo ustreznih površin za varen zasilni pristanek.

▼M14

69a. „Vmesnik človek-stroj (HMI)“ pomeni sestavni del nekaterih naprav, ki lahko obdelujejo interakcije med človekom in strojem. Vmesnik sestavljata strojna in programska oprema, ki omogočata, da vložke uporabnikov razlagajo in obdelujejo stroji ali sistemi, ki uporabniku zagotavljajo zahtevane rezultate.

▼M18

69b. „Navodila s sedeža“ pomenijo tehniko, ki se uporablja v fazi učenja manevrov ali fazi usposabljanja na podlagi scenarija, v kateri lahko inštruktor:

(a) da preprosta navodila enemu pilotu ali

▼M18

(b) izvede vnaprej določene vaje, pri čemer je na pilotskem sedežu v vlogi pilota, ki pilotira, ali pilota, ki nadzira, da bi:

(1) predstavil tehnike in/ali

(2) drugega pilota pripravil do posredovanja ali sodelovanja.

69c. „Ujemanje inštruktorjev“ pomeni skladnost ali stabilnost rezultatov pri različnih inštruktorjih v okviru na dokazih temelječega usposabljanja, ki vključuje točkovanje homogenosti ali soglasja med ocenami inštruktorjev (ocenjevalcev).

▼M21

69d. „Operacija instrumentalnega prileta“ pomeni prilet in pristanek z uporabo instrumentov za navigacijsko vodenje na podlagi postopka instrumentalnega prileta (IAP). Obstajata dve metodi za izvršitev operacij instrumentalnega prileta:

(a) dvodimenzionalna (2D) operacija instrumentalnega prileta z uporabo izključno bočnega navigacijskega vodenja in

(b) tridimenzionalna (3D) operacija instrumentalnega prileta z uporabo bočnega in vertikalnega navigacijskega vodenja.

69e. „Postopek instrumentalnega prileta (IAP)“ pomeni vrsto vnaprej določenih manevrov z uporabo instrumentov za letenje, z določeno varno višino nad ovirami, od točke začetnega prileta ali po potrebi od začetka določene poti prihoda do točke, s katere je mogoče opraviti pristanek, in nato, če pristanek ni bil opravljen, do položaja, na katerem se uporabljajo merila varne višine nad ovirami med čakanjem ali na poti. Postopki instrumentalnega prileta so klasificirani tako:

(a) postopek nenatančnega prileta (NPA), ki pomeni IAP, zasnovan za 2D operacije instrumentalnega prileta vrste A;

(b) postopek prileta z vertikalnim vodenjem (APV) pomeni IAP z navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN), zasnovan za 3D operacije instrumentalnega prileta vrste A;

(c) postopek natančnega prileta (PA) pomeni IAP, ki temelji na navigacijskih sistemih, zasnovanih za 3D operacije instrumentalnega prileta vrste A ali B.

▼B

►M1 70. ◄ „Točka odločitve za pristanek (LDP)“ pomeni točko, ki se uporabi pri določitvi pristajalne zmogljivosti, od katere se pri ugotovljeni odpovedi motorja pristanek lahko varno nadaljuje ali pa se začne postopek zaustavljenega pristanka.

▼M16

70a. „Pristajalna razdalja ob prihodu (LDTA)“ pomeni pristajalno razdaljo, ki je dosegljiva pri običajnih operacijah na podlagi podatkov o pristajalni zmogljivosti in povezanih postopkih, določenih za prevladujoče razmere v času pristanka.

▼B

►M1 71. ◄ „Razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA)“ pomeni dolžino vzletno-pristajalne steze, za katero država letališča objavi, da je na voljo in primerna za vožnjo po tleh za letalo pri pristajanju.

►M1 72. ◄ „Kopenska letala“ pomenijo zrakoplove z nepremičnimi krili, zasnovana za vzletanje in pristajanje na kopnem, in vključujejo amfibijska letala, ki se uporabljajo kot kopenska letala.

▼M18

72a. „Scenarij linijsko usmerjenega letenja“ pomeni ocenjevanje in usposabljanje, ki vključujeta realistično simulacijo misij v realnem času za scenarije, značilne za linijske operacije.

▼M21

72b. „Linijsko preverjanje“ pomeni preverjanje, ki ga organizira operator in opravi pilot ali član tehnične posadke, da dokaže usposobljenost za izvajanje običajnih linijskih operacij, opisanih v operativnem priročniku.

▼M20

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

▼M21

74. „Operacije pri zmanjšani vidljivosti“ pomenijo operacije prileta ali vzleta na vzletno-pristajalni stezi z vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze manj kot 550 m ali relativno višino odločitve manj kot 200 ft.

75. „Vzlet pri zmanjšani vidljivosti (LVTO)“ pomeni vzlet z vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) manj kot 550 m.

———————

▼M15

76a. „Vzdrževalni testni let“ pomeni let zrakoplova s spričevalom o plovnosti ali dovoljenjem za letenje, ki se izvede za namene odpravljanja napak ali preverjanja delovanja enega ali več sistemov, delov ali naprav po vzdrževanju, če delovanja sistemov, delov ali naprav ni mogoče preveriti med pregledi na tleh, pri čemer se let izvede v katerem koli od naslednjih primerov:

(a) kot je določeno v priročniku za vzdrževanje zrakoplova ali katerih koli drugih podatkih za vzdrževanje, ki jih objavi nosilec odobritve projekta, odgovoren za stalno plovnost zrakoplova;

(b) po vzdrževanju, kot določi operator ali predlaga organizacija, odgovorna za stalno plovnost zrakoplova;

(c) kot določa vzdrževalna organizacija za preveritev uspešne odprave napak;

▼M15

(d) za pomoč pri osamitvi napak ali odpravljanju napak.

▼M18

76b. „Faza učenja manevrov“ pomeni fazo modula na dokazih temelječega usposabljanja, v kateri imajo posadke čas, da v skladu z generacijo zrakoplova vadijo in izboljšajo uspešnost, predvsem z vajami za psihomotorične sposobnosti, tako da dosežejo določeno pot leta ali uprizorijo določen dogodek z določenim rezultatom.

76c. „Mešan program na dokazih temelječega usposabljanja“ pomeni program periodičnega usposabljanja in preverjanja, ki ga zagotovi operator, v skladu z navodili ORO.FC.230, katerega del je namenjen izvajanju na dokazih temelječega usposabljanja, ki pa ne nadomešča preverjanj strokovnosti v skladu z Dodatkom 9 Priloge I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.

▼B

►M1 77. ◄ „Največja operativna razporeditev potniških sedežev (MOPSC)“ pomeni največje število potniških sedežev na posameznem zrakoplovu, brez sedežev za kabinsko osebje, ki je bilo določeno za operativne namene in je navedeno v operativnem priročniku. Če se za izhodišče vzame največja razporeditev potniških sedežev, opredeljena med certifikacijskim postopkom za certifikat tip (TC), dopolnilni certifikat tipa (STC) ali spremembo certifikata TC ali STC, kot je ustrezno za posamezen zrakoplov, lahko MOPSC določa enako ali manjše število sedežev, odvisno od operativnih omejitev.

►M1 78. ◄ „Medicinski potnik“ pomeni medicinsko osebje, ki se prevaža v helikopterju med letom HNMP, vključno z zdravniki, medicinskimi sestrami in reševalci, vendar ne le njimi.

▼M14

78a. „Stanje manjše okvare“ pomeni stanje okvare, ki ne bi znatno zmanjšalo varnosti zrakoplova in vključuje ukrepe letalske posadke, ki so v okviru njihovih zmožnosti.

78b. „Zloraba snovi“ pomeni uporabo ene ali več psihoaktivnih snovi s strani članov letalske posadke in kabinskega osebja ter drugega osebja, ki opravlja varnostno pomembne naloge, na način, ki:

(a) pomeni neposredno nevarnost za uporabnika ali ogroža življenje, zdravje ali dobro počutje drugih in/ali

(b) povzroča ali poslabšuje poklicno, socialno, duševno ali telesno težavo ali motnjo.

▼M21

78c. „Najmanjša nadmorska višina spuščanja (MDA) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH)“ pomeni določeno nadmorsko ali relativno višino pri 2D operaciji instrumentalnega prileta ali operaciji krožnega prileta, pod katero se spust ne sme začeti brez zahtevane vizualne reference.

▼B

►M1 79. ◄ „Noč“ pomeni čas med koncem večernega civilnega mraka in začetkom jutranjega civilnega mraka ali tako drugo časovno obdobje med sončnim zahodom in vzhodom, ki ga lahko predpiše ustrezen organ, kot določi država članica.

▼B

►M1 80. ◄ „Očala za nočno gledanje (NVG)“ pomenijo naglavno binokularno napravo za ojačevanje svetlobe, ki ponoči krepi sposobnost ohranjanja vizualnih referenc na površju.

►M1 81. ◄ „Sistem za nočno gledanje (NVIS)“ pomeni vključitev vseh elementov, ki so potrebni za ustrezno in varno uporabo očal za nočno gledanje med upravljanjem helikopterja. Sistem vključuje najmanj očala za nočno gledanje, razsvetljavo NVIS, helikopterske komponente, usposabljanje in stalno plovnost.

►M1 82. ◄ „Neprijazno okolje“ pomeni okolje, v katerem:

(a) se lahko izvede varen pristanek v sili;

(b) je mogoče osebe na helikopterju zavarovati pred dejavniki in

(c) odziv/zmogljivosti za iskanje in reševanje so zagotovljene v skladu s pričakovano izpostavljenostjo.

Vsekakor se za neprijazne štejejo tisti deli gosto naseljenih območij, ki imajo ustrezne površine za varen pristanek v sili.

▼M21

_____

▼B

►M1 84. ◄ „Član posadke NVIS“ pomeni člana tehničnega osebja, dodeljenega letu NVIS.

►M1 85. ◄ „Let NVIS“ pomeni let v nočnih vizualnih meteoroloških razmerah (VMC), pri katerem letalska posadka uporablja očala na nočno gledanje na helikopterju, ki se uporablja na podlagi odobritve NVIS.

▼M21

85a. „Najmanjša nadmorska višina nad ovirami (OCA) ali najmanjša relativna višina nad ovirami (OCH)“ pomeni najmanjšo nadmorsko ali relativno višino nad nadmorsko višino zadevnega praga vzletno-pristajalne steze ali nadmorsko višino aerodroma, kot je ustrezno, ki se uporablja pri ugotavljanju skladnosti z ustreznimi merili varne višine nad ovirami.

▼M9

86. „Operacija na morju“ pomeni helikoptersko operacijo, v kateri se velik del katerega koli leta izvaja nad območji odprtega morja do morskih lokacij ali od njih.

86a. „Morska lokacija“ pomeni objekt, namenjen za helikopterske operacije na pritrjenem ali plavajočem objektu ali plovilu na morju.

86b. „Območje odprtega morja“ pomeni območje voda v smeri od obale proti odprtemu morju.

▼B

►M1 87. ◄ „Območje delovanja“ pomeni območje, ki ni letališče in ga operator ali vodja zrakoplova izbere za operacije pristanka, vzleta in/ali zunanjega tovora.

►M1 88. ◄ „Operacija razreda zmogljivosti 1“ pomeni operacijo s tako zmogljivostjo, pri kateri helikopter v primeru odpovedi ključnega motorja lahko pristane v okviru razpoložljive razdalje za zaustavljeni vzlet ali varno nadaljuje let do primernega pristajalnega območja, odvisno od tega, kdaj se odpoved pojavi.

▼B

►M1 89. ◄ „Operacija razreda zmogljivosti 2“ pomeni operacijo s tako zmogljivostjo, pri kateri helikopter v primeru odpovedi ključnega motorja lahko varno nadaljuje let, razen če se odpoved pojavi na začetku vzletnega manevra ali proti koncu pristajalnega manevra; v tem primeru je lahko potreben pristanek v sili.

►M1 90. ◄ „Operacija razreda zmogljivosti 3“ pomeni operacijo, pri kateri je v primeru odpovedi motorja kadar koli med letom za večmotorni helikopter pristanek v sili lahko potreben, za enomotornega pa je potreben.

►M1 91. ◄ „Operativni nadzor“ pomeni odgovornost za začetek, nadaljevanje, končanje ali preusmeritev leta zaradi varnosti.

▼M21

91a. „Operativne kreditne točke“ pomenijo kreditne točke za operacije z naprednim zrakoplovom, ki omogočajo nižje aerodromske operativne minimume, kot bi jih običajno operator določil za osnovni zrakoplov, na podlagi uspešnosti naprednih sistemov zrakoplovov, ki uporabljajo razpoložljivo zunanjo infrastrukturo. Nižji operativni minimumi lahko vključujejo manjšo relativno/nadmorsko višino odločitve ali najmanjšo nadmorsko/relativno višino spuščanja, zahteve glede zmanjšane vidljivosti ali zmanjšane talne zmogljivosti ali kombinacijo tega.

92. „Operatorjevo preverjanje strokovnosti“ pomeni preverjanje, ki ga organizira operator in opravi pilot ali član tehnične posadke, da dokaže usposobljenost za izvajanje običajnih, neobičajnih in izrednih postopkov.

▼B

►M1 93. ◄ „Letala razreda zmogljivosti A“ pomenijo večmotorna turbopropelerska letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet ali največjo vzletno maso, ki presega 5 700 kg, in vsa večmotorna turboreaktivna letala.

►M1 94. ◄ „Letala razreda zmogljivosti B“ pomenijo propelerska letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj in največjo vzletno maso 5 700 kg ali manj.

►M1 95. ◄ „Letala razreda zmogljivosti C“ pomenijo letala z batnimi motorji in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet ali največjo vzletno maso nad 5 700 kg.

▼M15

95a. „Sistem naprav za prevoz osebja“ (v nadaljnjem besedilu: PCDS) pomeni sistem, ki zajema eno ali več naprav, ki je med operacijami s človeškim zunanjim tovorom (v nadaljnjem besedilu: HEC) ali helikopterskimi operacijami z obešenim tovorom (v nadaljnjem besedilu: HHO) pritrjen na dvižni kavelj ali kavelj za tovor ali osnovno konstrukcijo rotoplana. Naprave imajo strukturno zmogljivost in značilnosti, potrebne za prevoz potnikov zunaj helikopterja, na primer varnostni pas s hitrim odpiranjem ali brez njega ter jermen s priključnim elementom, togo košaro ali kletko.

▼M15

95b. „Enostavni sistem naprav za prevoz osebja“ (v nadaljnjem besedilu: enostavni PCDS) pomeni PCDS, ki izpolnjuje naslednje pogoje:

(a) izpolnjuje harmonizirani standard v skladu z Uredbo (EU) 2016/425 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) ali Direktivo 2006/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([2]);

(b) zasnovan je tako, da se lahko v kabini pripne največ ena oseba (na primer operator dvižnega kavlja ali kavlja za tovor, strokovnjak za nalogo ali fotograf), zunaj kabine pa največ dve osebi;

(c) ni toga struktura, kot je kletka, plošča ali košara.

▼B

►M1 96. ◄ „Vodja zrakoplova“ pomeni pilota, ki je imenovan za vodjo in odgovoren za varno izvajanje letenja.

▼M14

96a. „Prenosna EFB“ pomeni prenosno gostiteljsko platformo EFB, ki se uporablja v pilotski kabini in ni del konfiguracije certificiranega zrakoplova.

96b. „Prenosna elektronska naprava (PED)“ pomeni kakršno koli elektronsko napravo, običajno, vendar ne omejeno na potrošniško elektroniko, ki jo na krov zrakoplova prinesejo člani posadke, potniki ali je del tovora in ni vključena v konfiguracijo certificiranega zrakoplova. Vključuje vso opremo, ki lahko porablja električno energijo. Električna energija se lahko zagotovi iz notranjih virov, kot so baterije (ki se lahko polnijo ali ne) ali pa so naprave lahko priključene na posebne vire energije na zrakoplovu.

▼B

►M1 97. ◄ „Glavni kraj poslovanja“ pomeni glavno upravo ali registrirani sedež organizacije, kjer se izvajajo glavne finančne naloge in operativni nadzor dejavnosti iz te uredbe.

►M1 98. ◄ „Prednostna razvrstitev preverjanj na ploščadi“ pomeni dodelitev ustreznega deleža skupnega števila preverjanj na ploščadi, ki jih opravi pristojni organ ali so opravljena v njegovem imenu v enem letu, kot je določeno v delu ARO.

▼M18

98a. „Usposobljen“ pomeni, da so dokazane ustrezne spretnosti, znanje in vedenjski vzorci, potrebni za opravljanje določenih nalog po predpisanem standardu.

▼M20

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

([1]) Uredba (EU) 2016/425 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. marca 2016 o osebni varovalni opremi in razveljavitvi Direktive Sveta 89/686/EGS (UL L 81, 31.3.2016, str. 51).

([2]) Direktiva 2006/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. maja 2006 o strojih in spremembah Direktive 95/16/ES (UL L 157, 9.6.2006, str. 24).

▼B

►M1 99. ◄ „Območje javnega interesa“ pomeni območje, ki se uporablja izključno za operacije v javnem interesu.

►M1 100. ◄ „Preverjanje na ploščadi“ pomeni pregled zrakoplova, usposobljenosti letalske posadke in kabinskega osebja ter dokumentacije o letu za preverjanje skladnosti z veljavnimi zahtevami.

►M1 101. ◄ „Čas za odpravo napake“ pomeni omejitev trajanja operacij z nedelujočo opremo.

►M1 102. ◄ „Razpoložljiva razdalja za zaustavljeni vzlet (RTODAH)“ pomeni dolžino območja končnega prileta in vzleta, za katero je bilo objavljeno, da je na voljo in primerna za helikopterje, ki izvajajo operacije razreda zmogljivosti 1, da izvedejo zaustavljeni vzlet.

►M1 103. ◄ „Zahtevana razdalja za zaustavljeni vzlet (RTODRH)“ pomeni vodoravno razdaljo, ki je potrebna od začetka vzleta do točke, ko se helikopter popolnoma ustavi, po odpovedi motorja in zaustavitvi vzleta na točki odločitve za vzlet.

▼M9

103a. „Specifikacija zahtevane navigacijske zmogljivosti“ pomeni specifikacijo navigacije za operacije PBN, ki vključuje zahtevo za spremljanje navigacijske zmogljivosti na krovu in za opozarjanje nanjo.

▼M15

103b. „Pravila letenja“ pomenijo pravila, določena v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 923/2012 ([1]).

▼M16

103c. „Poročilo o stanju vzletno-pristajalne steze (RCR)“ pomeni celovito standardizirano poročilo o stanju na površini vzletno-pristajalne steze in njegovem učinku na pristajalno in vzletno zmogljivost letala, opisanih s kodo za stanje vzletno-pristajalne steze.

▼B

►M1 104. ◄ „Vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR)“ pomeni oddaljenost, pri kateri pilot zrakoplova na srednji črti vzletno-pristajalne steze vidi površinske oznake na stezi ali luči, ki označujejo stezo ali njeno sredinsko črto.

▼M20

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

▼B

►M1 105. ◄ „Varen pristanek v sili“ pomeni neizogiben pristanek ali zasilni pristanek na vodi, za katerega se razumno pričakuje, da se pri njem osebe na zrakoplovu ali njegova površina ne bodo poškodovale.

▼M12

105a. „osebje, ki opravlja varnostno pomembne naloge“ pomeni osebe, ki lahko ogrozijo varnost letalstva, če neustrezno opravljajo svoje naloge in funkcije, in med drugim vključujejo člane letalske posadke in kabinskega osebja, osebje za vzdrževanje zrakoplovov in kontrolorje zračnega prometa.

([1]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 923/2012 z dne 26. septembra 2012 o določitvi skupnih pravil letenja in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010 (UL L 281, 13.10.2012, str. 1).

▼M18

105b. „Faza usposabljanja na podlagi scenarija“ pomeni fazo modula na dokazih temelječega usposabljanja, ki se osredotoča na razvoj kompetenc, pri čemer se pilot uči zmanjšati največja tveganja, opredeljena za generacijo zrakoplova. Vključevati bi morala obvladovanje specifičnih nevarnosti in napak operatorjev v linijsko usmerjenem okolju v realnem času.

▼B

►M1 106. ◄ „Vodna letala“ pomenijo zrakoplove z nepremičnimi krili, zasnovana za vzletanje in pristajanje na vodi, vključujejo pa amfibijska letala, ki se uporabljajo kot vodna letala.

►M1 107. ◄ „Ločene vzletno-pristajalne steze“ pomenijo vzletno-pristajalne steze na istem letališču, ki so ločene površine za pristajanje. Te vzletno-pristajalne steze se lahko prekrivajo ali križajo tako, da blokada ene vzletno-pristajalne steze ne ovira načrtovane vrste operacij na drugi vzletno-pristajalni stezi. Vsaka vzletno-pristajalna steza ima ločen postopek prileta na podlagi ločenega navigacijskega pripomočka.

▼M16

107a. „Zimskim razmeram prilagojena vzletno-pristajalna steza“ pomeni vzletno-pristajalno stezo s suho zamrznjeno površino, pokrito s steptanim snegom ali ledom, ki je bila posipana s peskom ali drobnim kamenjem ali mehansko obdelana za izboljšanje trenja na njej.

▼B

►M1 108. ◄ „Poseben let po pravilih VFR“ pomeni let po pravilih VFR, za katerega kontrola zračnega prometa izda dovoljenje, da se izvaja v nadzorovani coni v meteoroloških razmerah pod vizualnimi meteorološkimi razmerami (VMC).

►M1 109. ◄ „Stabiliziran prilet (SAp)“ pomeni prilet, ki se izvede na nadzorovan in primeren način v smislu konfiguracije, energije in nadzora poti leta od vnaprej določene točke ali višine na točko 50 ft nad pragom ali točko, kjer se začne ravnanje letala pred pristankom, če je ta višja.

▼M5

109a. „Sterilna pilotska kabina“ pomeni vsako obdobje, ko se članov posadke ne moti ali vznemirja, razen pri zadevah, ki so bistvene za varno delovanje zrakoplova ali varnost potnikov;

▼B

►M1 110. ◄ „Nadomestno vzletno letališče“ pomeni nadomestno letališče, na katerem lahko pristane zrakoplov, če to postane nujno kmalu po vzletu in ni mogoče uporabiti odhodnega letališča.

►M1 111. ◄ „Točka odločitve za vzlet (TDP)“ pomeni točko, ki se uporabi pri določitvi vzletne zmogljivosti, s katere se v primeru ugotovljene odpovedi motorja lahko zaustavljeni vzlet izvede ali vzlet varno nadaljuje.

▼B

►M1 112. ◄ „Razpoložljiva vzletna razdalja (TODA)“ pri letalih pomeni dolžino razpoložljive vzletno-pristajalne steze za vzletni zalet in dolžino čistine, če je zagotovljena.

►M1 113. ◄ „Razpoložljiva vzletna razdalja (TODAH)“ pri helikopterjih pomeni dolžino območja končnega prileta in vzleta ter dolžino helikopterske čistine – če je zagotovljena – za katero je bilo objavljeno, da je na voljo in primerna za vzlet helikopterjev.

►M1 114. ◄ „Zahtevana vzletna razdalja (TODRH)“ pri helikopterjih pomeni zahtevano vodoravno razdaljo od začetka vzleta do točke, na kateri se dosežejo varna vzletna hitrost (V_{TOSS}), izbrana višina in pozitiven gradient vzpenjanja, po odpovedi ključnega motorja, ugotovljeni na TDP, in s preostalimi motorji v okviru odobrenih operativnih omejitev.

►M1 115. ◄ „Vzletna pot“ pomeni navpično in vodoravno pot z nedelujočim ključnim motorjem od določene točke na vzletu do višine 1 500 ft nad površjem za letala in do višine 1 000 ft nad površjem za helikopterje.

►M1 116. ◄ „Vzletna masa“ pomeni maso, vključno z vsem in vsemi, ki so na začetku vzleta na helikopterju in vzletnega zaleta na letalu.

►M1 117. ◄ „Razpoložljiva razdalja vzletnega zaleta (TORA)“ pomeni dolžino vzletno-pristajalne steze, za katero država letališča objavi, da je na voljo in primerna za vožnjo letala po tleh pri vzletu.

▼M4

117a. „Strokovnjak za nalogo“ pomeni osebo, ki jo določi operator ali tretja oseba ali ki deluje kot podjetje, ki izvaja naloge na tleh, ki so neposredno povezane s specializirano nalogo, ali izvaja specializirane naloge na zrakoplovu ali z zrakoplova.

▼M27

118. „Član tehničnega osebja“ pomeni člana posadke v operacijah HNMP, HNMP s HEC, HHO ali NVIS v komercialnem zračnem prevozu, ki ni član letalske posadke ali kabinskega osebja in ga operator razporedi na delovno mesto na zrakoplovu ali tleh za pomoč pilotu med operacijami HNMP, HNMP s HEC, HHO ali NVIS, pri katerih je lahko potrebna uporaba specializirane opreme na zrakoplovu.

▼B

►M1 119. ◄ „Tehnična navodila“ pomenijo najnovejšo veljavno izdajo *Tehničnih navodil za varen zračni prevoz nevarnega blaga*, vključno z dodatkom in vsemi dopolnitvami, ki jih odobri in objavi Mednarodna organizacija civilnega letalstva.

▼M11

120. „Prometni tovor“ pomeni skupno maso potnikov, prtljage, tovora in ročne specialistične opreme, vključno z vsem balastom.

▼M14

120a. „Aplikacija EFB tipa A“ pomeni aplikacijo EFB, katere motnja v delovanju ali nepravilna uporaba ne vpliva na varnost.

▼M14

120b. „Aplikacija EFB tipa B“ pomeni aplikacijo EFB:

(a) katere motnja v delovanju ali nepravilna uporaba je kategorizirana kot stanje manjše okvare ali okvare nižje kategorije in

(b) ki niti ne nadomešča niti ne podvaja sistemov ali funkcij, ki jih zahtevajo predpisi za plovnost, zahteve za zračni prostor ali operativna pravila.

▼M21

120c. „Pridobitev usposobljenosti“ pomeni usposabljanje, namenjeno doseganju ciljev končne uspešnosti, ki daje zadostno zagotovilo, da je usposobljeni posameznik sposoben redno opravljati določene naloge varno in učinkovito.

120d. „Operacija instrumentalnega prileta vrste A“ pomeni operacijo instrumentalnega prileta z MDH ali DH 250 ft ali več.

120e. „Operacija instrumentalnega prileta vrste B“ pomeni operacijo z DH pod 250 ft. Operacije instrumentalnega prileta vrste B so razvrščene tako:

(a) kategorija I (CAT I): DH najmanj 200 ft ter bodisi vidljivost najmanj 800 m bodisi RVR najmanj 550 m;

(b) kategorija II (CAT II): DH nižja od 200 ft, vendar ne nižja od 100 ft, in RVR najmanj 300 m;

(c) kategorija III (CAT III): DH nižja od 100 ft ali brez DH in RVR manj kot 300 m ali brez omejitve RVR.

▼B

►M1 121. ◄ „Let brez pomoči sistema za nočno gledanje NVIS“ v primeru operacij NVIS pomeni tisti del leta po pravilih vizualnega letenja (VFR), ki se opravi ponoči, kadar član posadke ne uporablja očal za nočno gledanje (NVG).

►M1 122. ◄ „Podjetje“ pomeni katero koli fizično ali pravno pridobitno ali nepridobitno osebo ali uradni organ, ne glede na to, ali ima svojo pravno osebnost ali ne.

►M1 123. ◄ „V_1“ pomeni največjo hitrost pri vzletu, pri kateri mora pilot prvič ukrepati za zaustavitev letala v okviru razdalje pospeševanja in zaustavljanja. V_1 pomeni tudi minimalno hitrost pri vzletu po odpovedi ključnega motorja pri hitrosti V_{EF}, pri kateri lahko pilot nadaljuje vzlet in doseže zahtevano višino nad vzletno površino v okviru vzletne razdalje.

►M1 124. ◄ „V_{EF}“ pomeni hitrost, pri kateri se predpostavlja odpoved ključnega motorja med vzletom.

▼M21

124a. „Vidljivost (VIS)“ pomeni vidljivost za letalske namene, ki je večja od:

(a) največje razdalje, na kateri se lahko vidi in prepozna črn predmet primernih dimenzij na svetlem ozadju, ki je postavljen blizu tal, in

▼M21

(b) največje razdalje, na kateri se lahko vidijo in prepoznajo luči svetilnosti okoli 1 000 kandel na neosvetljenem ozadju.

125. „Operacija vizualnega prileta“ pomeni operacijo prileta po pravilih instrumentalnega letenja (IFR), pri kateri se del postopka ali celoten postopek IAP ne zaključi, temveč se prilet izvede na podlagi vizualne reference glede na teren.

126. „Vremensko ustrezen aerodrom“ pomeni primeren aerodrom, za katerega meteorološka poročila ali napovedi ali katera koli njihova kombinacija za predvideni čas uporabe kažejo, da bodo meteorološke razmere enakovredne zahtevanim aerodromskim operativnim minimumom ali jih bodo presegale, in poročila o razmerah na površini vzletno-pristajalne steze kažejo, da bo možen varen pristanek.

▼M4

127. „Pogodba o najemu zrakoplova z osebjem“ pomeni pogodbo:

— med letalskimi prevozniki, v skladu s katero se zrakoplov uporablja na podlagi AOC najemodajalca, v primeru operacij CAT ali

— med operatorji, v skladu s katero se zrakoplov uporablja na podlagi odgovornosti najemodajalca, v primeru komercialnih operacij, ki niso operacije CAT.

▼M16

128. „Mokra vzletno-pristajalna steza“ pomeni vzletno-pristajalno stezo, katere površina je prekrita z vidno vlago ali vodo z globino do vključno 3 mm na predvidenem območju za uporabo;

▼M27

129. „Kompleksni zrakoplov na motorni pogon“ pomeni:

(a) letalo:

— z največjo certificirano vzletno maso, ki presega 5 700 kg, ali

— certificirano za največjo razporeditev potniških sedežev, ki presega število 19, ali

— certificirano za delovanje z minimalno posadko, ki vključuje vsaj dva pilota, ali

— opremljeno s turboreaktivnim motorjem oziroma motorji ali z več kot enim turbopropelerskim motorjem; ali

(b) helikopter, certificiran:

(i) za največjo vzletno maso, ki presega 3 175 kg, ali

(ii) za največjo razporeditev potniških sedežev, ki presega število devet, ali

(iii) za delovanje z minimalno posadko, ki vključuje vsaj dva pilota, ali

(c) zrakoplov z nagibnim rotorjem.

▼B

PRILOGA II

ZAHTEVE ZA ORGANE V ZVEZI Z ZRAČNIMI OPERACIJAMI

[DEL ARO]

ARO.GEN.005 Obseg

V tej prilogi so določene zahteve za sistem vodenja in upravljanja, ki jih morajo Agencija in države članice izpolnjevati za izvajanje in uveljavljanje Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih pravil v zvezi z zračnimi operacijami v civilnem letalstvu.

PODDEL GEN

SPLOŠNE ZAHTEVE

ODDELEK I

Splošno

ARO.GEN.115 Dokumentacija o nadzoru

Pristojni organ zagotovi ustreznemu osebju vse zakonodajne akte, standarde, predpise, tehnične publikacije in povezane dokumente, da mu omogoči izvajanje njegovih nalog in izpolnjevanje njegovih odgovornosti.

ARO.GEN.120 Načini usklajevanja

▼M15

(a) Agencija pripravi sprejemljive načine usklajevanja, ki se lahko uporabijo za vzpostavitev skladnosti z Uredbo (EU) 2018/1139 ter njenimi delegiranimi in izvedbenimi akti.

(b) Za vzpostavitev skladnosti z Uredbo (EU) 2018/1139 ter njenimi delegiranimi in izvedbenimi akti se lahko uporabijo drugi načini usklajevanja.

(c) Pristojni organ vzpostavi sistem za dosledno preverjanje, ali so drugi načini usklajevanja, ki jih uporablja sam ali organizacije in osebe pod njegovim nadzorom, v skladu z Uredbo (EU) 2018/1139 ter njenimi delegiranimi in izvedbenimi akti. Navedeni sistem vključuje postopke za omejitev, preklic ali spremembo odobrenih drugih načinov usklajevanja, če je pristojni organ dokazal, da navedeni drugi načini usklajevanja niso v skladu z Uredbo (EU) 2018/1139 ter delegiranimi in izvedbenimi akti, sprejetimi na podlagi Uredbe.

▼M14

(d) Pristojni organ oceni vse druge načine usklajevanja, ki jih organizacija predlaga v skladu s:

(1) točko ORO.GEN.120(b) Priloge III (dela ORO) k tej uredbi;

(2) točko BOP.ADD.010 Priloge II (dela BOP) k Uredbi Komisije (EU) 2018/395 ([1]) za balone ali.

▼M15

_____

▼M14

z analizo predložene dokumentacije in po potrebi inšpekcijskim pregledom organizacije.

([1]) Uredba Komisije (EU) 2018/395 z dne 13. marca 2018 o podrobnih pravilih za operacije balonov v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 71, 14.3.2018, str. 10).

▼M14

Če pristojni organ ugotovi, da so drugi načini usklajevanja v skladu z izvedbenimi predpisi, nemudoma:

(1) obvesti prosilca, da se lahko uporabijo drugi načini usklajevanja, in po potrebi ustrezno spremeni odobritev, dovoljenje za specializirane operacije ali spričevalo prosilca ter

(2) obvesti Agencijo o njihovi vsebini in priloži kopije ustrezne dokumentacije;

(3) obvesti druge države članice o drugih načinih usklajevanja, ki so bili sprejeti.

▼B

(e) Če pristojni organ sam uporablja druge načine usklajevanja za doseganje skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili, jih:

1. da na voljo vsem organizacijam in osebam pod njegovim nadzorom ter

2. nemudoma obvesti Agencijo.

Pristojni organ zagotovi Agenciji popoln opis drugih načinov usklajevanja, vključno z vsemi zadevnimi spremembami postopkov in oceno, ki dokazuje, da so izvedbena pravila izpolnjena.

ARO.GEN.125 Obveščanje Agencije

(a) Pristojni organ nemudoma obvesti Agencijo o vseh večjih težavah pri izvajanju Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih pravil.

(b) Pristojni organ zagotovi Agenciji informacije, pomembne za varnost, ki izhajajo iz prejetih poročil o dogodkih.

ARO.GEN.135 Takojšen odziv na varnostno težavo

▼M15

(a) Brez poseganja v Uredbo (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) pristojni organ vzpostavi sistem za ustrezno zbiranje, analiziranje in razširjanje varnostnih informacij.

▼B

(b) Agencija vzpostavi sistem za ustrezno analiziranje vseh prejetih pomembnih varnostnih informacij ter državam članicam in Komisiji nemudoma zagotovi vse informacije, vključno s priporočili ali korektivnimi ukrepi, ki jih morajo sprejeti, za pravočasen odziv na varnostno težavo, ki vključuje proizvode, dele, naprave, osebe ali organizacije, za katere se uporabljajo Uredba (ES) št. 216/2008 in njena izvedbena pravila.

(c) Pristojni organ po prejemu informacij iz odstavkov (a) in (b) sprejme ustrezne ukrepe za rešitev varnostne težave.

(d) Ukrepi, sprejeti v skladu z odstavkom (c), se takoj sporočijo vsem osebam ali organizacijam, ki jih morajo upoštevati v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili. Pristojni organ o navedenih ukrepih obvesti tudi Agencijo, če je potrebno skupno ukrepanje, pa tudi druge zadevne države članice.

([1]) Uredba (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu, spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 in (ES) št. 1330/2007 (UL L 122, 24.4.2014, str. 18).

▼B

ODDELEK 2

Upravljanje

ARO.GEN.200 Sistem upravljanja

(a) Pristojni organ vzpostavi in vzdržuje sistem upravljanja, ki vključuje najmanj:

1. dokumentirane politike in postopke za opis svoje organizacije, načinov usklajevanja in metod za doseganje skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili. Postopki se redno posodabljajo in se kot osnovni delovni dokumenti v okviru navedenega pristojnega organa uporabljajo za vse zadevne naloge;

2. zadostno število članov osebja za opravljanje nalog in izpolnjevanje odgovornosti. Člani osebja so usposobljeni za opravljanje dodeljenih jim nalog, imajo potrebno znanje in izkušnje ter opravijo uvodno in periodično usposabljanje, da se zagotovi njihova stalna usposobljenost. Vzpostavi se sistem za načrtovanje razpoložljivosti osebja, da se zagotovi ustrezno dokončanje vseh nalog;

3. ustrezne zmogljivosti in prostore za opravljanje dodeljenih nalog;

4. nalogo spremljanja skladnosti sistema upravljanja z ustreznimi zahtevami in ustreznosti postopkov, vključno z vzpostavitvijo notranje revizije in obvladovanja varnostnih tveganj. Spremljanje skladnosti vključuje sistem posredovanja povratnih informacij v zvezi z opravljenimi revizijami višjemu vodstvu pristojnega organa, da se po potrebi zagotovi izvedba korektivnih ukrepov, in

5. osebo ali skupino oseb, v končni fazi odgovornih višjemu vodstvu pristojnega organa za nalogo spremljanja skladnosti.

(b) Pristojni organ za vsako področje dejavnosti, vključno s sistemom upravljanja, imenuje eno ali več oseb, ki so na splošno odgovorne za upravljanje zadevne naloge oziroma nalog.

(c) Pristojni organ določi postopke za sodelovanje pri medsebojni izmenjavi vseh potrebnih informacij in pomoči z drugimi zadevnimi pristojnimi organi, vključno z vsemi ugotovitvami in nadaljnjimi ukrepi, sprejetimi na podlagi nadzora oseb in organizacij, ki izvajajo dejavnosti na ozemlju države članice, vendar jih je certificiral ►M4 ali je zanje izdal dovoljenje ◄ pristojni organ druge države članice ali Agencija ►M1 oziroma pristojnemu organu druge države članice ali Agenciji predložijo izjave ◄.

(d) Kopija postopkov, povezanih s sistemom upravljanja, in njihovih sprememb se zaradi standardizacije da na voljo Agenciji.

ARO.GEN.205 Dodelitev nalog kvalificiranim subjektom

(a) Države članice dodelijo naloge v zvezi s prvim certificiranjem ►M4 , dovoljenjem za specializirane operacije ◄ ali stalnim nadzorom oseb ali organizacij v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili le kvalificiranim subjektom. Ob dodelitvi nalog pristojni organ zagotovi, da ima:

1. vzpostavljen sistem za prvo in stalno ocenjevanje skladnosti kvalificiranega subjekta s Prilogo V k Uredbi (ES) št. 216/2008.

Ta sistem in rezultati ocen se dokumentirajo;

▼B

2. sklenjen dokumentiran sporazum s kvalificiranim subjektom, ki sta ga obe pogodbeni stranki potrdili na ustrezni vodstveni ravni in jasno določa:

(i) naloge, ki jih je treba opraviti;

(ii) izjave, poročila in evidence, ki jih je treba zagotoviti;

(iii) tehnične pogoje, ki jih je treba izpolnjevati pri izvajanju takih nalog;

(iv) povezano zavarovanje odgovornosti in

(v) zagotovljeno varstvo informacij, pridobljenih med izvajanjem navedenih nalog.

(b) Pristojni organ zagotovi, da postopek notranje revizije in postopek upravljanja varnostnih tveganj iz ARO.GEN.200(a)(4) vključuje vse certifikacijske naloge ►M4 , odobritvene naloge ◄ ali naloge stalnega nadzora, opravljene v njegovem imenu.

ARO.GEN.210 Spremembe sistema upravljanja

(a) Pristojni organ ima vzpostavljen sistem za določitev sprememb, ki vplivajo na njegovo zmožnost opravljanja nalog in izpolnjevanja odgovornosti v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili. Ta sistem mu omogoča ustrezno ukrepanje za zagotovitev nadaljnje ustreznosti in učinkovitosti njegovega sistema upravljanja.

(b) Pristojni organ za zagotavljanje učinkovitega izvajanja pravočasno posodablja svoj sistem upravljanja v skladu s spremembami Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih pravil.

(c) Pristojni organ obvesti Agencijo o spremembah, ki vplivajo na njegovo zmožnost opravljanja nalog in izpolnjevanja odgovornosti v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili.

ARO.GEN.220 Vodenje evidenc

(a) Pristojni organ vzpostavi sistem vodenja evidenc za ustrezno shranjevanje, dostopnost in zanesljivo sledljivost:

1. dokumentiranih politik in postopkov sistema upravljanja;

2. usposabljanja, usposobljenosti in pooblastil njegovega osebja;

3. dodelitve nalog, ki vključujejo elemente iz ARO.GEN.205, in podrobnosti dodeljenih nalog;

4. certifikacijskih postopkov in stalnega nadzora certificiranih organizacij;

▼M4

4a. postopek izdaje dovoljenja za komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem in stalen nadzor imetnika dovoljenja;

▼M1

5. postopkov predložitve izjav in stalnega nadzora organizacij, ki so predložile izjave;

▼B

►M1 6. ◄ podrobnosti o tečajih usposabljanja, ki jih zagotavljajo certificirane organizacije – in če je ustrezno – evidence v zvezi s simulacijskimi napravami za usposabljanje (FSTD), ki se uporabljajo za tako usposabljanje;

▼M4

7. nadzora nad osebami in organizacijami, ki izvajajo dejavnosti na ozemlju države članice, nadzoruje, certificira ali odobri pa jih pristojni organ druge države članice ali Agencija, kot je dogovorjeno med zadevnima organoma;

▼M1

8. nadzora nad operacijami z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, ki jih izvajajo nekomercialni operatorji;

▼B

►M1 9. ◄ ocene in obveščanja Agencije o drugih načinih usklajevanja, ki jih predlagajo organizacije, ki jih je treba certificirati ►M4 , ali odobriti ◄, ter ocene drugih načinov usklajevanja, ki jih uporablja sam pristojni organ;

►M1 10. ◄ ugotovitev, korektivnih ukrepov in datuma prenehanja izvajanja ukrepa;

►M1 11. ◄ sprejetih izvršilnih ukrepov;

►M1 12. ◄ varnostnih informacij in nadaljnjih ukrepov ter

►M1 13. ◄ uporabe določb o prožnosti v skladu s členom 14 Uredbe (ES) št. 216/2008.

▼M4

(b) Pristojni organ vodi seznam vseh izdanih certifikatov organizacij in dovoljenj za specializirane operacije ter prejetih izjav.

▼B

(c) Vse evidence se hranijo najmanj toliko časa, kot določa ta uredba. Če to ni navedeno, se evidence hranijo najmanj pet let, ob upoštevanju veljavne zakonodaje o varstvu podatkov.

ODDELEK 3

Nadzor, certificiranje in izvrševanje

ARO.GEN.300 Nadzor

▼M1

(a) Pristojni organ preveri:

▼M4

1. skladnost z zahtevami, ki se uporabljajo za organizacije ali vrste operacij pred izdajo certifikata, odobritve ali dovoljenja, kot je ustrezno;

▼M15

2. stalno skladnost z veljavnimi zahtevami organizacij, ki jih je certificiral, specializiranih operacij, za katere je izdal dovoljenje, in organizacij, od katerih je prejel izjavo;

▼M1

3. neprekinjeno skladnost z veljavnimi zahtevami za nekomercialne operatorje zrakoplovov, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon; in

4. izvajanje ustreznih varnostnih ukrepov, ki jih pristojni organ odredi v skladu z ARO.GEN.135(c) in (d).

▼B

(b) To preverjanje:

1. temelji na dokumentaciji, ki je posebej namenjena, da se osebju, odgovornemu za varnostni nadzor, zagotovijo navodila za izvajanje njegovih nalog;

2. zadevnim osebam in organizacijam zagotovi rezultate varnostnega nadzora;

3. temelji na revizijah in inšpekcijskih pregledih, vključno s preverjanji na ploščadi in nenapovedanimi inšpekcijskimi pregledi, ter

4. pristojnemu organu zagotovi potrebne dokaze, če so potrebni nadaljnji ukrepi, vključno z ukrepi iz ARO.GEN.350 in ARO.GEN.355.

(c) Pri obsegu nadzora iz odstavkov (a) in (b) se upoštevajo rezultati preteklih nadzornih dejavnosti in prednostnih nalog v zvezi z varnostjo.

(d) Brez poseganja v pristojnosti držav članic in njihove obveznosti v skladu z ARO.RAMP se obseg nadzora nad dejavnostmi, ki jih na ozemlju države članice izvajajo osebe ali organizacije, ki imajo sedež ali stalno prebivališče v drugi državi članici, določi na podlagi prednostnih nalog v zvezi z varnostjo in preteklih nadzornih dejavnosti.

(e) Če je v dejavnost neke osebe ali organizacije vključenih več držav članic ali Agencija, lahko pristojni organ, odgovoren za nadzor v skladu z odstavkom (a), privoli, da nadzorne naloge opravi(-jo) pristojni organ(-i) države članice oziroma držav članic, v katerih se izvaja dejavnost, ali Agencija. O taki privolitvi in njenem obsegu se obvestijo vse osebe ali organizacije, ki jih taka privolitev zadeva.

(f) Pristojni organ zbira in obdeluje vse informacije, ki se mu zdijo koristne za nadzor, vključno za preverjanja na ploščadi in nenapovedane inšpekcijske preglede.

ARO.GEN.305 Program nadzora

(a) Pristojni organ vzpostavi in vzdržuje program nadzora, ki vključuje nadzorne dejavnosti iz ARO.GEN.300 in ARO.RAMP.

(b) Za organizacije, ki jih je certificiral pristojni organ, se program nadzora pripravi ob upoštevanju posebnih značilnosti organizacije, zapletenosti njenih dejavnosti, rezultatov preteklih certifikacijskih in/ali nadzornih dejavnosti na podlagi ARO.GEN in ARO.RAMP, temelji pa na oceni povezanih tveganj. Program nadzora v okviru posameznih ciklov načrtovanja nadzora vključuje:

1. revizije in inšpekcijske preglede, vključno s preverjanji na ploščadi in nenapovedanimi inšpekcijskimi pregledi, kot je ustrezno, in

2. sestanke, ki se jih udeležita odgovorni poslovodni delavec in pristojni organ, da se zagotovi njuna stalna obveščenost o pomembnih vprašanjih.

(c) Za organizacije, ki jih je certificiral pristojni organ, se uporablja največ 24-mesečni cikel načrtovanja nadzora.

▼B

Cikel načrtovanja nadzora se lahko skrajša, če obstajajo dokazi, da se je poslabšala varnost v organizaciji.

Cikel načrtovanja nadzora se lahko podaljša na največ 36 mesecev, če pristojni organ ugotovi, da je v predhodnih 24 mesecih:

1. organizacija dokazala učinkovito opredeljevanje nevarnosti na področju varnosti v letalstvu in obvladovanje povezanih tveganj;

2. organizacija v skladu z ORO.GEN.130 nenehno dokazovala popoln nadzor nad vsemi spremembami;

3. niso bili izdane ugotovitve 1. stopnje in

4. so bili vsi korektivni ukrepi izvedeni v roku, ki ga je pristojni organ sprejel ali podaljšal v skladu z ARO.GEN.350(d)(2).

Cikel načrtovanja nadzora se lahko nadalje podaljša na največ 48 mesecev, če je poleg navedenega organizacija vzpostavila učinkovit in neprekinjen sistem poročanja o varnosti v organizaciji in njeni regulativni skladnosti pristojnemu organu, pristojni organ pa ga je potrdil.

▼M4

(d) Za organizacije, ki za svojo dejavnost predložijo izjavo pri pristojnem organu, program nadzora temelji na posebnih značilnostih organizacije, zapletenosti njenih dejavnosti in podatkih o preteklih nadzornih dejavnostih ter na oceni tveganj, povezanih z vrsto dejavnosti, ki jih izvaja. Program nadzora vključuje revizije in inšpekcijske preglede, vključno s preverjanji na ploščadi in nenapovedanimi inšpekcijskimi pregledi, kot je ustrezno.

(d1) Za organizacije, ki imajo dovoljenje za specializirane operacije, se program nadzora pripravi v skladu s točko (d) in upošteva tudi pretekli in sedanji postopek izdaje dovoljenja ter obdobje veljavnosti dovoljenja.

▼B

►M1 (e) ◄ Za osebe z licenco, certifikatom, ratingom ali potrdilom, ki jih je izdal pristojni organ, program nadzora vključuje ustrezne inšpekcijske preglede, vključno z nenapovedanimi inšpekcijskimi pregledi, kot je ustrezno.

►M1 (f) ◄ Program nadzora vključuje evidenco datumov predvidenih in opravljenih revizij, inšpekcijskih pregledov in sestankov.

ARO.GEN.310 Postopek prvega certificiranja – organizacije

(a) Pristojni organ ob prejemu vloge za prvo izdajo certifikata organizaciji preveri skladnost organizacije z veljavnimi zahtevami. Ta preveritev lahko upošteva izjavo, navedeno v ORO.AOC.100(b).

(b) Ko se pristojni organ prepriča, da organizacija izpolnjuje veljavne zahteve, izda certifikat(-e) v skladu z dodatki I do II. Certifikat(-i) se izda(-jo) za nedoločen čas. Privilegiji in obseg dejavnosti, za izvajanje katerih se potrdi organizacija, se določijo v pogojih za potrditev, ki se priložijo certifikatu(-om).

▼B

(c) Da se organizaciji omogoči izvajanje sprememb brez vnaprejšnje odobritve pristojnega organa v skladu z ORO.GEN.130, pristojni organ odobri postopek, ki ga predloži organizacija in v katerem opredeli obseg takih sprememb ter opiše način obvladovanja takih sprememb in obveščanja o njih.

ARO.GEN.330 Spremembe – organizacije

(a) Pristojni organ ob prejemu vloge za spremembo, za katero je potrebna predhodna odobritev, pred izdajo odobritve preveri skladnost organizacije z veljavnimi zahtevami.

Pristojni organ določi pogoje, pod katerimi organizacija lahko deluje med spremembo, razen če pristojni organ ne odloči, da je treba certifikat organizacije začasno odvzeti.

Ko se pristojni organ prepriča, da organizacija izpolnjuje veljavne zahteve, odobri spremembo.

(b) Brez poseganja v dodatne izvršilne ukrepe, če organizacija uvede spremembe, za katere je potrebna predhodna odobritev, ne da bi dobila predhodno odobritev pristojnega organa v skladu z odstavkom (a), pristojni organ začasno odvzame, omeji ali prekliče certifikat organizacije.

(c) Pri spremembah, za katere ni potrebna predhodna odobritev, pristojni organ oceni informacije iz obvestila, ki ga organizacija pošlje v skladu z ORO.GEN.130, da preveri izpolnjevanje veljavnih zahtev. V primeru neskladnosti:

1. obvesti organizacijo o neskladnosti in zahteva nadaljnje spremembe ter

2. pri ugotovitvah 1. ali 2. stopnje ukrepa v skladu z ARO.GEN.350.

▼M1

ARO.GEN.345 Izjava – organizacije

▼M14

(a) Po prejemu izjave organizacije, ki izvaja ali namerava izvajati dejavnosti, za katere se zahteva izjava, pristojni organ preveri, ali izjava vsebuje vse zahtevane informacije:

(1) v skladu s točko ORO.DEC.100 Priloge III (dela ORO) k tej uredbi;

(2) za operatorje balonov v skladu s točko BOP.ADD.100 Priloge II (dela BOP) k Uredbi (EU) 2018/395 ali

(3) za operatorje jadralnih letal v skladu s točko SAO.DEC.100 Priloge II (dela SAO) k Izvedbeni uredbi (EU) 2018/1976.

Po tem, ko pristojni organ preveri zahtevane informacije, organizaciji potrdi prejem izjave.

▼M1

(b) Če izjava ne vsebuje zahtevanih informacij ali vsebuje informacije, ki kažejo na neskladnost z veljavnimi zahtevami, pristojni organ obvesti organizacijo o neskladnosti in zahteva dodatne informacije. Če je potrebno, pristojni organ opravi inšpekcijski pregled organizacije. Če je neskladnost potrjena, pristojni organ sprejme ukrepe, opredeljene v ARO.GEN.350.

▼B

ARO.GEN.350 Ugotovitve in korektivni ukrepi – organizacije

(a) Organ, pristojen za nadzor v skladu z ARO.GEN.300(a), ima sistem za analiziranje ugotovitev glede na njihov pomen za varnost.

▼M4

(b) Pristojni organ izda ugotovitev 1. stopnje, če ugotovi večjo neskladnost z veljavnimi zahtevami iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili, s postopki in priročniki organizacije, pogoji za izdajo odobritve, certifikata ali dovoljenja za specializirane operacije ali z vsebino izjave, ki zmanjšuje varnost ali resno ogroža varnost letenja.

▼B

Ugotovitve 1. stopnje vključujejo:

▼M11

1. primere, v katerih se pristojnemu organu ne omogoči dostop do prostorov organizacije v skladu s točko ORO.GEN.140 Priloge III (del ORO) k tej uredbi ali, kadar gre za operatorje balonov, v skladu s točkama BOP.ADD.015 in BOP.ADD.035 Priloge II (del BOP) k Uredbi (EU) 2018/395 med rednim delovnim časom in po dveh pisnih zahtevah;

▼B

2. pridobitev ali ohranjanje veljavnosti certifikata organizacije ►M4 ali dovoljenja za specializirane operacije ◄ s predložitvijo ponarejenih dokazil;

3. dokaze o zlorabi ali nepošteni uporabi certifikata organizacije ►M4 ali dovoljenja za specializirane operacije ◄ in

4. neimenovanje odgovornega poslovodnega delavca.

▼M4

(c) Pristojni organ izda ugotovitev 2. stopnje, če ugotovi neskladnost z veljavnimi zahtevami iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili, s postopki in priročniki organizacije ali s pogoji za izdajo odobritve, certifikata ali dovoljenja za specializirane operacije ali z vsebino izjave, ki bi lahko zmanjšala varnost ali ogrozila varnost letenja.

▼B

(d) Če je ugotovitev rezultat nadzora ali drugih postopkov, pristojni organ brez poseganja v dodatne ukrepe, ki se zahtevajo v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili, pisno obvesti organizacijo o ugotovitvi in zahteva korektivni ukrep za odpravo ugotovljene(-ih) neskladnosti. Če je ustrezno, pristojni organ obvesti državo, v kateri je zrakoplov registriran.

1. Pristojni organ pri ugotovitvah 1. stopnje sprejme takojšnje in ustrezne ukrepe za prepoved ali omejitev dejavnosti, in če je ustrezno, ukrepe za preklic certifikata ►M4 , dovoljenja za specializirane operacije ◄ ali posebne odobritve ali za njegovo omejitev ali začasni odvzem v celoti ali delno, odvisno od razsežnosti ugotovitve 1. stopnje, dokler organizacija ne sprejme uspešnega korektivnega ukrepa.

▼B

2. Pristojni organ pri ugotovitvah 2. stopnje:

(i) odobri organizaciji rok za izvedbo korektivnih ukrepov v skladu z vrsto ugotovitve, ki sprva nikakor ne sme biti daljši od treh mesecev. Po poteku tega obdobja in ob upoštevanju vrste ugotovitve lahko trimesečni rok podaljša na podlagi zadovoljivega načrta korektivnih ukrepov, ki ga potrdi pristojni organ, ter

(ii) oceni korektivne ukrepe in izvedbeni načrt, ki jih predlaga organizacija, in jih sprejme, če na podlagi ocene ugotovi, da zadostujejo za odpravo neskladnosti.

3. Če organizacija ne predloži sprejemljivega načrta korektivnih ukrepov ali korektivnih ukrepov ne izvede v roku, ki ga potrdi ali podaljša pristojni organ, se ugotovitev zviša na ugotovitev 1. stopnje in sprejmejo ukrepi iz pododstavka (d)(1).

▼M15

4. Pristojni organ evidentira vse svoje ugotovitve ali ugotovitve, ki so mu jih sporočili drugi v skladu s točko (e), ter če je ustrezno, uporabljene izvršilne ukrepe, korektivne ukrepe in datum dokončanja ukrepov v zvezi z ugotovitvami.

▼B

(e) Brez poseganja v dodatne izvršilne ukrepe, če organ države članice, ki deluje v skladu z določbami ARO.GEN.300(d), ugotovi, da organizacija, ki jo je certificiral ►M4 ali je zanjo izdal dovoljenje ◄ pristojni organ druge države članice ali Agencija ►M1 oziroma je pristojnemu organu druge države članice ali Agenciji predložila izjavo za svojo dejavnost ◄ ni v skladu z veljavnimi zahtevami iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili, obvesti navedeni pristojni organ in navede stopnjo ugotovitve.

ARO.GEN.355 Ugotovitve in izvršilni ukrepi – osebje

(a) Če organ, pristojen za nadzor v skladu z ARO.GEN.300(a), med nadzorom ali z drugimi postopki najde dokaz, da oseba z licenco, certifikatom, ratingom ali potrdilom, izdanim v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili, ne izpolnjuje veljavnih zahtev, ta pristojni organ deluje v skladu z ARA.GEN.355(a) do (d) iz Priloge VI (del-ARA) k ►M4 Uredbo (EU) št. 1178/2011 ◄ ([1]).

(b) Če se med nadzorom ali z drugimi postopki najde dokaz, da oseba, za katero veljajo zahteve iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih pravil, ki nima licence, certifikata, ratinga ali potrdila, izdanega v skladu z navedeno uredbo in njenimi izvedbenimi pravili, ne izpolnjuje veljavnih zahtev, pristojni organ, ki je odkril neskladnost, sprejme potrebne izvršilne ukrepe, da prepreči nadaljevanje neskladnosti.

▼M4

ARO.GEN.360 Ugotovitve in izvršilni ukrepi – vsi operatorji

Če se med nadzorom ali na kateri koli drugi način najde dokaz, da operator, za katerega veljajo zahteve iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih predpisov, ne izpolnjuje veljavnih zahtev, pristojni organ, ki je odkril neskladnost, sprejme potrebne izvršilne ukrepe, da prepreči nadaljevanje neskladnosti.

([1]) UL L 100, 5.4.2012, str. 1.

▼B

PODDEL OPS

ZRAČNE OPERACIJE

ODDELEK 1

Certificiranje komercialnih letalskih prevoznikov

ARO.OPS.100 Izdaja spričevala letalskega prevoznika

(a) Pristojni organ izda spričevalo letalskega prevoznika (AOC), ko se prepriča, da operator dokazuje skladnost z elementi iz ORO.AOC.100.

(b) Spričevalo vključuje povezane operativne specifikacije.

▼M4

(c) Pristojni organ lahko določi posebne operativne omejitve. Te omejitve se zabeležijo v operativnih specifikacijah.

▼B

ARO.OPS.105 Sporazumi o letih pod skupno oznako

Pristojni organ pri proučevanju varnosti sporazuma o letih pod skupno oznako, ki vključuje operatorja iz tretje države:

1. preveri, po preveritvi, ki jo je izvedel operator v skladu z ORO.AOC.115, skladnost operatorja iz tretje države z veljavnimi standardi ICAO;

2. se po potrebi poveže s pristojnim organom države operatorja iz tretje države.

▼M11

ARO.OPS.110 Pogodbe o najemu za letala in helikopterje

▼B

(a) Pristojni organ odobri pogodbo o najemu, ko se prepriča, da operator, certificiran v skladu s Prilogo III (del ORO), izpolnjuje zahteve iz:

1. ORO.AOC.110(d) za najet zrakoplov tretje države brez osebja;

2. ORO.AOC.110(c) za najem zrakoplova z osebjem od operatorja tretje države;

▼M15

3. ORO.AOC.110(e) za oddajo zrakoplova brez osebja v najem kateremu koli operatorju, razen v primerih iz točke ORO.GEN.310 Priloge III;

▼B

4. zadevne zahteve stalne plovnosti in zračnih operacij, za najem zrakoplova brez osebja, registriranega v EU, in najem zrakoplova z osebjem od operatorja iz EU.

(b) Odobritev pogodbe o najemu zrakoplova z osebjem se začasno odvzame ali prekliče, kadar:

1. je spričevalo AOC najemodajalca ali najemojemalca začasno odvzeto ali preklicano;

▼M15

2. za najemodajalca velja prepoved opravljanja letov v skladu z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 ([1]);

([1]) Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 z dne 14. decembra 2005 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti, in informiranju potnikov v zračnem prometu o identiteti letalskega prevoznika, ki opravlja let, ter razveljavitvi člena 9 Direktive 2004/36/ES (UL L 344, 27.12.2005, str. 15).

▼M15

3. je dovoljenje, izdano v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 452/2014 ([1]), začasno odvzeto, preklicano ali odpovedano.

▼M7

(c) Odobritev pogodbe o najemu zrakoplova brez osebja se začasno odvzame ali prekliče, kadar:

1. je spričevalo o plovnosti zrakoplova začasno odvzeto ali preklicano;

2. je zrakoplov vključen na seznam operatorjev, za katere veljajo operativne omejitve, ali registriran v državi, v kateri za vse operatorje pod njenim nadzorom velja prepoved opravljanja letov v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

▼B

(d) Ko pristojni organ prejme vlogo za predhodno odobritev pogodbe o oddaji zrakoplova brez osebja v najem v skladu z ORO.AOC.110(d), zagotovi:

▼M15

1. ustrezno usklajevanje z organom, pristojnim za stalni nadzor nad zrakoplovom v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1321/2014 ([2]) ali za delovanje zrakoplova, če za to ni pristojen isti organ;

2. da se zrakoplov pravočasno odstrani iz operatorjevega spričevala AOC, razen v primerih iz točke ORO.GEN.310 Priloge III.

▼M7

(e) Ko pristojni organ prejme vlogo za predhodno odobritev pogodbe o najemu zrakoplova brez osebja v skladu s točko ORO.AOC.110(d), zagotovi ustrezno usklajevanje z državo registracije zrakoplova, ki je potrebno za izpolnjevanje obveznosti nadzora nad zrakoplovom.

▼M4

ODDELEK 1a

Dovoljenje za komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem

ARO.OPS.150 Dovoljenje za komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem

(a) Po prejemu vloge za izdajo dovoljenja za komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem pristojni organ operatorja pregleda dokumentacijo operatorja o oceni tveganja in standardnih operativnih postopkih (SOP), povezanih z eno ali več načrtovanimi operacijami in razvitih v skladu z ustreznimi zahtevami iz Priloge VIII (del SPO).

▼M15

(b) Če je pristojni organ operatorja zadovoljen z oceno tveganja in standardnimi operativnimi postopki, izda dovoljenje v skladu z Dodatkom IV. Dovoljenje se lahko izda za določen ali nedoločen čas. Pogoji, v skladu s katerimi ima operator dovoljenje za izvajanje ene ali več komercialnih specializiranih operacij z visokim tveganjem, so določeni v dovoljenju.

([1]) Uredba Komisije (EU) št. 452/2014 z dne 29. aprila 2014 o določitvi tehničnih zahtev in upravnih postopkov v zvezi z zračnimi operacijami operatorjev iz tretjih držav v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 133, 6.5.2014, str. 12).

([2]) Uredba Komisije (EU) št. 1321/2014 z dne 26. novembra 2014 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 362, 17.12.2014, str. 1).

▼M4

(c) Po prejemu vloge za spremembo dovoljenja pristojni organ operatorja upošteva zahteve iz točk (a) in (b). Pristojni organ določi pogoje, pod katerimi operator lahko izvaja operacije med uvedbo spremembe, razen če pristojni organ ne odloči, da je treba dovoljenje začasno odvzeti.

(d) Po prejemu vloge za obnovitev dovoljenja pristojni organ operatorja upošteva zahteve iz točk (a) in (b). Upošteva lahko pretekli postopek izdaje dovoljenja in nadzorne dejavnosti.

(e) Brez poseganja v dodatne izvršilne ukrepe, če operator uvede spremembe brez predložitve spremenjene ocene tveganja in SOP, pristojni organ operatorja začasno odvzame, omeji ali prekliče dovoljenje.

(f) Po prejemu vloge za izdajo dovoljenja za čezmejne komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem pristojni organ operatorja pregleda dokumentacijo operatorja o oceni tveganja in standardne operativne postopke (SOP) v sodelovanju s pristojnim organom na kraju, kjer je načrtovana izvedba operacije. Če sta oba pristojna organa zadovoljna z oceno tveganja in SOP, pristojni organ operatorja izda dovoljenje.

ARO.OPS.155 Pogodbe o najemu

(a) Pristojni organ odobri pogodbo o najemu, ki vključuje zrakoplov, registriran v tretji državi, ali operatorja iz tretje države, kadar operator SPO dokaže skladnost z ORO.SPO.100.

(b) Odobritev zakupne pogodbe brez posadke se začasno odvzame ali prekliče, kadar je spričevalo o plovnosti zrakoplova začasno odvzeto ali preklicano.

▼B

ODDELEK 2

Odobritve

ARO.OPS.200 Postopek posebne odobritve

(a) Pristojni organ ob prejemu vloge za izdajo posebne odobritve ali sprememb posebne odobritve oceni vlogo v skladu z ustreznimi zahtevami iz Priloge V (del SPA) in po potrebi opravi ustrezen inšpekcijski pregled operatorja.

▼M1

(b) Ko se pristojni organ prepriča, da je operator skladen z veljavnimi zahtevami, odobritev izda ali spremeni. V odobritvi se navedejo:

1. operativne specifikacije, kot so opredeljene v Dodatku II, za operacije komercialnega zračnega prevoza; ali

▼M15

2. seznam posebnih odobritev, kot je opredeljen v Dodatku III, za nekomercialne operacije in specializirane operacije.

▼B

ARO.OPS.205 Odobritev seznama minimalne opreme

(a) Pristojni organ ob prejemu vloge za prvo odobritev seznama minimalne opreme (MEL) ali njegovo spremembo, ki jo predloži operator, pred izdajo odobritve oceni vsak zadevni element za preverjanje skladnosti z veljavnimi zahtevami.

(b) Pristojni organ odobri postopek operatorja za podaljšanje veljavnega roka za odpravo napake B, C in D, če operator dokaže obstoj pogojev iz ORO.MLR.105(f), pristojni organ pa jih preveri.

▼B

(c) Pristojni organ za vsak primer posebej odobri uporabo zrakoplova zunaj omejitev seznama MEL, vendar v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL), če operator dokaže izpolnjevanje pogojev iz ORO.MLR.105, pristojni organ pa jih preveri.

▼M4

ARO.OPS.210 Določitev razdalje ali lokalnega območja

Pristojni organ lahko za namene operacij določi razdaljo ali lokalno območje.

▼B

ARO.OPS.215 Odobritev helikopterskih operacij nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja

(a) Država članica določi tista območja, na katerih je mogoče helikopterske operacije izvajati brez zagotovljene možnosti varnega pristanka v sili, kot je opisano v CAT.POL.H.420.

(b) Pristojni organ pred izdajo odobritve iz CAT.POL.H.420 upošteva razloge operatorja za izključitev uporabe ustreznih meril zmogljivosti.

▼M27

ARO.OPS.220 Odobritev helikopterskih operacij do območja javnega interesa ali z njega

(a) Pristojni organ ob prejemu vloge za izdajo odobritve ali spremembe odobritve helikopterske operacije do območja javnega interesa ali z njega vlogo oceni v skladu s točko CAT.POL.H.225 Priloge IV in po potrebi izvede dodatno oceno operatorja.

(b) Odobritev iz točke CAT.POL.H.225 Priloge IV vključuje seznam območij javnega interesa in tipov helikopterjev, ki jih določi operator in za katere velja odobritev.

(c) Odobritev se uporablja le za območja javnega interesa, ki so bila določena pred 1. julijem 2002, ali za območja javnega interesa, ki so bila določena pred 28. oktobrom 2014 in katerih odstopanje od točke CAT.POL.H.225 Priloge IV, odobreno v skladu s členom 6(6), je bilo sporočeno Komisiji in Agenciji.

(d) Če se sporočijo ali odkrijejo spremembe ovir na območju javnega interesa, pristojni organ oceni, ali so odobritve, ki jih je izdal in ki zajemajo helikopterske operacije do tega območja ali z njega, še vedno veljavne. Kadar trajne spremembe ovir na območju znatno negativno vplivajo na varnost, velja naslednje:

(1) pristojni organ omeji privilegije iz ustreznih odobritev, izdanih v skladu s točko CAT.POL.H.225 Priloge IV, da se izvzamejo helikopterske operacije do tega območja in z njega ter se območje odstrani s seznama, priloženega odobritvi v skladu s točko (b);

(2) območje ne izpolnjuje več pogojev za odobritev območja javnega interesa v skladu s točko CAT.POL.H.225 Priloge IV;

(3) kadar so nove ovire odstranjene, lahko operatorji (ponovno) vložijo vlogo za odobritev za helikoptersko operacijo v skladu s točko CAT.POL.H.225 Priloge IV za zadevno območje.

(e) Pristojni organ po spremembi ovir na območju ne izda odobritve v skladu s točko CAT.POL.H.225 iz Priloge IV za območje javnega interesa, na katerem so se predhodno izvajale operacije razreda zmogljivosti 1.

▼M20

ARO.OPS.225 Odobritev shem za gorivo/energijo

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

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

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

1. preveri, ali je operator dokazal osnovno raven varnosti trenutne sheme za gorivo/energijo;

2. oceni zmogljivost operatorja za podporo izvajanju predlagane posamezne sheme za gorivo/energijo; upoštevati je treba vsaj naslednje elemente:

(i) operatorjev sistem upravljanja,

(ii) operativne zmogljivosti operatorja;

3. preveri, da operatorjeva ocena varnostnega tveganja, ki podpira predlagano posamezno shemo za gorivo/energijo, dosega raven varnosti, enakovredno tisti pri trenutni shemi za gorivo/energijo; ter

4. določi načrt nadzora za izvajanje rednih ocen odobrenih posameznih shem za gorivo/energijo, da se preveri skladnost sheme oziroma odloči, ali bi bilo treba shemo spremeniti ali preklicati.

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

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

▼M18

ARO.OPS.226 Odobritev in nadzor programov na dokazih temelječega usposabljanja

(a) Če pristojni organ odobri programe na dokazih temelječega usposabljanja, morajo inšpektorji pridobiti kvalifikacijo ter opraviti usposabljanje na področju načel, uporabe, postopkov odobritve in stalnega nadzora na dokazih temelječega usposabljanja.

(b) Pristojni organ ocenjuje in nadzira program na dokazih temelječega usposabljanja, pa tudi postopke, ki podpirajo izvajanje tega programa in njegovo učinkovitost.

(c) Pristojni organ po prejetju vloge za odobritev programa na dokazih temelječega usposabljanja:

(1) zagotovi obravnavanje ugotovitev 1. stopnje na področjih, ki bodo podprla uporabo programa na dokazih temelječega usposabljanja;

(2) oceni sposobnost operatorja za podporo izvajanju programa na dokazih temelječega usposabljanja. Upoštevati mora vsaj naslednje elemente:

(i) zrelost in zmožnost operatorjevega sistema za upravljanje na področjih, ki bodo podprla uporabo programa na dokazih temelječega usposabljanja – zlasti usposabljanje letalske posadke;

▼M18

(ii) ustreznost programa na dokazih temelječega usposabljanja, ki ga zagotovi operator – program na dokazih temelječega usposabljanja ustreza velikosti operatorja ter vrsti in zapletenosti njegovih dejavnosti, ob upoštevanju nevarnosti in povezanih tveganj, ki izhajajo iz teh dejavnosti;

(iii) primernost operatorjevega sistema za vodenje evidenc, zlasti v zvezi z evidencami o usposabljanju letalske posadke, preverjanju in kvalifikacijah, predvsem v skladu z ORO.GEN.220 ter točkama (c) in (d) ORO.MLR.115;

(iv) ustreznost operatorjevega sistema za razvrščanje, s katerim ocenjuje kompetence pilotov;

(v) kompetence in izkušnje inštruktorjev in drugega osebja, ki v okviru programa na dokazih temelječega usposabljanja sodelujejo pri uporabi procesov in postopkov, ki podpirajo izvajanje tega programa, in

(vi) operatorjev načrt za izvajanje na dokazih temelječega usposabljanja in oceno varnostnega tveganja, ki podpira ta program, da bi predstavili, kako je mogoče doseči raven varnosti, enakovredno ravni varnosti pri trenutnem programu usposabljanja.

(d) Pristojni organ odobri program na dokazih temelječega usposabljanja, ko oceni, da je zagotovljena skladnost vsaj z navodili ORO.FC.146, ORO.FC.231 in ORO.FC.232.

(e) Brez poseganja v točki (d) in (e) ARO.GEN.120 pristojni organ obvesti Agencijo, ko začne ocenjevati druge načine usklajevanja na dokazih temelječega usposabljanja.

▼M3

ARO.OPS.230 Opredelitev motečih razporedov

Za namen omejitev trajanja letenja pristojni organ v skladu z opredelitvami „zgodnjega tipa“ in „poznega tipa“ motečih razporedov v točki ORO.FTL.105 Priloge III določi, kateri od teh dveh tipov motečih razporedov se uporablja za vse operatorje v komercialnem zračnem prevozu, ki so pod njegovim nadzorom.

ARO.OPS.235 Odobritev individualnih specifikacijskih shem za čas letenja

(a) Pristojni organ odobri specifikacijske sheme za čas letenja, ki jih predlagajo operatorji v komercialnem zračnem prevozu, če dokažejo skladnost z Uredbo (ES) št. 216/2008 in poddelom FTL Priloge III k tej uredbi.

(b) Kadar specifikacijska shema za čas letenja, ki jo predlaga operator, odstopa od veljavnih certifikacijskih zahtev, ki jih izda Agencija, pristojni organ uporabi postopek iz člena 22(2) Uredbe (ES) št. 216/2008.

(c) Kadar specifikacijska shema za čas letenja, ki jo predlaga operator, odstopa od veljavnih izvedbenih predpisov, pristojni organ uporabi postopek, ki je opisan v členu 14(6) Uredbe (ES) št. 216/2008.

(d) Po uporabi odobrenih odstopanj se zanje opravi ocena, na podlagi katere se odloči, ali je treba takšna odstopanja potrditi ali spremeniti. Pristojni organ in Agencija opravita neodvisno oceno na podlagi informacij, ki jih predloži operator. Ocena je sorazmerna, pregledna ter temelji na znanstvenih načelih in spoznanjih.

▼M9

ARO.OPS.240 Posebna odobritev RNP AR APCH

(a) Če prosilec dokaže skladnost z zahtevami iz SPA.PBN.105, pristojni organ izda splošno posebno odobritev ali za postopek specifično odobritev za RNP AR APCH.

(b) V primeru za postopek specifične odobritve pristojni organ:

(1) v odobritvi PBN navede odobrene postopke instrumentalnega prileta na posameznih letališčih;

(2) če je primerno, vzpostavi usklajevanje z organi, pristojnimi za ta letališča; ter

(3) upošteva morebitne zahteve, ki izhajajo iz posebnih odobritev RNP AR APCH, ki so bile prosilcu že izdane.

▼M4

ODDELEK 3

Nadzor operacij

ARO.OPS.300 Uvodno letenje

Pristojni organ lahko določi dodatne pogoje za uvodne lete, ki se izvajajo v skladu z delom NCO na ozemlju države članice. Ti pogoji zagotavljajo varno izvajanje letov in so sorazmerni.

▼B

PODDEL RAMP

PREVERJANJA NA PLOŠČADI V ZVEZI Z ZRAKOPLOVI OPERATORJEV POD REGULATIVNIM NADZOROM DRUGE DRŽAVE

ARO.RAMP.005 Obseg

V tem poddelu so določene zahteve, ki jih mora pristojni organ ali Agencija upoštevati pri izpolnjevanju svojih nalog in odgovornosti glede opravljanja preverjanj na ploščadi v zvezi z zrakoplovi, ki jih uporabljajo operatorji iz tretjih držav ali operatorji pod regulativnim nadzorom druge države članice, kadar ti pristanejo na letališčih na ozemlju, za katero veljajo določbe Pogodbe.

ARO.RAMP.100 Splošno

(a) Pregleda se, ali so zrakoplovi in njihove posadke v skladu z veljavnimi zahtevami.

(b) Pristojni organ poleg preverjanj na ploščadi, vključenih v njegov program nadzora, oblikovan v skladu z ARO.GEN.305, opravi preverjanje na ploščadi v zvezi z zrakoplovom, za katerega obstaja sum, da ni v skladu z veljavnimi zahtevami.

(c) Pristojni organ v okviru razvoja programa nadzora, oblikovanega v skladu z ARO.GEN.305, pripravi letni program za opravljanje preverjanj zrakoplovov na ploščadi. Ta program:

1. temelji na izračunu, v katerem se upoštevajo pretekle informacije o številu in naravi operatorjev in njihovem številu pristankov na zadevnem letališču ter varnostnih tveganjih, in

2. pristojnemu organu omogoča dajanje prednosti inšpekcijskim pregledom zrakoplovov na podlagi seznama iz ARO.RAMP.105(a).

(d) Kadar se Agenciji zdi potrebno, v sodelovanju z državami članicami, na ozemlju katerih poteka inšpekcijski pregled, opravi preverjanje zrakoplova na ploščadi, da preveri skladnost z veljavnimi zahtevami za namene:

1. certifikacijskih nalog, dodeljenih Agenciji z Uredbo (ES) št. 216/2008;

▼B

2. inšpekcijskih pregledov standardiziranja držav članic ali

3. inšpekcijskih pregledov organizacij za preverjanje skladnosti z veljavnimi zahtevami v morebitno nevarnih razmerah.

ARO.RAMP.105 Merila za prednostno razvrstitev

(a) Agencija pristojnim organom predloži seznam operatorjev zrakoplovov, za katere je bilo ugotovljeno, da pomenijo morebitno tveganje, za prednostno razvrstitev preverjanj na ploščadi.

(b) Ta seznam vključuje:

1. operatorje zrakoplovov, opredeljene na podlagi analize razpoložljivih podatkov v skladu z ARO.RAMP.150(b)(4);

2. operatorje zrakoplovov, ki jih je Agenciji sporočila Evropska komisija in so bili opredeljeni na podlagi:

(i) mnenja Odbora za varnost v zračnem prometu (ASC) v okviru izvajanja Uredbe (ES) št. 2111/2005, da je potrebno dodatno preverjanje dejanskega izpolnjevanja ustreznih varnostnih standardov s sistematičnimi preverjanji na ploščadi, ali

(ii) informacij, ki jih je Evropska komisija pridobila od držav članic v skladu s členom 4(3) Uredbe (ES) št. 2111/2005;

3. zrakoplove, s katerimi na ozemlje, za katero veljajo določbe Pogodbe, letijo operatorji, ki so v Prilogi B vključeni na seznam operatorjev, za katere velja prepoved opravljanja letov v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005;

4. zrakoplove, ki jih uporabljajo operatorji, certificirani v državi, ki izvaja regulativni nadzor nad operatorji s seznama iz pododstavka 3;

▼M15

5. zrakoplove, s katerimi na ozemlje, na ozemlju in z ozemlja, za katero veljajo določbe Pogodbe, prvič letijo operatorji iz tretje države ali katerih dovoljenje, izdano v skladu z Uredbo (EU) št. 452/2014, je omejeno ali obnovljeno po začasnem odvzemu ali preklicu.

▼B

(c) Seznam se oblikuje v skladu s postopki, ki jih določi Agencija, po vsaki posodobitvi seznama Skupnosti o operatorjih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005, in vsekakor vsaj enkrat na štiri mesece.

▼M12

ARO.RAMP.106 Preizkusi alkoholiziranosti

(a) Pristojni organ opravlja preizkuse alkoholiziranosti pri članih letalske posadke in kabinskega osebja.

(b) Agencija pristojnim organom predloži seznam operatorjev iz Unije in tretjih držav za prednostno razvrstitev preizkusov alkoholiziranosti v okviru programa preverjanj na ploščadi v skladu s točko ARO.RAMP.105, ki temelji na oceni tveganja, ki jo izvede Agencija, pri čemer se upoštevata zanesljivost in učinkovitost obstoječih programov za opravljanje preizkusov za ugotavljanje prisotnosti psihoaktivnih snovi.

(c) Pri izbiri operatorjev za opravljanje preizkusov alkoholiziranosti pri članih letalske posadke in kabinskega osebja pristojni organ uporabi seznam, sestavljen v skladu s točko (b).

▼M12

(d) Kadar se podatki v zvezi s preizkusi alkoholiziranosti vnesejo v centralizirano podatkovno zbirko v skladu s točko (b) točke ARO.RAMP.145, pristojni organ zagotovi, da ti podatki ne vključujejo nobenega osebnega podatka zadevnega člana osebja.

(e) V primeru utemeljenega razloga ali suma se lahko preizkusi alkoholiziranosti opravijo kadar koli.

(f) Pri metodologiji preizkušanja alkoholiziranosti se uporabljajo priznani kakovostni standardi, ki zagotavljajo točne rezultate.

(g) Članu letalske posadke ali kabinskega osebja, ki zavrne sodelovanje pri preizkusu ali za katerega je bilo po potrjenem pozitivnem rezultatu preizkusa ugotovljeno, da je pod vplivom alkohola, se prepove opravljanje dela.

▼B

ARO.RAMP.110 Zbiranje informacij

Pristojni organ zbira in obdeluje vse informacije, ki se mu zdijo koristne za opravljanje preverjanj na ploščadi.

ARO.RAMP.115 Usposobljenost inšpektorjev za preverjanja na ploščadi

(a) Pristojni organ in Agencija imata usposobljene inšpektorje za opravljanje preverjanj na ploščadi.

(b) Inšpektorji za opravljanje preverjanj na ploščadi:

1. imajo potrebno izobrazbo s področja letalstva ali praktično znanje na področju(-ih) preverjanja;

2. so uspešno končali:

(i) ustrezno posebno teoretično in praktično usposabljanje na enem ali več naslednjih področjih preverjanja:

A. pilotska kabina;

B. varnost v potniški kabini;

C. stanje zrakoplova;

D. tovor;

(ii) ustrezno usposabljanje na delovnem mestu, ki ga izvaja višji inšpektor za opravljanje preverjanj na ploščadi, ki ga imenuje pristojni organ ali Agencija;

▼M15

3. ohranjajo veljavnost svoje usposobljenosti s periodičnim usposabljanjem in izvedbo najmanj 12 preverjanj na koledarsko leto.

▼B

(c) Usposabljanje iz točke (b)(2)(i) izvaja pristojni organ ali katera koli organizacija za usposabljanje, odobrena v skladu z ARO.RAMP.120(a).

(d) Agencija oblikuje in vzdržuje učne načrte ter spodbuja organizacijo usposabljanj in delavnic za inšpektorje za izboljšanje razumevanja in enotnega izvajanja tega poddela.

(e) Agencija omogoča in usklajuje program izmenjave inšpektorjev, katerega cilj je inšpektorjem omogočiti pridobivanje praktičnih izkušenj in prispevanje k usklajevanju postopkov.

ARO.RAMP.120 Odobritev organizacij za usposabljanje

(a) Pristojni organ odobri organizacijo za usposabljanje, ki ima glavni kraj poslovanja na ozemlju zadevne države članice, ko se prepriča, da je organizacija za usposabljanje:

1. imenovala vodjo usposabljanja, ki ima ustrezno vodstveno sposobnost za zagotavljanje, da je zagotovljeno usposabljanje v skladu z veljavnimi zahtevami;

▼B

2. ima ustrezne zmogljivosti in učno opremo za usposabljanje, primerne za vrsto zagotovljenega usposabljanja;

3. zagotavlja usposabljanje v skladu z učnim načrtom, ki ga je Agencija razvila v skladu z ARO.RAMP.115(d);

4. zaposluje usposobljene inštruktorje za usposabljanje.

(b) Agencija na zahtevo pristojnega organa preverja izpolnjevanje zahtev in stalne skladnosti z zahtevami iz odstavka (a).

(c) Organizacija za usposabljanje je odobrena za zagotavljanje ene ali več naslednjih vrst usposabljanja:

1. začetnega teoretičnega usposabljanja;

2. začetnega praktičnega usposabljanja;

3. periodičnega usposabljanja.

ARO.RAMP.125 Opravljanje preverjanj na ploščadi

▼M15

(a) Preverjanja na ploščadi so standardizirana.

▼B

(b) Inšpektor(-ji) si pri preverjanju na ploščadi po svojih najboljših močeh prizadeva(-jo) preprečiti neupravičeno zamudo zrakoplova, ki se preverja.

▼M15

(c) Ob koncu preverjanja na ploščadi je vodja zrakoplova ali v njegovi odsotnosti drug član letalske posadke ali predstavnik operatorja obveščen o rezultatih preverjanja na ploščadi.

▼B

ARO.RAMP.130 Kategorizacija ugotovitev

Za vsako točko preverjanja so kot ugotovitve opredeljene tri kategorije mogoče neskladnosti z veljavnimi zahtevami. Take ugotovitve se kategorizirajo, kot sledi:

1. ugotovitev kategorije 3 je vsaka ugotovljena precejšnja neskladnost z veljavnimi zahtevami ali pogoji certifikata, ki ima velik vpliv na varnost;

2. ugotovitev kategorije 2 je vsaka ugotovljena neskladnost z veljavnimi zahtevami ali pogoji certifikata, ki ima precejšen vpliv na varnost;

3. ugotovitev kategorije 1 je vsaka ugotovljena neskladnost z veljavnimi zahtevami ali pogoji certifikata, ki ima majhen vpliv na varnost.

ARO.RAMP.135 Nadaljnji ukrepi v zvezi z ugotovitvami

(a) Pristojni organ ali po potrebi Agencija za ugotovitev kategorije 2 ali 3:

1. ugotovitev pisno sporoči operatorju, vključno z zahtevkom za dokazila o sprejetih korektivnih ukrepih, in

2. obvesti pristojni organ države operatorja in po potrebi državo, v kateri je zrakoplov registriran in v kateri je bila izdana licenca letalske posadke. Če je ustrezno, pristojni organ ali Agencija zahtevata potrditev njunega sprejetja korektivnih ukrepov, ki jih sprejme operator v skladu z ARO.GEN.350 ali ARO.GEN.355.

(b) Pristojni organ pri ugotovitvah kategorije 3 poleg odstavka (a) sprejme takojšnje ukrepe z:

1. uvedbo omejitve obratovanja zrakoplova;

2. zahtevo za takojšnje korektivne ukrepe;

3. izdajo prepovedi leta zrakoplovu v skladu z ARO.RAMP.140 ali

4. uvedbo takojšnje prepovedi opravljanja letov v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 2111/2005.

▼B

(c) Kadar Agencija sprejme ugotovitev kategorije 3, od pristojnega organa države, v kateri je pristal zrakoplov, zahteva sprejetje ustreznih ukrepov v skladu z odstavkom (b).

ARO.RAMP.140 Prepoved izvedbe leta zrakoplovu

(a) Pristojni organ pri ugotovitvi kategorije 3, če se zdi, da operator ali lastnik namerava leteti ali bo verjetno letel z zrakoplovom, ne da bi izvedel ustrezne korektivne ukrepe:

1. obvesti vodjo zrakoplova ali operatorja, da zrakoplov do nadaljnjega nima dovoljenja za začetek leta, in

2. prepove let zadevnemu zrakoplovu.

(b) Pristojni organ države, ki je zrakoplovu prepovedala let, o tem nemudoma obvesti pristojni organ države operatorja in po potrebi države, v kateri je zrakoplov registriran, pri zrakoplovu, ki ima prepoved leta in ga uporablja operator iz tretje države, pa tudi Agencijo.

(c) Pristojni organ v sodelovanju z državo operatorja ali državo registracije določi potrebne pogoje, pod katerimi se zrakoplovu dovoli vzlet.

(d) Če neskladnost vpliva na veljavnost spričevala o plovnosti zrakoplova, pristojni organ odpravi prepoved leta šele, ko operator predloži dokaze, da

1. je bila ponovno vzpostavljena skladnost z zadevnimi zahtevami;

▼M15

2. je pridobil dovoljenje za letenje v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012 za zrakoplov, registriran v državi članici;

▼B

3. dovoljenje za letenje ali enakovreden dokument države registracije ali države operatorja za zrakoplov, ki je registriran v tretji državi in ga uporablja operator iz EU ali tretje države, in

4. po potrebi dovoljenje tretjih držav, ki bodo preletene.

ARO.RAMP.145 Poročanje

(a) Informacije, zbrane v skladu z ARO.RAMP.125(a), se vnesejo v centralizirano podatkovno zbirko iz ARO.RAMP.150(b)(2) v 21 koledarskih dneh po inšpekcijskem pregledu.

(b) Pristojni organ ali Agencija v centralizirano podatkovno zbirko vneseta vse informacije, ki so koristne za uporabo Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih pravil ter za izpolnjevanje nalog, ki so Agenciji dodeljene s to prilogo, vključno z zadevnimi informacijami iz ARO.RAMP.110(a).

(c) Kadar informacije iz ARO.RAMP.110 kažejo na morebitno grožnjo varnosti, se take informacije nemudoma sporočijo tudi vsem pristojnim organom in Agenciji.

(d) Kadar informacije o pomanjkljivostih zrakoplova pristojnemu organu posreduje oseba, viri informacij iz ARO.RAMP.110 in ARO.RAMP.125(a) niso opredeljivi.

▼B

ARO.RAMP.150 Usklajevalne naloge Agencije

(a) Agencija upravlja in uporablja orodja in postopke, ki so potrebni za hrambo in izmenjavo:

▼M15

1. informacij iz točke ARO.RAMP.145;

▼B

2. informacij, ki jih predložijo tretje države ali mednarodne organizacije, s katerimi je EU sklenila ustrezne sporazume, ali organizacije, s katerimi je sklenila ustrezne dogovore v skladu s členom 27(2) Uredbe (ES) št. 216/2008.

(b) Upravljanje vključuje naslednje naloge:

1. hrambo podatkov držav članic, ki so pomembni za varnostne informacije o zrakoplovih, ki pristanejo na letališčih na ozemlju, za katero veljajo določbe Pogodbe;

2. razvoj, vzdrževanje in nenehno posodabljanje centralizirane podatkovne zbirke, ki vključuje vse informacije iz pododstavkov (a)(1) in (2);

3. opravljanje potrebnih sprememb in izboljšav aplikacije podatkovne zbirke;

4. analiziranje centralizirane podatkovne zbirke in drugih ustreznih informacij o varnosti zrakoplovov in letalskih prevoznikov ter na tej podlagi:

(i) svetovanje Komisiji in pristojnim organom o takojšnjih ukrepih ali politiki spremljanja;

(ii) poročanje Komisiji in pristojnim organom o morebitnih varnostnih težavah;

(iii) predlaganje usklajenih ukrepov Komisiji in pristojnim organom, kadar je to potrebno iz varnostnih razlogov, in zagotavljanje usklajevanja takih ukrepov na tehnični ravni;

5. povezovanje z drugimi evropskimi institucijami in organi, mednarodnimi organizacijami in pristojnimi organi tretjih držav za izmenjavo informacij.

ARO.RAMP.155 Letno poročilo

Agencija pripravi in Komisiji predloži letno poročilo o sistemu preverjanj na ploščadi, ki vključuje najmanj naslednje informacije:

(a) stanje napredka sistema;

(b) stanje inšpekcijskih pregledov, opravljenih v tekočem letu;

(c) analizo rezultatov inšpekcijskih pregledov z navedbo kategorij ugotovitev;

(d) ukrepe, sprejete v tekočem letu;

(e) predloge za dodatno izboljšanje sistema preverjanj na ploščadi in

(f) priloge, ki vsebujejo sezname inšpekcijskih pregledov, razvrščenih glede na državo delovanja, tip zrakoplova, operatorja in pogostost pojava težav v zvezi z varnostjo posameznega pregledanega dela.

▼B

ARO.RAMP.160 Obveščanje javnosti in zaščita informacij

(a) Države članice uporabijo informacije, ki jih prejmejo v skladu z ARO.RAMP.105 in ARO.RAMP.145 le za namene iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih pravil ter jih v skladu s tem ščitijo.

(b) Agencija vsako leto objavi poročilo o zbranih informacijah, ki je dano na voljo javnosti in vsebuje analizo informacij, prejetih v skladu z ARO.RAMP.145. Poročilo je preprosto in zlahka razumljivo, vir informacij pa neopredeljiv.

▼**M20**

Dodatek I

IZJAVA

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

Operator

Naziv:

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

Ime in kontaktni podatki odgovornega vodje:

Operacije z zrakoplovi

Začetni datum operacije in datum začetka uporabe spremembe:

Informacije o zrakoplovu, operaciji in organizaciji za vodenje stalne plovnosti[1]:

Vrste zrakoplovov, registracije in glavna baza:

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

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

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

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

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

Izjave

☐ Operator izpolnjuje in bo še naprej izpolnjeval bistvene zahteve iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta ter zahteve iz Uredbe (EU) št. 965/2012.

☐ Dokumentacija sistema upravljanja, vključno z operativnim priročnikom, izpolnjuje zahteve iz Priloge III (Del ORO), Priloge V (Del SPA), Priloge VI (Del NCC) ali Priloge VIII (Del SPO) k Uredbi (EU) št. 965/2012, vsi leti pa bodo opravljeni v skladu z določbami operativnega priročnika, kot določa točka (b) ORO.GEN.110 Priloge III (Del ORO).

☐ Vsi zrakoplovi, ki se uporabljajo, imajo veljavno spričevalo o plovnosti v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012 ali izpolnjujejo posebne zahteve glede plovnosti, ki se uporabljajo za zrakoplove, ki so registrirani v tretji državi in je zanje sklenjena pogodba o najemu.

☐ Vsi člani letalske posadke imajo licenco v skladu s Prilogo I k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011, kot določa točka (c) ORO.FC.100 Priloge III k Uredbi (EU) št. 965/2012, člani kabinskega osebja pa so, če je ustrezno, usposobljeni v skladu s poddelom CC Priloge III (Del ORO).

▼**M20**

☐ Če je ustrezno, operator uvede in dokaže skladnost s priznanim industrijskim standardom. Sklic na standard: Certifikacijski organ: Datum zadnje revizije skladnosti:
☐ Operator obvesti pristojni organ o vseh spremembah okoliščin, ki vplivajo na njegovo izpolnjevanje bistvenih zahtev iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 in zahtev iz Uredbe (EU) št. 965/2012, kot je s to izjavo seznanjen pristojni organ, in vseh spremembah informacij o drugih načinih usklajevanja in njihovih seznamih, vključenih v to izjavo oziroma priloženih tej izjavi, kot se zahteva v točki (a) ORO.GEN.120 Priloge III (Del ORO).
☐ Operator potrjuje, da so informacije, podane v tej izjavi, pravilne.
Datum, ime in podpis odgovornega vodje

(1) Če na izjavi ni dovolj prostora za navedbo zahtevanih informacij, jih navedite v ločeni prilogi. Priloga se datira in podpiše.

(2) Serijska številka proizvajalca.

(3) Če je zrakoplov registriran tudi pri imetniku spričevala letalskega prevoznika, navedite številko spričevala letalskega prevoznika imetnika spričevala letalskega prevoznika.

(4) „Vrste operacij“ se nanašajo na vrsto operacij, ki se izvajajo s tem zrakoplovom, npr. nekomercialne operacije ali specializirane operacije, npr. leti za fotografiranje iz zraka, leti za oglaševanje v zraku, reportažni leti, leti za namene televizije in filmov, padalske operacije, padalstvo in vzdrževalni testni leti.

(5) Informacije o organizaciji, odgovorni za vodenje stalne plovnosti, vsebujejo ime organizacije, njen naslov in sklic na odobritev.

(6) (a) Operacije z morebitnim instrumentom, kosom opreme ali elementom ali funkcijo v okvari, na podlagi seznama minimalne opreme (točke (b), (f) in (j) ORO.MLR.105, NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 in SPO.IDE.H.105).

(b) Operacije, za katere je potrebno predhodno dovoljenje ali odobritev, vključno z vsem naslednjim:
- za specializirane operacije, najem zrakoplova z osebjem in najem zrakoplova brez osebja, registriranega v tretji državi (točka ORO.SPO.100 (c));
- komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem (točka ORO.SPO.110);
- nekomercialne operacije z zrakoplovom z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 19 ali več, ki se izvajajo brez aktivnih članov kabinskega osebja (točka (d) ORO.CC.100);
- uporaba operativnih minimumov pravil instrumentalnega letenja (IFR), ki so nižji od tistih, ki jih objavi država (točki NCC.OP.110 in SPO.OP.110);
- polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev (točki NCC.OP.157);
- specializirane operacije brez kisika nad 10 000 ft (točka SPO.OP.195).

(7) Operacije v skladu s Prilogo V (Del SPA) k Uredbi št. 965/2012, vključno s poddeli B „OPERACIJE V ZVEZI Z NAVIGACIJO NA PODLAGI ZMOGLJIVOSTI (PBN)“, C „OPERACIJE Z DOLOČENO MINIMALNO OPERATIVNO ZMOGLJIVOSTJO (MNPS)“, D „OPERACIJE V ZRAČNEM PROSTORU Z ZMANJŠANIMI MINIMALNIMI NAVPIČNIMI RAZDVAJANJI (RVSM)“, E „OPERACIJE PRI ZMANJŠANI VIDLJIVOSTI (LVO)“, G „PREVOZ NEVARNEGA BLAGA“, K „HELIKOPTERSKE OPERACIJE NA MORJU“ in M „ELEKTRONSKE LETALSKE TORBE (EFB)“.

▼**M27**

Dodatek II

OPERATIVNE SPECIFIKACIJE **(za katere veljajo odobreni pogoji iz operativnega priročnika)**				
Kontaktni podatki organa, ki je izdal odobritve Telefon(1): _____; Telefaks: _____; E-naslov: _____				
Spričevalo AOC(2): Ime operatorja(3): Datum(4): Podpis: Posluje kot: tržno ime Operativne specifikacije #:				
Model zrakoplova(5): Registrske oznake(6):				
Vrste operacij: komercialni zračni prevoz ☐ Potniki ☐ Tovor ☐ Drugo(7): _____				
Območje operacije(8):				
Posebne omejitve(9):				
Posebne odobritve:	Da	Ne	Specifikacija(10)	Opombe
Nevarno blago:	☐	☐		
Operacije pri zmanjšani vidljivosti Vzlet Prilet in pristanek Operativne kreditne točke	 ☐ ☐ ☐	 ☐ ☐ ☐	 RVR(11):.. m CAT(12).... DA/H: ft, RVR:.. m CAT(13).....DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM(14) ☐ Ni relevantno	☐	☐		
ETOPS (15) ☐ Ni relevantno	☐	☐	Najdaljši preusmeritveni čas(16): min	

▼**M27**

Specifikacije kompleksne navigacije za operacije PBN[17]	☐	☐		[18]
Specifikacije minimalne navigacijske zmogljivosti	☐	☐		
Operacije enomotornih turbinskih letal ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah (SET-IMC)	☐	☐	[19]	
Helikopterske operacije z uporabo sistemov za nočno gledanje	☐	☐		
Helikopterske operacije z obešenim tovorom	☐	☐		
Operacije helikopterske nujne medicinske pomoči	☐	☐		
Helikopterske operacije na morju	☐	☐		
Zmanjšani operativni minimumi po pravilih VFR za helikopterske prilete in odlete prek točke v prostoru	☐	☐		
Usposabljanje članov kabinskega osebja[20]	☐	☐		
Izdaja potrdila CC[21]	☐	☐		
Uporaba aplikacij EFB tipa B	☐	☐	[22]	
Stalna plovnost	☐	☐	[23]	
Drugo[24]				

[1] Telefon pristojnega organa, vključno s klicno številko države. Navedite e-naslov in telefaks, če sta na voljo.

[2] Vpišite pripadajočo številko spričevala letalskega prevoznika (AOC).

[3] Vpišite registrirano ime operatorja in njegovo tržno ime, če je drugačno. Pred tržno ime vpišite „Posluje kot:“ (angl. Dba – „Doing business as“,‘).

[4] Datum izdaje operativnih specifikacij (dd-mm-llll) in podpis predstavnika pristojnega organa.

[5] Vpišite oznako ICAO za znamko, model in serijo zrakoplova oziroma glavno serijo, če je bila serija označena (npr. Boeing-737-3K2 ali Boeing-777-232).

[6] Registrske oznake so navedene bodisi v operativnih specifikacijah bodisi v operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem. Če se vse posebne odobritve ne nanašajo na model zrakoplova, se lahko registrske oznake zrakoplova vnesejo v stolpec „Opombe“ zadevne posebne odobritve.

▼M27

(7) Določite druge vrste prevoza (npr. nujna medicinska pomoč).

(8) Navedite geografska območja odobrenih operacij (po geografskih koordinatah ali posebnih rutah, območjih z informacijami za letenje ali nacionalnih oz. regionalnih mejah).

(9) Seznam veljavnih posebnih omejitev (npr. samo po pravilih VFR, samo podnevi itd.).

(10) V tem stolpcu navedite najmanj stroga merila za vsako odobritev ali vrsto odobritve (z ustreznimi merili).

(11) Vpišite odobreno najmanjšo RVR za vzlet v metrih. Če so izdane različne odobritve, uporabite eno vrstico na odobritev.

(12) Vpišite veljavno kategorijo natančnega prileta: CAT II ali CAT III. Vpišite najmanjšo RVR v metrih in DH v čevljih (ft). Za vsako navedeno kategorijo prileta uporabite eno vrstico.

(13) Vpišite zadevne operativne kreditne točke: SA CAT I ali SA CAT II, EFVS itd. Vpišite najmanjšo RVR v metrih in DH v čevljih (ft). Za vsako navedeno operativno kreditno točko uporabite eno vrstico.

(14) Okence „Ni relevantno“ lahko odkljukate le, če je največja višina zrakoplova pod FL290.

(15) Operacije povečanega doleta (ETOPS) se trenutno uporabljajo le za dvomotorne zrakoplove. Zato lahko odkljukate polje „Ni relevantno“, če ima model zrakoplova več ali manj kot dva motorja.

(16) Navedete lahko tudi mejno razdaljo (v NM) in vrsto motorja.

(17) Navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN): za vsako posebno odobritev za kompleksno PBN (npr. RNP AR APCH) se uporabi ena vrstica, ustrezne omejitve pa se navedejo v stolpcih „Specifikacije“ in/ali „Opombe“. Za postopek specifične odobritve posebnih postopkov za RNP AR APCH se lahko navedejo v operativnih specifikacijah ali operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem.

(18) Navedite, ali je posebna odobritev omejena na nekatere konce vzletno-pristajalne steze in/ali aerodrome.

(19) Vpišite posebno kombinacijo osnovne konstrukcije zrakoplova ali motorja.

(20) Odobritev za izvajanje tečaja usposabljanja in izpita, ki ju opravljajo kandidati za potrdilo kabinskega osebja, kot je določeno v Prilogi V (del CC) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.

(21) Odobritev za izdajo potrdil kabinskega osebja, kot je določeno v Prilogi V (del CC) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.

(22) Vstavite seznam aplikacij EFB tipa B in navedite strojno opremo EFB (za prenosne EFB). Seznam je naveden bodisi v operativnih specifikacijah bodisi v operativnem priročniku. Če je naveden v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem.

(23) Ime osebe ali organizacije, pristojne za zagotavljanje stalne plovnosti zrakoplova, in sklic na predpis, ki zahteva delo, tj. poddel G Priloge I (del M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014.

(24) Tu lahko vpišete tudi druge odobritve ali podatke, pri čemer uporabite eno vrstico (ali večvrstični blok) na dovoljenje (npr. operacije s kratkim pristankom, operacije strmega prileta, operacije s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo, helikopterske operacije do območja javnega interesa ali z njega, helikopterske operacije nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja, helikopterske operacije brez zmogljivosti za varen pristanek v sili, operacije s povečanimi koti nagiba, največja dovoljena oddaljenost od ustreznega aerodroma za dvomotorna letala brez odobritve ETOPS).

▼**M15**

Dodatek III

Seznam posebnih odobritev

Nekomercialne operacije

Specializirane operacije

(so predmet pogojev, ki so navedeni v odobritvi in se nahajajo v operativnem priročniku ali v priročniku pilota)

Organ, ki je izdal odobritve ([1]):		
Seznam posebnih odobritev # ([2]): Ime operatorja: Datum ([3]): Podpis:		
Model zrakoplova in registracijske oznake ([4]):		
Vrste specializiranih operacij (SPO), če je ustrezno: ☐ ([5])…		
Posebne odobritve ([6])	Specifikacija ([7])	Opombe
…		
…		
…		
…		

([1]) Vnesite naziv in kontaktne podatke.
([2]) Vnesite pripadajočo številko.
([3]) Datum izdaje posebnih odobritev (dd-mm-llll) in podpis zastopnika pristojnega organa.
([4]) Vnesite oznako CAST („Commercial Aviation Safety Team“)/ICAO za znamko, model in serijo zrakoplova oziroma glavno serijo, če je bila serija označena (npr. Boeing-737-3K2 ali Boeing-777-232). Taksonomija CAST/ICAO je na voljo na spletnem naslovu: http://www.intlaviationstandards.org/.
Registrske oznake se navedejo na seznamu posebnih odobritev ali v operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, seznam posebnih odobritev vsebuje sklic na ustrezno stran v njem.
([5]) Navedite vrsto operacije, npr. kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, zemljemerstvo, opazovanje in patruljiranje, oglaševanje v zraku, vzdrževalni testni leti.
([6]) V tem stolpcu navedite odobrene operacije, npr. nevarno blago, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
([7]) V tem stolpcu navedite najmanj stroga merila za vsako odobritev, npr. višino odločitve in minimum za RVR za CAT II.

OBRAZEC EASA 140, 2. izdaja

▼**M15**

Dodatek IV

DOVOLJENJE ZA KOMERCIALNE SPECIALIZIRANE OPERACIJE Z VISOKIM TVEGANJEM	
Organ, ki je izdal odobritve ([1]): Št. dovoljenja ([2]):	
Ime operatorja ([3]): Naslov operatorja ([4]): Telefonska številka ([5]): Telefaks: E-naslov:	
Model zrakoplova in registracijske oznake ([6]):	
Odobrena specializirana operacija ([7]):	
Odobreno območje ali kraj operacije ([8]):	
Posebne omejitve ([9]):	
To je potrditev, da ima … dovoljenje za izvajanje komercialnih specializiranih operacij z visokim tveganjem v skladu s tem dovoljenjem, standardnimi operativnimi postopki operatorja, Prilogo V k Uredbi (EU) 2018/1139 ter njenimi delegiranimi in izvedbenimi akti.	
Datum izdaje ([10]):	Ime in podpis ([11]): Naziv:

([1]) Ime in kontaktni podatki pristojnega organa.
([2]) Vnesite pripadajočo številko dovoljenja.
([3]) Vnesite registrirano ime operatorja in njegovo tržno ime, če je drugačno. Pred tržno ime vpišite „DBA“ (za „ki posluje kot“).
([4]) Naslov glavnega kraja poslovanja operatorja.
([5]) Telefonska številka in številka telefaksa operatorja, vključno s klicno številko države, na njegovem glavnem kraju poslovanja. Navedite e-naslov, če je na voljo.
([6]) Vstavite oznako CAST („Commercial Aviation Safety Team“)/ICAO za znamko, model in serijo zrakoplova oziroma glavno serijo, če je bila serija označena (npr. Boeing-737-3K2 ali Boeing-777-232). Taksonomija CAST/ICAO je na voljo na spletnem naslovu: http://www.intlaviationstandards.org. Registrske oznake se navedejo na seznamu posebnih odobritev ali v operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, seznam posebnih odobritev vsebuje sklic na ustrezno stran v njem.
([7]) Navedite vrsto operacije, npr. kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, zemljemerstvo, opazovanje in patruljiranje, oglaševanje v zraku, vzdrževalni testni leti.
([8]) Seznam geografskih območij ali krajev odobrenih operacij (po geografskih koordinatah ali letalskih informativnih območjih ali nacionalnih oz. regionalnih mejah).
([9]) Seznam veljavnih posebnih omejitev (npr. samo po pravilih VFR, samo podnevi itd.).
([10]) Datum izdaje dovoljenja (dd-mm-llll).
([11]) Naziv, ime in podpis predstavnika pristojnega organa. Na dovoljenje se lahko doda tudi uradni žig.

OBRAZEC EASA 151, 2. izdaja

▼B

PRILOGA III

ZAHTEVE ZA ORGANIZACIJE V ZVEZI Z ZRAČNIMI OPERACIJAMI

[DEL ORO]

ORO.GEN.005 Obseg

▼M4

V tej prilogi so določene zahteve, ki jih mora upoštevati letalski prevoznik, ki izvaja:

(a) operacije komercialnega zračnega prevoza (CAT);

(b) komercialne specializirane operacije;

(c) nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon;

(d) nekomercialne specializirane operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon.

▼B

PODDEL GEN

SPLOŠNE ZAHTEVE

ODDELEK 1

Splošno

ORO.GEN.105 Pristojni organ

Za namene te priloge je pristojni organ, ki izvaja nadzor nad operatorji, za katere velja obvezno certificiranje ►M4 ali dovoljenje za specializirane operacije ◄ ►M1 ali predložitev izjav ◄ za operatorje z glavnim krajem poslovanja v državi članici organ, ki ga imenuje ta država članica.

ORO.GEN.110 Odgovornosti operatorja

▼M4

(a) Operator je odgovoren za operacijo zrakoplova v skladu s Prilogo IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, zadevnimi zahtevami iz te priloge in svojega spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali dovoljenjem za specializirane operacije (dovoljenje SPO) ali izjavo, kot je ustrezno.

▼B

(b) Vsak let se izvede v skladu z določbami operativnega priročnika.

(c) Operator vzpostavi in vzdržuje sistem operativnega nadzora nad vsakim letom, ki se izvaja pod pogoji iz njegovega certifikata ►M4 , dovoljenja SPO ◄ ►M1 ali izjave. ◄

(d) Operator zagotovi, da so njegovi zrakoplovi opremljeni, posadke pa usposobljene v skladu z zahtevami za območje in vrsto operacij.

(e) Operator zagotovi, da je vse osebje, dodeljeno ali neposredno vključeno v zemeljske in letalske operacije, ustrezno poučeno, da je dokazalo usposobljenost za opravljanje svojih posebnih nalog ter da se zaveda svojih odgovornosti in povezanosti takšnih nalog s celotno operacijo.

▼M5

(f) Operator za vsak tip zrakoplova določi postopke in navodila za varno delovanje, ki vsebujejo naloge in odgovornosti zemeljskega osebja in članov posadke za vse vrste operacij na tleh in v zraku. Ti postopki in navodila od članov posadke v ključnih fazah leta ne zahtevajo izvajanja drugih nalog, razen tistih, ki so potrebne za varno delovanje zrakoplova. Vključijo se tudi postopki in navodila za sterilno pilotsko kabino.

▼B

(g) Operator zagotovi, da se vsi zaposleni zavedajo, da morajo upoštevati zakone, druge predpise in postopke tistih držav, v katerih se izvajajo leti, ki se nanašajo na opravljanje njihovih nalog.

▼M15

(h) Operator določi kontrolni seznam za vsak tip zrakoplova, namenjen temu, da ga člani posadke uporabijo v vseh fazah leta v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah, da se zagotovi upoštevanje operativnih postopkov iz operativnega priročnika. Pri zasnovi in uporabi kontrolnih seznamov se upoštevajo človeški dejavniki in najnovejša ustrezna dokumentacija nosilca odobritve projekta.

▼B

(i) Operator določi postopke načrtovanja letov za zagotavljanje varnega izvajanja letov na podlagi upoštevanja zmogljivosti zrakoplova, drugih operativnih omejitev ter ustreznih pričakovanih pogojev na predvideni zračni poti in zadevnih letališčih ali območjih delovanja. Ti postopki se vključijo v operativni priročnik.

▼M10

(j) ►C2 Operator vzpostavi in vzdržuje programe usposabljanja osebja za nevarno blago v skladu s tehničnimi navodili. Ti programi usposabljanja so sorazmerni z odgovornostmi osebja. Programe usposabljanja operatorjev, ki izvajajo operacije CAT, ne glede na to, ali prevažajo nevarno blago ali ne, in operatorjev, ki izvajajo operacije, ki niso operacije CAT, iz točk (b), (c) in (d) točke ORO.GEN.005 in prevažajo nevarno blago, revidira in odobri pristojni organ. ◄

▼M14

(k) Ne glede na točko (j) operatorji, ki izvajajo komercialne operacije s katerim koli od naslednjih zrakoplovov, zagotovijo, da so člani letalske posadke opravili ustrezno usposabljanje ali prejeli ustrezna navodila za ravnanje z nevarnim blagom, zato da lahko prepoznajo neprijavljeno nevarno blago, ki ga na krov prinesejo potniki ali se na krov naloži kot tovor:

(1) z enomotornim propelerskim letalom z MCTOM 5 700 kg ali manj in MOPSC 5 ali manj, ki se uporablja za let, ki se opravi podnevi po pravilih VFR, z vzletom in pristankom na istem aerodromu ali območju delovanja;

(2) z enomotornim helikopterjem, ki ni kompleksni helikopter na motorni pogon, z MOPSC 5 ali manj, ki se uporablja za let, ki se opravi podnevi po pravilih VFR, z vzletom in pristankom na istem aerodromu ali območju delovanja.

▼B

ORO.GEN.115 ►M4 Vloga za AOC ◄

(a) Vloga za izdajo ►M4 spričevala letalskega prevoznika ◄ ali spremembo obstoječega certifikata se vloži v obliki in na način, ki ju pristojni organ določi ob upoštevanju veljavnih zahtev iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih pravil.

(b) Prosilci za prvi certifikat pristojnemu organu predložijo dokumentacijo, iz katere je razvidno, kako bodo izpolnjevali zahteve iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih pravil. Taka dokumentacija vključuje postopek z opisom načina upravljanja sprememb, za katere se ne zahteva predhodna odobritev, in načina obveščanja pristojnega organa.

▼B

ORO.GEN.120 Načini usklajevanja

(a) Operator lahko za vzpostavitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili poleg načinov usklajevanja, ki jih sprejme Agencija, uporablja tudi druge načine usklajevanja.

(b) Če želi operator, za katerega je obvezno certificiranje, za vzpostavitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili namesto sprejemljivih načinov usklajevanja, ki jih je sprejela Agencija, uporabljati druge načine usklajevanja, pred začetkom njihovega izvajanja zagotovi pristojnemu organu njihov popolni opis. Ta vključuje vse spremembe priročnikov ali postopkov, ki so lahko pomembne, ter oceno, ki dokazuje izpolnjevanje izvedbenih pravil.

Operator lahko izvaja te druge načine usklajevanja na podlagi predhodne odobritve pristojnega organa in po prejemu obvestila v skladu z ARO.GEN.120(d).

▼M1

(c) Operator, ki mora za svojo dejavnost predložiti izjavo, predloži pristojnemu organu seznam drugih načinov usklajevanja, ki jih uporablja za doseganje skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili.

▼M4

(d) Kadar operator, za katerega je obvezna pridobitev dovoljenja SPO, želi uporabiti druge načine usklajevanja, mora zagotoviti skladnost: (b) kadar ti drugi načini usklajevanja vplivajo na standardne operativne postopke, ki so del dovoljenja, in (c) za deklariran del njegove organizacije in operacije.

▼B

ORO.GEN.125 ►M4 Pogoji odobritve in privilegiji imetnika AOC ◄

Certificirani operator deluje v skladu z obsegom in privilegiji, opredeljenimi v operativnih specifikacijah, priloženih certifikatu operatorja.

ORO.GEN.130 ►M4 Spremembe v zvezi z imetnikom AOC ◄

(a) Vsako spremembo, ki vpliva na:

1. področje uporabe certifikata ali operativne specifikacije operatorja ali

2. kateri koli del sistema upravljanja operatorja v skladu z ORO.GEN.200(a)(1) in (a)(2),

mora predhodno odobriti pristojni organ.

(b) Za vse spremembe, za katere se zahteva predhodna odobritev v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili, operator odda vlogo in pridobi odobritev pristojnega organa. Vloga se odda pred uvedbo katere koli take spremembe, da lahko pristojni organ opredeli stalno skladnost z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili ter po potrebi spremeni certifikat operatorja in zadevne pogoje odobritve, ki so mu priloženi.

Operator zagotovi pristojnemu organu vso ustrezno dokumentacijo.

▼B

Sprememba se izvede šele po prejemu formalne odobritve pristojnega organa v skladu z ARO.GEN.330.

Operator med takimi spremembami deluje pod pogoji, ki jih ustrezno določi pristojni organ.

(c) Vse spremembe, za katere ni potrebna predhodna odobritev, se upravljajo po postopku, ki ga pristojni organ odobri v skladu z ARO.GEN.310(c), poleg tega pa se v skladu s postopkom tudi obvesti pristojni organ.

ORO.GEN.135 ►M4 Stalna veljavnost AOC ◄

▼M15

(a) Certifikat operatorja ostane veljaven, če velja vse od naslednjega:

1. operator še naprej izpolnjuje ustrezne zahteve iz Uredbe (EU) 2018/1139 ter njenih delegiranih in izvedbenih aktov, ob upoštevanju določb, ki se nanašajo na obravnavanje ugotovitev v skladu s točko ORO.GEN.150 te priloge;

2. pristojnemu organu se odobri dostop do operatorja v skladu s točko ORO.GEN.140 te priloge za opredelitev stalne skladnosti z ustreznimi zahtevami iz Uredbe (EU) 2018/1139 ter njenimi delegiranimi in izvedbenimi akti;

3. certifikat ni bil umaknjen ali preklican.

▼B

(b) Ob preklicu ali odpovedi se certifikat takoj vrne pristojnemu organu.

ORO.GEN.140 Dostop

▼M15

(a) Operator za opredelitev skladnosti z ustreznimi zahtevami iz Uredbe (EU) 2018/1139 ter njenih delegiranih in izvedbenih aktov omogoči dostop ob vsakem času do vseh objektov, zrakoplovov, dokumentov, evidenc, podatkov, postopkov in vsega drugega gradiva, pomembnega za njegovo dejavnost, ki je predmet certifikacije, dovoljenja SPO ali predložitve izjave, ne glede na to, ali jih oddaja izvajalcem ali ne, vsakomur, ki ga pooblasti eden od naslednjih organov:

1. pristojni organ iz točke ORO.GEN.105 Priloge III k tej uredbi;

2. organ, ki deluje v skladu z določbami točk ARO.GEN.300(d) in ARO.GEN.300(e) ali poddela RAMP Priloge II k tej uredbi.

▼B

(b) Dostop do zrakoplovov, navedenih v točki (a), ►M4 v primeru CAT, ◄ vključuje možnost vstopiti v zrakoplov in ostati v njem med letalskimi operacijami, razen če vodja zrakoplova v interesu varnosti odloči drugače za pilotsko kabino v skladu s CAT.GEN.MPA.135.

ORO.GEN.150 Ugotovitve

Operator po prejemu obvestila o ugotovitvah:

(a) opredeli temeljni vzrok neskladnosti;

(b) določi načrt korektivnih ukrepov in

(c) pristojnemu organu zadovoljivo dokaže izvajanje korektivnih ukrepov v roku, ki ga določi skupaj z navedenim organom v skladu z ARO.GEN.350(d).

▼B

ORO.GEN.155 Takojšen odziv na varnostno težavo

Operator izvede:

(a) vse varnostne ukrepe, ki jih pristojni organ odredi v skladu z ARO.GEN.135(c), in

(b) vse ustrezne obvezne varnostne informacije, ki jih izda Agencija, vključno z direktivami o plovnosti.

ORO.GEN.160 Poročanje o dogodkih

▼M15

(a) Operator obvesti pristojni organ in vse druge organizacije, ki jih mora obvestiti v skladu z zahtevami države operatorja, o vseh nesrečah, resnih incidentih in dogodkih v skladu z Uredbo (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) ter Uredbo (EU) št. 376/2014.

▼M2

(b) Brez poseganja v točko (a) operator obvesti pristojni organ in organizacijo, odgovorno za projektiranje zrakoplova, o vseh incidentih, motnjah v delovanju, tehničnih okvarah, prekoračitvah tehničnih omejitev ali dogodkih, ki bi opozorili na netočne, nepopolne ali dvoumne informacije iz podatkov o operativni ustreznosti, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012, ali drugih neobičajnih okoliščinah, ki so ali bi lahko ogrozile varno delovanje zrakoplova in niso povzročile nesreče ali resnega incidenta.

▼M15

(c) Brez poseganja v Uredbo (EU) št. 996/2010 in Uredbo (EU) št. 376/2014 se poročila iz točk (a) in (b) pripravijo v obliki in na način, ki ju določi pristojni organ, vsebujejo pa vse ustrezne informacije o stanjih, s katerimi je operator seznanjen.

▼B

(d) Poročila se pripravijo čim prej, vsekakor pa v 72 urah po tem, ko je operator odkril stanje, na katero se poročilo nanaša, razen če to preprečijo izjemne okoliščine.

(e) Če je ustrezno, operator pripravi poročilo o spremljanju in v njem navede podrobnosti o ukrepih, ki jih namerava sprejeti za preprečevanje podobnih dogodkov v prihodnosti, kar najhitreje po opredelitvi navedenih ukrepov. To poročilo se pripravi v obliki in na način, ki ju določi pristojni organ.

ODDELEK 2

Upravljanje

ORO.GEN.200 Sistem upravljanja

(a) Operator določi, vzpostavi in vzdržuje sistem upravljanja, ki vključuje:

1. jasno opredeljene pristojnosti in odgovornosti v organizaciji operatorja, vključno z neposredno odgovornostjo za varnost odgovornega poslovodnega delavca;

2. opis splošnih filozofij in načel operatorja v zvezi z varnostjo, tako imenovane varnostne politike;

([1]) Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES (UL L 295, 12.11.2010, str. 35).

▼B

3. opredelitev nevarnosti na področju varnosti v letalstvu, ki izhajajo iz dejavnosti operatorja, njihovo oceno in obvladovanje povezanih tveganj, vključno s sprejetjem ukrepov za ublažitev tveganj in preveritev njihove učinkovitosti;

4. vzdrževanje usposobljenosti in sposobnosti članov osebja za izvajanje njihovih nalog;

5. dokumentacijo o vseh ključnih procesih sistema upravljanja, vključno s procesom seznanjanja članov osebja z njihovimi odgovornostmi in postopkom za spremembo te dokumentacije;

6. funkcijo spremljanja skladnosti organizacije z ustreznimi zahtevami. Spremljanje skladnosti vključuje sistem posredovanja povratnih informacij o ugotovitvah odgovornemu poslovodnemu delavcu, da se po potrebi zagotovi učinkovita izvedba korektivnih ukrepov, in

7. vse dodatne zahteve iz ustreznih poddelov te priloge ali drugih ustreznih prilog.

(b) Sistem upravljanja ustreza velikosti operatorja ter vrsti in zapletenosti njegovih dejavnosti, ob upoštevanju nevarnosti in povezanih tveganj, ki izhajajo iz teh dejavnosti.

▼M4

ORO.GEN.205 Pogodbene dejavnosti

▼M15

(a) Kadar operator storitve ali proizvode odda v izvajanje ali jih kupi kot del svojih dejavnosti, zagotovi vse od naslednjega:

1. da oddane ali kupljene storitve ali proizvodi izpolnjujejo veljavne zahteve;

2. da se vse nevarnosti na področju varnosti v letalstvu, povezane z oddanimi ali kupljenimi storitvami ali proizvodi, upoštevajo v operatorjevem sistemu upravljanja.

▼M4

(b) Če certificirani operator ali imetnik dovoljenja SPO pogodbeno odda kateri koli del svoje dejavnosti v izvajanje organizaciji, ki ni certificirana za izvajanje take dejavnosti v skladu s tem delom, organizacija, ki je dejavnost prevzela v izvajanje, dela na podlagi odobritve operatorja. Organizacija, ki je dejavnost oddala v izvajanje, zagotovi, da ima pristojni organ dostop do organizacije, ki je dejavnost prevzela v izvajanje, da preveri stalno skladnost z ustreznimi zahtevami.

▼B

ORO.GEN.210 Zahteve glede osebja

(a) Operator imenuje odgovornega poslovodnega delavca, ki zagotavlja, da se lahko vse dejavnosti financirajo in izvajajo v skladu z veljavnimi zahtevami. Odgovorni poslovodni delavec je odgovoren za vzpostavitev in vzdrževanje učinkovitega sistema upravljanja.

(b) Operator imenuje osebo ali skupino oseb, ki so odgovorne za zagotavljanje, da operator ostane v skladu z veljavnimi zahtevami. Taka oseba oziroma osebe so na koncu odgovorne odgovornemu poslovodnemu delavcu.

(c) Operator ima dovolj usposobljenega osebja za izvajanje načrtovanih nalog in dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami.

(d) Operator vodi ustrezne evidence o izkušnjah, usposobljenosti in usposabljanju za dokazovanje skladnosti s točko (c).

(e) Operator zagotavlja, da so vsi člani osebja seznanjeni s predpisi in postopki, pomembnimi za izvajanje njihovih nalog.

▼B

ORO.GEN.215 Zahteve glede zmogljivosti

Operator ima zmogljivosti, ki omogočajo izvajanje in upravljanje vseh načrtovanih nalog in dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami.

ORO.GEN.220 Vodenje evidenc

(a) Operator vzpostavi sistem vodenja evidenc, ki omogoča ustrezno shranjevanje podatkov in zanesljivo sledljivost vseh razvitih dejavnosti, vključuje pa zlasti vse elemente iz dela ORO.GEN.200.

(b) Oblika evidenc se določi v postopkih operatorja.

(c) Evidence se hranijo na način, ki zagotavlja zaščito pred poškodbami, spremembo in krajo.

▼M15

ODDELEK 3

Dodatne organizacijske zahteve

ORO.GEN.310 Uporaba zrakoplovov, navedenih v spričevalu AOC, za nekomercialne operacije in specializirane operacije

(a) Zrakoplov, naveden v operatorjevem spričevalu AOC, lahko ostane v spričevalu, če se uporablja v katerem koli od navedenih primerov:

1. sam imetnik spričevala AOC ga uporablja za specializirane operacije v skladu s Prilogo VIII (Del SPO);

2. drugi operatorji ga uporabljajo za nekomercialne operacije z zrakoplovi na motorni pogon ali specializirane operacije, izvedene v skladu s Prilogo VI (Del NCC), Prilogo VII (Del NCO) ali Prilogo VIII (Del SPO), če se zrakoplov uporablja neprekinjeno obdobje, ki ne presega 30 dni.

(b) Kadar se zrakoplov uporablja v skladu s točko (a)(2), imetnik spričevala AOC, ki zagotovi zrakoplov, in operator, ki zrakoplov uporablja, vzpostavita postopek, v katerem:

1. jasno opredelita, kateri operator je odgovoren za operativni nadzor nad vsakim letom, in opišeta, kako se operativni nadzor prenaša med njima;

2. opišeta postopek izročitve zrakoplova ob njegovi vrnitvi imetniku spričevala AOC.

Navedeni postopek se vključi v operativni priročnik vsakega operatorja ali pogodbo med imetnikom spričevala AOC in operatorjem, ki uporablja zrakoplov v skladu s točko (a)(2). Imetnik spričevala AOC pripravi predlogo take pogodbe. Za vodenje evidenc navedenih pogodb se uporablja točka ORO.GEN.220.

Imetnik spričevala AOC in operator, ki uporablja zrakoplov v skladu s točko (a)(2), zagotovita, da se postopek sporoči ustreznemu osebju.

(c) Imetnik spričevala AOC pristojnemu organu predloži postopek iz točke (b) za predhodno odobritev.

Imetnik spričevala AOC se s pristojnim organom dogovori glede načinov in pogostosti zagotavljanja informacij o prenosih operativnega nadzora v skladu s točko ORO.GEN.130(c).

(d) Stalno plovnost zrakoplova, ki se uporablja v skladu s točko (a), upravlja organizacija, odgovorna za stalno plovnost zrakoplova, vključenega v spričevalo AOC, v skladu z Uredbo (EU) št. 1321/2014.

▼M15

(e) Imetnik spričevala AOC, ki zagotovi zrakoplov v skladu s točko (a):

1. v svojem operativnem priročniku navede registrske oznake zagotovljenih zrakoplovov in vrsto operacij, ki se izvajajo z njimi;

2. je vedno obveščen o vsakem operatorju, ki ima operativni nadzor nad zrakoplovom v katerem koli danem trenutku, dokler se zrakoplov ne vrne imetniku spričevala AOC, in vodi evidenco vsakega operatorja;

3. zagotovi, da s svojo opredelitvijo nevarnosti, oceno tveganja in ukrepi za zmanjšanje tveganja obravnava vse operacije, ki se izvajajo z navedenimi zrakoplovi.

(f) Operator, ki uporablja zrakoplov v skladu s točko (a), za operacije v skladu s Prilogo VI (Del NCC) in Prilogo VIII (Del SPO) zagotovi vse od navedenega:

1. da se vsak let, izveden pod njegovim operativnim nadzorom, evidentira v sistem tehničnega dnevnika zrakoplova;

2. da se sistemi ali konfiguracija zrakoplovov ne spremenijo;

▼M16

3. da o vsaki okvari ali tehnični motnji v delovanju, ki se pojavi, medtem ko je zrakoplov pod njegovim operativnim nadzorom, obvesti organizacijo iz točke (d);

▼M15

4. da imetnik spričevala AOC prejme izvod vsakega poročila o dogodkih, povezanih z leti, opravljenimi z zrakoplovom, ki je pripravljeno v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2015/1018 ([1]).

▼B

PODDEL AOC

CERTIFICIRANJE LETALSKIH PREVOZNIKOV

ORO.AOC.100 Vloga za izdajo spričevala letalskega prevoznika

(a) Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]) operator pred začetkom izvajanja ►M4 operacij komercialnega zračnega prevoza ◄ vloži vlogo za spričevalo letalskega prevoznika (AOC), ki ga izda pristojni organ, in to spričevalo tudi pridobi.

▼M4

(b) Operator pristojnemu organu predloži naslednje informacije:

1. uradno ime in naziv podjetja, naslov in poštni naslov vložnika;

2. opis predlagane operacije, vključno s tipom(-i) in številom zrakoplovov, ki jih bo uporabljal;

3. opis sistema upravljanja, vključno z organizacijsko strukturo;

4. ime odgovornega vodje;

5. imena imenovanih oseb v skladu z ORO.AOC.135(a), skupaj z njihovo usposobljenostjo in izkušnjami;

([1]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1018 z dne 29. junija 2015 o določitvi seznama za razvrščanje dogodkov v civilnem letalstvu, o katerih je treba poročati v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 163, 30.6.2015, str. 1).

([2]) UL L 293, 31.10.2008, str. 3.

▼M4

6. izvod operativnega priročnika v skladu z ORO.MLR.100;

7. izjavo, da je vložnik preveril vso dokumentacijo, poslano pristojnemu organu, in da je ugotovil njeno skladnost z zadevnimi zahtevami.

(c) Vložnik pristojnemu organu dokaže, da:

▼M6

1. izpolnjuje vse zahteve iz Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, te priloge (del ORO), Priloge IV (del CAT) in Priloge V (del SPA) k tej uredbi ter Priloge I (del 26) k Uredbi Komisije (EU) 2015/640 ([1]);

▼M7

2. imajo vsi zrakoplovi, ki se uporabljajo, spričevalo o plovnosti (CofA) v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012 ali so najeti brez osebja v skladu z ORO.AOC.110(d) ter

▼M4

3. njegova organizacija in uprava ustrezata vrstam in vsebinam dejavnosti.

▼B

ORO.AOC.105 Operativne specifikacije in privilegiji imetnika spričevala AOC

Privilegiji operatorja, vključno s privilegiji, dodeljenimi v skladu s Prilogo V (del SPA), se določijo v operativnih specifikacijah spričevala.

ORO.AOC.110 Pogodba o najemu

Kateri koli najem

(a) Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1008/2008 mora vsako pogodbo o najemu zrakoplova, ki ga uporablja operator, certificiran v skladu s tem delom, predhodno odobriti pristojni organ.

▼M7

(b) Operator, certificiran v skladu s tem delom, ne sme najeti zrakoplova s seznama operatorjev, za katere veljajo operativne omejitve, zrakoplova, registriranega v državi, v kateri za vse operatorje pod njenim nadzorom velja prepoved opravljanja letov, ali zrakoplova operatorja, za katerega velja prepoved opravljanja letov v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

▼M15

Najem zrakoplova z osebjem

(c) Prosilec za odobritev najema zrakoplova z osebjem pri operatorju iz tretje države pristojnemu organu dokaže vse od navedenega:

1. da ima operator iz tretje države veljavno spričevalo AOC, izdano v skladu s Prilogo 6 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu;

2. da so varnostni standardi operatorja iz tretje države glede stalne plovnosti in zračnih operacij enakovredni zadevnim zahtevam iz Uredbe (EU) št. 1321/2014 in te uredbe ter

3. da ima zrakoplov standardno spričevalo o plovnosti, izdano v skladu s Prilogo 8 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu.

([1]) Uredba Komisije (EU) 2015/640 z dne 23. aprila 2015 o dodatnih plovnostnih specifikacijah za posamezno vrsto operacij in o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 (UL L 106, 24.4.2015, str. 18).

▼M7

Najem zrakoplova brez osebja

(d) Prosilec za odobritev najema v tretji državi registriranega zrakoplova brez osebja dokaže pristojnemu organu, da:

1. je bila ugotovljena operativna potreba, ki je ni mogoče zadovoljiti z najemom zrakoplova, registriranega v EU;

2. trajanje najema brez osebja ne presega sedmih mesecev v katerem koli obdobju 12 zaporednih mesecev;

3. je zagotovljena skladnost z zadevnimi zahtevami Uredbe (EU) št. 1321/2014 ter

4. je zrakoplov opremljen v skladu z uredbami EU o letalskih operacijah.

▼B

Oddaja zrakoplova brez osebja v najem

(e) Operator, certificiran v skladu s tem delom, ki namerava oddati enega od svojih zrakoplovov brez osebja v najem, pristojnemu organu odda vlogo za predhodno odobritev. Priložene so ji kopije predvidene pogodbe o najemu ali opisa določb najema, razen finančnih dogovorov, in vsi drugi pomembni dokumenti.

Oddaja zrakoplova z osebjem v najem

(f) Operator, certificiran v skladu s tem delom, pred oddajo zrakoplova z osebjem v najem o tem obvesti pristojni organ.

ORO.AOC.115 Sporazumi o letih pod skupno oznako

(a) Brez poseganja v veljavne varnostne zahteve EU za operatorje in zrakoplove iz tretjih držav velja, da operator, certificiran v skladu s tem delom, sklene sporazum o letih pod skupno oznako z operatorjem iz tretje države le po tem, ko:

1. je preveril, da operator iz tretje države izpolnjuje zadevne standarde ICAO, in

2. je pristojnemu organu dostavil dokumentirane informacije, ki temu organu omogočajo, da izpolnjuje zahteve ARO.OPS.105.

(b) Operator pri izvajanju sporazuma o letih pod skupno oznako spremlja in redno ocenjuje tekoče usklajevanje operatorja tretje države z zadevnimi standardi ICAO.

(c) Operator, certificiran v skladu s tem delom, ne prodaja in izdaja vozovnic za lete, ki jih izvaja operator iz tretje države, če za operatorja iz tretje države velja prepoved opravljanja letov v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005 ali če ne ohranja skladnosti z zadevnimi standardi ICAO.

ORO.AOC.120 Odobritve za zagotavljanje usposabljanja kabinskega osebja in izdajo potrdil kabinskega osebja

(a) Kadar operator načrtuje zagotavljanje tečaja usposabljanja iz Priloge V (del CC) k ►M4 Uredbo (EU) št. 1178/2011 ◄, odda vlogo za odobritev, ki jo izda pristojni organ, in to vlogo tudi pridobi. Prosilec v ta namen dokaže skladnost z zahtevami za izvajanje in vsebino tečaja usposabljanja iz CC.TRA.215 in CC.TRA.220 iz navedene priloge ter pristojnemu organu predloži:

1. datum načrtovanega začetka dejavnosti;

2. osebne podatke in podatke o usposobljenosti inštruktorjev, pomembne za elemente usposabljanja, ki bodo obravnavani;

▼B

3. ime(-na) in naslov(-e) kraja(-ev) usposabljanja, v katerih bo potekalo usposabljanje;

4. opis zmogljivosti, metod usposabljanja, priročnikov in naprav za vajo, ki se bodo uporabljali, ter

5. učne načrte in povezane programe za tečaj usposabljanja.

(b) Če se država članica v skladu z ARA.CC.200 iz Priloge VI (del ARA) k ►M4 Uredbo (EU) št. 1178/2011 ◄ odloči, da so operatorji lahko potrjeni za izdajo potrdil kabinskega osebja, prosilec poleg odstavka (a):

1. pristojnemu organu dokaže, da:

(i) je organizacija sposobna in odgovorna za izvajanje te naloge;

(ii) je osebje, ki izvaja preverjanja, ustrezno usposobljeno in ni v položaju, ko bi se znašlo v navzkrižju interesov, ter

2. opredeli postopke in posebne pogoje za:

(i) izvajanje preverjanja iz CC.TRA.220;

(ii) izdajo potrdil kabinskega osebja in

(iii) predložitev pristojnemu organu vseh ustreznih informacij in dokumentacije, povezanih s potrdili, ki jih bo izdal, in njihovimi imetniki, za namene vodenja evidenc, nadzora in izvršilnih ukrepov navedenega organa.

(c) Potrdila iz odstavkov (a) in (b) se določijo v operativnih specifikacijah.

▼M15

ORO.AOC.125 Nekomercialne operacije imetnika spričevala AOC z zrakoplovi, navedenimi v njegovem spričevalu AOC

(a) Imetnik spričevala AOC lahko izvaja nekomercialne operacije v skladu s Prilogo VI (Del NCC) ali Prilogo VII (Del NCO) z zrakoplovi, navedenimi v operativnih specifikacijah njegovega spričevala AOC ali njegovem operativnem priročniku, če imetnik spričevala AOC take operacije podrobno opiše v operativnem priročniku, vključno z:

1. opredelitvijo veljavnih zahtev;

2. opisom vseh razlik med operativnimi postopki, ki se uporabljajo pri izvajanju operacij komercialnega zračnega prevoza in nekomercialnih operacij;

3. načinom zagotavljanja, da je vse osebje, vključeno v operacije, v celoti seznanjeno s povezanimi postopki.

(b) Imetnik spričevala AOC deluje v skladu s:

1. Prilogo VIII (Del SPO) pri opravljanju vzdrževalnih testnih letov s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon;

2. Prilogo VII (Del NCO) pri opravljanju vzdrževalnih testnih letov z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.

(c) Imetniku spričevala AOC, ki izvaja operacije iz točk (a) in (b), ni treba predložiti izjave v skladu s to prilogo.

▼M15

(d) Imetnik spričevala AOC v dokumentih, povezanih z letom (operativni načrt leta, dokumentacija o obremenitvi in drugi enakovredni dokumenti), navede vrsto leta, kot je navedeno v njegovem operativnem priročniku.

▼M7

ORO.AOC.130 Spremljanje podatkov o letih – letala

(a) Operator vzpostavi in vzdržuje program za spremljanje podatkov o letih, ki je vključen v njegov sistem upravljanja, za letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 27 000 kg.

(b) Program za spremljanje podatkov o letih je nekaznovalen in vsebuje ustrezne zaščitne ukrepe za zavarovanje vira(-ov) podatkov.

▼B

ORO.AOC.135 Zahteve glede osebja

▼M15

(a) Operator v skladu s točko ORO.GEN.210(b) imenuje osebe, odgovorne za upravljanje in nadzor naslednjih področij:

1. letalskih operacij;

2. usposabljanja članov osebja;

3. operacij na tleh;

4. stalne plovnosti oziroma pogodbe o vodenju stalne plovnosti v skladu z Uredbo (EU) št. 1321/2014.

▼B

(b) *Ustreznost in usposobljenost osebja*

1. Operator zaposli dovolj članov osebja za načrtovane zemeljske in letalske operacije.

2. Celotno osebje, dodeljeno zemeljskim in letalskim operacijam ali neposredno vključeno vanje:

(i) je ustrezno usposobljeno;

(ii) je prikazalo svoje sposobnosti pri opravljanju dodeljenih nalog ter

(iii) pozna svoje odgovornosti in povezanost svojih nalog s celotno operacijo.

(c) *Nadzorovanje osebja*

1. Operator imenuje dovolj nadzornikov osebja, ob upoštevanju strukture organizacije operatorja in števila zaposlenega osebja.

2. Opredelijo se naloge in odgovornosti teh nadzornikov ter sprejmejo vse druge potrebne ureditve za zagotavljanje, da lahko izpolnjujejo svoje nadzorne odgovornosti.

3. Člane posadk in osebja, ki sodelujejo v operacijah, nadzorujejo posamezniki z ustreznimi izkušnjami ter znanji in spretnostmi, ki zagotavljajo doseganje standardov iz operativnega priročnika.

ORO.AOC.140 Zahteve glede zmogljivosti

Operator v skladu z ORO.GEN.215:

(a) uporablja ustrezne zmogljivosti zemeljske oskrbe, da zagotovi varno oskrbo svojih letov;

(b) zagotovi operativne podporne zmogljivosti v glavni operativni bazi, ki ustrezajo območju in vrsti operacij, in

▼B

(c) zagotovi, da delovni prostor, ki je na voljo v vsaki operativni bazi, ustreza osebju, katerega dejanja lahko vplivajo na varnost letalskih operacij. Upoštevajo se potrebe zemeljskega osebja, osebja, pristojnega za operativni nadzor, potrebe po shranjevanju in prikazu najpomembnejših evidenc ter potrebe posadk pri načrtovanju letov.

ORO.AOC.150 Zahteve glede dokumentacije

(a) Operator skrbi za izdajanje priročnikov in druge potrebne dokumentacije ter z njimi povezanih sprememb.

(b) Operator je sposoben nemudoma posredovati operativna navodila in druge informacije.

▼M1

PODDEL DEC

IZJAVA

ORO.DEC.100 Izjava

▼M4

Operator kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon, ki se ukvarja z nekomercialnimi operacijami ali nekomercialnimi specializiranimi dejavnostmi, in komercialni specializirani operator:

▼M1

(a) pred začetkom operacij pristojnemu organu predloži vse ustrezne informacije z uporabo obrazca iz Dodatka I k tej prilogi;

(b) pristojnemu organu predloži seznam drugih načinov usklajevanja, ki jih je uporabil;

(c) vzdržuje skladnost z veljavnimi zahtevami in informacijami, podanimi v izjavi;

(d) pristojni nacionalni organ brez odlašanja obvesti o vseh spremembah izjave ali načinov usklajevanja, ki jih uporablja, tako da predloži spremenjeno izjavo z uporabo obrazca iz Dodatka I k tej prilogi; in

(e) pristojni organ obvesti o prenehanju operacije.

▼M4

PODDEL SPO

KOMERCIALNE SPECIALIZIRANE OPERACIJE

ORO.SPO.100 Skupne zahteve za komercialne specializirane operatorje

(a) Komercialni specializirani operator mora poleg skladnosti z ORO.DEC.100 zagotoviti skladnost tudi z ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 in ORO.AOC.150.

(b) Zrakoplov ima spričevalo o plovnosti (CofA) v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012 ali se najame v skladu s točko (c).

▼M15

(c) Komercialni specializirani operator pridobi predhodno odobritev pristojnega organa in izpolnjuje naslednje pogoje:

1. za najem zrakoplova z osebjem operatorja iz tretje države:

(i) da so varnostni standardi operatorja iz tretje države glede stalne plovnosti in zračnih operacij enakovredni zadevnim zahtevam iz Uredbe (EU) št. 1321/2014 ([1]) in te uredbe;

([1]) Uredba Komisije (EU) št. 1321/2014 z dne 26. novembra 2014 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 362, 17.12.2014, str. 1).

▼M15

(ii) da ima zrakoplov operatorja iz tretje države standardno spričevalo o plovnosti, izdano v skladu s Prilogo 8 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu;

(iii) da trajanje najema zrakoplova z osebjem ne presega sedem mesecev v katerem koli obdobju 12 zaporednih mesecev;

2. za zakup zrakoplova brez posadke, ki je registriran v tretji državi:

(i) da je bila ugotovljena operativna potreba, ki je ni mogoče zadovoljiti z najemom zrakoplova, registriranega v Uniji;

(ii) da trajanje najema brez osebja ne presega sedmih mesecev v katerem koli obdobju 12 zaporednih mesecev;

(iii) da so varnostni standardi zrakoplova iz tretje države glede stalne plovnosti enakovredni zadevnim zahtevam iz Uredbe (EU) št. 1321/2014;

(iv) da je zrakoplov opremljen v skladu s Prilogo VIII (Del SPO).

▼M4

ORO.SPO.110 Dovoljenje za komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem

(a) Komercialni specializirani operator poda vlogo za dovoljenje in pridobi dovoljenje, ki ga izda pristojni organ operatorja pred začetkom izvajanja komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem, ki:

1. se izvaja na območju, na katerem je varnost tretjih oseb na tleh v nujnem primeru lahko ogrožena, ali

2. kot določi pristojni organ kraja, kjer se operacija izvaja, zaradi svoje posebne narave in lokalnega okolja, v katerem se izvaja, predstavlja visoko tveganje, zlasti za tretje osebe na tleh.

(b) Operator pristojnemu organu predloži naslednje informacije:

1. uradno ime in naziv podjetja, naslov in poštni naslov vložnika;

2. opis sistema upravljanja, vključno z organizacijsko strukturo;

3. opis predlagane operacije, vključno s tipom(-i) in številom zrakoplovov, ki jih bo uporabljal;

4. dokumentacijo o oceni tveganja in povezane standardne operativne postopke v skladu s SPO.OP.230;

5. izjavo, da je operator preveril vso dokumentacijo, poslano pristojnemu organu, in da je ugotovil njeno skladnost z zadevnimi zahtevami.

(c) Vloga za izdajo dovoljenja ali njegovo spremembo se vloži v obliki in na način, ki ju določi pristojni organ ob upoštevanju veljavnih zahtev iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih predpisov.

ORO.SPO.115 Spremembe

(a) Vsako spremembo, ki vpliva na obseg dovoljenja ali odobrenih operacij, mora predhodno odobriti pristojni organ. Za vsako spremembo, ki je ne zajema začetna ocena tveganja, je treba pristojnemu organu predložiti spremenjeno oceno tveganja in spremenjene SOP.

▼M4

(b) Vloga za odobritev spremembe se odda pred uvedbo katere koli take spremembe, da lahko pristojni organ opredeli stalno skladnost z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili ter po potrebi spremeni dovoljenje. Operator pristojnemu organu zagotovi vso ustrezno dokumentacijo.

(c) Sprememba se izvede šele po prejemu formalne odobritve s strani pristojnega organa v skladu z ARO.OPS.150.

(d) Operator med takimi spremembami deluje pod pogoji, ki jih ustrezno določi pristojni organ.

ORO.SPO.120 Stalna veljavnost

(a) Operator z dovoljenjem za specializirane operacije deluje v skladu z obsegom in privilegiji, opredeljenimi v dovoljenju.

(b) Dovoljenje operatorja ostane veljavno, če:

1. operator še naprej izpolnjuje ustrezne zahteve iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih predpisov, ob upoštevanju določb, ki se nanašajo na obravnavanje ugotovitev v skladu z ORO.GEN.150;

2. se pristojnemu organu odobri dostop do operatorja v skladu z ORO.GEN.140 za opredelitev stalne skladnosti z ustreznimi zahtevami iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi predpisi ter

3. dovoljenje ni bilo odpovedano ali preklicano.

(b) Ob preklicu ali predčasni prekinitvi se dovoljenje takoj vrne pristojnemu organu.

▼B

PODDEL MLR

PRIROČNIKI, DNEVNIKI IN ZAPISI O LETENJU

ORO.MLR.100 Operativni priročnik – splošno

(a) Operator pripravi operativni priročnik v skladu s točko 8.b Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

▼M4

(b) V vsebini OM se upoštevajo zahteve iz te priloge, Priloge IV (del CAT), Priloge V (del SPA), Priloge VI (del NCC) in Priloge VIII (del SPO), kot je ustrezno, vsebina pa ni v nasprotju s pogoji iz operativnih specifikacij k spričevalu letalskega prevoznika (AOC), dovoljenjem SPO ali izjavo ter seznamom posebnih odobritev, kot je ustrezno.

▼B

(c) Operativni priročnik se lahko izda v ločenih delih.

(d) Celotno operativno osebje ima preprost dostop do delov operativnega priročnika, ki se nanašajo na njegove naloge.

(e) Operativni priročnik se sproti posodablja. Celotno osebje je obveščeno o spremembah, ki se nanašajo na njegove naloge.

(f) Vsak član posadke prejme osebni izvod ustreznih oddelkov operativnega priročnika, ki se nanašajo na njegove naloge. Vsak imetnik operativnega priročnika ali njegovih ustreznih delov svoj izvod sproti dopolnjuje s spremembami ali popravki, ki mu jih zagotovi operator.

▼B

(g) Za imetnike spričevala AOC:

1. za spremembe, ki jih je treba sporočiti v skladu z ORO.GEN.115(b) in ORO.GEN.130(c), operator predloži pristojnemu organu predvidene spremembe pred datumom začetka njihove veljavnosti in

2. za spremembe postopkov, povezanih z elementi, za katere je potrebna predhodna odobritev v skladu z ORO.GEN.130, se odobritev pridobi pred začetkom veljavnosti spremembe.

▼M4

(g1) Za imetnike dovoljenja SPO se za spremembe, povezane z odobrenimi standardnimi operativnimi postopki, pred začetkom veljavnosti spremembe pridobi predhodna odobritev.

▼B

(h) Ne glede na odstavek (g) ►M4 in odstavek (g1) ◄, če so zaradi varnosti potrebni takojšnje spremembe ali popravki, se ti lahko objavijo in začnejo uporabljati takoj, če je bila oddana vloga za zahtevano odobritev.

(i) Operator vključi vse spremembe in popravke, ki jih zahteva pristojni organ.

(j) Operator zagotovi, da se informacije, vzete iz odobrenih dokumentov, in vse njihove spremembe v operativnem priročniku ustrezno upoštevajo. Vendar to operatorju ne preprečuje objave starejših podatkov in postopkov v operativnem priročniku.

(k) Operator zagotovi, da vse osebje razume jezik, v katerem so napisani tisti deli operativnega priročnika, ki se nanašajo na njegove naloge in odgovornosti. Vsebina operativnega priročnika se predstavi v obliki, v kateri se lahko uporablja brez težav, in upošteva človeške dejavnike.

ORO.MLR.101 ►M1 Operativni priročnik – Zgradba za komercialni zračni prevoz ◄

▼M14

Razen za operacije z enomotornimi propelerskimi letali z MOPSC 5 ali manj ali enomotornimi nekompleksnimi helikopterji z MOPSC 5 ali manj, ki vzletajo in pristajajo na istem aerodromu ali območju delovanja podnevi po pravilih VFR, je osnovna struktura OM naslednja:

▼B

(a) Del A: Splošno/Osnovno, ki obsega vse operativne usmeritve, navodila in postopke, ki niso povezani s tipom zrakoplova.

(b) Del B: zadeve, ki se nanašajo na operacije zrakoplova ter obsegajo navodila in postopke, ki so povezani s tipom zrakoplova, ob upoštevanju razlik med tipi/razredi, različicami ali posameznimi zrakoplovi, ki jih uporablja operator.

(c) Del C: operacije komercialnega zračnega prevoza, ki obsegajo navodila in informacije v zvezi z zračno potjo/vlogo v posadki/območjem in letališčem/območjem delovanja;

(d) Del D: usposabljanje, ki obsega vsa navodila za usposabljanje osebja, ki so potrebna za varno delovanje.

▼B

ORO.MLR.105 Seznam minimalne opreme

▼M5

(a) Določi se seznam minimalne opreme (MEL) v skladu s točko 8.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, ki temelji na glavnem seznamu minimalne opreme (MMEL), kot je opredeljeno v podatkih, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012. Če seznam MMEL ni bil določen kot del podatkov o operativni ustreznosti, lahko seznam MEL temelji na ustreznem seznamu MMEL, ki ga sprejeme država operaterja ali država registracije.

▼B

(b) Seznam MEL in vse spremembe tega seznama odobri pristojni organ.

(c) Operator spremeni seznam MEL po vsaki veljavni spremembi seznama MMEL v sprejemljivem roku.

(d) Seznam MEL poleg seznama delov opreme vsebuje:

1. uvod, vključno z navodili in opredelitvami pojmov za letalske posadke in vzdrževalno osebje, ki uporabljajo seznam MEL;

2. status spremembe seznama MMEL, na katerem temelji seznam MEL, in status spremembe seznama MEL;

3. področje uporabe, obseg in namen seznama MEL.

(e) Operator:

1. določi rok za odpravo napake za vsak nedelujoči instrument, del opreme ali funkcijo s seznama MEL. Rok za odpravo napak na seznamu MEL ne sme biti manj omejevalen od ustreznega roka za odpravo napak na seznamu MMEL;

2. uvede učinkovit program za odpravo napak;

3. uporablja zrakoplov šele po preteku roka za odpravo napak, navedenega na seznamu MEL, ko:

(i) se napaka/okvara odpravi ali

(ii) se rok za odpravo napak podaljša v skladu z odstavkom (f).

(f) Na podlagi odobritve pristojnega organa lahko operator uporabi postopek za enkratno podaljšanje roka za odpravo napak kategorije B, C in D, če:

1. je podaljšanje roka za odpravo napak v okviru seznama MMEL za tip zrakoplova;

2. podaljšanje roka za odpravo napake ne presega roka za opravo napak s seznama MEL;

3. se podaljšanje roka za odpravo napak ne uporablja kot običajen način za odpravo napak dela opreme MEL in se uporablja le, kadar napake niso bile odpravljene zaradi dogodkov, na katere operator ni imel vpliva;

4. operator pripravi opis posebnih nalog in odgovornosti za nadzorovanje podaljšanj roka;

5. je pristojni organ obveščen o vseh podaljšanjih veljavnega roka za odpravo napak in

6. je oblikovan načrt za odpravo napak ob prvi priložnosti.

(g) Operator določi operativne postopke in postopke vzdrževanja s seznama MEL ob upoštevanju operativnih postopkov in postopkov vzdrževanja s seznama MMEL. Ti postopki so del operatorjevih priročnikov ali seznama MEL.

(h) Operator spremeni operativne postopke in postopke vzdrževanja s seznama MEL po vsaki veljavni spremembi operativnih postopkov in postopkov vzdrževanja s seznama MMEL.

(i) Razen če ni v seznamu MEL drugače določeno, operator izvaja:

▼B

1. operativne postopke s seznama MEL med načrtovanjem in/ali izvajanjem operacije z nedelujočim delom opreme, navedenim na seznamu, in

2. postopke vzdrževanja s seznama MEL pred izvajanjem operacije z nedelujočim delom opreme, navedenim na seznamu.

(j) Na podlagi posebne odobritve za vsak primer posebej, ki jo da pristojni organ, lahko operator uporablja zrakoplov z nedelujočimi instrumenti, deli opreme ali funkcijami zunaj omejitev seznama MEL, vendar v okviru omejitev seznama MMEL, če:

▼M2

1. zadevni instrumenti, deli opreme ali funkcije spadajo na področje uporabe seznama MMEL, kot je opredeljeno v točki (a);

2. se odobritev ne uporablja kot običajen način izvajanja operacij zunaj omejitev odobrenega seznama MEL in se uporablja le, kadar so skladnost s seznamom MEL preprečili dogodki, na katere operator ni imel vpliva;

3. operator pripravi opis posebnih nalog in odgovornosti za nadzor operacij zrakoplova, ki deluje na podlagi take odobritve, in

4. je pripravljen načrt za odpravo napak nedelujočih instrumentov, delov opreme ali funkcij ali za vnovično uporabo zrakoplova v skladu z omejitvami seznama MEL ob prvi priložnosti.

ORO.MLR.110 Dnevnik potovanja

Podatki o zrakoplovu, njegovi posadki in posameznem potovanju se hranijo za vsak let ali vrsto letov v obliki dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta.

ORO.MLR.115 Vodenje evidenc

▼M4

(a) Naslednje evidence se hranijo najmanj 5 let.

1. za operatorje CAT evidence o dejavnostih iz ORO.GEN.200;

2. za deklarirane operaterje kopija izjave operatorja, podrobne informacije o odobritvah in operativni priročnik;

3. za imetnike dovoljenja SPO se poleg dokumentov iz (a)(2) hranijo evidence, povezane z oceno tveganja, izvedeno v skladu s SPO.OP.230, ter povezani standardni operativni postopki.

▼B

(b) Naslednje informacije, ki se uporabljajo za pripravo in izvedbo leta, ter povezana poročila se hranijo 3 mesece:

1. operativni načrt leta, če je ustrezno;

2. dokumentacija NOTAM (obvestilo(-a) pilotu) in AIS (letalske informacijske službe), ki se nanaša na zračno pot, če jo je operator pripravil;

3. dokumentacija o masi in ravnotežju;

4. obvestilo o posebnem tovoru, vključno s pisnimi informacijami vodji zrakoplova o nevarnem blagu ►M4 , če je ustrezno ◄;

5. dnevnik potovanja ali enakovreden dokument in

6. poročilo oziroma poročila o letu, namenjena zapisu vseh dogodkov, za katere vodja zrakoplova meni, da jih je treba sporočiti ali evidentirati.

▼B

(c) Evidenca o osebju se hrani za spodaj navedena obdobja:

Licenca letalske posadke in potrdilo kabinskega osebja	Dokler člani posadke izvajajo privilegije licence ali potrdila za operatorja zrakoplova
Usposabljanje, preverjanje in usposobljenost članov posadke	3 leta
Evidenca o nedavnih izkušnjah članov posadke	15 mesecev
Usposobljenost članov posadke za zračno pot in letališče/naloge in območje	3 leta
Usposabljanje za nevarno blago, če je ustrezno	3 leta
Evidence o usposabljanju/usposobljenosti za drugo osebje, za katero se zahteva program usposabljanja	Evidenca o zadnjih dveh usposabljanjih

(d) Operator:

1. vodi evidenco o vsem usposabljanju, preverjanju in usposobljenosti vseh članov posadke v skladu z delom ORO in

2. da tako evidenco na zahtevo na voljo zadevnemu članu posadke.

(e) Operator hrani informacije, ki se uporabljajo za pripravo in izvedbo leta, in evidenco o usposabljanju osebja, kar velja tudi, če preneha biti operator zadevnega zrakoplova ali delodajalec zadevnega člana posadke, če je to v skladu z roki iz odstavka (c).

(f) Če član posadke postane član posadke pri drugem operatorju, operator da evidenco člana posadke na voljo novemu operatorju, če je to v skladu z roki iz odstavka (c).

PODDEL SEC

VARNOST

▼M16

ORO.SEC.100 Varnost v pilotski kabini – letala

(a) Na letalu, na katerem ima pilotska kabina varnostna vrata, je mogoče ta vrata zakleniti in zagotovi se način, kako lahko kabinsko osebje obvesti letalsko posadko v primeru sumljive dejavnosti ali kršitve varnosti v potniški kabini.

(b) Vsa potniška letala, ki se uporabljajo za komercialni prevoz potnikov, so opremljena z odobrenimi varnostnimi vrati pilotske kabine, ki se lahko zaklenejo ali odklenejo z vsakega pilotskega mesta in so zasnovana tako, da izpolnjujejo veljavne zahteve glede plovnosti, kadar ta letala spadajo v eno od naslednjih kategorij:

1. letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 54 500 kg;

2. letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 45 500 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19; ali

▼M16

3. letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 60.

(c) Na vseh letalih, ki so v skladu s točko (b) opremljena z varnostnimi vrati pilotske kabine:

1. se ta vrata zaprejo pred zagonom motorjev za vzlet in so zaklenjena, ko to zahtevajo varnostni postopki ali poveljujoči pilot, dokler se motorji po pristanku ne zaustavijo, razen če morajo pooblaščene osebe vstopiti ali izstopiti v skladu z nacionalnimi programi varnosti v civilnem letalstvu;

2. zagotovijo se načini za opazovanje celotnega območja okrog vrat zunaj pilotske kabine z vsakega pilotskega sedeža, če je treba prepoznati osebe, ki prosijo za vstop, in odkriti sumljivo vedenje ali potencialno nevarnost.

▼M4

ORO.SEC.105 Varovanje v pilotski kabini – helikopterji

▼B

Na helikopterju, ki se uporablja za prevoz potnikov in na katerem ima pilotska kabina vrata, je ta vrata mogoče zakleniti iz pilotske kabine in tako preprečiti nedovoljen vstop.

PODDEL FC

LETALSKA POSADKA

▼M4

ORO.FC.005 Področje uporabe

Ta poddel določa zahteve, ki jih mora operator izpolnjevati v zvezi z usposabljanjem, izkušnjami in usposobljenostjo letalske posadke, ter zajema:

(a) ODDELEK 1, v katerem so navedene skupne zahteve, ki se uporabljajo za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in vse komercialne operacije;

▼M14

(b) ODDELEK 2, v katerem so navedene dodatne zahteve, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza, razen operacij komercialnega zračnega prevoza potnikov, ki se opravijo podnevi po pravilih VFR ter se začnejo in končajo na istem aerodromu ali območju delovanja in znotraj lokalnega območja, ki ga določi pristojni organ, z:

(1) enomotornimi propelerskimi letali z MCTOM 5 700 kg ali manj in MOPSC 5 ali manj ali

(2) enomotornimi helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon, z MOPSC 5 ali manj;

▼M4

(c) ODDELEK 3, ki določa dodatne zahteve za komercialne specializirane operacije in za operacije iz (b)(1) in (2).

▼M1

ODDELEK 1

Skupne zahteve

▼B

ORO.FC.100 Sestava letalske posadke

(a) Sestava letalske posadke in število članov letalske posadke na mestih, določenih za letalsko posadko, nista manjša od minimuma iz letalskega priročnika zrakoplova ali operativnih omejitev, predpisanih za zrakoplov.

(b) Letalska posadka vključuje dodatne člane letalske posadke, če to zahteva vrsta operacije, in se ne zmanjša pod število iz operativnega priročnika.

(c) Vsi člani letalske posadke imajo licenco in ratinge, ki so izdani ali sprejeti v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1178/2011 ([1]) in ustrezajo nalogam, ki so jim dodeljene.

▼M21

(d) Člana letalske posadke lahko med poletom pri izvajanju njegovih nalog pri krmilu zamenja drug ustrezno usposobljen član letalske posadke.

▼B

(e) Operator pri najemu storitev članov letalskih posadk, ki delajo v samostojnem poklicu ali s krajšim delovnim časom, preveri, ali so izpolnjene vse veljavne zahteve tega poddela in ustrezni elementi Priloge I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011, vključno z zahtevami glede nedavnih izkušenj, ob upoštevanju vseh storitev, ki jih je član letalske posadke opravil za drugega operatorja oziroma operatorje, da se opredelijo zlasti:

1. skupno število tipov ali različic zrakoplovov, na katerih lahko dela član letalske posadke, in

2. veljavne omejitve trajanja letov in delovnega časa ter zahtevani čas počitka.

▼M21

(f) Posebne zahteve za helikopterske operacije

Če helikopter upravlja posadka dveh pilotov, ima vsak pilot:

(1) potrdilo o uspešno opravljenem tečaju za delo v veččlanski posadki na helikopterjih v skladu z Uredbo (EU) št. 1178/2011 ali

(2) opravljenih najmanj 500 ur letenja kot pilot v operacijah z več piloti.

ORO.FC.105 Imenovanje za vodjo zrakoplova/poveljujočega pilota

(a) Operator v skladu s točko 8.6 Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 enega od pilotov iz letalske posadke, usposobljenega za vodjo zrakoplova v skladu s Prilogo I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011, imenuje za vodjo zrakoplova ali, pri operacijah komercialnega zračnega prevoza, za poveljujočega pilota.

(b) Operator imenuje člana letalske posadke za vodjo zrakoplova/poveljujočega pilota le, če velja vse od naslednjega:

(1) član letalske posadke ima minimalno raven izkušenj, določeno v operativnem priročniku;

(2) član letalske posadke ima ustrezno znanje o predvideni ruti ali območju, predvidenem za polet, in aerodromih, vključno z nadomestnimi aerodromi, objekti in postopki, ki se bodo uporabljali;

(3) pri operacijah z veččlansko posadko je član letalske posadke v primeru napredovanja iz kopilota v vodjo zrakoplova/poveljujočega pilota pri operatorju opravil tečaj poveljevanja.

([1]) UL L 311, 25.11.2011, str. 1.

▼M21

(c) V primeru komercialnih operacij z letali in helikopterji ima vodja zrakoplova/poveljujoči pilot ali pilot, na katerega se lahko prenese vodenje leta, opravljeno začetno seznanitveno usposabljanje o ruti ali območju, predvidenem za let, ter aerodromih, objektih in postopkih, ki se bodo uporabljali, in to znanje ohranja na naslednje načine:

(1) veljavnost znanja o aerodromu ohranja tako, da vsaj enkrat v obdobju 12 koledarskih mesecev uporabi zadevni aerodrom;

(2) znanje o ruti ali območju ohranja tako, da vsaj enkrat v 36-mesečnem obdobju leti na tej ruti ali na to območje. Poleg tega se zahteva osvežitveno usposabljanje v zvezi z znanjem o ruti ali območju, če v 36-mesečnem obdobju 12 mesecev ne leti na tej ruti ali na to območje.

(d) Ne glede na točko (c) se lahko v primeru dnevnih operacij po pravilih vizualnega letenja z letali razreda zmogljivosti B in C ter helikopterji seznanitveno usposabljanje o ruti in aerodromih nadomesti s seznanitvenim usposabljanjem o območju.

▼B

ORO.FC.110 Inženir leta

Če je v zasnovo letala vgrajeno ločeno mesto za inženirja leta, letalska posadka vključuje enega člana posadke, ki je ustrezno usposobljen v skladu z veljavnimi nacionalnimi predpisi.

ORO.FC.115 Usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini (CRM)

(a) Član letalske posadke pred začetkom delovanja opravi usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini (CRM), ki ustreza njegovi vlogi v posadki, kot je navedeno v operativnem priročniku.

(b) Elementi usposabljanja za CRM se vključijo v usposabljanje in periodično usposabljanje o tipu ali razredu zrakoplova ter tečaj poveljevanja.

ORO.FC.120 Preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator

(a) Pri letalskih ali helikopterskih operacijah član letalske posadke pred začetkom izvajanja nenadzorovanih linijskih letov opravi tečaj preusmeritvenega usposabljanja, ki ga zagotovi operator:

1. če se preusmeri na zrakoplov, za katerega se zahteva nov rating za tip ali razred;

2. če se pridruži operatorju.

(b) Tečaj preusmeritvenega usposabljanja, ki ga zagotovi operator, vključuje usposabljanje o opremi, nameščeni na zrakoplovu, kot je ustrezno za vloge članov letalske posadke.

▼M21

ORO.FC.125 Izobraževanje o razlikah in seznanitveno usposabljanje ter usposabljanje o opremi in postopkih

(a) Člani letalske posadke opravijo izobraževanje o razlikah ali seznanitveno usposabljanje, kadar to zahteva Priloga I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.

(b) Člani letalske posadke opravijo usposabljanje o opremi in postopkih pri menjavi opreme ali spremembi postopkov, ki zahtevajo dodatno znanje o tipih ali različicah, ki jih trenutno upravljajo.

(c) V operativnem priročniku je navedeno, kdaj se zahteva takšno izobraževanje o razlikah ali seznanitveno usposabljanje ali usposabljanje o opremi in postopkih.

▼B

ORO.FC.130 Periodično usposabljanje in preverjanje

▼M21

(a) Vsak član letalske posadke opravi periodično letno usposabljanje med letom in na tleh, ki ustreza tipu ali različici zrakoplova, na katerem dela, ter pripadajoči opremi, vključno z usposabljanjem o razmestitvi in uporabi vse reševalne in varnostne opreme na krovu zrakoplova.

▼B

(b) Vsak član letalske posadke opravi redno preverjanje, da dokaže usposobljenost za izvajanje običajnih in neobičajnih postopkih ter postopkov v sili.

ORO.FC.135 Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotovem sedežu

Člani letalske posadke, ki se jim lahko dodeli delo na katerem koli pilotovem sedežu, opravijo ustrezno usposabljanje in preverjanje, kot je navedeno v operativnem priročniku.

▼M21

ORO.FC.140 Operacije na več kot enem tipu ali različici

(a) Člani letalske posadke, ki upravljajo več tipov ali različic zrakoplovov, izpolnjujejo zahteve iz tega poddela za vsak tip ali različico, razen če ni v obveznem delu podatkov o operativni ustreznosti, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012, za zadevne tipe ali različice določeno priznavanje zahtev glede usposabljanja, preverjanja in nedavnih izkušenj.

(b) Operator lahko opredeli skupine enomotornih tipov helikopterjev. Operatorjevo preverjanje strokovnosti pri enem tipu velja za vse druge tipe v skupini, če sta izpolnjena oba naslednja pogoja:

(1) skupina vključuje samo enomotorne turbinske helikopterje, ki se upravljajo po pravilih vizualnega letenja, ali vključuje samo enomotorne batne helikopterje, ki se upravljajo po pravilih vizualnega letenja;

(2) za operacije komercialnega zračnega prevoza se v triletnem ciklu izvedeta vsaj dve operatorjevi preverjanji strokovnosti pri posameznem tipu.

(c) Za specializirane operacije se lahko elementi usposabljanja na zrakoplovu/FSTD in operatorjevega preverjanja strokovnosti, ki zajemajo ustrezne vidike, povezane s specializirano nalogo, in ki niso povezani s tipom ali skupino tipov, na podlagi operatorjeve ocene tveganja upoštevajo pri drugih skupinah ali tipih.

(d) Pri operacijah na več kot enem tipu ali različici helikopterja, ki se uporablja za izvajanje dovolj podobnih operacij, se z vsakim linijskim preverjanjem podaljša veljavnost linijskega preverjanja za druge tipe ali različice helikopterja, če se linijska preverjanja izmenično izvajajo na različnih tipih ali različicah.

(e) Ustrezni postopki in vse operativne omejitve se za vsako operacijo na več kot enem tipu ali različici navedejo v operativnem priročniku.

▼M18

ORO.FC.145 Zagotavljanje usposabljanja, preverjanja in ocenjevanja

(a) Vsa usposabljanja, preverjanja in ocenjevanja, določena v tem poddelu, se izvajajo v skladu s programi in učnimi načrti usposabljanja, ki jih operator določi v operativnem priročniku.

▼M18

(b) Operator pri določanju programov in učnih načrtov usposabljanja vključi ustrezne elemente, kot so opredeljeni v obveznem delu podatkov o operativni ustreznosti, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012.

▼M21

(c) Pri operacijah komercialnega zračnega prevoza pristojni organ odobri programe usposabljanja in preverjanja, vključno z učnimi načrti in uporabo sredstev za izvajanje programa, kot so posamezne naprave za simulacijo letenja (FSTD) in druge rešitve za usposabljanje.

(d) FSTD, ki se uporablja za izpolnjevanje zahtev iz tega poddela, je kvalificiran v skladu z Uredbo (EU) št. 1178/2011 in je, kolikor je to izvedljivo, približek zrakoplova, ki ga uporablja operator. Razlike med napravo FSTD in zrakoplovom se opišejo in obravnavajo na informativnem sestanku ali usposabljanju, kot je ustrezno.

▼M18

(e) Operator vzpostavi sistem za ustrezno spremljanje sprememb naprave FSTD in zagotavljanje, da te spremembe ne vplivajo na ustreznost programov usposabljanja.

▼M21

(f) Operator spremlja veljavnost vsakega periodičnega usposabljanja in preverjanja.

(g) Obdobja veljavnosti, ki se zahtevajo v tem poddelu, se štejejo od konca meseca, v katerem so bile pridobljene nedavne izkušnje ali opravljeno usposabljanje ali preverjanje.

▼M18

ORO.FC.146 Osebje, ki izvaja usposabljanje, preverjanje in ocenjevanje

(a) Vsa usposabljanja, preverjanja in ocenjevanja, določena v tem poddelu, izvaja ustrezno usposobljeno osebje.

▼M21

(b) Pri usposabljanju za letenje in usposabljanju s simulacijo letenja, preverjanju in ocenjevanju je osebje, ki zagotavlja usposabljanje in opravlja preverjanja ali ocenjevanje, usposobljeno v skladu s Prilogo I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011. Poleg tega je osebje, ki zagotavlja usposabljanje in opravlja preverjanje za specializirane operacije, ustrezno usposobljeno za zadevno operacijo.

▼M18

(c) Osebje, ki v okviru programa na dokazih temelječega usposabljanja opravlja ocenjevanje in zagotavlja usposabljanje:

(1) ima potrdilo inštruktorja ali izpraševalca iz Priloge I (del FCL);

(2) opravi program za standardizacijo inštruktorja na dokazih temelječega usposabljanja, ki ga zagotovi operator. To vključuje program za začetno standardizacijo in program za periodično standardizacijo.

Ko inštruktor opravi začetno standardizacijo na dokazih temelječega usposabljanja, ki jo zagotovi operator, je kvalificiran za praktično ocenjevanje tega usposabljanja.

▼M21

(d) Ne glede na točko (b) lahko linijsko ocenjevanje kompetenc izvaja ustrezno usposobljen poveljujoči pilot, ki ga imenuje operator ter ki je opravil standardizacijo na področju pojmov na dokazih temelječega usposabljanja in ocenjevanja kompetenc (linijski ocenjevalec).

(e) Ne glede na točko (b) lahko usposabljanje na zrakoplovu/FSTD in operatorjevo preverjanje strokovnosti izvede ustrezno usposobljen poveljujoči pilot, ki ima potrdilo FI/TRI/SFI in ga imenuje operator za katero koli od naslednjih operacij:

▼M21

(1) operacije komercialnega zračnega prevoza s helikopterji, ki izpolnjujejo merila iz točke ORO.FC.005(b)(2);

(2) operacije komercialnega zračnega prevoza s helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon, podnevi in na rutah, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov;

(3) operacije komercialnega zračnega prevoza z letali razreda zmogljivosti B, ki ne izpolnjujejo meril iz točke ORO.FC.005(b)(1).

(f) Ne glede na točko (b) lahko usposabljanje na zrakoplovu/FSTD in dokazovaje usposobljenosti/operatorjevo preverjanje strokovnosti izvede ustrezno usposobljen vodja zrakoplova/poveljujoči pilot, ki ga imenuje operator za katero koli od naslednjih operacij:

(1) specializirane operacije;

▼M26

(2) operacije komercialnega zračnega prevoza z letali, ki izpolnjujejo merila iz točke ORO.FC.005(b)(1).

▼M21

(g) Ne glede na točko (b) lahko linijsko preverjanje opravi ustrezno usposobljen poveljujoči pilot, ki ga imenuje operator.

(h) Operator obvesti pristojni organ o osebah, imenovanih v skladu s točkami (e) do (g).

▼M1

ODDELEK 2

Dodatne zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza

▼B

ORO.FC.200 Sestava letalske posadke

(a) V letalski posadki je največ en neizkušen član letalske posadke.

(b) Vodja zrakoplova lahko vodenje leta zaupa drugemu pilotu, ki je ustrezno usposobljen v skladu s Prilogo I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011, če so izpolnjene zahteve iz ORO.FC.105(b)(1), (b)(2) in (c).

(c) Posebne zahteve za letalske operacije po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) ali ponoči.

1. Za vsa turbopropelerska letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet in vsa turboreaktivna letala sta v letalski posadki najmanj dva pilota.

2. Letala, razen letal iz pododstavka (c)(1), upravlja posadka, sestavljena iz vsaj dveh pilotov, lahko pa jih upravlja en pilot, če so izpolnjene zahteve iz ORO.FC.202.

▼M21

(d) Posebne zahteve za helikopterske operacije

Pri vseh helikopterskih operacijah z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) več kot 19 in pri helikopterskih operacijah po pravilih instrumentalnega letenja z MOPSC več kot 9 šteje najmanjša letalska posadka dva pilota.

▼B

ORO.FC.A.201 Zamenjava članov letalske posadke med letom

(a) Vodja zrakoplova lahko izvajanje leta prenese na:

1. drugega usposobljenega vodjo zrakoplova ali

▼B

2. samo pri operacijah nad nivojem letenja (FL) 200 na pilota, ki izpolnjuje naslednje zahteve glede minimalne usposobljenosti:

(i) licenca prometnega pilota (ATPL);

(ii) preusmeritveno usposabljanje in preverjanje, vključno z usposabljanjem za rating za tip, v skladu z ORO.FC.220;

(iii) vsa periodična usposabljanja in preverjanja v skladu z ORO.FC.230 in ORO.FC.240;

(iv) usposobljenost za zračno pot/območje in letališče v skladu z ORO.FC.105.

(b) Kopilota lahko zamenja:

1. drug ustrezno usposobljen pilot;

2. samo pri operacijah nad 200 FL nadomestni kopilot pri križarjenju, ki izpolnjuje naslednje zahteve glede minimalne usposobljenosti:

(i) veljavna licenca poklicnega pilota (CPL) z instrumentalnim ratingom;

(ii) preusmeritveno usposabljanje in preverjanje, vključno z usposabljanjem za rating za tip, v skladu z ORO.FC.220, razen zahteve za usposabljanje za vzlet in pristanek;

▼M29

(iii) periodično usposabljanje in preverjanje v skladu s točko ORO.FC.230, ob upoštevanju naslednjih pogojev:

(A) preverjanje ne vključuje manevrov vzleta;

(B) preverjanje vključuje manevre pristanka vsaj v vlogi nadzorovalnega pilota;

▼B

(c) Inženirja leta lahko med letom nadomesti član posadke, ki je ustrezno usposobljen v skladu z veljavnimi nacionalnimi predpisi.

ORO.FC.202 Operacije z enim pilotom po pravilih IFR ali ponoči

▼M21

Za letenje po pravilih instrumentalnega letenja ali ponoči z najmanjšo letalsko posadko, ki jo sestavlja en pilot, je treba upoštevati naslednje:

▼B

(a) operator v operativni priročnik vključi program pilotovega preusmeritvenega in periodičnega usposabljanja, ki vključuje dodatne zahteve za operacije z enim pilotom. Pilot je opravil usposabljanje o postopkih operatorja, zlasti glede:

1. upravljanja motorjev in ravnanja v sili;

2. uporabe običajnega in neobičajnega kontrolnega seznama in kontrolnega seznama za preverjanje v sili;

3. sporazumevanja s kontrolo zračnega prometa (KZP);

4. odletnih in priletnih postopkov;

5. upravljanja avtopilota, če je ustrezno;

6. uporabe poenostavljene dokumentacije med letom;

7. skupnega dela v pilotski kabini z enim pilotom;

▼M21

(b) NAMENOMA PRAZNO

▼B

(c) v zvezi z letalskimi operacijami po pravilih IFR ima pilot naslednje izkušnje:

▼B

1. najmanj 50 ur letenja po pravilih IFR na ustreznem tipu ali razredu letala, od tega deset ur kot vodja zrakoplova, in

2. v zadnjih 90 dneh je na ustreznem tipu ali razredu letala opravil:

(i) pet letov po pravilih IFR, vključno s tremi instrumentalnimi prileti, kot edini pilot ali

(ii) preveritev instrumentalnega prileta po pravilih IFR;

(d) v zvezi z nočnimi letalskimi operacijami ima pilot naslednje izkušnje:

1. najmanj 15 ur nočnega letenja, ki jih je mogoče vključiti v 50 ur letenja po pravilih IFR iz pododstavka (c)(1), in

2. v zadnjih 90 dneh je na ustreznem tipu ali razredu letala ponoči opravil:

(i) kot edini pilot tri vzlete in prilete ali

(ii) preveritev vzleta in prileta;

(e) v zvezi s helikopterskimi operacijami po pravilih IFR ima pilot naslednje izkušnje:

1. skupaj 25 ur letenja po pravilih IFR v ustreznem operativnem okolju in

2. 25 ur letenja kot edini pilot na določenem tipu helikopterja, ki je odobren za operacije z enim pilotom po pravilih IFR, od tega je 10 ur mogoče leteti pod nadzorom, vključno s petimi sektorji linijskega letenja po pravilih IFR pod nadzorom po postopkih za enega pilota, in

3. v zadnjih 90 dneh je opravil:

(i) pet letov po pravilih IFR kot edini pilot, vključno s tremi instrumentalnimi prileti, opravljenimi s helikopterjem, ki je odobren za ta namen, ali

(ii) preveritev instrumentalnega prileta po pravilih IFR kot edini pilot na ustreznem tipu helikopterja, napravi za usposabljanje za letenje (FTD) ali simulatorju letenja (FFS).

ORO.FC.205 Tečaj poveljevanja

(a) Tečaj poveljevanja v zvezi z letalskimi in helikopterskimi operacijami vključuje vsaj naslednje elemente:

1. usposabljanje na simulacijski napravi za usposabljanje (FSTD), vključno z usposabljanjem za linijsko letenje (LOFT) in/ali usposabljanjem med letom;

2. preverjanje strokovnosti za vodjo zrakoplova, ki ga zagotovi operator;

3. usposabljanje o odgovornostih vodje zrakoplova;

4. linijsko usposabljanje s poveljevanjem pod nadzorom za najmanj:

(i) 10 sektorjev letenja pri letalih in

▼B

(ii) 10 ur, vključno z najmanj 10 sektorji letenja, pri helikopterjih;

5. opravljeno linijsko preverjanje vodje zrakoplova in prikaz ustreznega znanja o zračni poti ali območju, predvidenem za let, ter letališčih, vključno z nadomestnimi letališči, zmogljivostih in postopkih, ki se bodo uporabljali, in

6. usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini.

ORO.FC.215 Začetno usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini, ki ga zagotovi operator

(a) Član letalske posadke mora pred začetkom nenadzorovanega linijskega letenja opraviti začetno usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini (CRM).

(b) Začetno usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini mora izvajati najmanj en ustrezno usposobljen vodja tovrstnega usposabljanja, ki mu lahko pri obravnavanju posebnih področij pomagajo strokovnjaki.

(c) Če član letalske posadke še ni opravil teoretičnega usposabljanja v zvezi s človeškimi dejavniki do ravni ATPL, mora pred začetnim usposabljanjem za skupno delo v pilotski kabini ali skupaj z njim opraviti teoretični tečaj, ki ga zagotovi operator in temelji na učnem načrtu o zmogljivostih in omejitvah človeškega delovanja za ATPL, kot je določeno v Prilogi I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.

ORO.FC.220 Preusmeritveno usposabljanje in preverjanje, ki ju zagotovi operator

(a) Usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini je vključeno v preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator.

▼M21

(b) Medtem ko član letalske posadke obiskuje operatorjev preusmeritveni tečaj, se mu ne smejo dodeliti letalske naloge na drugem tipu ali razredu zrakoplova, dokler ne opravi tečaja. Člani posadke, ki upravljajo le letala razreda zmogljivosti B, so lahko med preusmeritvenimi tečaji dodeljeni letom na drugih tipih letal razreda zmogljivosti B v obsegu, ki je potreben za ohranjanje operacije. Člani posadke so lahko med preusmeritvenimi tečaji za enomotorne helikopterje, ki jih izvaja operator, dodeljeni letom na enomotornih helikopterjih, če to ne vpliva na usposabljanje.

▼B

(c) Obseg usposabljanja, ki ga član letalske posadke potrebuje za preusmeritveni tečaj, ki ga zagotovi operator, se določi v skladu s standardi usposobljenosti in izkušenj iz operativnega priročnika, ob upoštevanju predhodnega usposabljanja in izkušenj člana letalske posadke.

(d) Član letalske posadke opravi:

1. preverjanje strokovnosti, ki ga zagotovi operator, ter usposabljanje za uporabo reševalne in varnostne opreme in preverjanje take usposobljenosti, preden začne izvajati linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS);

2. linijsko preverjanje ob koncu linijskega letenja pod nadzorom. V zvezi z letali razreda zmogljivosti B se lahko linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS) izvaja na katerem koli letalu iz ustreznega razreda.

▼M2

(e) Pri letalih piloti, ki jim je bil izdan rating tipa na podlagi tečaja brez opravljenih ur letenja (ZFTT):

1. začnejo linijsko letenje pod nadzorom najpozneje v 21 dneh po končanem preskusu usposobljenosti ali ustreznem usposabljanju, ki ga zagotovi operator. Vsebina navedenega usposabljanja je opisana v operativnem priročniku;

2. najpozneje v 21 dneh po končanem preskusu usposobljenosti opravijo šest vzletov in pristankov na FSTD pod nadzorom inštruktorja za rating za tip letal (TRI(A)), ki sedi na drugem pilotskem sedežu. Število vzletov in pristankov se lahko zmanjša, če so v obveznem delu podatkov o operativni ustreznosti, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012, opredeljene priznane zahteve. Če se ti vzleti in pristanki ne izvedejo v 21 dneh, operator zagotovi osvežitveno usposabljanje, katerega vsebina je opisana v operativnem priročniku;

3. izvedejo prve štiri vzlete in pristanke LIFUS v letalu pod nadzorom TRI(A), ki sedi na drugem pilotskem sedežu. Število vzletov in pristankov se lahko zmanjša, če so v obveznem delu podatkov o operativni ustreznosti, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012, opredeljene priznane zahteve.

▼M21

(f) Če operator zaradi operativnih razmer, kot je vložitev vloge za novo spričevalo letalskega prevoznika (AOC) ali dodajanje novega tipa ali razreda zrakoplova v floto, ne more izpolniti zahtev iz točke (d), lahko pripravi poseben preusmeritveni tečaj, ki se začasno uporablja za omejeno število pilotov.

ORO.FC.230 Periodično usposabljanje in preverjanje

(a) Vsak član letalske posadke opravi periodično usposabljanje in preverjanje, ki ustrezata tipu ali različici zrakoplova, na katerem dela, ter pripadajoči opremi.

(b) *Operatorjevo preverjanje strokovnosti*

(1) Vsak član letalske posadke kot del običajne sestave posadke opravi operatorjeva preverjanja strokovnosti.

(2) Če bo moral član letalske posadke leteti po pravilih instrumentalnega letenja, se operatorjevo preverjanje strokovnosti izvede brez zunanje vizualne reference, kot je ustrezno.

(3) Obdobje veljavnosti operatorjevega preverjanja strokovnosti je šest koledarskih mesecev. V primeru operacij po pravilih vizualnega letenja podnevi z letali razreda zmogljivosti B, ki se izvedejo v obdobjih, ki niso daljša od osmih zaporednih mesecev, zadostuje eno operatorjevo preverjanje strokovnosti. Preverjanje strokovnosti se opravi pred začetkom operacij komercialnega zračnega prevoza.

(c) *Linijsko preverjanje*

Vsak član letalske posadke opravi linijsko preverjanje na zrakoplovu. Obdobje veljavnosti linijskega preverjanja je 12 koledarskih mesecev.

▼M21

(d) *Usposabljanje za uporabo reševalne in varnostne opreme in njeno preverjanje*

Vsak član letalske posadke opravi periodično usposabljanje o razmestitvi in uporabi vse reševalne in varnostne opreme na krovu zrakoplova ter preverjanje tega. Obdobje veljavnosti usposobljenosti za uporabo reševalne in varnostne opreme ter preverjanja te opreme je 12 koledarskih mesecev.

(e) *Usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini*

(1) Elementi skupnega dela v pilotski kabini se vključijo v vse ustrezne faze periodičnega usposabljanja.

(2) Vsak član letalske posadke opravi posebno modularno usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini. Vse pomembne teme usposabljanja zanj so zajete s čim enakomernejšo razvrstitvijo modularnega usposabljanja v vsakem triletnem obdobju.

(f) Vsak član letalske posadke vsaj vsakih 12 mesecev opravi usposabljanje na tleh in usposabljanje med letom na napravi FSTD ali zrakoplovu ali kombinacijo usposabljanja na napravi FSTD in zrakoplovu.

▼M18

ORO.FC.231 Na dokazih temelječe usposabljanje

(a) PROGRAM NA DOKAZIH TEMELJEČEGA USPOSABLJANJA

(1) Operator lahko nadomesti zahteve iz ORO.FC.230, tako da vzpostavi, izvaja in vzdržuje ustrezen program na dokazih temelječega usposabljanja, ki ga odobri pristojni organ.

Operator dokaže, da je sposoben podpreti izvajanje programa na dokazih temelječega usposabljanja (vključno z načrtom izvajanja) in opraviti oceno varnostnega tveganja, pri čemer predstavi, kako je dosežena enakovredna raven varnosti.

(2) Program na dokazih temelječega usposabljanja:

(i) ustreza velikosti operatorja ter vrsti in zapletenosti njegovih dejavnosti, ob upoštevanju nevarnosti in povezanih tveganj, ki izhajajo iz teh dejavnosti;

(ii) zagotovi usposobljenost pilota na podlagi ocenjevanja in razvoja njegovih kompetenc, potrebnih za varno, učinkovito in uspešno upravljanje zrakoplova;

(iii) zagotovi ocenjevanje in usposabljanje vseh pilotov na področjih, določenih v skladu z ORO.FC.232;

(iv) vključuje vsaj šest modulov na dokazih temelječega usposabljanja, razporejenih v okviru triletnega programa; vsak modul na dokazih temelječega usposabljanja sestavljata faza ocenjevanja in faza usposabljanja. Obdobje veljavnosti modula na dokazih temelječega usposabljanja je dvanajst mesecev.

(A) Faza ocenjevanja vključuje scenarij linijsko usmerjenega letenja (ali več scenarijev) za oceno vseh kompetenc in opredelitev posameznih potreb usposabljanja.

▼**M18**

(B) Faza usposabljanja vključuje:

(a) fazo učenja manevrov, ki zajema pridobitev usposobljenosti za nekatere opredeljene manevre;

(b) fazo usposabljanja na podlagi scenarija, ki vključuje scenarij linijsko usmerjenega letenja (ali več scenarijev) za razvoj kompetenc in obravnavanje posameznih potreb usposabljanja.

Faza usposabljanja je izvedena v doglednem času po fazi ocenjevanja.

(3) Operator zagotovi, da vsak pilot, ki se vpiše v program na dokazih temelječega usposabljanja, opravi:

(i) vsaj dva modula na dokazih temelječega usposabljanja v obdobju veljavnosti ratinga za tip, vendar najmanj tri mesece narazen. Pilot opravi modul na dokazih temelječega usposabljanja, ko:

(A) zaključi vsebino programa na dokazih temelječega usposabljanja za zadevni modul (ocenjevanje in usposabljanje pilota na določenih področjih) in

(B) dokaže sprejemljivo raven uspešnosti pri vseh ugotovljenih kompetencah;

(ii) linijsko ocenjevanje usposobljenosti in

(iii) usposabljanje na tleh.

(4) Operator vzpostavi program za zagotavljanje standardizacije in ujemanja inštruktorjev na dokazih temelječega usposabljanja za zagotovitev, da so inštruktorji, vključeni v to usposabljanje, ustrezno usposobljeni za opravljanje svojih nalog.

(i) Vsi inštruktorji se morajo udeležiti tega programa.

(ii) Operator na podlagi ustreznih metod in metrike oceni ujemanje.

(iii) Operator dokaže ustrezno ujemanje inštruktorjev.

(5) Program na dokazih temelječega usposabljanja lahko vključuje postopke za ravnanje v izrednih razmerah, ki se uporabljajo v nepredvidenih okoliščinah, ki bi lahko vplivale na izvajanje modulov na dokazih temelječega usposabljanja. Operator opozori na potrebo po takih postopkih. S temi postopki se zagotovi, da pilot ne nadaljuje izvajanja linijskih operacij, če je ugotovljena uspešnost pod najnižjo sprejemljivo ravnjo. Vključujejo lahko:

(i) drugačno obdobje med moduli na dokazih temelječega usposabljanja in

(ii) drugačen vrstni red faz modula na dokazih temelječega usposabljanja.

(b) OKVIR KOMPETENC

Operator uporablja okvir kompetenc za vse vidike ocenjevanja in usposabljanja v okviru programa na dokazih temelječega usposabljanja. Okvir kompetenc:

(1) je obsežen, natančen in uporaben;

▼**M18**

(2) vključuje oblike vedenja, ki jih je mogoče opazovati ter so potrebne za varne, učinkovite in uspešne operacije;

(3) vključuje določen nabor kompetenc, njihove opise in z njimi povezane oblike vedenja, ki jih je mogoče opazovati.

(c) USPEŠNOST SISTEMA ZA USPOSABLJANJE

(1) Uspešnost sistema na dokazih temelječega usposabljanja se meri in ocenjuje na podlagi postopka povratnih informacij z namenom:

(i) potrditi in izboljšati program na dokazih temelječega usposabljanja, ki ga zagotovi operator;

(ii) preveriti, ali se v okviru programa na dokazih temelječega usposabljanja, ki ga zagotovi operator, razvijajo kompetence pilota.

(2) Postopek povratnih informacij je vključen v operatorjev sistem upravljanja.

(3) Operator razvije postopke, ki urejajo varstvo podatkov o na dokazih temelječem usposabljanju.

(d) SISTEM RAZVRŠČANJA

(1) Operator ocenjuje kompetence pilotov na podlagi sistema razvrščanja. Sistem razvrščanja zagotavlja:

(i) ustrezno raven podrobnosti, da bi se omogočile natančne in uporabne meritve uspešnosti posameznikov;

(ii) merilo uspešnosti in lestvico za posamezne kompetence, pri čemer je na lestvici označena najnižja sprejemljiva raven, ki jo je treba doseči pri izvajanju linijskih operacij. Operator razvije postopke za obravnavanje slabe uspešnosti pilota;

(iii) neokrnjenost podatkov;

(iv) varnost podatkov.

(2) Operator redno preverja natančnost sistema razvrščanja na podlagi sistema meril.

(e) PRIMERNE NAPRAVE ZA USPOSABLJANJE IN ŠTEVILO UR PRI OPRAVLJANJU PROGRAMA NA DOKAZIH TEMELJEČEGA USPOSABLJANJA, KI GA ZAGOTOVI OPERATOR

(1) Vsak modul na dokazih temelječega usposabljanja se izvede v napravi FSTD, pri čemer stopnja usposobljenosti zadostuje za pravilno izvajanje področij ocenjevanja in usposabljanja.

(2) Operator pilotu zagotovi zadostno število ur v primerni napravi za usposabljanje, da bi pilot lahko opravil program na dokazih temelječega usposabljanja, ki ga zagotovi operator. Merila za določitev trajanja programa na dokazih temelječega usposabljanja so:

(i) trajanje ustreza velikosti in zapletenosti programa;

(ii) trajanje programa pilotu omogoča, da ga opravi;

(iii) trajanje zagotavlja učinkovitost programa ob upoštevanju priporočil organizacije ICAO, Agencije in pristojnega organa;

(iv) trajanje je prilagojeno tehnologiji naprav za usposabljanje, ki se uporabljajo.

(f) ENAKOVREDNOST OKVAR

(1) Vsak pilot opravi ocenjevanje in usposabljanje v zvezi z obvladovanjem okvar sistema zrakoplova.

▼**M18**

(2) Okvare sistema zrakoplova, ki veliko zahtevajo od usposobljene posadke, so razvrščene glede na naslednje značilnosti:

(i) neodložljivost,

(ii) zapletenost,

(iii) zmanjšan nadzor nad zrakoplovom,

(iv) odpoved instrumentov,

(v) obvladovanje posledic.

(3) Vsak pilot obravnava vsaj eno okvaro iz vsake kategorije značilnosti, pogostost pa se določi na podlagi preglednice področij ocenjevanja in usposabljanja.

(4) Dokazana strokovnost pri obvladovanju ene okvare se šteje za enakovredno dokazani strokovnosti pri obvladovanju drugih okvar z enakimi značilnostmi.

(g) ENAKOVREDNOST PRISTOPOV, POMEMBNIH ZA OPERACIJE

(1) Operator vsakemu pilotu zagotovi redno usposabljanje v zvezi z izvajanjem vrst in metod pristopov, pomembnih za operacije.

(2) To usposabljanje vključuje pristope, ki od usposobljene posadke zahtevajo še več.

(3) To usposabljanje vključuje pristope, za katere je potrebna posebna odobritev v skladu s Prilogo V (del SPA) k tej uredbi.

(h) LINIJSKO OCENJEVANJE USPOSOBLJENOSTI

(1) Za vsakega pilota se redno izvaja linijsko ocenjevanje usposobljenosti v zrakoplovu, pri čemer prikaže varno, učinkovito in uspešno izvajanje običajnih linijskih operacij, opisanih v operativnem priročniku.

(2) Obdobje veljavnosti linijskega ocenjevanja usposobljenosti je dvanajst mesecev.

(3) Operator, odobren za izvajanje na dokazih temelječega usposabljanja, lahko z dovoljenjem pristojnega organa podaljša veljavnost linijskega ocenjevanja usposobljenosti na:

(i) dve leti, odvisno od ocene tveganja;

(ii) ali tri leta, odvisno od postopka povratnih informacij za spremljanje linijskih operacij, pri katerem se opredelijo nevarnosti za operacije, zmanjšajo tveganja za take nevarnosti in sprejmejo ukrepi za obvladovanje človeških napak pri operacijah.

(4) Da bi pilot uspešno prestal linijsko ocenjevanje usposobljenosti, dokaže sprejemljivo raven uspešnosti pri vseh opazovanih kompetencah.

(i) USPOSABLJANJE NA TLEH

(1) Vsak pilot vsakih 12 mesecev opravi:

(i) tehnično usposabljanje na tleh;

(ii) ocenjevanje in usposabljanje o razmestitvi in uporabi vse reševalne in varnostne opreme na zrakoplovu.

▼M18

(2) Operator lahko z dovoljenjem pristojnega organa in na podlagi ocene tveganja podaljša obdobje ocenjevanja in usposabljanja o razmestitvi in uporabi vse reševalne in varnostne opreme na zrakoplovu na 24 mesecev.

ORO.FC.232 Področja ocenjevanja in usposabljanja v okviru programa na dokazih temelječega usposabljanja

(a) Operator zagotovi ocenjevanje in usposabljanje vsakega pilota na določenih področjih.

(b) Področja ocenjevanja in usposabljanja so:

(1) določena na podlagi varnostnih in operativnih podatkov, s katerimi se opredelijo področja za izboljšave in prednostno razvrstitev usposabljanja pilotov, ki se upoštevajo pri oblikovanju ustreznih programov na dokazih temelječega usposabljanja;

(2) razporejena v triletnem obdobju v določenih časovnih presledkih;

(3) pomembna za tip ali različico zrakoplova, ki ga pilot upravlja.

▼M21

ORO.FC.235 Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotskem sedežu – letala

(a) Poveljujoči piloti letal, ki morajo zaradi svojih nalog delati na katerem koli pilotskem sedežu in opravljati naloge kopilota, ali poveljujoči piloti, ki morajo izvajati usposabljanje ali preverjanje, morajo opraviti dodatno usposabljanje in prestati preverjanje, da se zagotovi njihova usposobljenost za izvajanje zadevnih običajnih, neobičajnih in izrednih postopkov s katerega koli sedeža. Tako usposabljanje in preverjanje se navedeta v operativnem priročniku. Preverjanje se lahko opravi skupaj z operatorjevim preverjanjem strokovnosti, ki je določeno v točki ORO.FC.230(b), ali v programu na dokazih temelječega usposabljanja, določenega v točki ORO.FC.231.

(b) Dodatno usposabljanje in preverjanje vključujeta vsaj naslednje:

(1) okvaro motorja med vzletom;

(2) prilet in prekinjeni prilet z enim nedelujočim motorjem in

(3) pristanek z enim nedelujočim motorjem.

(c) Obdobje veljavnosti je 12 koledarskih mesecev. Za operatorje z odobrenim programom na dokazih temelječega usposabljanja se veljavnost določi glede na teme ocenjevanja in usposabljanja v skladu s točko ORO.FC.232.

(d) Pri delu na sedežu kopilota morajo biti poleg tega veljavna in aktualna preverjanja iz točke ORO.FC.230 ali ocenjevanje in usposabljanje iz točke ORO.FC.231 za delo na sedežu poveljujočega pilota.

(e) Pilot, ki zamenja poveljujočega pilota, prej hkrati z operatorjevimi preverjanji strokovnosti iz točke ORO.FC.230(b) ali ocenjevanjem in usposabljanjem, ki se zahtevata v točki ORO.FC.231, dokaže izkušnje s področja urjenja in uporabe postopkov, za katere po navadi ni odgovoren. Če razlike med delom na levem in desnem sedežu niso velike, se lahko praktične vaje izvajajo na katerem koli sedežu.

(f) Pilot, ki ni poveljujoči pilot, na sedežu poveljujočega pilota hkrati z operatorjevimi preverjanji strokovnosti iz ORO.FC.230(b) ali ocenjevanjem in usposabljanjem, ki se zahtevata v točki ORO.FC.231, dokaže izkušnje s področja urjenja in uporabe postopkov, za katere je odgovoren poveljujoči pilot kot nadzorovalni pilot. Če razlike med delom na levem in desnem sedežu niso velike, se lahko praktične vaje izvajajo na katerem koli sedežu.

▼M21

ORO.FC.236 Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotskem sedežu – helikopterji

(a) Piloti helikopterjev, ki morajo zaradi svojih nalog delati na katerem koli pilotskem sedežu, opravijo dodatno usposabljanje in prestanejo preverjanje, da se zagotovi njihova usposobljenost za izvajanje zadevnih običajnih, neobičajnih in izrednih postopkov s katerega koli sedeža. Obdobje veljavnosti te kvalifikacije je 12 koledarskih mesecev.

(b) Šteje se, da trenutni inštruktorji FI ali TRI na zadevnem tipu izpolnjujejo zahtevo iz točke (a), če so v zadnjih šestih mesecih opravili dejavnost FI ali TRI na navedenem tipu in na helikopterju.

▼B

ORO.FC.240 Operacije na več kot enem tipu ali različici

(a) Postopki ali operativne omejitve za operacije na več kot enem tipu ali različici, ki so navedeni v operativnem priročniku in jih odobri pristojni organ, vključujejo:

1. minimalno raven izkušenosti članov letalske posadke;

2. minimalno raven izkušenj na enem tipu ali različici zrakoplova pred začetkom usposabljanja za drug tip ali različico ali pred začetkom operacij;

3. postopek, po katerem se letalska posadka, usposobljena za en tip ali različico, usposablja in usposobi za drug tip ali različico, in

4. vse zahteve, ki se uporabljajo za nedavne izkušnje na vsakem tipu ali različici.

▼M21

(b) NAMENOMA PRAZNO

(c) Točka (a) se ne uporablja za operacije letal razreda zmogljivosti B, če so omejene na razrede letal z batnimi motorji in enim pilotom za operacije po pravilih vizualnega letenja podnevi.

▼B

ORO.FC.A.245 Nadomestni program za usposabljanje in usposobljenost

▼M21

(a) Operator letala, ki ima ustrezne izkušnje, lahko nadomesti eno ali več naslednjih zahtev za usposabljanje in preverjanje za letalsko posadko z nadomestnim programom za usposabljanje in usposobljenost (ATQP), ki ga odobri pristojni organ:

(1) iz točke SPA.LVO.120 o usposabljanju in usposobljenosti letalske posadke;

(2) iz točke ORO.FC.220 o preusmeritvenem usposabljanju in preverjanju;

(3) iz točke ORO.FC.125 o izobraževanju o razlikah in seznanitvenem usposabljanju ter usposabljanju o opremi in postopkih;

(4) iz točke ORO.FC.205 o tečaju poveljevanja;

(5) iz točke ORO.FC.230 o periodičnem usposabljanju in preverjanju in

(6) iz točke ORO.FC.240 o operacijah na več kot enem tipu ali različici.

▼B

(b) Program ATQP vključuje usposabljanje in preverjanje, ki vzpostavita in ohranjata raven usposobljenosti, ki je najmanj enaka ravni usposobljenosti, doseženi z upoštevanjem določb ORO.FC.220 in ORO.FC.230. Stopnja usposabljanja in strokovnosti letalske posadke se dokaže, preden pristojni organ izda odobritev programa ATQP.

▼B

(c) Operator, ki zaprosi za odobritev programa ATQP, pristojnemu organu predloži izvedbeni načrt, vključno z opisom stopnje usposabljanja letalske posadke in strokovnosti, ki bo dosežena.

▼M21

(d) Poleg pregledov na podlagi točk ORO.FC.230 in FCL.060 iz Priloge I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011 vsak član letalske posadke opravi linijsko vrednotenje (LOE), izvedeno na napravi FSTD. Obdobje veljavnosti linijskega vrednotenja je 12 koledarskih mesecev. Linijsko vrednotenje je opravljeno, ko sta izpolnjena oba naslednja pogoja:

(1) učni načrt linijskega vrednotenja je končan; in

(2) član letalske posadke je dokazal sprejemljivo raven uspešnosti.

(e) Po dveh letih uporabe odobrenega programa ATQP lahko operator z odobritvijo pristojnega organa podaljša obdobja veljavnosti preverjanj iz točke ORO.FC.230, kot sledi:

(1) operatorjevega preverjanja strokovnosti na 12 koledarskih mesecev;

(2) linijskega preverjanja na 24 koledarskih mesecev;

(3) preverjanja reševalne in varnostne opreme na 24 koledarskih mesecev.

(f) Vsak član letalske posadke opravi posebno modularno usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini. Vse pomembne teme usposabljanja zanj so zajete s čim enakomernejšo razvrstitvijo modularnega usposabljanja v vsakem triletnem obdobju.

(g) Program ATQP vključuje 48 ur na napravi FSTD za vsakega člana letalske posadke, kar je enakomerno razvrščeno v triletnem programu. Operator lahko zmanjša število ur na napravi FSTD, vendar ne na manj kot 36 ur, če dokaže, da je dosežena raven varnosti enakovredna ravni varnosti v programu, ki ga lahko ATQP nadomesti v skladu s točko (a).

▼B

ORO.FC.A.250 Vodje zrakoplova z licenco poklicnega pilota letala (CPL(A))

▼M10

(a) Imetnik licence poklicnega pilota letala CPL(A) (letalo) dela kot vodja zrakoplova v komercialnem zračnem prevozu na letalu z enim pilotom le, če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:

1. ima pri prevozu potnikov po pravilih VFR zunaj območja 50 NM (90 km) od odhodnega aerodroma najmanj 500 ur letenja na letalih ali veljaven rating za instrumentalno letenje;

2. ima pri upravljanju večmotornega tipa letala po pravilih IFR najmanj 700 ur letenja na letalih, vključno s 400 urami kot vodja zrakoplova. Te ure vključujejo 100 ur letenja po pravilih IFR in 40 ur letenja na večmotornih letalih. Teh 400 ur, opravljenih kot vodja zrakoplova, se lahko nadomesti z urami, ki jih je opravil kot kopilot v okviru vzpostavljenega sistema posadk z več piloti iz operativnega priročnika po načelu, v skladu s katerim sta dve uri letenja, ki ju opravi kopilot, enakovredni eni uri letenja, ki jo opravi vodja zrakoplova;

3. ima pri upravljanju enomotornega letala po pravilih IFR najmanj 700 ur letenja na letalih, vključno s 400 urami kot vodja zrakoplova. Te ure vključujejo 100 ur letenja po pravilih IFR. Teh 400 ur, opravljenih kot vodja zrakoplova, se lahko nadomesti z urami, ki jih je opravil kot kopilot v okviru vzpostavljenega sistema posadk z več piloti iz operativnega priročnika po načelu, v skladu s katerim sta dve uri letenja, ki ju opravi kopilot, enakovredni eni uri letenja, ki jo opravi vodja zrakoplova.

▼B

(b) V primeru dnevnih operacij po pravilih VFR z letali razreda zmogljivosti B se pododstavek (a)(1) ne uporablja.

▼B

ORO.FC.H.250 Vodje zrakoplova z licenco poklicnega pilota helikopterja (CPL(H))

▼M21

(a) Imetniki licence poklicnega pilota (za helikopter) (CPL(H)) v operacijah komercialnega zračnega prevoza na helikopterju z enim pilotom delujejo kot poveljujoči piloti samo, če:

1. imajo pri letenju po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) opravljenih najmanj 700 ur letenja na helikopterjih, vključno s 300 urami kot vodje zrakoplova. Skupni čas letenja na helikopterjih vključuje 100 ur po pravilih instrumentalnega letenja (IFR). Pri 100 urah se lahko upošteva do 50 ur instrumentalnega letenja, opravljenega na simulatorju letenja (FFS)(H) stopnje B ali napravi FTD stopnje 3 ali višje, ki sta kvalificirana za usposabljanje za instrumentalno letenje. Teh 300 ur, ki jih opravijo kot vodje zrakoplova, je mogoče nadomestiti z urami, ko so leteli kot kopiloti v okviru vzpostavljenega sistema posadk z več piloti, kot je predpisano v operativnem priročniku, in sicer po načelu, v skladu s katerim sta dve uri letenja, ki ju opravijo kot kopiloti, enakovredni eni uri letenja, ki jo opravijo kot vodje zrakoplova;

▼B

2. ima pri izvajanju nočnih operacij v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC):

(i) veljaven instrumentalni rating ali

(ii) 300 ur letenja na helikopterjih, vključno s 100 urami, ki jih opravi kot vodja zrakoplova, in 10 urami nočnega letenja, ki jih opravi kot leteči pilot.

▼M4

ODDELEK 3

Dodatne zahteve za komercialne specializirane operacije in za operacije CAT iz ORO.FC.005(b)(1) in (2)

▼M21

ORO.FC.320 Operatorjevo preusmeritveno usposabljanje in preverjanje

Operatorjev preusmeritveni tečaj vključuje operatorjevo preverjanje strokovnosti.

ORO.FC.325 Usposabljanje o opremi in postopkih ter njihovo preverjanje

Če član letalske posadke opravi usposabljanje o opremi in postopkih, ki v zvezi s standardnimi operativnimi postopki za specializirano operacijo zahteva usposabljanje na ustrezni napravi FSTD ali zrakoplovu, mora član letalske posadke prestati operatorjevo preverjanje strokovnosti.

ORO.FC.330 Periodično usposabljanje in preverjanje – operatorjevo preverjanje strokovnosti

(a) Vsak član letalske posadke opravi periodična usposabljanja in prestane operatorjeva preverjanja strokovnosti. V primeru specializiranih operacij periodično usposabljanje in preverjanje zajemata ustrezne vidike, povezane s specializiranimi nalogami, opisanimi v operativnem priročniku.

(b) Upoštevajo se ustrezne potrebe pri izvajanju operacij po pravilih instrumentalnega letenja ali ponoči.

(c) Obdobje veljavnosti operatorjevega preverjanja strokovnosti je 12 koledarskih mesecev.

▼B

PODDEL CC

KABINSKO OSEBJE

ORO.CC.005 Obseg

▼M1

Ta poddel določa zahteve, ki jih mora operator izpolnjevati pri upravljanju zrakoplova s kabinskim osebjem, in zajema:

(a) oddelek 1, ki določa skupne zahteve za vse operacije;

(b) oddelek 2, ki določa dodatne zahteve samo za operacije komercialnega zračnega prevoza.

▼B

ODDELEK 1

▼M1

Skupne zahteve

▼M15

ORO.CC.100 Število in sestava kabinskega osebja

(a) Kadar zrakoplov z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 prevaža enega ali več potnikov, se za njegovo upravljanje dodeli vsaj en član kabinskega osebja.

(b) Zaradi skladnosti s točko (a) je najmanjše število članov kabinskega osebja največje število od navedenih:

1. število članov kabinskega osebja, opredeljeno med postopkom certifikacije zrakoplova v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami, za kabinsko konfiguracijo zrakoplova, ki jo uporablja operator;

2. če število iz točke 1 ni bilo določeno, število članov kabinskega osebja, določeno med postopkom certifikacije zrakoplova za največje certificirano število potniških sedežev, zmanjšano za 1 za vsak popolni večkratnik 50 potniških sedežev, za kabinsko konfiguracijo zrakoplova, ki jo uporablja operator, pri čemer je to število manjše od največjega certificiranega števila sedežev;

3. število, dobljeno tako, da se šteje en član kabinskega osebja za vsakih 50 potniških sedežev (ali za določeno število potniških sedežev, ki je manjše od 50), vgrajenih na istem krovu zrakoplova, ki se bo uporabljal.

(c) Za operacije, pri katerih ima kabinsko osebje več članov, operator imenuje enega člana kabinskega osebja, ki odgovarja poveljujočemu pilotu ali vodji zrakoplova.

(d) Z odstopanjem od točke (a) se lahko nekomercialne operacije z zrakoplovom z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 na podlagi predhodne odobritve pristojnega organa izvajajo brez aktivnih članov kabinskega osebja. Operator za pridobitev odobritve zagotovi, da sta izpolnjena oba naslednja pogoja:

1. na krovu zrakoplova je največ 19 potnikov;

2. operator je razvil postopke za zadevno operacijo.

▼B

ORO.CC.110 Pogoji za dodelitev nalog

(a) Članom kabinskega osebja se lahko dodelijo naloge na zrakoplovu le, če:

1. so stari vsaj 18 let;

2. je bilo v skladu z veljavnimi zahtevami iz Priloge IV (del MED) k Uredbi (EU) št. 1178/2011 ocenjeno, da so telesno in duševno sposobni opravljati svoje naloge ter da lahko varno izpolnjujejo svoje odgovornosti, in

3. so uspešno opravili celotno ustrezno usposabljanje in preverjanje iz tega poddela ter so sposobni opravljati dodeljene naloge v skladu s postopki iz operativnega priročnika.

▼B

(b) Operator pred dodelitvijo nalog članom kabinskega osebja, ki delajo v samostojnem poklicu ali s krajšim delovnim časom, preveri, ali so izpolnjene vse veljavne zahteve iz tega poddela, ob upoštevanju vseh storitev, ki jih je član kabinskega osebja opravil za drugega operatorja oziroma operatorje, da se opredelijo zlasti:

1. skupno število tipov in različic zrakoplovov, na katerih lahko dela član kabinskega osebja, in

2. veljavne omejitve trajanja letov in delovnega časa ter zahtevani čas počitka.

(c) Potnikom se jasno sporoči, kdo so operativni člani kabinskega osebja ter kakšne so njihove vloge v zvezi z varnostjo potnikov in leta.

ORO.CC.115 Izvajanje tečajev usposabljanja in povezanega preverjanja

(a) Operator za vsak tečaj usposabljanja določi podroben program in učni načrt v skladu z veljavnimi zahtevami iz tega poddela – in če je ustrezno – Priloge V (del CC) k ►M4 Uredbo (EU) št. 1178/2011 ◄ za zajetje nalog in odgovornosti, ki jih morajo izpolnjevati člani kabinskega osebja.

(b) Vsak tečaj usposabljanja vključuje teoretični in praktični pouk ter individualne ali skupinske praktične vaje, kot je ustrezno za posamezni predmet, da člani kabinskega osebja dosežejo in ohranjajo ustrezno raven strokovnosti v skladu s tem poddelom.

(c) Vsak tečaj usposabljanja:

1. se izvede po učnem načrtu in v stvarnih okoliščinah ter

2. ga izvede osebje, ustrezno usposobljeno za predmet, ki se bo poučeval.

(d) Med celotnim usposabljanjem v skladu s tem delom ali po njem se za vsakega člana kabinskega osebja opravi preverjanje, ki vključuje vse elemente ustreznega programa usposabljanja, razen v primeru usposabljanja za skupno delo v pilotski kabini (CRM). Preverjanja opravi osebje, ki je ustrezno usposobljeno za preverjanje, da je član kabinskega osebja dosegel in/ali ohranil zahtevano raven strokovnosti.

(e) Tečaje usposabljanja za CRM in module CRM, če je ustrezno, izvaja inštruktor za usposabljanje kabinskega osebja za CRM. Če so elementi skupnega dela v pilotski kabini vključeni v drugo usposabljanje, določitev in izvajanje učnega načrta vodi inštruktor za usposabljanje kabinskega osebja za CRM.

ORO.CC.120 Tečaj začetnega usposabljanja

(a) Vsak nov član, ki še nima veljavnega potrdila kabinskega osebja, izdanega v skladu s Prilogo V (del CC) k ►M4 Uredbo (EU) št. 1178/2011 ◄:

1. se udeleži tečaja začetnega usposabljanja v skladu s CC.TRA.220 iz navedene priloge in

▼B

2. pred začetkom drugega usposabljanja, zahtevanega v tem poddelu, uspešno opravi s tem povezano preverjanje.

(b) Elemente programa začetnega usposabljanja je mogoče združiti s prvim usposabljanjem, značilnim za tip zrakoplova, in preusmeritvenim usposabljanjem, ki ga zagotovi operator, če so izpolnjene zahteve iz CC.TRA.220 in so vsi taki elementi v evidenci o usposabljanju zadevnih članov kabinskega osebja evidentirani kot elementi tečaja začetnega usposabljanja.

ORO.CC.125 Usposabljanje, značilno za tip zrakoplova, in preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator

(a) Vsak član kabinskega osebja opravi ustrezno usposabljanje, značilno za tip zrakoplova, in preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator, ter povezana preverjanja, preden:

1. ga operator prvič razporedi na delovno mesto člana kabinskega osebja ali

2. ga navedeni operator razporedi na delovno mesto na drugem tipu zrakoplova.

▼M2

(b) Operator pri določanju specifičnih programov in učnih načrtov usposabljanja za tip zrakoplova in preusmeritvenega usposabljanja operatorja, vključi, če so na voljo, ustrezne elemente, kot so opredeljeni v obveznem delu podatkov o operativni ustreznosti, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012.

▼B

(c) Program usposabljanja, značilnega za tip zrakoplova:

1. vključuje usposabljanje in praktične vaje na ustrezni napravi za usposabljanje ali dejanskem zrakoplovu in

2. zajema vsaj naslednje elemente usposabljanja, značilnega za tip zrakoplova:

(i) opis zrakoplova, kot je ustrezno za naloge kabinskega osebja;

(ii) vso vgrajeno varnostno opremo in sisteme, pomembne za naloge kabinskega osebja;

(iii) uporabo in dejansko odpiranje vsakega tipa ali različice običajnih vrat in izhodov in izhodov v sili v običajnem načinu ali načinu v sili, ki jih preizkusi vsak član kabinskega osebja;

(iv) prikaz uporabe vseh drugih izhodov, vključno z okni pilotske kabine;

(v) opremo za zaščito pred ognjem in dimom, če je vgrajena;

▼B

(vi) usposabljanje za uporabo reševalne drče, če je nameščena;

(vii) uporabo sedeža, zadrževalnega sistema in kisikovega sistema, ki so pomembni ob nezmožnosti pilota, da opravlja svoje delo.

(d) Preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator za vsak tip zrakoplova, ki se bo uporabljal:

1. vključuje usposabljanje in praktične vaje na ustrezni napravi za usposabljanje ali dejanskem zrakoplovu;

2. vključuje usposabljanje v zvezi s standardnimi operativnimi postopki operatorja za člane kabinskega osebja, ki jih bo operator prvič razporedil na delovno mesto;

3. zajema vsaj naslednje elemente usposabljanja, značilnega za operatorja, kot so ustrezni za tip zrakoplova, ki se bo upravljal:

(i) opis konfiguracije kabine;

(ii) razmestitev, odstranitev in uporabo vse prenosne varnostne opreme in reševalne opreme na zrakoplovu;

(iii) vse običajne postopke in postopke v sili;

(iv) ravnanje s potniki in nadzorovanje množice;

(v) usposabljanje za boj z ognjem in dimom, vključno z uporabo vse povezane opreme za gašenje požara in zaščitne opreme, ki ustreza opremi na zrakoplovu;

(vi) postopke evakuacije;

(vii) postopke v primeru nezmožnosti pilota, da opravlja svoje delo;

(viii) veljavne varnostne zahteve in postopke;

(ix) skupno delo v pilotski kabini.

ORO.CC.130 Izobraževanje o razlikah

(a) Član kabinskega osebja poleg usposabljanja iz ORO.CC.125 opravi ustrezno usposabljanje in preverjanje, ki zajemata vse razlike, preden je razporejen na:

1. različico tipa zrakoplova, na katerem dela trenutno, ali

2. tip ali različico tipa zrakoplova, na katerem dela trenutno, z drugačno:

(i) varnostno opremo;

(ii) razmestitvijo varnostne in reševalne opreme ali

▼B

(iii) običajnimi postopki in postopki v sili.

(b) Program izobraževanja o razlikah:

1. se določi, kot je potrebno na podlagi primerjave s programom usposabljanja, ki ga član kabinskega osebja opravi v skladu z ORO.CC.125(c) in (d) za ustrezni tip zrakoplova, in

2. vključuje usposabljanje in praktične vaje na ustrezni napravi za usposabljanje ali dejanskem zrakoplovu, kot je ustrezno glede na element usposabljanja o razlikah, ki ga je treba zajeti.

▼M2

(c) Operator pri določanju programa in učnega načrta usposabljanja o razlikah za različico tipa zrakoplova, ki se trenutno uporablja, vključi, če so na voljo, ustrezne elemente, kot so določeni v obveznem delu podatkov o operativni ustreznosti, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012.

▼B

ORO.CC.135 Seznanjanje s tipom zrakoplova

Vsak član kabinskega osebja po opravljenem usposabljanju, značilnem za tip zrakoplova, in preusmeritvenem usposabljanju za tip zrakoplova, ki ga zagotovi operator, opravi ustrezno nadzorovano seznanjanje na tipu zrakoplova, preden je razporejen na delovno mesto člana kabinskega osebja z najmanjšim številom članov v skladu z ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Periodično usposabljanje

(a) Vsak član kabinskega osebja opravi letno periodično usposabljanje in preverjanje.

(b) Periodično usposabljanje zajema naloge, dodeljene posameznim članom kabinskega osebja pri običajnih postopkih in postopkih v sili, ter urjenje, ki ustreza posameznemu tipu in/ali različici zrakoplova, na katerem bodo delali.

(c) Elementi usposabljanja, značilnega za tip zrakoplova:

1. periodično usposabljanje vključuje letna urjenja prijemov vsakega člana kabinskega osebja za simulacijo uporabe vsakega tipa ali različice običajnih vrat in izhodov ter vrat in izhodov v sili za evakuacijo potnikov;

2. periodično usposabljanje v časovnih presledkih, ki niso daljši od treh let, vključuje tudi:

(i) uporabo in dejansko odpiranje vsakega tipa ali različice običajnega izhoda in zasilnega izhoda v običajnem načinu ali načinu v sili, ki jih preizkusi vsak član kabinskega osebja na ustrezni napravi za usposabljanje ali na dejanskem zrakoplovu;

(ii) dejansko uporabo varnostnih vrat pilotske kabine v običajnem načinu in načinu v sili ter sistema sedežev in zadrževalnih naprav na ustrezni napravi za usposabljanje ali dejanskem zrakoplovu, ki jih preizkusi vsak član kabinskega osebja, in praktičen prikaz uporabe kisikovega sistema v zvezi z nezmožnostjo pilota, da opravlja svoje delo;

(iii) prikaz uporabe vseh drugih izhodov, vključno z okni pilotske kabine, in

(iv) prikaz uporabe rešilnega čolna ali reševalne drče, ki se lahko uporabi kot rešilni čoln, če sta na zrakoplovu.

▼B

(d) Elementi usposabljanja, značilni za operatorja:

1. periodično usposabljanje vsako leto vključuje:

(i) za vsakega člana kabinskega osebja:

A. razmestitev in uporabo vse varnostne in reševalne opreme, ki je nameščena ali se prevaža na zrakoplovu, in

B. uporabo rešilnih jopičev ter namestitev prenosne kisikove opreme in opreme za zaščito dihal;

(ii) zlaganje predmetov v potniški kabini;

(iii) postopki v zvezi s kontaminacijo površine zrakoplova;

(iv) postopke v sili;

(v) postopke evakuacije;

(vi) pregled incidentov in nesreč;

(vii) skupno delo v pilotski kabini;

(viii) vidike letalske medicine in prvo pomoč, vključno s povezano opremo;

(ix) varnostne postopke;

2. periodično usposabljanje v časovnih presledkih, ki niso daljši od treh let, vključuje tudi:

(i) uporabo pirotehničnih sredstev (dejanske naprave ali naprave za vajo);

(ii) praktični prikaz uporabe kontrolnih seznamov za letalsko posadko;

(iii) stvarno in praktično usposabljanje za uporabo celotne opreme za gašenje požara, vključno z varovalno obleko, ki ustreza opremi na zrakoplovu;

(iv) za vsakega člana kabinskega osebja:

A. gašenje požara, ki ustreza požaru v notranjosti zrakoplova;

B. namestitev in uporabo opreme za zaščito dihal v zaprtem simuliranem okolju, napolnjenem z dimom.

(e) Obdobja veljavnosti:

1. za letno periodično usposabljanje je dvanajst koledarskih mesecev, ki se začne šteti od konca meseca, v katerem je bilo preverjanje opravljeno;

2. če se periodično usposabljanje ali preverjanje iz odstavka (a) izvedeta v zadnjih treh koledarskih mesecih obdobja veljavnosti, se začne novo obdobje veljavnosti šteti od prvotnega poteka obdobja;

3. v zvezi z dodatnimi triletnimi elementi usposabljanja iz pododstavkov (c)(2) in (d)(2) je obdobje veljavnosti 36 koledarskih mesecev, ki se začne šteti od konca meseca, v katerem so bila preverjanja opravljena.

▼B

ORO.CC.145 Osvežitveno usposabljanje

(a) Če član kabinskega osebja v zadnjih šestih mesecih obdobja veljavnosti zadnjega ustreznega periodičnega usposabljanja in preverjanja:

1. ni opravljal nalog na zrakoplovu, opravi osvežitveno usposabljanje in preverjanje za vsak tip zrakoplova, na katerem bo delal, preden je vnovič razporejen na tako delovno mesto, ali

2. ni opravljal nalog na zrakoplovu na enem posebnem tipu zrakoplova, pred vnovično razporeditvijo na delovno mesto na zadevnem tipu zrakoplova opravi:

(i) osvežitveno usposabljanje in preverjanje ali

(ii) dva seznanitvena leta v skladu z ORO.CC.135.

(b) Program osvežitvenega usposabljanja za vsak tip zrakoplova zajema vsaj:

1. postopke v sili;

2. postopke evakuacije;

3. za vsakega člana kabinskega osebja uporabo in dejansko odpiranje vsakega tipa ali različice običajnih in zasilnih izhodov ter varnostnih vrat pilotske kabine v običajnem načinu ali načinu v sili;

4. prikaz uporabe vseh drugih izhodov, vključno z okni pilotske kabine;

5. razmestitev in uporabo vse ustrezne varnostne in reševalne opreme, ki je nameščena ali se prevaža na zrakoplovu.

(c) Operator se lahko odloči, da osvežitveno usposabljanje nadomesti s periodičnim usposabljanjem, če se ponovna zaposlitev člana kabinskega osebja na zrakoplovu začne v okviru obdobja veljavnosti zadnjega periodičnega usposabljanja in preverjanja. Če je obdobje veljavnosti poteklo, se lahko v skladu z ORO.CC.125 osvežitveno usposabljanje nadomesti le z usposabljanjem, značilnim za tip zrakoplova, in preusmeritvenim usposabljanjem, ki ga zagotovi operator.

ODDELEK 2

Dodatne zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza

ORO.CC.200 Vodilni član kabinskega osebja

(a) Kadar se zahteva več kot en član kabinskega osebja, kabinsko osebje vključuje vodilnega člana kabinskega osebja, ki ga imenuje operator.

(b) Operator imenuje člana kabinske posadke za vodilnega člana kabinskega osebja le, če:

1. ima vsaj eno leto izkušenj kot aktivni član kabinskega osebja in

2. je uspešno opravil tečaj usposabljanja za vodilnega člana kabinskega osebja in s tem povezano preverjanje.

▼B

(c) Tečaj usposabljanja za vodilnega člana kabinskega osebja zajema naloge in odgovornosti vodilnih članov kabinskega osebja ter vključuje vsaj naslednje elemente:

1. dajanje navodil pred letom;

2. sodelovanje s posadko;

3. pregled zahtev operatorja in zakonskih zahtev;

4. poročanje o nesrečah in incidentih;

5. človeške dejavnike in skupno delo v pilotski kabini (CRM) ter

6. omejitve trajanja letov in delovnega časa, zahtevani čas počitka.

(d) Vodilni član kabinskega osebja je vodji zrakoplova odgovoren za izvajanje in usklajevanje običajnih postopkov in postopkov v sili iz operativnega priročnika, vključno s prenehanjem izvajanja nalog, ki niso povezane z varnostjo, zaradi varnosti ali varovanja.

(e) Operator določi postopke za izbiro najustreznejše usposobljenega člana kabinskega osebja, ki deluje kot vodilni član kabinskega osebja, če postane imenovani vodilni član kabinskega osebja nezmožen za delo. Pristojni organ je obveščen o spremembah teh postopkov.

▼M15

ORO.CC.205 Zmanjšanje števila članov kabinskega osebja med operacijami na tleh in v nepredvidenih okoliščinah

(a) Kadar so na krovu zrakoplova potniki, je na zrakoplovu najmanjše število članov kabinskega osebja, ki je zahtevano v skladu s točko ORO.CC.100 in je pripravljeno ukrepati.

(b) Z odstopanjem od točke (a) se lahko najmanjše število članov kabinskega osebja zmanjša v katerem koli od naslednjih primerov:

1. med običajnimi operacijami na tleh, ki ne vključujejo polnjenja ali praznjenja rezervoarjev, kadar je zrakoplov na svojem parkirnem prostoru;

2. v nepredvidenih okoliščinah, če se število potnikov na zrakoplovu zmanjša. V tem primeru se pristojnemu organu predloži poročilo po opravljenem letu;

3. zaradi zagotavljanja počitka med letom v skladu s točko ORO.FTL.205(e) ali kot ukrep za zmanjšanje utrujenosti, ki ga izvaja operator.

(c) Za namene točk (b)(1) in (b)(2) postopki operatorja iz operativnega priročnika zagotavljajo, da:

1. je z manj člani kabinskega osebja dosežena enakovredna raven varnosti, zlasti za evakuacijo potnikov;

2. je kljub manjšemu številu članov kabinskega osebja v skladu s točko ORO.CC.200 prisoten vodilni član kabinskega osebja;

3. se za vsakih 50 potnikov (ali določeno število potnikov, ki je manjše od 50) na istem krovu zrakoplova zahteva vsaj en član kabinskega osebja;

4. se pri običajnih operacijah na tleh z zrakoplovom, pri katerih je potreben več kot en član kabinskega osebja, število, določeno v skladu s točko 3, poveča za enega člana kabinskega osebja na vsak par zasilnih izhodov v višini tal.

▼M15

(d) Za namene točke (b)(3) operator:

1. izvede oceno tveganja za določitev števila članov kabinskega osebja, ki morajo biti prisotni in pripravljeni ukrepati kadar koli med potovanjem;

2. opredeli ukrepe za zmanjšanje učinkov zaradi manjšega števila članov kabinskega osebja, prisotnih in pripravljenih ukrepati med potovanjem;

3. v operativnem priročniku vzpostavi posebne postopke, med drugim za počitek vodilnega člana kabinskega osebja med letom, ki vedno zagotavljajo ustrezno obravnavanje potnikov in učinkovito upravljanje vseh neobičajnih ali izrednih situacij;

4. v specifikacijskih shemah za čas letenja v skladu s točko ORO.FTL.125 opredeli pogoje, pod katerimi se lahko članom kabinskega osebja zagotovi počitek med letom.

▼B

ORO.CC.210 Dodatni pogoji za razporeditev na delovno mesto

Člani kabinskega osebja so lahko razporejeni na delovno mesto in delajo na posebnem tipu ali različici zrakoplova le, če:

(a) imajo veljavno potrdilo, izdano v skladu s Prilogo V (del CC) k ►M4 Uredbo (EU) št. 1178/2011 ◄;

(b) so usposobljeni za tip ali različico v skladu s tem poddelom;

(c) izpolnjujejo druge veljavne zahteve iz tega poddela in Priloge IV (del CAT);

(d) nosijo uniforme operatorja za kabinsko osebje.

ORO.CC.215 Programi usposabljanja in preverjanja ter z njimi povezana dokumentacija

(a) Programe usposabljanja in preverjanja, vključno z učnimi načrti v skladu s tem poddelom, odobri pristojni organ, navedeni pa so v operativnem priročniku.

(b) Ko član kabinskega osebja uspešno opravi tečaj usposabljanja in povezano preverjanje, operator:

1. posodobi evidenco o usposabljanju člana kabinskega osebja v skladu z ORO.MLR.115 in

2. mu predloži seznam, na katerem so navedena posodobljena obdobja veljavnosti, kot so ustrezna za tip(-e) in različico(-e) zrakoplova, za delo na katerem(-ih) je član kabinskega osebja usposobljen.

ORO.CC.250 Delo na več kot enem tipu ali različici zrakoplova

(a) Člana kabinskega osebja se ne razporedi na delovno mesto na več kot treh tipih zrakoplovov, na podlagi odobritve pristojnega organa pa je član kabinskega osebja lahko izjemoma razporejen na delovno mesto na štiri tipe zrakoplovov, če so vsaj za dva tipa:

1. varnostna in reševalna oprema ter običajni postopki in postopki v sili, značilni za tip, podobni ter

2. običajni postopki in postopki v sili, ki niso značilni za tip, enaki.

▼B

(b) Operator za namene odstavka (a) ter za usposabljanje in usposobljenost kabinskega osebja določi:

▼M2

1. vsak zrakoplov kot tip ali različico, ob upoštevanju, če so na voljo, ustreznih elementov, določenih v obveznem delu podatkov o operativni ustreznosti v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012 za zadevni tip ali različico zrakoplova, in

▼B

2. različice tipa zrakoplova za različne tipe, če se razlikujejo glede na:

(i) uporabo zasilnih izhodov;

(ii) razmestitev in vrsto prenosne varnostne in reševalne opreme;

(iii) postopke v sili, značilne za tip.

ORO.CC.255 Operacije s samo enim članom kabinskega osebja

(a) Operator izbere, zaposli, usposablja in preverja strokovnost članov kabinskega osebja, ki bodo razporejeni na delovno mesto edinega člana kabinskega osebja, v skladu z merili, ki ustrezajo tovrstnim operacijam.

(b) Člani kabinskega osebja, ki nimajo delovnih izkušenj kot edini član kabinskega osebja, se lahko razporedijo na tako delovno mesto po tem, ko:

1. opravijo usposabljanje iz odstavka (c), in to poleg drugega ustreznega usposabljanja in preverjanja v skladu z zahtevami iz tega poddela;

2. uspešno opravijo preverjanja strokovnosti pri opravljanju nalog in izpolnjevanju obveznosti v skladu s postopki iz operativnega priročnika ter

3. opravijo seznanitvene lete prek najmanj 15 sektorjev, ki trajajo vsaj 20 ur, na ustreznem tipu zrakoplova pod nadzorom ustrezno izkušenega člana kabinskega osebja.

(c) Zajeti so naslednji dodatni elementi usposabljanja s posebnim poudarkom na upoštevanju operacij z enim samim članom kabinskega osebja:

1. odgovornost vodji zrakoplova za izvajanje običajnih postopkov in postopkov v sili;

2. pomen usklajevanja in poročanja letalski posadki, zlasti pri obvladovanju nedisciplinirani ali motečih potnikov;

3. pregled zahtev operatorja in zakonskih zahtev;

4. dokumentacija;

5. poročanje o nesrečah in incidentih ter

6. omejitve trajanja letov in delovnega časa, zahtevani čas počitka.

▼B

PODDEL TC

TEHNIČNO OSEBJE PRI OPERACIJAH HNMP, HHO ALI NVIS

ORO.TC.100 Obseg

V tem poddelu so določene zahteve, ki jih mora operator izpolnjevati pri upravljanju zrakoplova s člani tehničnega osebja v operacijah komercialnega zračnega prevoza helikopterske nujne medicinske pomoči (HNMP), operacijah s pomočjo sistema za nočno gledanje (NVIS) ali helikopterskih operacijah z obešenim tovorom (HHO).

ORO.TC.105 Pogoji za razporeditev na delovno mesto

(a) Članom tehničnega osebja se v operacijah komercialnega zračnega prevoza HNMP, HHO ali NVIS naloge dodelijo le, če:

1. so stari vsaj 18 let;

2. so telesno in duševno sposobni varno opravljati dodeljene naloge in izpolnjevati odgovornosti;

3. so opravili celotno ustrezno usposabljanje v skladu s tem poddelom za opravljanje dodeljenih nalog;

4. je bilo med preverjanjem dokazano, da so usposobljeni za opravljanje vseh dodeljenih nalog v skladu s postopki iz operativnega priročnika.

(b) Operator pred razporeditvijo članov tehničnega osebja, ki so samozaposlene osebe in/ali delajo v samostojnem poklicu ali s krajšim delovnim časom, na delovno mesto preveri, ali so izpolnjene vse veljavne zahteve iz tega poddela, ob upoštevanju vseh storitev, ki jih je član tehničnega osebja opravil za drugega operatorja oziroma operatorje, da se opredelijo zlasti:

1. skupno število tipov in različic zrakoplovov, na katerih lahko dela član tehničnega osebja;

2. veljavne omejitve trajanja letov in delovnega časa ter zahtevani čas počitka.

ORO.TC.110 Usposabljanje in preverjanje

(a) Operator vzpostavi program usposabljanja v skladu z veljavnimi zahtevami iz tega poddela za zajetje nalog in odgovornosti, ki jih morajo izpolnjevati člani tehničnega osebja.

▼M27

(b) Vsak član tehničnega osebja po opravljenem začetnem usposabljanju, preusmeritvenem usposabljanju, ki ga zagotovi operator, in izobraževanju o razlikah ter po vseh zahtevanih seznanitvenih letih opravi preverjanje, da dokaže svojo strokovnost za izvajanje običajnih postopkov in postopkov v sili.

▼B

(c) Usposabljanje in preverjanje za vsak tečaj usposabljanja izvaja ustrezno usposobljeno osebje z izkušnjami iz predmeta, ki se bo poučeval. Operator obvesti pristojni organ o osebju, ki bo izvajalo preverjanja.

▼M27

(d) Preverjanja po preusmeritvenem usposabljanju, ki ga zagotovi operator, in vseh zahtevanih seznanitvenih letih se opravijo, preden član tehničnega osebja začne delati kot obvezni član tehničnega osebja pri operacijah HNMP, HHO ali NVIS.

(e) Veljavnost preverjanja člana tehničnega osebja, s katerim dokaže svojo strokovnost za izvajanje običajnih postopkov in postopkov v sili, je 12 koledarskih mesecev.

▼B

ORO.TC.115 Začetno usposabljanje

Vsak član tehničnega osebja pred preusmeritvenim usposabljanjem, ki ga zagotovi operator, opravi začetno usposabljanje, vključno s/z:

(a) splošnim teoretičnim znanjem o letalstvu in letalskih predpisih, ki zajema vse elemente v zvezi z nalogami in odgovornostmi, ki se zahtevajo za tehnično osebje;

(b) usposabljanjem za boj z ognjem in dimom;

▼B

(c) usposabljanjem za preživetje na kopnem in v vodi, ki ustreza vrsti in območju operacije;

(d) vidiki letalske medicine in prvo pomočjo;

(e) komuniciranjem in ustreznimi elementi skupnega dela v pilotski kabini iz ORO.FC.115 in ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator

Vsak član tehničnega osebja opravi:

(a) preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator, vključno z ustreznimi elementi skupnega dela v pilotski kabini:

1. preden ga operator prvič razporedi na delovno mesto člana tehničnega osebja ali

2. kadar je razporejen na drugačen tip ali razred zrakoplova, če so oprema ali postopki iz odstavka (b) na njem drugačni.

(b) Preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator, vključuje:

1. razmestitev in uporabo vse varnostne opreme in opreme za preživetje na zrakoplovu;

2. vse običajne postopke in postopke v sili;

3. opremo na zrakoplovu za opravljanje nalog na zrakoplovu ali na tleh za pomoč pilotu med operacijami HNMP, HHO ali NVIS.

ORO.TC.125 Izobraževanje o razlikah

(a) Vsak član tehničnega osebja opravi izobraževanje o razlikah pri spremembi opreme ali postopkov na tipih ali različicah, ki jih trenutno upravlja.

(b) Operator v operativnem priročniku navede, kdaj je potrebno tako izobraževanje o razlikah.

▼M27

ORO.TC.130 Seznanitveni poleti

Če preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator, ne vključuje usposabljanja na zrakoplovu/FSTD, vsak član tehničnega osebja opravi seznanitvene lete.

▼B

ORO.TC.135 Periodično usposabljanje

(a) Vsak član tehničnega osebja vsakih dvanajst mesecev opravi periodično usposabljanje, ki ustreza tipu ali razredu zrakoplova in opremi, ki jo uporablja. Elementi skupnega dela v pilotski kabini se vključijo v vse ustrezne faze periodičnega usposabljanja.

(b) Periodično usposabljanje vključuje teoretični in praktični pouk ter praktične vaje.

ORO.TC.140 Osvežitveno usposabljanje

(a) Vsak član tehničnega osebja, ki v zadnjih šestih mesecih ni izvajal nalog, opravi osvežitveno usposabljanje iz operativnega priročnika.

(b) Član tehničnega osebja, ki v zadnjih šestih mesecih ni izvajal nalog na zrakoplovu na posebnem tipu ali razredu zrakoplova, pred razporeditvijo na delovno mesto na zadevnem tipu ali razredu zrakoplova opravi bodisi:

1. osvežitveno usposabljanje za tip ali razred bodisi

2. dva seznanitvena sektorja na zadevnem tipu ali razredu zrakoplova.

▼M3

PODDEL FTL

OMEJITVE ČASA LETENJA IN ČASA DOLŽNOSTI TER ZAHTEVE GLEDE POČITKA

ODDELEK 1

Splošno

ORO.FTL.100 Področje uporabe

Ta poddel določa zahteve, ki jih morajo izpolniti operator in člani njegove posadke glede omejitve časa letenja in časa dolžnosti ter zahtev glede počitka za člane posadke.

ORO.FTL.105 Opredelitev pojmov

Za namene tega poddela se uporabljajo naslednje opredelitve:

1. „aklimatiziran“ pomeni stanje, v katerem je cirkadialna biološka ura člana posadke prilagojena na časovni pas, v katerem se član posadke nahaja. Za člana posadke se šteje, da je aklimatiziran na časovni pas, ki je od krajevnega časa njegove točke vzleta odmaknjen do dve uri. Kadar se krajevni čas kraja, kjer se delovni čas prične, od krajevnega časa kraja, kjer se delovni čas konča, razlikuje za več kot dve uri, se za izračun najdaljšega dnevnega letalskega delovnega obdobja šteje, da se je član posadke aklimatiziral v skladu z vrednostmi, navedenimi v preglednici 1.

Preglednica 1

Časovna razlika (h) med referenčnim časom in krajevnim časom, kjer član posadke začne naslednji delovni čas	Čas od prijave v referenčnem času				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B“ pomeni aklimatiziran na krajevni čas odhodnega časovnega pasu;

„D“ pomeni aklimatiziran na krajevni čas, v katerem član posadke začne svoj naslednji delovni čas; in

„X“ pomeni, da stanje aklimatiziranosti člana posadke ni znano;

2. „referenčni čas“ pomeni krajevni čas v kraju prijave v časovnem pasu, ki je od krajevnega časa odmaknjen do dve uri in na katerega je član posadke aklimatiziran;

3. „namestitev“ za namene pripravljenosti in deljene dolžnosti pomeni miren in udoben prostor, ki ni dostopen javnosti, v katerem je mogoče nadzorovati svetlobo in temperaturo, ki je opremljen z ustreznim pohištvom, ki članu posadke omogoča spanje in ima dovolj zmogljivosti, da se v njem lahko namestijo vsi člani posadke, ki so prisotni v istem času, in v katerem je zagotovljen dostop do hrane in pijače;

4. „ustrezna nastanitev“ za namene pripravljenosti, deljene dolžnosti in počitka pomeni ločeno sobo za vsakega člana posadke, ki se nahaja v mirnem okolju in je opremljena s posteljo, je dovolj prezračena, ima napravo za uravnavanje temperature in jakosti svetlobe ter nudi dostop do hrane in pijače;

▼M3

5. „povečana letalska posadka“ pomeni letalsko posadko, ki obsega več kot najmanjše število članov, zahtevano za upravljanje zrakoplova, kar omogoča, da vsak član posadke zaradi počitka med letom zapusti dodeljeno delovno mesto in ga nadomesti drug ustrezno usposobljen član posadke;

6. „odmor“ pomeni časovno obdobje med letalskim delovnim obdobjem, krajše od počitka, ki šteje za dolžnost in med katerim član posadke nima nobene naloge;

7. „odložena prijava“ pomeni preložitev načrtovanega letalskega delovnega obdobja (FDP) s strani operatorja, še preden član posadke zapusti svoj kraj počitka;

8. „moteč razpored“ pomeni delovni program člana posadke, na katerem je naveden FDP ali kombinacija več FDP, ki prekinjajo možnost za spanje v optimalnem času, namenjenem za spanje, se začnejo ali končajo v katerem koli delu dneva ali noči in se prekrivajo s katerim koli delom dneva ali noči, v katerem je član posadke prilagojen. Razpored je lahko moteč zaradi zgodnjega začetka, poznega konca ali nočne dolžnosti.

   (a) „zgodnji tip“ motečega razporeda pomeni:

      (i) „zgodnji začetek“ obdobja dolžnosti, ki se začne med 05:00 in 05:59 v časovnem pasu, na katerega je član posadke aklimatiziran; in

      (ii) „pozni konec“ obdobja dolžnosti, ki se konča med 23:00 in 01:59 v časovnem pasu, na katerega je član posadke aklimatiziran;

   (b) „pozni tip“ motečega razporeda pomeni:

      (i) „zgodnji začetek“ obdobja dolžnosti, ki se začne med 05:00 in 06:59 v časovnem pasu, na katerega je član posadke aklimatiziran; in

      (ii) „pozni konec“ obdobja dolžnosti, ki se konča med 00:00 in 01:59 v časovnem pasu, na katerega je član posadke aklimatiziran;

9. „nočna dolžnost“ pomeni obdobje dolžnosti, ki se prekriva s katerim koli obdobjem med 02:00 in 04:59 v časovnem pasu, na katerega je posadka aklimatizirana;

10. „dolžnost“ pomeni vsako nalogo, ki jo član posadke opravi za operatorja, vključno z dolžnostjo letenja, administrativnim delom, vodenjem usposabljanja ali udeležbo na usposabljanju, preverjanjem, razporejanjem in nekaterimi elementi pripravljenosti;

11. „delovno obdobje“ pomeni obdobje, ki se začne, ko se mora član posadke na zahtevo operatorja prijaviti ali začeti izvajati svoje dolžnosti, in konča, ko je član posadke brez vseh dolžnosti, vključno z dolžnostmi po letenju;

12. „letalsko delovno obdobje (FDP)“ pomeni obdobje, ki se začne, ko se mora član posadke prijaviti k dolžnosti, ki vključuje sektor ali več sektorjev, in ki se konča, ko zrakoplov dokončno obmiruje in se motorji zaustavijo na koncu zadnjega sektorja, v katerem član posadke deluje kot operativni član posadke;

▼M14

13. „čas letenja“ za letala pomeni čas od prvega premika letala z njegovega parkirnega mesta zaradi vzleta do njegove zaustavitve na označenem parkirnem prostoru ter zaustavitve vseh motorjev in propelerjev;

▼M3

14. „domača baza“ pomeni kraj, ki ga za člana posadke določi operator in na katerem član posadke navadno začne in konča obdobje dolžnosti ali vrsto obdobij dolžnosti ter na katerem operator v normalnih okoliščinah ni odgovoren za nastanitev zadevnega člana posadke;

15. „krajevni dan“ pomeni časovno obdobje, ki traja 24 ur in se začne ob 00:00 po krajevnem času;

16. „krajevna noč“ pomeni časovno obdobje, ki traja 8 ur med 22:00 in 08:00 po krajevnem času;

17. „operativni član posadke“ pomeni člana posadke, ki v zrakoplovu med sektorjem izvaja svoje dolžnosti;

18. „pozicioniranje“ pomeni premestitev neoperativnega člana posadke iz enega kraja v drugega na zahtevo operatorja, ki ne vključuje:

— časa potovanja od zasebnega kraja počitka do določenega kraja prijave v domači bazi in nazaj ter

— časa krajevnega prevoza iz kraja počitka v kraj nastopa dolžnosti in nazaj;

19. „zmogljivost za počitek“ pomeni ležišče ali sedež s podporo za noge in stopala, ki je primeren za spanje članov posadke na krovu zrakoplova;

20. „dežurstvo“ pomeni časovno obdobje, v katerem mora biti član posadke na zahtevo operatorja na voljo, da se ga določi za FDP ali pozicionira ali da prevzame katero koli drugo dolžnost, o kateri je obveščen vsaj deset ur vnaprej;

21. „obdobje počitka“ pomeni neprekinjeno, nemoteno in določeno časovno obdobje po oziroma pred dolžnostjo, v katerem je član posadke brez vseh dolžnosti ter ni v pripravljenosti ali dežuren;

22. „rotacija“ je dolžnost ali zaporedje dolžnosti, ki vključuje vsaj eno obveznost letenja, in obdobje počitka zunaj domače baze, ki se začne v domači bazi in konča ob vrnitvi v domačo bazo za čas počitka, kjer operator ni več odgovoren za nastanitev člana posadke;

23. „en dan brez dolžnosti“ za namene upoštevanja določb Direktive Sveta 2000/79/ES ([1]) pomeni čas brez vseh dolžnosti in pripravljenosti, ki traja en dan in dve krajevni noči ter o katerem se člana posadke obvesti vnaprej. Čas počitka je lahko sestavni del enega dne brez dolžnosti;

24. „sektor“ pomeni del FDP od prvega premika letala z njegovega parkirnega prostora zaradi vzleta do njegove zaustavitve na označenem parkirnem prostoru po pristanku;

25. „pripravljenost“ pomeni vnaprej priglašeno in določeno časovno obdobje, ko mora biti član posadke na zahtevo operatorja na voljo, da se ga določi za letenje ali pozicioniranje ali da prevzame katero koli drugo dolžnost brez vmesnega obdobja počitka;

([1]) UL L 302, 1.12.2000, str. 57.

▼M3

26. „pripravljenost na letališču“ pomeni pripravljenost, ki se izvaja na letališču;

27. „druge pripravljenosti“ pomenijo pripravljenost bodisi doma ali na ustreznem kraju nastanitve;

28. „spodnja faza cirkadialnega ritma (‚WOCL‘)“ pomeni čas med 02:00 in 05:59 v časovnem pasu, na katerega je član posadke aklimatiziran.

ORO.FTL.110 Odgovornosti operatorja

Operator:

(a) objavi delovne programe dovolj zgodaj, da se članom posadke omogoči načrtovanje ustreznega počitka;

(b) zagotovi, da je letalsko delovno obdobje posadke načrtovano tako, da članom posadke omogoča zadosten počitek, da lahko v vseh okoliščinah varnostno zadovoljivo opravljajo svoje naloge;

(c) določi čas prijave, ki omogoča dovolj časa za opravljanje dolžnosti na tleh;

(d) upošteva razmerje med pogostostjo ter vzorcem letalskih delovnih obdobij in obdobij počitka ter skupne učinke dolgih delovnih ur v kombinaciji s kratkimi obdobji počitka;

(e) dolžnosti načrtuje tako, da se preprečijo prakse, ki povzročajo resne motnje uveljavljenih vzorcev spanja/dela, kot je izmenjava dnevnega/nočnega delovnega časa;

(f) izpolnjuje določbe v zvezi z motečimi razporedi v skladu z ARO.OPS.230;

(g) zagotovi, da je obdobje počitka dovolj dolgo, da člani posadke lahko premagajo utrujenost zaradi predhodnih nalog in se do začetka naslednjega letalskega delovnega obdobja spočijejo;

(h) načrtuje redna podaljšanja obdobja krepilnega počitka in člane posadke o tem obvesti dovolj zgodaj;

(i) dolžnosti letenja načrtuje tako, da bodo opravljene v dopustnem letalskem delovnem obdobju, pri čemer upošteva čas, ki je potreben za dolžnosti pred letom, sektor in čas obračanja letala;

(j) spremeni razpored oziroma razporeditev posadke, če dejanska operacija najdaljše letalsko delovno obdobje presega pri več kot 33 % vseh dolžnosti letenja na navedenem razporedu v okviru načrtovane sezone.

ORO.FTL.115 Odgovornosti člana posadke

Člani posadke:

(a) izpolnjujejo točko CAT.GEN.MPA.100 (b) Priloge IV (del CAT) in

(b) čim bolje izkoristijo zagotovljene možnosti in zmogljivosti za počitek ter svoje obdobje počitka ustrezno načrtujejo in izkoristijo.

▼M3

ORO.FTL.120 Obvladovanje tveganj zaradi utrujenosti (FRM)

(a) Kadar ta poddel ali veljavne certifikacijske zahteve zahtevajo FRM, operator vzpostavi, izvaja in vzdržuje FRM kot sestavni del svojega sistema upravljanja. FRM zagotavlja skladnost s ključnimi zahtevami iz točk 7.f, 7.g in 8.f Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. FRM se opiše v operativnem priročniku.

(b) Vzpostavitev, izvajanje in vzdrževanje FRM zagotavljajo nenehne izboljšave splošne uspešnosti FRM ter vključujejo:

1. opis filozofije in načel operatorja v zvezi s FRM, tj. politike FRM;

2. dokumentacijo o postopkih FRM, vključno s postopkom seznanjanja članov osebja z njihovimi odgovornostmi in postopkom za spremembo te dokumentacije;

3. znanstvena načela in spoznanja;

4. postopek prepoznavanja nevarnosti in ocene tveganja, ki omogoča obvladovanje operativnih tveganj operatorja, ki so posledica stalne utrujenosti člana posadke;

5. postopek zmanjševanja tveganj, ki omogoča takojšnje izvajanje popravnih ukrepov, ki so potrebni, da lahko operator učinkovito zmanjša tveganja, ki so posledica utrujenosti članov posadke, in da s takšnimi ukrepi lahko zagotavlja stalno spremljanje in redno ocenjevanje zmanjševanja tveganj zaradi utrujenosti;

6. postopki zagotavljanja varnosti v okviru FRM;

7. postopki spodbujanja FRM.

(c) FRM ustreza specifikacijski shemi za trajanje letenja, velikosti operatorja ter naravi in zapletenosti njegovih dejavnosti ob upoštevanju nevarnosti in povezanih tveganj, ki so značilni za te dejavnosti in veljavno specifikacijsko shemo za čase letenja.

(d) Operator sprejme ukrepe za blažitev, kadar postopek zagotavljanja varnosti v okviru FRM pokaže, da zahtevana raven varnostni ni ohranjena.

ORO.FTL.125 Specifikacijske sheme za čas letenja

(a) Operatorji vzpostavijo, izvajajo in vzdržujejo specifikacijske sheme za čas letenja, ki ustrezajo vrstam izvajanih operacij in so skladne z Uredbo (ES) št. 216/2008, tem poddelom in drugo veljavno zakonodajo, vključno z Direktivo 2000/79/ES.

(b) Specifikacijske sheme za čas letenja, vključno s povezanimi FRM, kadar je to potrebno, pred izvajanjem odobri pristojni organ.

(c) Za dokazovanje skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in tem poddelom operator uporabi veljavne certifikacijske zahteve, ki jih sprejme Agencija. Če pa operator želi v skladu s členom 22(2) Uredbe (ES) št. 216/2008 uveljaviti odstopanje od certifikacijskih zahtev, pred izvajanjem pristojnemu organu predloži popoln opis načrtovanega odstopanja. Opis vključuje vse spremembe priročnikov ali postopkov, ki bi lahko bile pomembne, ter oceno, ki dokazuje izpolnjevanje zahtev Uredbe (ES) št. 216/2008 in tega poddela.

▼M3

(d) Za namene točke ARO.OPS.235(d) operator v dveh letih od začetka izvajanja odstopanja zbere podatke v zvezi z odobrenim odstopanjem in te podatke analizira na podlagi znanstvenih načel z namenom, da oceni učinke odstopanja na utrujenost letalske posadke. Takšno analizo v obliki poročila predloži pristojnemu organu.

ODDELEK 2

Operatorji v komercialnem zračnem prevozu

ORO.FTL.200 Domača baza

Operator vsakemu članu posadke določi domačo bazo.

ORO.FTL.205 Letalsko delovno obdobje (FDP)

(a) Operator:

1. opredeli čase prijav, ki so ustrezni za vsako posamezno operacijo, ob upoštevanju ORO.FTL.110(c);

2. določi postopke, ki opredeljujejo, kako naj poveljnik zrakoplova v posebnih okoliščinah, ki bi lahko povzročile hudo utrujenost, po posvetovanju z zadevnimi člani posadke skrajša dejanski FDP in/ali podaljša obdobje počitka, da bi odpravil morebitne škodljive učinke na varnost letenja;

(b) Najdaljši osnovni dnevni FDP.

1. Najdaljši dnevni FDP brez uporabe podaljšanj za aklimatizirane člane posadke je v skladu z naslednjo preglednico:

Preglednica 2

Najdaljši dnevni FDP – aklimatizirani člani posadke

Začetek FDP v referenčnem času	1–2 sektorja	3 sektorji	4 sektorji	5 sektorjev	6 sektorjev	7 sektorjev	8 sektorjev	9 sektorjev	10 sektorjev
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

▼M3

2. Kadar je stanje aklimatiziranosti članov posadke neznano, je najdaljši dnevni FDP v skladu z naslednjo preglednico:

Preglednica 3

Člani posadke, katerih stanje aklimatiziranosti je neznano

Najdaljši dnevni FDP po sektorjih						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. Najdaljši dnevni FDP, kadar je stanje aklimatiziranosti članov posadke neznano, operator pa izvaja FRM, je v skladu z naslednjo preglednico:

Preglednica 4

Člani posadke, katerih stanje aklimatiziranosti je neznano, ob izvajanju FRM

Vrednosti v spodnji preglednici se lahko uporabljajo pod pogojem, da operator v okviru FRM nenehno spremlja, ali je zahtevana raven varnostni ohranjena.

Najdaljši dnevni FDP po sektorjih						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) FDP z različnimi časi prijave za letalsko posadko in kabinsko posadko.

Kadar kabinska posadka za prejemanje navodil pred letom za isti sektor ali vrsto sektorjev potrebuje več časa kot letalska posadka, se lahko FDP kabinske posadke podaljša za razliko v času prijave med kabinsko posadko in letalsko posadko. Razlika je lahko največ eno uro. Najdaljši dnevni FDP za kabinsko posadko izhaja iz časa, v katerem letalska posadka prijavi svoj FDP, vendar se začne v času prijave kabinske posadke.

(d) Najdaljši dnevni FDP za aklimatizirane člane posadke s podaljšanji in brez počitka med letom.

1. Najdaljši dnevni FDP se lahko podaljša za največ eno uro in največ dvakrat v katerih koli zaporednih sedmih dnevih. V navedenem primeru:

(i) se najkrajše obdobje počitka pred letom in po letu podaljša za dve uri ali pa

(ii) se obdobje počitka po letu podaljša za štiri ure.

2. Kadar se podaljšanja uporabijo za zaporedne FDP, morata biti dodatna počitka pred letom in po letu med dvema podaljšanima FDP iz pododstavka 1 zagotovljena drug za drugim.

▼**M3**

3. Podaljšanje se načrtuje vnaprej in se omeji na največ:

(i) pet sektorjev, kadar se WOCL ne prekriva, ali

(ii) štiri sektorje, kadar se WOCL prekriva za dve uri ali manj, ali

(iii) dva sektorja, kadar se WOCL prekriva za več kot dve uri.

4. Podaljšanje najdaljšega osnovnega dnevnega FDP brez počitka med letom se ne združuje s podaljšanji, do katerih pride zaradi počitka med letom ali deljene dolžnosti v istem obdobju dolžnosti.

5. V specifikacijskih shemah za čas letenja se v skladu s certifikacijskimi zahtevami, ki veljajo za določeno vrsto operacije, opredelijo omejitve podaljšanj najdaljšega osnovnega dnevnega FDP, pri čemer se upošteva:

(i) število preletenih sektorjev in

(ii) prekrivanje z WOCL.

(e) Najdaljši dnevni FDP s podaljšanji zaradi počitka med letom

V specifikacijskih shemah za čas letenja se v skladu s certifikacijskimi zahtevami, ki veljajo za določeno vrsto operacije, opredelijo pogoji za podaljšanje najdaljšega osnovnega dnevnega FDP s počitkom med letom, pri čemer se upošteva:

(i) število preletenih sektorjev;

(ii) najkrajši čas počitka med letom, dodeljen vsakemu članu posadke;

(iii) vrsto zmogljivosti za počitek med letom; in

(iv) povečanje osnovne letalske posadke.

(f) Nepredvidene okoliščine med letalskimi operacijami – presoja poveljnika zrakoplova

1. Pogoji za spremembo omejitev dolžnosti letenja, obdobja dolžnosti in obdobja počitka s strani poveljnika zrakoplova v primeru nepredvidenih okoliščin pri letalskih operacijah, ki se začnejo ob času prijave ali po njem, morajo izpolnjevati naslednje zahteve:

(i) najdaljši dnevni FDP na podlagi uporabe točk (b) in (e) točke ORO.FTL.205 ali točke ORO.FTL.220 se ne sme podaljšati za več kot dve uri, razen če se ne poveča letalska posadka – v tem primeru se najdaljše dovoljeno letalsko delovno obdobje lahko podaljša za največ tri ure;

(ii) če se v zadnjem sektorju znotraj FDP po vzletu pojavijo nepredvidene okoliščine, ki povzročijo prekoračitev dovoljenega podaljšanja, se lahko nadaljuje let do predvidenega namembnega letališča ali nadomestnega letališča; in

(iii) čas počitka po FDP se lahko skrajša, vendar nikoli ne sme biti krajši od deset ur.

▼M3

2. Poveljnik zrakoplova v primeru nepredvidenih okoliščin, ki bi lahko povzročile hudo utrujenost, skrajša dejansko letalsko delovno obdobje in/ali podaljša obdobje počitka, da bi odpravil morebitne škodljive učinke na varnost letenja.

3. Poveljnik zrakoplova se pred sprejetjem sprememb iz pododstavkov 1 in 2 posvetuje z vsemi člani posadke glede njihove stopnje zbranosti.

4. Poveljnik zrakoplova operaterju predloži poročilo, kadar koli se po njegovi presoji podaljša FDP ali skrajša obdobje počitka.

5. Kadar podaljšanje FDP ali skrajšanje obdobja počitka presega eno uro, operator en izvod poročila, ki mu mora dodati svoje pripombe, pošlje pristojnemu organu najpozneje 28 dni po dogodku.

6. Operator za odločanje po lastni presoji, ki je opisano v tej določbi, uvede nekaznovalni postopek in ga opiše v operativnem priročniku.

(g) Nepredvidene okoliščine v letalskih operacijah – odložena prijava

Operator v operativnem priročniku vzpostavi postopke za odloženo prijavo v primeru nepredvidenih okoliščin v skladu s certfikacijskimi zahtevami, ki veljajo za določeno vrsto operacije.

ORO.FTL.210 Časi letenja in obdobje dolžnosti

(a) Skupna obdobja dolžnosti, za katera je lahko razporejen član posadke, ne presega:

1. 60 ur dolžnosti v katerih koli zaporednih 7 dneh;

2. 110 ur dolžnosti v katerih koli zaporednih 14 dneh; in

3. 190 ur dolžnosti v katerih koli zaporednih 28 dneh, ki so čim bolj enakomerno razporejene preko celotnega obdobja.

(b) Skupni čas letenja za sektorje, na katere je posamezni član posadke razporejen kot operativni član posadke, ne presega:

1. 100 ur časa letenja v katerih koli zaporednih 28 dneh;

2. 900 ur časa letenja v katerem koli koledarskem letu; in

3. 1 000 ur časa letenja v katerih koli zaporednih 12 koledarskih mesecih.

(c) Dolžnosti po letenju se štejejo za obdobje dolžnosti. Operator v svojem operativnem priročniku določi najkrajše časovno obdobje za dolžnosti po letu.

ORO.FTL.215 Pozicioniranje

Če operator pozicionira člana posadke, velja naslednje:

(a) pozicioniranje po prijavi, vendar pred začetkom letalske operacije, se šteje kot FDP, vendar se ne šteje kot sektor;

(b) ves čas, porabljen za pozicioniranje, se šteje za obdobje obveznosti.

▼M3

ORO.FTL.220 Deljena dolžnost

Pogoji za podaljšanje osnovnega najdaljšega dnevnega FDP zaradi odmora na tleh so v skladu z naslednjim:

(a) v specifikacijskih shemah za čas letenja se v skladu s certifikacijskimi zahtevami, ki veljajo za določeno vrsto operacije, opredelijo naslednji elementi za deljeni delovni čas:

1. najkrajše trajanje odmora na tleh in

2. možnost podaljšanja FDP, predpisanega v točki ORO.FTL.205(b), ob upoštevanju trajanja odmora na tleh, zmogljivosti, ki so članom posadke namenjene za počitek na tleh, in drugih ustreznih dejavnikov;

(b) odmor na tleh se v celoti šteje za FDP;

(c) deljena dolžnost ne sme slediti skrajšanemu počitku.

ORO.FTL.225 Pripravljenost in dolžnosti na letališču

Če operator člane posadke razporedi za pripravljenost ali katero koli dolžnost na letališču, se v skladu s certifikacijskimi zahtevami, ki veljajo za določeno vrsto operacije, uporablja naslednje:

(a) pripravi se delovni program pripravljenosti in dolžnosti na letališču ter opredelita začetni in končni čas pripravljenosti, ki se zadevnim članom posadke sporočita vnaprej, da se jim omogoči načrtovanje ustreznega počitka;

(b) član posadke je v pripravljenosti na letališču od prijave na prijavnem mestu do konca časa pripravljenosti na letališču, o katerem je bil obveščen;

(c) pripravljenost na letališču se v celoti šteje za delovni čas za namene točk ORO.FTL.210 in ORO.FTL.235;

(d) katera koli dolžnost na letališču se v celoti šteje za obdobje dolžnosti, FDP pa začne teči od časa prijave v okviru dolžnosti na letališču;

(e) operator zagotovi nastanitev za člane posadke, ki so v pripravljenosti na letališču;

(f) v specifikacijskih shemah za čas letenja so določeni naslednji elementi:

1. najdaljši čas katere koli pripravljenosti;

2. vpliv pripravljenosti na najdaljši FDP, ki se lahko dodeli, ob upoštevanju zmogljivosti, ki so na voljo članu posadke za počitek, in drugih ustreznih dejavnikov, kot so:

— potreba po takojšnji pripravljenosti člana posadke,

— poseganje pripravljenosti v spanje in

— zadostno obveščanje, da bi se zagotovila možnost za spanje med klicem na dolžnost in dodeljenim FDP;

3. najkrajše obdobje počitka, ki sledi pripravljenosti in ki mu ne sledi dodelitev FDP;

▼M3

4. kako se čas pripravljenosti, razen pripravljenosti na letališču, šteje za namene skupnega obdobja dolžnosti.

ORO.FTL.230 Dežurstvo

Če operator člana posadke razporedi za dežurstvo, v skladu s certifikacijskimi zahtevami, ki veljajo za določeno vrsto operacije, veljajo naslednje zahteve:

(a) določi se delovni program dežurstva;

(b) v specifikacijskih shemah za čas letenja se določijo naslednji elementi:

1. najdaljše trajanje vsakega posameznega obdobja dežurstva;

2. število zaporednih dni dežurstva, ki se jih lahko dodeli članu posadke.

ORO.FTL.235 Obdobja počitkov

(a) Najkrajše obdobje počitka v domači bazi

1. Najkrajše obdobje počitka, ki ga je treba zagotoviti pred začetkom FDP v domači bazi, mora trajati vsaj tako dolgo kot predhodno obdobje dolžnosti ali 12 ur, kar traja dlje.

2. Z odstopanjem od točke 1 velja najkrajši počitek iz točke (b), če operator članu posadke v domači bazi zagotovi ustrezno nastanitev.

(b) Najkrajše obdobje počitka zunaj domače baze

Najkrajše obdobje počitka, ki ga je treba zagotoviti pred začetkom FDP zunaj domače baze, mora trajati vsaj tako dolgo kot predhodno obdobje dolžnosti ali deset ur, kar traja dlje. Ta čas vključuje osemurno možnost za spanje ter čas potovanja in druge fiziološke potrebe.

(c) Skrajšano obdobje počitka

Z odstopanjem od točk (a) in (b) lahko specifikacijske sheme za čas letenja skrajšajo najkrajše obdobje počitka, pri čemer se v skladu s certifikacijskimi zahtevami, ki veljajo za določeno vrsto operacije, upoštevajo naslednji elementi:

1. najkrajše skrajšano obdobje počitka,

2. podaljšanje naslednjega obdobja počitka in

3. skrajšanje FDP po skrajšanem počitku.

(d) Redno podaljšana obdobja krepilnega počitka

Specifikacijske sheme za čas letenja določajo redna podaljšana obdobja krepilnega počitka kot protiutež kopičenju utrujenosti. Najkrajše redno podaljšanje obdobje krepilnega počitka znaša 36 ur in vključuje dve krajevni noči, med koncem enega podaljšanega obdobja krepilnega počitka in začetkom naslednjega podaljšanega obdobja krepilnega počitka pa nikoli ni več kot 168 ur. Redno podaljšanje obdobja krepilnega počitka se dvakrat na mesec podaljša na dva krajevna dneva.

▼M3

(e) Specifikacijske sheme za čas letenja v skladu z veljavnimi specifikacijskimi zahtevami določajo dodatno obdobje počitka kot protiutež za:

1. vpliv razlik v časovnih pasovih in podaljšanja FDP;

2. dodatno nakopičeno utrujenost zaradi motečih razporedov in

3. spremembo domače baze.

ORO.FTL.240 Prehranjevanje

(a) Med FDP se zagotovi možnost za zaužitje hrane in pijače, da se prepreči kakršno koli zmanjšanje sposobnosti člana posadke za izvajanje nalog, zlasti če FDP presega šest ur.

(b) Operator v operativnem priročniku določi, kako se zagotovi prehranjevanje članov posadke med FDP.

ORO.FTL.245 Zapisi o domači bazi, časih letenja, obdobjih dolžnosti in obdobjih počitka

(a) Operator za obdobje 24 mesecev hrani:

1. posamezne zapise za vsakega člana posadke, vključno s:

(i) časi letenja;

(ii) začetkom, trajanjem in koncem vsakega obdobja dolžnosti in FDP;

(iii) obdobji počitka in dnevi brez vseh dolžnosti ter

(iv) dodeljeno domačo bazo.

2. Poročila o podaljšanjem letalskem delovnem obdobju in skrajšanem obdobju počitka.

(b) Operater na zahtevo zagotovi izvode individualnih zapisov o časih letenja, obdobjih dolžnosti in obdobjih počitka:

1. zadevnemu članu posadke in

2. drugemu operatorju v zvezi s članom posadke, ki je ali bo član posadke zadevnega operatorja.

(c) Zapisi iz točke CAT.GEN.MPA.100(b)(5) v zvezi s člani posadke, ki opravljajo dolžnosti za več kot enega operatorja, se hranijo 24 mesecev.

ORO.FTL.250 Usposabljanje za obvladovanje utrujenosti

(a) Operator članom posadke, osebju za pripravo in vzdrževanje delovnih programov posadke in ustreznemu vodstvenemu osebju zagotovi začetno in redno usposabljanje za obvladovanje utrujenosti.

(b) To usposabljanje sledi programu usposabljanja, ki ga določi operator in je opisan v operativnem priročniku. Program usposabljanja obsega možne vzroke in učinke utrujenosti ter ukrepe za odpravo utrujenosti.

▼M21

Dodatek I

IZJAVA

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

Operator

Naziv:

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

Ime in kontaktni podatki odgovornega vodje:

Operacije z zrakoplovi

Začetni datum operacije in datum začetka uporabe spremembe:

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

Vrste zrakoplovov, registracije in glavna baza:

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

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

Kjer je primerno, podrobnosti o pridobljenih odobritvah. Priložiti seznam posebnih odobritev. Vključiti:

— posebne odobritve, ki jih podeli tretja država, če je ustrezno;

— ime operacij, izvedenih z operativnimi kreditnimi točkami (npr. EFVS 200, SA CAT I itd.).

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

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

Izjave

☐ Operator izpolnjuje in bo še naprej izpolnjeval bistvene zahteve iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta ter zahteve iz Uredbe (EU) št. 965/2012.

☐ Dokumentacija sistema upravljanja, vključno z operativnim priročnikom, izpolnjuje zahteve iz Priloge III (del ORO), Priloge V (del SPA), Priloge VI (del NCC) ali Priloge VIII (del SPO) k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012, vsi leti pa se opravijo v skladu z določbami operativnega priročnika, kot je določeno v točki ORO.GEN.110(b) dela ORO.

☐ Vsi zrakoplovi v obratovanju imajo:

— veljavno spričevalo o plovnosti v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012, za zrakoplove, registrirane v tretji državi, pa v skladu s Prilogo 8 ICAO; in

— če se uporabljajo za dejavnosti specializiranih operacij (SPO), veljavno pogodbo o najemu v skladu s točko ORO.SPO.100.

▼M21

☐ Vsi člani letalske posadke imajo licenco v skladu s Prilogo I k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011, kot je določeno v točki ORO.FC.100(c) dela ORO, člani kabinskega osebja pa so, če je ustrezno, usposobljeni v skladu s poddelom CC dela ORO.
☐ (če je ustrezno) Operator uvede priznani industrijski standard in dokaže skladnost z njim. Sklic na standard: Certifikacijski organ: Datum zadnje revizije skladnosti:
☐ Operator obvesti pristojni organ o vseh spremembah okoliščin, ki vplivajo na njegovo izpolnjevanje bistvenih zahtev iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 in zahtev iz Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012, kot so bile s to izjavo prijavljene pristojnemu organu, in vseh spremembah informacij o drugih načinih usklajevanja in njihovih seznamih, vključenih v to izjavo oziroma priloženih tej izjavi, kot se zahteva v točki ORO.GEN.120(a) dela ORO.
☐ Operator potrjuje, da so informacije, podane v tej izjavi, pravilne.
Datum, ime in podpis odgovornega vodje
([1]) Če v izjavi ni dovolj prostora za navedbo zahtevanih informacij, jih navedite v ločeni prilogi. Priloga se datira in podpiše. ([2]) Serijska številka proizvajalca. ([3]) Če je zrakoplov registriran tudi pri imetniku spričevala AOC, navedite številko spričevala AOC imetnika spričevala AOC. ([4]) „Vrste operacij“ se nanašajo na vrsto operacij, ki se izvajajo s tem zrakoplovom, npr. nekomercialne operacije ali specializirane operacije, npr. leti za fotografiranje iz zraka, leti za oglaševanje v zraku, reportažni leti, leti za namene televizije in filmov, padalske operacije, padalstvo in vzdrževalni testni leti. ([5]) Informacije o organizaciji, odgovorni za vodenje stalne plovnosti, vsebujejo ime organizacije, njen naslov in sklic na odobritev. ([6]) (a) Operacije z instrumentom, kosom opreme ali elementom ali funkcijo v okvari, na podlagi seznama minimalne opreme (točke ORO.MLR.105 (b), (f) in (j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 in SPO.IDE.H.105). (b) Operacije, za katere je potrebno predhodno dovoljenje ali odobritev, vključno z vsem naslednjim: — za specializirane operacije, najem zrakoplova z osebjem in najem zrakoplova brez osebja, registriranega v tretji državi (točka ORO.SPO.100 (c)); — komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem (točka ORO.SPO.110); — nekomercialne operacije z zrakoplovom z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 19 ali več, ki se izvajajo brez aktivnega člana kabinskega osebja (točka ORO.CC.100(d)); — uporaba operativnih minimumov pravil instrumentalnega letenja (IFR), ki so nižji od tistih, ki jih objavi država (točki NCC.OP.110 in SPO.OP.110); — polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev (točka NCC.OP.157); — specializirane operacije brez kisika nad 10 000 ft (točka SPO.OP.195). ([7]) Operacije v skladu s Prilogo V (del SPA) k Uredbi (EU) št. 965/2012, vključno s poddelom B „Operacije v zvezi z navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN)“, poddelom C „Operacije z določeno minimalno operativno zmogljivostjo(MNPS)“, poddelom D „Operacije v zračnem prostoru z zmanjšanimi minimalnimi navpičnimi razdvajanji (RVSM)“, poddelom E „Operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO) in operacije z operativnimi kreditnimi točkami“, poddelom G „Prevoz nevarnega blaga“, poddelom K „Helikopterske operacije na morju“ in poddelom N „Helikopterski prileti in odhodi prek točke v prostoru z zmanjšanimi minimumi za lete po VFR“.

▼B

PRILOGA IV

OPERACIJE KOMERCIALNEGA ZRAČNEGA PREVOZA

[DEL CAT]

PODDEL A

SPLOŠNE ZAHTEVE

CAT.GEN.100 Pristojni organ

Pristojni organ je organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja.

▼M14

_____

▼B

ODDELEK 1

Zrakoplovi na motorni pogon

▼M21

CAT.GEN.MPA.100 Odgovornosti posadke

(a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog, ki so:

(1) povezane z varnostjo zrakoplova in vseh oseb na njem ter

(2) opisane v navodilih in postopkih iz operativnega priročnika.

(b) Član posadke:

(1) obvesti poveljujočega pilota o vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno delovanje zrakoplova, vključno s sistemi v sili, če o njej ni poročal že drug član posadke;

(2) obvesti poveljujočega pilota o vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije, če o njem ni poročal že drug član posadke;

(3) izpolnjuje veljavne zahteve iz operatorjevega sistema poročanja o dogodkih;

(4) izpolnjuje vse zahteve v zvezi z omejitvami časa letenja in delovnega časa (FTL) ter zahteve glede počitka, ki se uporabljajo za njegove dejavnosti;

(5) pri izvajanju nalog za več operatorjev:

(i) vodi svoje posamične evidence v zvezi s časom letenja in delovnim časom ter obdobjem počitka v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi s FTL;

(ii) vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi s FTL, ter

(iii) vsakemu operatorju zagotovi potrebne podatke v zvezi z operacijami na več kot enem tipu ali različici.

▼M21

(c) Član posadke ne izvaja nalog na zrakoplovu:

(1) če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali onesposobljen zaradi poškodbe, utrujenosti, zdravil, bolezni ali drugih podobnih razlogov;

(2) do poteka ustreznega časa po potapljanju v velikih globinah ali darovanju krvi;

(3) če ne izpolnjuje veljavnih zdravstvenih zahtev;

(4) če kakor koli dvomi, da je sposoben izpolniti naloge, ki so mu bile dodeljene, ali

(5) če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je navedeno v Prilogi V, točka 7.5, k Uredbi (EU) 2018/1139, ali se sicer počuti tako nezmožnega za delo, da bi to lahko ogrozilo let.

▼B

CAT.GEN.MPA.105 Odgovornosti vodje zrakoplova

(a) Vodja zrakoplova je poleg izpolnjevanja zahtev iz CAT.GEN.MPA.100:

1. odgovoren za varnost vseh članov posadke, potnikov in tovora na zrakoplovu vse od svojega prihoda na zrakoplov do odhoda z njega po končanem letu;

2. odgovoren za delovanje in varnost zrakoplova:

(i) pri letalih od trenutka, ko je letalo prvič pripravljeno za gibanje zaradi vožnje po tleh pred vzletom, do trenutka, ko se po končanem letu dokončno ustavi in se izključi motor oziroma motorji, ki so se uporabili kot glavne pogonske enote;

(ii) pri helikopterjih med vrtenjem rotorjev;

3. pristojen za izdajanje vseh ukazov in sprejemanje ustreznih ukrepov za zagotavljanje varnosti zrakoplova ter oseb in/ali imetja na njem v skladu s točko 7.c Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;

4. ima pristojnost za izkrcanje vsake osebe ali dela tovora, ki lahko ogroža varnost zrakoplova ali oseb na njem;

5. ne dovoli prevoza na zrakoplovu osebi, za katero se zdi, da je pod tolikšnim vplivom alkohola ali mamil, da bi lahko ogrozila varnost zrakoplova ali oseb na njem;

6. lahko zavrne prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu, če njihov prevoz povečuje tveganje za varnost zrakoplova ali oseb na njem;

▼B

7. zagotovi, da so vsi potniki obveščeni, kje so zasilni izhodi, ustrezna varnostna in reševalna oprema ter kako se uporabljata;

8. zagotovi, da se upoštevajo vsi operativni postopki in kontrolni seznami v skladu z operativnim priročnikom;

9. nobenemu članu posadke ne dovoli izvajati dejavnosti med ključnimi fazami leta, razen nalog, ki so potrebne za varno delovanje zrakoplova;

▼M8

10. zagotovi, da:

(i) zapisovalniki podatkov o letu med letom niso onesposobljeni ali izključeni;

(ii) v primeru dogodka, ki ni nesreča ali resen incident, in o katerem je treba poročati v skladu z ORO.GEN.160(a), zapisi zapisovalnikov podatkov o letu niso namerno izbrisani in

(iii) v primeru nesreče ali resnega incidenta ali če shranitev zapisov zapisovalnikov podatkov o letu odredi preiskovalni organ:

(A) zapisi zapisovalnikov podatkov o letu niso namenoma izbrisani;

(B) se zapisovalniki podatkov o letu takoj po končanem letu deaktivirajo in

(C) se previdnostni ukrepi za shranitev zapisov zapisovalnikov podatkov o letu izvedejo pred odhodom iz pilotske kabine;

▼B

11. odloča o sprejetju zrakoplova z okvarami v skladu s seznamom dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL) ali seznamom minimalne opreme (MEL);

▼M15

12. zagotovi, da se opravi predvzletni pregled v skladu z zahtevami iz Priloge I (Del M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014;

13. se prepriča, da je ustrezna reševalna oprema zlahka na voljo za takojšnjo uporabo;

14. na koncu leta zapiše podatke o uporabi in vseh znanih ali domnevnih okvarah na zrakoplovu v tehnično knjigo zrakoplova ali dnevnik potovanja za zrakoplov, da zagotovi stalno varnost letenja.

▼B

(b) Vodja zrakoplova ali pilot, ki mu je bilo zaupano vodenje leta, v izjemnih razmerah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno v skladu s točko 7.d Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V takih primerih lahko zaradi varnosti ne upošteva pravil, operativnih postopkov in metod.

(c) Vodja zrakoplova predloži pristojnemu organu poročilo ACAS, kadar koli je zrakoplov med letom izvedel manever po navodilu za izogib (RA) sistema za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS).

(d) Nevarnost trčenja s pticami:

1. Kadar koli vodja zrakoplova opazi možnost nevarnosti zaradi ptic, obvesti enoto službe zračnega prometa (ATS) takoj, ko delovna obremenitev letalske posadke to dopušča.

▼B

2. Kadar koli zrakoplov, za katerega je odgovoren vodja zrakoplova, trči s pticami, kar povzroči znatno poškodbo zrakoplova ali izpad ali okvaro katere koli bistvene funkcije, pristojnemu organu po pristanku predloži pisno poročilo o trčenju s pticami.

▼M15

(e) Vodja zrakoplova ustrezni enoti služb zračnega prometa (ATS) čim prej poroča o nevarnih vremenskih razmerah ali pogojih letenja, na katere je naletel in ki bi lahko vplivali na varnost drugih zrakoplovov.

▼B

CAT.GEN.MPA.110 Pristojnosti vodje zrakoplova

Operator sprejme vse razumne ukrepe za zagotovitev, da vse osebe, ki se prevažajo na zrakoplovu, spoštujejo vse zakonite ukaze vodje zrakoplova, namenjene zagotavljanju varnosti zrakoplova ter oseb in imetja na njem.

CAT.GEN.MPA.115 Člani osebja ali posadke, ki niso člani kabinskega osebja, v potniški kabini

Operator zagotovi, da članov(-i) osebja ali posadke, ki niso člani aktivnega kabinskega osebja in opravljajo svoje naloge v potniški kabini zrakoplova:

(a) potniki ne zamenjujejo z aktivnimi člani kabinskega osebja;

(b) niso na mestih, ki se dodelijo zahtevanim članom kabinskega osebja;

(c) ne ovirajo aktivnih članov kabinskega osebja pri njihovem delu.

CAT.GEN.MPA.120 Skupni jezik

Operator zagotovi, da se vsi člani posadke lahko sporazumevajo v skupnem jeziku.

▼M5

CAT.GEN.MPA.124 Vožnja zrakoplova po tleh

Operator določi postopke za vožnjo zrakoplova po tleh, da se zagotovi varno delovanje in izboljša varnost vzletno-pristajalne steze.

▼B

CAT.GEN.MPA.125 Vožnja zrakoplovov po tleh

Operator zagotovi, da se zrakoplov vozi po tleh le na območju letališča, predvidenega za gibanje, če je oseba pri krmilu:

(a) ustrezno usposobljen pilot ali

(b) jo je imenoval operator in:

1. je usposobljena za vožnjo zrakoplova po tleh;

2. je usposobljena za uporabo radijske postaje;

3. je bila seznanjena z načrtom letališča, zračnimi potmi, znaki, označbami, lučmi, signali, navodili, frazeologijo in postopki kontrole zračnega prometa (KZP);

4. je sposobna upoštevati standarde glede operacij, ki se zahtevajo za varno gibanje letala po letališču.

CAT.GEN.MPA.130 Uporaba rotorja – helikopterji

Rotor helikopterja je vključen za namen letenja le, če je pri krmilu ustrezno usposobljen pilot.

▼B

CAT.GEN.MPA.135 Vstop v pilotsko kabino

(a) Operator zagotovi, da se nikomur, razen članu letalske posadke, dodeljenemu za let, ne dovoli vstop v pilotsko kabino ali prevoz v njej, razen če ni:

1. aktivni član posadke;

2. predstavnik pristojnega ali inšpekcijskega organa, če je njegova prisotnost potrebna za izvajanje njegovih uradnih dolžnosti, ali

3. oseba, ki se ji dovoli vstop in prevoz v skladu z navodili iz operativnega priročnika.

(b) Vodja zrakoplova zagotovi, da:

1. dovoljenje za vstop v pilotsko kabino ne zmoti in/ali ovira poteka leta in

2. so vsi v pilotski kabini seznanjeni z ustreznimi varnostnimi postopki.

(c) Dokončno odločitev glede dovoljenja za vstop v pilotsko kabino sprejme vodja zrakoplova.

CAT.GEN.MPA.140 Prenosne elektronske naprave

Operator nikomur na zrakoplovu ne dovoli uporabe prenosnih elektronskih naprav, ki lahko škodljivo vplivajo na delovanje sistemov in opreme na zrakoplovu, in sprejme vse razumne ukrepe za preprečevanje take uporabe.

▼M14

CAT.GEN.MPA.141 Uporaba elektronskih letalskih torb (EFB)

(a) Kadar se na zrakoplovu uporablja EFB, operator zagotovi, da ne vpliva negativno na delovanje letalskih sistemov ali opreme ali na zmožnost člana letalske posadke za upravljanje zrakoplova.

(b) Operator ne uporablja aplikacije EFB tipa B, razen če je odobrena v skladu s poddelom M Priloge V (dela SPA).

▼B

CAT.GEN.MPA.145 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu

Operator ima vedno na voljo sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje, ki je na vseh njegovih zrakoplovih, za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom.

▼M15

CAT.GEN.MPA.150 Zasilni pristanek na vodi – letala

Operator uporablja le letalo z več kot 30 potniškimi sedeži za lete nad vodo na takšni razdalji od kopnega, primernega za zasilni pristanek, ki presega 120 minut letenja pri potovalni hitrosti ali 400 NM, oziroma kar od navedenega je manj, če letalo izpolnjuje zahteve za zasilni pristanek na vodi iz veljavne certifikacijske specifikacije ali specifikacij.

▼B

CAT.GEN.MPA.155 Prevoz vojaškega orožja in streliva

(a) Operator prevaža vojaško orožje ali strelivo na zrakoplovu le, če dovoljenje za to izdajo vse države, katerih zračni prostor bo predvidoma uporabljen za let.

(b) Če je bilo dovoljenje izdano, operator zagotovi, da sta vojaško orožje in strelivo:

1. na zrakoplovu shranjena v prostoru, ki potnikom med letom ni dostopen, in

▼B

2. v primeru strelnega orožja nenapolnjena.

(c) Operator zagotovi, da je vodja zrakoplova pred začetkom leta obveščen o podrobnostih in mestu na zrakoplovu, na katerem se nahajata kakršno koli vojaško orožje in strelivo, predvidena za prevoz.

CAT.GEN.MPA.160 Prevoz športnega orožja in streliva

(a) Operator sprejme vse razumne ukrepe za zagotovitev, da se mu prijavi vsakršno športno orožje, predvideno za prevoz z zrakoplovom.

(b) Operator, ki sprejme v prevoz športno orožje, zagotovi, da je to:

1. na zrakoplovu shranjeno v prostoru, ki potnikom med letom ni dostopen, in

2. v primeru strelnega ali drugega orožja, ki lahko vsebuje strelivo, nenapolnjeno.

(c) Strelivo za športno orožje se lahko prevaža v prijavljeni prtljagi potnikov ob upoštevanju določenih omejitev v skladu s tehničnimi navodili.

CAT.GEN.MPA.161 Prevoz športnega orožja in streliva – olajšave

Ne glede na CAT.GEN.MPA.160(b) se lahko pri helikopterjih z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 3 175 kg ali manj, ki letijo podnevi in po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, strelno orožje prevaža v prostoru, ki je med letom dostopen, če je operator vzpostavil ustrezne postopke in orožja med letom ni mogoče shraniti v nedostopnem prostoru za tovor.

CAT.GEN.MPA.165 Način prevoza oseb

Operator sprejme vse ukrepe za zagotovitev, da med letom nobena oseba ne vstopi ali se nahaja v delih zrakoplova, ki niso namenjeni namestitvi oseb, razen če ni vodja zrakoplova dovolil začasnega dostopa:

(a) zaradi izvajanja ukrepov, potrebnih za varnost zrakoplova ali katere koli osebe, živali ali blaga na njem, ali

(b) do dela letala, v katerem se prevažajo tovor ali zaloge in je del, ki je zasnovan tako, da lahko oseba vanj dostopa med letom.

▼M12

CAT.GEN.MPA.170 Psihoaktivne snovi

(a) Operator sprejme vse razumne ukrepe za zagotovitev, da nihče, ki je pod tolikšnim vplivom psihoaktivnih snovi, da bi to verjetno ogrozilo varnost zrakoplova ali oseb na njem, ne vstopi na zrakoplov ali se zadržuje na njem.

(b) Operator razvije in izvaja politiko za preprečevanje in odkrivanje zlorabe psihoaktivnih snovi s strani članov letalske posadke in kabinskega osebja ter drugega osebja, ki opravlja varnostno pomembne naloge, pod njegovim neposrednim nadzorom, s čimer zagotovi, da varnost zrakoplova ali oseb na njem ni ogrožena.

▼M12

(c) Brez poseganja v veljavno nacionalno zakonodajo o varstvu podatkov v zvezi s preizkušanjem posameznikov operator razvije in izvaja objektiven, pregleden in nediskriminatoren postopek za preprečevanje in odkrivanje primerov zlorabe psihoaktivnih snovi s strani članov letalske posadke in kabinskega osebja ter drugega osebja, ki opravlja varnostno pomembne naloge.

(d) V primeru potrjenega pozitivnega rezultata preizkusa operator obvesti pristojni organ in organ, odgovoren za zadevno osebje, kakršen je zdravstveni ocenjevalec licenčnega organa.

CAT.GEN.MPA.175 Ogrožanje varnosti

(a) Operator sprejme vse razumne ukrepe za preprečitev, da bi kdor koli svoje naloge opravljal lahkomiselno, namenoma ali malomarno ali da jih sploh ne bi opravil:

(1) s čimer bi ogrozil zrakoplov ali osebe na njem ali

(2) s čimer bi povzročil ali omogočil, da bi zrakoplov ogrozil katero koli osebo ali premoženje.

(b) Operator zagotovi, da člani letalske posadke opravijo psihološko oceno pred začetkom linijskega letenja, da bi se:

(1) ugotovile psihološke lastnosti in primernost letalske posadke v zvezi z delovnim okoljem ter

(2) zmanjšala možnost negativnih motenj za varno delovanje zrakoplova.

(c) Glede na velikost, naravo in kompleksnost dejavnosti operatorja lahko ta psihološko oceno iz točke (b) nadomesti z notranjo oceno psiholoških lastnosti in primernosti letalske posadke.

▼B

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

(a) Med vsakim letom so na zrakoplovu izvirniki ali kopije naslednjih dokumentov, priročnikov in informacij, če ni drugače določeno:

1. letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega(-ih) dokumenta(-ov);

2. izvirnega potrdila o vpisu v register;

3. izvirnega spričevala o plovnosti;

4. spričevala o hrupu, vključno z angleškim prevodom, če ga je izdal organ, pristojen za izdajo spričeval o hrupu;

▼M4

5. overjene verodostojne kopije spričevala letalskega prevoznika (AOC), vključno z angleškim prevodom, če je bil AOC izdan v drugem jeziku;

6. operativnih specifikacij za tip zrakoplova, izdanih skupaj z AOC, vključno z angleškim prevodom, če so bile operativne specifikacije izdane v drugem jeziku;

▼B

7. izvirnega dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu, če je ustrezno;

8. potrdila o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb;

9. dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta za zrakoplov;

▼M15

10. tehnične knjige zrakoplova v skladu s Prilogo I (Del M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014;

▼B

11. podrobnosti iz oddanega načrta leta službe zračnega prometa (ATS), če je ustrezno;

12. najnovejših in ustreznih letalskih navigacijskih kart za zračno pot predlaganega leta in vseh zračnih poti, na katere bi bil let lahko preusmerjen;

13. informacij o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrezni in prestreženi zrakoplovi;

14. informacij o službah za iskanje in reševanje za območje predvidenega leta, ki so zlahka dosegljive v pilotski kabini;

15. veljavnih delov operativnega priročnika, ki se nanašajo na naloge posadke in so članom posadke zlahka dosegljivi;

16. seznama minimalne opreme (MEL);

17. ustrezne dokumentacije NOTAM (obvestilo(-a) pilotu) in AIS (letalske informacijske službe);

18. ustreznih meteoroloških informacij;

19. blagovnega in/ali potniškega manifesta, če je ustrezno;

20. dokumentacije o masi in ravnotežju;

21. operativnega načrta leta, če je ustrezno;

22. obvestila o posebnih skupinah potnikov in posebnem tovoru, če je ustrezno, in

23. vse druge dokumentacije, ki se lahko nanaša na let ali jo zahtevajo države, ki jih ta let zadeva.

▼M5

(b) Ne glede na odstavek (a) se namesto tega lahko v zvezi z dnevnimi operacijami po pravilih vizualnega letenja (VFR) z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, ki vzletijo in pristanejo na istem letališču ali območju delovanja v 24 urah ali ki ostanejo znotraj lokalnega območja, opredeljenega v operativnem priročniku, na letališču ali območju delovanja hranijo naslednji dokumenti in informacije:

▼B

1. spričevalo o hrupu;

2. dovoljenje za radijsko postajo na zrakoplovu;

3. dnevnik potovanja ali enakovreden dokument;

4. tehnična knjiga zrakoplova;

5. dokumentacija NOTAM in AIS;

6. meteorološke informacije;

7. obvestilo o posebnih skupinah potnikov in posebnem tovoru, če je ustrezno, in

8. dokumentacija o masi in ravnotežju.

▼B

(c) Ne glede na odstavek (a) se v primeru izgube ali kraje dokumentov iz pododstavkov (a)(2) do (a)(8) operacija sme nadaljevati, dokler se ne doseže baza ali kraj, kjer je mogoče zagotoviti nadomestne dokumente.

CAT.GEN.MPA.185 Informacije, ki jih je treba hraniti na tleh

(a) Operator zagotovi, da se vsaj toliko časa, kot trajajo posamezni leti ali vrste letov:

1. na tleh hranijo informacije, ki se nanašajo na let in ki ustrezajo vrsti operacije;

2. hranijo informacije, dokler se ne zagotovi dvojnik na mestu, na katerem bodo shranjene, ali če to ni izvedljivo;

3. iste informacije hranijo na ognjevarnem mestu na zrakoplovu.

(b) Informacije iz odstavka (a) vključujejo:

1. kopijo operativnega načrta leta, če je to primerno;

2. kopijo ustreznega dela oziroma delov tehnične knjige letala;

3. dokumentacijo NOTAM, ki se nanaša na zračno pot, če jo je operator posebej za to pripravil;

4. dokumentacijo o masi in ravnotežju, če se zahteva, in

5. obvestilo o posebnem tovoru.

CAT.GEN.MPA.190 Zagotavljanje dokumentacije in evidence

Vodja zrakoplova v razumnem času potem, ko ga je za to zaprosila oseba, ki jo pooblasti organ, predloži tej osebi dokumentacijo, ki mora biti na zrakoplovu.

▼M16

CAT.GEN.MPA.195 Ravnanje z zapisi zapisovalnikov leta: hranjenje, predložitev, zaščita in uporaba

(a) Po nesreči, resnem incidentu ali dogodku, ki ga opredeli preiskovalni organ, operator zrakoplova hrani prvotno zapisane podatke zapisovalnikov leta 60 dni ali dokler preiskovalni organ ne odredi drugače.

(b) Operator izvede operativna preverjanja in pripravi ocene zapisov, da zagotovi stalno uporabnost zapisovalnikov leta, ki morajo biti na zrakoplovu v skladu s to uredbo.

(c) Operator zagotovi, da se hranijo zapisi parametrov leta in sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, ki jih morajo beležiti zapisovalnikih leta. Vendar se lahko zaradi testiranja in vzdrževanja zapisovalnikov leta v času testiranja izbriše največ ena ura najstarejših zapisov podatkov.

(d) Operator hrani in posodablja dokumentacijo, ki vsebuje informacije, potrebne za pretvorbo neobdelanih podatkov o letu v parametre leta, izražene v tehničnih enotah.

▼**M16**

(e) Operator da na voljo vse zapise zapisovalnika leta, ki so bili shranjeni, če tako določi pristojni organ.

(f) Brez poseganja v Uredbo (EU) št. 996/2010 in Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]):

1. Razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta se zvočni zapisi zapisovalnika leta ne razkrijejo ali uporabljajo, razen če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zvočnimi zapisi in njihovim dobesednim prepisom;

(ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;

(iii) takšni zvočni zapisi se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.

1a. Pri pregledu zvočnih zapisov zapisovalnika leta za zagotovitev uporabnosti zapisovalnika leta operator zagotovi zasebnost navedenih zvočnih zapisov in poskrbi, da se ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta.

2. Zapisi parametrov leta ali sporočil prek podatkovnih zvez zapisovalnika leta se uporabljajo samo za preiskavo nesreče ali incidenta, za katerega velja obvezno poročanje, razen če taki zapisi izpolnjujejo enega od naslednjih pogojev:

(i) operator take zapise uporabi samo za namene plovnosti ali vzdrževanja;

(ii) uporabijo se anonimno;

(iii) razkrijejo se po varnih postopkih.

3. Razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta se zapisi slik pilotske kabine na zapisovalniku leta ne razkrijejo ali uporabijo, razen če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zapisi slik;

(ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;

(iii) taki zapisi slik se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.

3a. Kadar se zapisi slik pilotske kabine, nastali z zapisovalnikom leta, pregledujejo zaradi zagotavljanja uporabnosti zapisovalnika leta:

(i) se navedene slike ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta;

(ii) če je verjetno, da bodo na slikah deloma vidni člani posadke, operator zagotovi zasebnost navedenih slik.

([1]) Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

▼B

CAT.GEN.MPA.200 Prevoz nevarnega blaga

(a) Razen če ni v tej prilogi dovoljeno drugače, se zračni prevoz nevarnega blaga izvaja v skladu s Prilogo 18 k Čikaški konvenciji, kakor je bila nazadnje spremenjena in razširjena s *Tehničnimi navodili za varen zračni prevoz nevarnega blaga* (dokument ICAO 9284-AN/905), vključno z dodatki in vsemi drugimi dopolnitvami ali popravki.

(b) Nevarno blago prevaža le operator, odobren v skladu s Prilogo V (del SPA), poddel G, razen če:

1. zanj ne veljajo tehnična navodila v skladu z delom 1 navedenih navodil, ali

2. ga prenašajo potniki ali člani posadke, ali je v prtljagi v skladu z delom 8 tehničnih navodil.

(c) Operator določi postopke za zagotovitev, da se sprejmejo vsi razumni ukrepi za preprečevanje nenamernega prevoza nevarnega blaga na zrakoplovu.

(d) Operator osebju zagotovi potrebne informacije, ki mu omogočajo izvajanje njegovih obveznosti v skladu s tehničnimi navodili.

(e) Operator v skladu s tehničnimi navodili pristojni organ in ustrezni organ države dogodka nemudoma obvesti o:

1. vseh nesrečah ali incidentih, ki vključujejo nevarno blago;

2. neprijavljenem ali nepravilno prijavljenem nevarnem blagu, odkritem med tovorom ali pošto, ali

3. odkritem nevarnem blagu, ki ga prenašajo potniki ali člani posadke ali je v njihovi prtljagi, če to ni v skladu z delom 8 tehničnih navodil.

(f) Operator zagotovi, da se v skladu s tehničnimi navodili potnikom predložijo informacije o nevarnem blagu.

(g) Operator zagotovi, da so v skladu s tehničnimi navodili na sprejemnih mestih za tovor na voljo obvestila o prevozu nevarnega blaga.

▼M8

CAT.GEN.MPA.205 Sistem za sledenje zrakoplova – letala

(a) Do najpozneje 16. decembra 2018 operator kot del sistema za izvajanje operativnega nadzora nad leti vzpostavi in ohranja sistem za sledenje zrakoplova, ki vključuje lete, upravičene do (b), kadar se izvajajo z naslednjimi letali:

1. letali z MCTOM nad 27 000 kg in MOPSC nad 19, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 16. decembrom 2018 in ki lahko zagotavljajo dodaten položaj poleg sekundarnega nadzornega radarskega odzivnika;

2. vsemi letali z MCTOM nad 27 000 kg in MOPSC nad 19, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 16. decembra 2018 ali pozneje in

3. vsemi letali z MCTOM nad 45 500 kg, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 16. decembra 2018.

(b) Leti, ki jih operator spremlja od vzleta do pristanka, razen če so načrtovana pot in načrtovane poti preusmeritve v celoti vključene v blokih zračnega prostora:

▼M8

1. če se običajno zagotavlja storitev nadzornega sistema ATS, ki jo podpirajo nadzorni sistemi službe kontrole letenja, ki locirajo zrakoplov v časovnih intervalih z ustreznim trajanjem, in

2. če je operator pristojnim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa zagotovil potrebne kontaktne podatke.

▼M24

CAT.GEN.MPA.210 Lokacija zrakoplova v nevarnosti – letala

Naslednja letala so od 1. januarja 2025 opremljena z zanesljivimi in samodejnimi sredstvi za natančno določitev lokacije točke, ki označuje konec leta, po nesreči, v kateri je bilo letalo močno poškodovano:

(a) vsa letala z MCTOM nad 27 000 kg in MOPSC nad 19, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2024 ali pozneje, ter

(b) vsa letala z MCTOM nad 45 500 kg, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2024 ali pozneje.

▼M12

CAT.GEN.MPA.215 Podporni program

(a) Operator omogoči, olajša in zagotovi dostop do proaktivnega in nekaznovalnega podpornega programa, ki bo letalski posadki v pomoč in podporo pri prepoznavanju, obvladovanju in odpravljanju težav, ki bi lahko negativno vplivale na njihovo sposobnost varnega izvajanja privilegijev iz licence. Dostop do takega programa je na voljo vsem članom letalske posadke.

(b) Brez poseganja v veljavno nacionalno zakonodajo o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov je varstvo zaupnosti podatkov predpogoj za učinkovit podporni program, saj spodbuja uporabo programa in zagotavlja njegovo integriteto.

▼M14

———————

▼B

PODDEL B

OPERATIVNI POSTOPKI

ODDELEK 1

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.OP.MPA.100 Uporaba služb zračnega prometa

(a) Operator zagotovi, da:

1. se za vse lete uporabljajo službe zračnega prometa (ATS), ki ustrezajo zračnemu prostoru, in veljavna pravila letenja, kadar so na voljo;

2. se operativna navodila med letom, ki se nanašajo na spremembo načrta leta službe zračnega prometa (ATS), po možnosti uskladijo s pristojno enoto službe ATS, preden jih posreduje zrakoplovu.

(b) Ne glede na odstavek (a) služba ATS ni potrebna, razen če je določena v zahtevah glede zračnega prostora za:

▼M5

1. dnevne operacije po pravilih VFR z letali, ki niso kompleksna letala na motorni pogon;

▼B

2. helikopterje z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 3 175 kg ali manj, ki letijo podnevi in po zračnih poteh, na katerih navigacija poteka ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, ali

▼M20

3. lokalne helikopterske operacije,

▼B

če je mogoče ohraniti ureditev iskanja in reševanja.

▼M21

CAT.OP.MPA.101 Preverjanje in nastavitve višinomera

(a) Operator pred vsakim odhodom določi postopke za preverjanje višinomera.

(b) Operator določi postopke za nastavitve višinomera za vse faze leta, pri čemer upošteva postopke, ki jih določi država aerodroma ali država zračnega prostora, če je ustrezno.

▼B

CAT.OP.MPA.105 Uporaba letališč in območij delovanja

(a) Operator uporablja samo letališča in območja delovanja, ki ustrezajo zadevnemu tipu oziroma tipom zrakoplovov in vrsti oziroma vrstam operacij.

(b) Uporaba območij delovanja se nanaša samo na:

▼M5

1. letala, ki niso kompleksna letala na motorni pogon, in

▼B

2. helikopterje.

▼M20

_____

▼M21

CAT.OP.MPA.107 Ustrezen aerodrom

Operator šteje, da je aerodrom ustrezen, če je ob predvidenem času uporabe na voljo in opremljen s potrebnimi pomožnimi storitvami, kot so službe zračnega prometa (ATS), zadostna razsvetljava, komunikacijske zmogljivosti, meteorološka poročila, navigacijski pripomočki in službe za ukrepanje v sili.

CAT.OP.MPA.110 Aerodromski operativni minimumi

(a) Operator določi aerodromske operativne minimume za vsak odhoden, namenjen ali nadomesten aerodrom, ki ga namerava uporabiti za zagotovitev razdvajanja zrakoplova od terena in ovir ter za zmanjšanje tveganja izgube vizualnih referenc med delom vizualnega letenja pri operacijah instrumentalnega prileta.

(b) Pri metodi, ki se uporablja za določitev aerodromskih operativnih minimumov, se upoštevajo vsi naslednji elementi:

(1) tip, zmogljivost in značilnosti upravljanja zrakoplova;

(2) oprema, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo, pridobivanje vizualnih referenc in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, pristankom in neuspelim priletom;

(3) vsi pogoji ali omejitve, navedene v letalskem priročniku zrakoplova (AFM);

(4) ustrezne operativne izkušnje operatorja;

▼M21

(5) dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez/območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;

(6) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih pripomočkov ter infrastrukture;

(7) najmanjša nadmorska/relativna višina nad ovirami (OCA/H) za postopke instrumentalnega prileta (IAP);

(8) ovire na območjih vzpenjanja in potrebna prosta višina nad ovirami;

(9) sestava letalske posadke, njena usposobljenost in izkušnje;

(10) postopek instrumentalnega prileta (IAP);

(11) značilnosti aerodroma in razpoložljive navigacijske službe zračnega prometa (ANS);

(12) kakršni koli minimumi, ki jih lahko razglasi država aerodroma;

(13) pogoji, predpisani v operativnih specifikacijah, vključno z vsemi posebnimi odobritvami operacij pri zmanjšani vidljivosti ali operacij z operativnimi kreditnimi točkami;

(14) vse nestandardne značilnosti aerodroma, postopka instrumentalnega prileta ali okolja.

(c) Operator opredeli metodo določitve aerodromskih operativnih minimumov v operativnem priročniku.

(d) Metodo, ki jo operator uporablja za določitev aerodromskih operativnih minimumov, in vse spremembe navedene metode odobri pristojni organ.

CAT.OP.MPA.115 Tehnika letenja za prilet – letala

(a) Vse operacije prileta se izvedejo kot stabilizirani prileti, razen če pristojni organ za določen prilet na določeno vzletno-pristajalno stezo odobri drugače.

(b) Tehnika končnega prileta s stalnim spuščanjem (CDFA) se uporablja za operacije prileta, pri katerih se uporabljajo postopki nenatančnega prileta (NPA), razen za določene vzletno-pristajalne steze, za katere je pristojni organ odobril drugo tehniko letenja.

▼M9

_____

▼B

CAT.OP.MPA.125 Postopki instrumentalnega odleta in prileta

(a) Operator zagotovi, da se uporabljajo postopki instrumentalnega odleta in prileta, ki jih določi država letališča.

▼B

(b) Ne glede na odstavek (a) lahko vodja zrakoplova sprejme dovoljenje KZP (kontrole zračnega prometa) za odmik od objavljene odletne ali priletne zračne poti, če so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami in v celoti upoštevani obratovalni pogoji. Vsekakor je treba končni prilet izvesti vizualno ali v skladu z vzpostavljenim postopkom instrumentalnega prileta.

(c) Ne glede na odstavek (a) lahko operator uporabi druge postopke, kot so navedeni v odstavku (a), če jih je odobrila država, v kateri je letališče, in so navedeni v operativnem priročniku.

▼M9

CAT.OP.MPA.126 Navigacija na podlagi zmogljivosti

Operator zagotovi, da se, kadar se za predvideno zračno pot ali predvideni postopek zahteva navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN):

(a) ustrezne specifikacije PBN navedejo v AFM ali drugem dokumentu, ki ga je organ za certificiranje odobril pri oceni plovnosti ali ki temelji na taki odobritvi; ter

(b) zrakoplov uporablja v skladu z ustreznimi specifikacijami in omejitvami navigacije iz AFM ali drugega dokumenta, navedenega zgoraj.

▼B

CAT.OP.MPA.130 Postopki za zmanjšanje hrupa – letala

▼M5

(a) Operator razen za operacije po pravilih VFR z letali, ki niso kompleksna letala na motorni pogon, vzpostavi ustrezne operativne odhodne in prihodne/priletne postopke za vsak tip letala, pri čemer upošteva potrebo po čim večjem zmanjšanju vpliva hrupa zrakoplova.

▼B

(b) Postopki:

1. zagotavljajo, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa, in

2. so preprosti ter jih je mogoče varno izvesti brez bistvenega povečanja delovne obremenitve posadke v ključnih fazah leta.

CAT.OP.MPA.131 Postopki za zmanjšanje hrupa – helikopterji

(a) Operator zagotovi, da se pri vzletnih in pristajalnih postopkih upošteva potreba po čim večjem zmanjšanju vpliva hrupa helikopterja.

(b) Postopki:

1. zagotavljajo, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa, in

2. so preprosti ter jih je mogoče varno izvesti brez bistvenega povečanja delovne obremenitve posadke v ključnih fazah leta.

CAT.OP.MPA.135 Zračne poti in območja operacij – splošno

(a) Operator zagotovi, da operacije potekajo samo po zračnih poteh ali znotraj območij, za katera so izpolnjeni naslednji pogoji:

▼M9

1. zagotovljene so vesoljske zmogljivosti, zemeljske zmogljivosti in službe, vključno z meteorološkimi službami, ki ustrezajo načrtovani operaciji;

▼B

2. zmogljivost zrakoplova omogoča izpolnitev zahtev za najmanjšo višino letenja;

3. oprema zrakoplova izpolnjuje minimalne zahteve za načrtovano operacijo in

4. na voljo so ustrezni zemljevidi in karte.

(b) Operator zagotovi, da se operacije izvajajo v skladu z vsemi omejitvami na zračnih poteh ali območjih operacij, ki jih določi pristojni organ.

▼M5

(c) Točka (a)(1) se ne uporablja za dnevne operacije po pravilih VFR z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, na letih, ki odletijo z istega letališča ali območja delovanja, na katerem tudi pristanejo.

▼M10

CAT.OP.MPA.136 Zračne poti in območja operacij – enomotorna letala

Razen če tako odobri pristojni organ v skladu s poddelom L Priloge V (dela SPA) – OPERACIJE Z ENOMOTORNIMI TURBINSKIMI LETALI PONOČI ALI V IMC (SET-IMC), operator zagotovi, da se operacije z enomotornimi letali izvajajo le po zračnih poteh ali znotraj območij, na katerih so na voljo površine, ki omogočajo izvedbo varnega pristanka v sili.

▼B

CAT.OP.MPA.137 Zračne poti in območja operacij – helikopterji

Operator zagotovi, da:

(a) so za helikopterje, ki se uporabljajo v razredu zmogljivosti 3, na voljo površine, ki omogočajo izvedbo varnega pristanka v sili, razen če ima helikopter dovoljenje za izvajanje operacij v skladu s CAT.POL.H.420;

(b) za helikopterje, ki se uporabljajo v razredu zmogljivosti 3 in izvajajo operacije „obalnega tranzita“, operativni priročnik vsebuje postopke za zagotovitev, da sta širina obalnega koridorja in oprema, ki se prevaža, v skladu s pogoji, ki tedaj prevladujejo.

CAT.OP.MPA.140 Največja dovoljena oddaljenost od ustreznega letališča za dvomotorna letala brez odobritve ETOPS

▼M16

(a) Razen če pristojni organ tega ne odobri v skladu s poddelom F Priloge V (del SPA), operator ne uporablja dvomotornega letala na ruti, ki vključuje točko, katere oddaljenost od ustreznega aerodroma pri standardnih razmerah v brezvetrju presega ustrezno razdaljo za posamezni tip letala, med drugim:

1. pri letalih razreda zmogljivosti A z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 20 ali več razdaljo, ki jo letalo preleti v 60 minutah pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI), določeni v skladu s točko (b);

2. pri letalih razreda zmogljivosti A z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 19 ali manj, razdaljo, ki jo preleti letalo v 120 minutah, ali na podlagi odobritve pristojnega organa v do 180 minutah za turboreaktivna letala, pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI), določeni v skladu s točko (b);

▼M16

3. pri letalih razreda zmogljivosti B ali C, kar koli od navedenega je manj:

(i) razdaljo, ki jo letalo preleti v 120 minutah pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI), določeni v skladu s točko (b);

(ii) 300 NM.

▼B

(b) Operator določi hitrost za izračun največje dovoljene oddaljenosti od ustreznega letališča za vsak tip ali različico dvomotornih letal, ki jih uporablja, ki ne sme presegati V_{MO} (največje operativne hitrosti), ki temelji na dejanski hitrosti, ki jo letalo lahko vzdržuje z enim nedelujočim motorjem.

(c) Operator v operativni priročnik vključi naslednje podatke, ki se nanašajo na vsak tip ali različico:

1. določeno potovalno hitrost pri enem nedelujočem motorju (OEI) in

2. določeno največjo potrjeno oddaljenost od ustreznega letališča.

▼M16

(d) Operator za pridobitev odobritve iz točke (a)(2) predloži dokaze, da:

1. so bili vzpostavljeni postopki za načrtovanje in odpremo letov;

2. so bili za zagotovitev doseganja predvidenih ravni stalne plovnosti in zanesljivosti letala, vključno z njegovimi motorji, določeni posebna navodila in postopki za vzdrževanje ter vključeni v operatorjev program vzdrževanja zrakoplova v skladu s Prilogo I (del M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014, ki vključujejo:

(i) program porabe motornega olja;

(ii) program za spremljanje stanja motorja.

▼B

CAT.OP.MPA.145 Določitev najmanjših višin letenja

(a) Operator za vse predvidene segmente zračne poti določi:

1. najmanjše višine letenja, ki zagotavljajo zahtevano višino leta nad terenom, ob upoštevanju zahtev iz poddela C, in

2. postopek, s katerim letalska posadka določi te višine.

(b) Postopek za določitev najmanjših višin letenja odobri pristojni organ.

(c) Če se najmanjše višine letenja, ki jih določita operator in država, prek katere se leti, razlikujejo, se uporabijo višje vrednosti.

▼M20

CAT.OP.MPA.150 NAMENOMA PRAZNO

▼M20

_____

▼B

CAT.OP.MPA.155 Prevoz posebnih kategorij potnikov

(a) Osebe, ki zahtevajo posebne pogoje, pomoč in/ali naprave, ko se prevažajo na zrakoplovu, se štejejo za posebne kategorije potnikov in vključujejo vsaj:

1. osebe z omejeno mobilnostjo (PRM), ki se brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1107/2006 razumejo kot vse osebe, katerih mobilnost je zmanjšana zaradi kakršne koli telesne invalidnosti, senzorične ali gibalne, stalne ali začasne, intelektualne nezmožnosti ali prizadetosti, ali katerega koli drugega vzroka invalidnosti, ali zaradi starosti;

2. dojenčke in otroke brez spremstva ter

3. deportirance, nesprejemljive potnike ali osebe v priporu.

(b) Posebne kategorije potnikov se prevažajo v pogojih, ki zagotavljajo varnost zrakoplova in oseb na njem, v skladu s postopki, ki jih določi operator.

(c) Posebnim kategorijam potnikov se ne dodelijo sedeži in ne sedijo na sedežih, ki omogočajo neposreden dostop do zasilnih izhodov ali kjer bi njihova prisotnost lahko:

1. ovirala člane posadke pri opravljanju njihovih nalog;

2. ovirala dostop do reševalne opreme ali

3. ovirala evakuacijo zrakoplova v sili.

(d) Vodja zrakoplova je vnaprej obveščen o predvidenem prevozu posebnih kategorij potnikov na zrakoplovu.

CAT.OP.MPA.160 Shranjevanje prtljage in tovora

Operator določi postopke za zagotovitev, da:

(a) se v potniško kabino sprejme samo ročna prtljaga, ki se lahko ustrezno in varno shrani, in

(b) se vsa prtljaga in tovor na zrakoplovu, ki bi lahko ob premiku povzročila poškodbe oseb ali materialno škodo ali ovirala prehode in izhode, shranita tako, da se prepreči premikanje.

CAT.OP.MPA.165 Razporeditev potnikov po sedežih

Operator določi postopke za zagotovitev, da potniki sedijo na mestih, kjer lahko pri potrebni evakuaciji v sili najbolje pomagajo in ne ovirajo evakuacije zrakoplova.

CAT.OP.MPA.170 Dajanje navodil potnikom

Operator zagotovi, da potniki:

(a) dobijo navodila in predstavitve v zvezi z varnostjo v obliki, ki lajša izvedbo postopkov v sili, in

▼M15

(b) prejmejo kartone z varnostnimi navodili, na katerih je v obliki slikovnih navodil prikazana uporaba varnostne in reševalne opreme ter zasilnih izhodov, ki jih bodo potniki verjetno uporabili.

▼B

CAT.OP.MPA.175 Priprava leta

(a) Za vsak predviden let se pripravi operativni načrt leta na podlagi upoštevanja zmogljivosti zrakoplova, drugih operativnih omejitev ter ustreznih pričakovanih pogojev na predvideni zračni poti in zadevnih letališčih/območjih delovanja.

(b) Let se ne začne, dokler se vodja zrakoplova ne prepriča, da:

1. je mogoče izpolniti vse zahteve iz točke 2.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008 v zvezi s plovnostjo in registracijo zrakoplova, instrumenti in opremo, maso in masnim središčem, prtljago in tovorom ter operativnimi omejitvami za zrakoplov;

2. se zrakoplov ne uporablja v nasprotju z določbami s seznama dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL);

3. so na voljo tisti deli operativnega priročnika, ki so potrebni za izvedbo leta;

4. so na zrakoplovu dokumenti, dodatne informacije in obrazci, ki morajo biti na voljo v skladu s CAT.GEN.MPA.180;

5. so na voljo najnovejši zemljevidi, karte in povezana dokumentacija ali enakovredni podatki, potrebni za predvideno operacijo zrakoplova, vključno z vsemi preusmeritvami, ki jih je mogoče razumno pričakovati;

▼M9

6. so na voljo ustrezne vesoljske zmogljivosti, zemeljske zmogljivosti in službe, ki so potrebne za načrtovani let;

▼M20

7. se pri načrtovanem letu lahko upoštevajo določbe operativnega priročnika glede goriva/energije, olja, kisika, najmanjših varnih višin letenja, letaliških operativnih minimumov in razpoložljivosti nadomestnih letališč, če so potrebne;

▼M9

7a. vse navigacijske zbirke podatkov, potrebne za navigacijo na podlagi zmogljivosti, so ustrezne in posodobljene in

▼B

8. se lahko poleg tega upoštevajo vse dodatne operativne omejitve.

(c) Ne glede na odstavek (a) operativni načrt leta ni potreben za operacije po pravilih VFR s/z:

▼M5

1. letali, ki niso kompleksna letala na motorni pogon, ki odletijo z istega letališča ali območja delovanja, na katerega tudi priletijo, ali

▼B

2. helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 3 175 kg ali manj, ki letijo podnevi in po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov na lokalnem območju, kot je navedeno v operativnem priročniku.

▼M20

CAT.OP.MPA.177 Predložitev načrta leta služb zračnega prometa

(a) Če načrt leta služb zračnega prometa ni bil predložen, ker na podlagi pravil letenja ni potreben, se predložijo ustrezne informacije, da se po potrebi lahko aktivirajo alarmne službe.

(b) Pri operacijah na območju, na katerem ni mogoče predložiti načrta leta služb zračnega prometa, ga poveljnik ali operator posreduje čim prej po vzletu.

CAT.OP.MPA.180 Shema za gorivo/energijo – letala

(a) Operator določi, izvaja in vzdržuje shemo za gorivo/energijo, ki:

1. je primerna za vrste operacij, ki se izvajajo;

2. ustreza zmogljivosti operatorja za podporo njenemu izvajanju in

3. je bodisi:

(i) osnovna shema za gorivo/energijo, ki predstavlja osnovo za osnovno shemo za gorivo/energijo z različicami in posamezno shemo za gorivo/energijo; osnovna shema za gorivo/energijo izhaja iz obsežne analize varnostnih in operativnih podatkov iz preteklih rezultatov in izkušenj industrije, ob uporabi znanstvenih načel; osnovna shema za gorivo/energijo v tem sosledju zagotavlja varno, uspešno in učinkovito upravljanje zrakoplova ali

(ii) osnovna shema za gorivo/energijo z različicami, ki je osnovna shema za gorivo/energijo, pri čemer se analiza iz točke (i) uporabi za določitev različice osnovne sheme za gorivo/energijo, ki v tem sosledju zagotavlja varno, uspešno in učinkovito upravljanje zrakoplova, ali

(iii) posamezna shema za gorivo/energijo, ki izhaja iz primerjalne analize varnostnih in operativnih podatkov operatorja, ob uporabi znanstvenih načel; z analizo se določi shema za gorivo/energijo z višjo ali enakovredno ravnjo varnosti kot pri osnovni shemi za gorivo/energijo, ki v tem sosledju zagotavlja varno, uspešno in učinkovito upravljanje zrakoplova.

(b) Vse sheme za gorivo/energijo zajemajo:

1. politiko za načrtovanje goriva/energije in ponovno načrtovanje med letom;

2. politiko izbire letališča in

3. politiko upravljanja goriva/energije med letom.

(c) Za shemo za gorivo/energijo in vse njene spremembe je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.

(d) Ko se namerava operator prijaviti za posamezno shemo za gorivo/energijo, pri tem:

1. določi osnovno raven varnosti trenutne sheme za gorivo/energijo;

▼M20

2. dokaže svojo zmogljivost za podporo izvajanju predlagane posamezne sheme za gorivo/energijo, vključno z zmogljivostjo za izvajanje ustreznega operativnega nadzora ter za zagotovitev izmenjave ustreznih varnostnih informacij med osebjem za operativni nadzor in letalsko posadko, in

3. izvede oceno varnostnega tveganja, ki dokazuje, kako se dosega raven varnosti, enakovredna tisti pri trenutni shemi za gorivo/energijo.

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

(a) Operator:

1. določi politiko načrtovanja goriva/energije in ponovnega načrtovanja med letom v okviru sheme za gorivo/energijo;

2. zagotovi, da ima letalo zadostno količino uporabnega goriva/energije, da lahko varno izvede načrtovani let in da se omogočijo odstopanja od načrtovane operacije;

3. razvije postopke za politiko načrtovanja goriva/energije in ponovnega načrtovanja med letom, ki je vključena v operativni priročnik;

4. zagotovi, da načrtovanje goriva/energije v zvezi z letom temelji na:

(i) tekočih podatkih o konkretnem zrakoplovu, pridobljenih na podlagi sistema za spremljanje porabe goriva/energije, ali, če ta ni na voljo,

(ii) podatkih proizvajalca letala.

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

1. podatke o gorivu/energiji, ki ju porabi zrakoplov;

2. načrtovane mase;

3. pričakovane meteorološke razmere;

4. učinke preloženih posegov vzdrževanja in/ali odstopanj od konfiguracije;

5. predvidene poti in vzletno-pristajalne steze odhodov in prihodov in

6. predvidene zamude.

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

1. gorivo/energija za vožnjo po tleh, ki ne smeta biti manjša od količine, za katero se pričakuje, da se bo porabila pred vzletom;

2. gorivo/energija za potovanje, kar je količina goriva/energije, ki je potrebna, da lahko letalo leti od vzleta ali od točke ponovnega načrtovanja med letom do pristanka na namembnem letališču;

3. gorivo/energija za izredne razmere, kar je količina goriva/energije, ki jo je treba nadomestiti v primeru nepredvidenih dejavnikov;

▼**M20**

4. nadomestno namembno gorivo/energija:

(i) kadar gre za let z najmanj enim nadomestnim namembnim letališčem, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za let od namembnega letališča do nadomestnega namembnega letališča, ali

(ii) kadar gre za let brez nadomestnega namembnega letališča, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za čakanje na namembnem letališču, hkrati pa omogoča letalu, da varno pristane in da se omogočijo odstopanja od načrtovane operacije; to je najmanj količina goriva/energije za 15-minutni let pri hitrosti čakanja na 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino letališča v standardnih razmerah, izračunana glede na ocenjeno maso letala ob prihodu na namembno letališče;

5. končna rezerva goriva/energije, ki je količina goriva/energije, ki se izračuna pri hitrosti čakanja na 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino letališča v standardnih razmerah glede na ocenjeno maso letala ob prihodu na nadomestno namembno letališče ali namembno letališče, kadar nadomestno namembno letališče ni potrebno, in ne sme biti manjša od:

(i) goriva/energije za 45-minutni let za letala z batnimi motorji ali

(ii) goriva/energije za 30-minutni let za turbinska letala;

6. dodatno gorivo/energija, če to zahteva vrsta operacije; to je količina goriva/energije, ki omogoča letalu, da pristane na nadomestnem letališču na zračni poti za gorivo/energijo (kritični scenarij nadomestnega letališča na zračni poti za gorivo/energijo) v primeru okvare zrakoplova, zaradi katere se močno poveča poraba goriva/energije na najbolj kritični točki vzdolž zračne poti; to dodatno gorivo/energija sta potrebna samo, če minimalna količina goriva/energije, izračunana v skladu s točkami (c)2 do (c)5, ne zadostuje v takem primeru;

7. posebno gorivo/energija za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev in

8. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.

(d) Operator zagotovi, da postopki ponovnega načrtovanja med letom za izračun uporabnega goriva/energije, ki se zahtevata, kadar se let nadaljuje po zračni poti ali do namembnega letališča, ki prvotno ni bilo predvideno, vključujejo točke (c)2 do (c)7.

CAT.OP.MPA.182 Shema za gorivo/energijo – politika izbire letališča – letala

(a) Operator v fazi načrtovanja zagotovi, da je po začetku leta razumno gotovo, da bo letališče, na katerem je mogoč varen pristanek, na voljo ob predvidenem času uporabe tega letališča.

(b) Da bi se omogočil varen pristanek v primeru neobičajnih ali izrednih okoliščin, operator v fazi načrtovanja izbere in v operativnem načrtu leta določi nadomestno vzletno letališče, če:

1. so meteorološke razmere na odhodnem letališču pod minimumi za pristajanje na letališču, ki jih je za to operacijo določil operator, ali

▼M20

2. bi zaradi drugih razlogov bila vrnitev na odhodno letališče nemogoča.

(c) Nadomestno vzletno letališče se nahaja pri taki razdalji od odhodnega letališča, da je čim bolj zmanjšano tveganje izpostavljenosti morebitnim neobičajnim ali izrednim okoliščinam. Operator pri izbiri nadomestnega vzletnega letališča upošteva najmanj naslednje:

1. dejanske in napovedane meteorološke razmere;

2. razpoložljivost in kakovost infrastrukture letališča;

3. zmogljivosti zrakoplova za navigacijo in pristajanje v neobičajnih ali izrednih razmerah, ob upoštevanju redundantnosti kritičnih sistemov, in

4. odobritve (npr. operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali (ETOPS), operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO)).

(d) Operator v fazi načrtovanja za vsak let po pravilih instrumentalnega letenja izbere ter v operativnih načrtih letov in načrtih letov služb zračnega prometa določi eno ali več letališč, tako da sta med običajnim delovanjem na voljo dve možnosti za varen pristanek pri:

1. doseganju namembnega letališča ali

2. doseganju točke brez povratka vsakemu razpoložljivemu nadomestnemu letališču na zračni poti za gorivo/energijo med operacijami na izoliranem letališču; let do izoliranega letališča se ne nadaljuje prek točke brez povratka, razen če je v trenutni oceni meteoroloških razmer, prometa in drugih obratovalnih pogojev navedeno, da je varen pristanek mogoč na namembnem letališču ob predvidenem času uporabe.

Operator pridobi predhodno odobritev od pristojnega organa za uporabo izoliranega letališča kot namembnega letališča.

(e) Operator zagotovi ustrezne varnostne meje za načrtovanje letov za upoštevanje morebitnega poslabšanja razpoložljive napovedi meteoroloških razmer ob predvidenem času pristanka.

(f) Operator za vsak let po pravilih instrumentalnega letenja zagotovi, da so na voljo zadostna sredstva za navigacijo in pristanek na namembnem letališču ali katerem koli nadomestnem namembnem letališču v primeru izgube zmogljivosti za predvideno operacijo prileta in pristanka.

CAT.OP.MPA.185 Shema za gorivo/energijo – politika upravljanja goriva/energije med letom – letala

(a) Operator določi postopke za upravljanje goriva/energije med letom, ki zagotavljajo:

1. stalno potrjevanje domnev, postavljenih v fazi načrtovanja (ponovno načrtovanje pred letom ali med letom ali oboje);

2. ponovno analizo in prilagoditev, če je potrebno;

3. da je količina uporabnega goriva/energije, ki ostaja na krovu, zaščitena in ni manjša od goriva/energije, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do letališča, na katerem je mogoč varen pristanek, in

4. da se evidentirajo ustrezni podatki o gorivu/energiji za namen točk 1, 2 in 3.

▼M20

(b) Operator uvede postopke za zahtevo, da vodja zrakoplova pridobi informacije o zamudi od zanesljivega vira, kadar je zaradi nepredvidenih okoliščin lahko potreben pristanek na namembnem letališču z manj kot končno rezervo goriva/energije in morebitnim:

1. gorivom/energijo za nadaljevanje leta do nadomestnega letališča, če je potrebno, ali

2. gorivom/energijo, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do izoliranega letališča.

(c) Vodja zrakoplova opozori kontrolo zračnega prometa o stanju z minimalno ravnjo goriva/energije, tako da javi „MINIMUM FUEL“, kadar vodja zrakoplova:

1. mora pristati na določenem letališču in

2. je izračunal, da bi kakršna koli sprememba obstoječega dovoljenja za pristanek na tem letališču lahko povzročila pristanek z manj kot načrtovano končno rezervo goriva/energije.

(d) Vodja zrakoplova lahko razglasi „izredno stanje zaradi ravni goriva/energije“, tako da javi „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kadar sta uporabno gorivo/energija, ki sta po izračunu razpoložljiva ob pristanku na najbližjem letališču, na katerem je mogoč varen pristanek, manjša od načrtovane končne rezerve goriva/energije.

_____

CAT.OP.MPA.190 Shema za gorivo/energijo – helikopterji

(a) Operator določi, izvaja in vzdržuje shemo za gorivo/energijo, ki zajema:

1. politiko za načrtovanje goriva/energije in ponovno načrtovanje med letom in

2. politiko upravljanja goriva/energije med letom.

(b) Shema za gorivo/energijo:

1. je primerna za vrste operacij, ki se izvajajo, in

2. ustreza zmogljivosti operatorja za podporo njenemu izvajanju.

(c) Za shemo za gorivo/energijo in vse njene spremembe je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.

CAT.OP.MPA.191 Shema za gorivo/energijo – politika načrtovanja goriva/energije ter ponovnega načrtovanja med letom – helikopterji

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

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

1. postopkih iz operativnega priročnika in:

(i) tekočih podatkih o konkretnem zrakoplovu, pridobljenih na podlagi sistema za spremljanje porabe goriva/energije, ali

(ii) podatkih proizvajalca zrakoplova in

▼**M20**

2. obratovalnih pogojih, v katerih naj bi potekal let, vključno s/z:

(i) podatki o gorivu/energiji, ki ju porabi zrakoplov;

(ii) načrtovanimi masami;

(iii) pričakovanimi meteorološkimi razmerami;

(iv) učinki preloženih posegov vzdrževanja ali odstopanj od konfiguracije ali obojega ter

(v) postopki in omejitvami, ki jih uvedejo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.

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

1. gorivo/energija za vožnjo po tleh, ki ne smeta biti manjša od količine, za katero se pričakuje, da se bo porabila pred vzletom;

2. gorivo/energija za potovanje;

3. gorivo/energija za izredne razmere;

4. nadomestno namembno gorivo/energija, če je potrebno nadomestno namembno letališče;

5. končna rezerva goriva/energije, ki ne sme biti manjša od:

(i) če gre za let po pravilih vizualnega letenja (VFR) in navigacijo podnevi ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, goriva/energije za 20-minutni let pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali

(ii) če gre za let po pravilih vizualnega letenja in navigacijo, ki ne poteka ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov ali ponoči, goriva/energije za 30-minutni let pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali

(iii) če gre za let po pravilih instrumentalnega letenja (IFR), goriva/energije za 30-minutni let pri hitrosti čakanja na 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino letališča v standardnih razmerah, izračunano glede na ocenjeno maso helikopterja ob prihodu na nadomestno namembno letališče ali na namembno letališče, kadar se ne zahteva nadomestno namembno letališče;

6. posebno gorivo/energija za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev ter

7. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.

(d) Če se mora let nadaljevati po zračni poti ali do namembnega letališča, ki prvotno ni bilo predvideno, operator zagotovi, da postopki ponovnega načrtovanja med letenjem za izračun zahtevanega uporabnega goriva/energije vključujejo:

1. gorivo/energijo za potovanje za preostali del leta;

2. rezervno/energijo gorivo, ki ju sestavljajo:

(i) gorivo/energija za izredne razmere;

(ii) nadomestno gorivo/energija, če je potrebno nadomestno namembno letališče;

(iii) končna rezerva goriva/energije ter

(iv) dodatno gorivo/energija, če to zahteva vrsta operacije;

▼M20

3. posebno gorivo/energijo za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev ter

4. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.

(e) Kot alternativa točkama (b) in (d) za helikopterje z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 3 175 kg ali manj, ki letijo podnevi in po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, ali pri lokalnih helikopterskih operacijah politika ravnanja z gorivom/energijo zagotavlja, da po opravljenem letu ali vrsti letov končna rezerva goriva/energije zadostuje za:

1. 30 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali

2. 20 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, če gre za letenje znotraj območja, ki zagotavlja stalna in ustrezna območja delovanja.

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

(a) Operator za lete v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) izbere nadomestno vzletno letališče, ki ni oddaljeno več kot eno uro letenja pri običajni potovalni hitrosti, če zaradi vremenskih razlogov vrnitev na odhodno letališče ni mogoča.

(b) Operator v fazi načrtovanja za vsak let po pravilih instrumentalnega letenja izbere ter v operativnih načrtih letov in načrtih letov služb zračnega prometa določi eno ali več letališč ali območij delovanja, tako da sta med običajnim delovanjem na voljo dve možnosti za varen pristanek, razen kot je določeno v točki SPA.HOFO.120 (b).

(c) Operator uporabi ustrezne varnostne meje za načrtovanje letov za upoštevanje morebitnega poslabšanja razpoložljive napovedi meteoroloških razmer ob predvidenem času pristanka.

(d) Operator za vsak let po pravilih instrumentalnega letenja zagotovi, da so na voljo zadostna sredstva za navigacijo in pristanek na namembnem letališču ali katerem koli nadomestnem namembnem letališču v primeru izgube zmogljivosti za predvideno operacijo prileta in pristanka.

CAT.OP.MPA.195 Shema za gorivo/energijo – politika upravljanja goriva/energije med letom – helikopterji

(a) Operator vzpostavi postopke za zagotovitev, da se med letom izvajata preverjanje in upravljanje goriva/energije.

(b) Vodja zrakoplova spremlja količino uporabnega goriva/energije, ki ostaja na krovu, za zagotovitev, da je zaščitena in ni manjša od goriva/energije, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do letališča ali območja delovanja, na katerem je mogoč varen pristanek.

(c) Vodja zrakoplova opozori kontrolo zračnega prometa o stanju z minimalno ravnjo goriva/energije, tako da javi „MINIMUM FUEL“, kadar vodja zrakoplova:

1. mora pristati na letališču ali območju delovanja ter

2. je izračunal, da bi kakršna koli sprememba obstoječega dovoljenja za pristanek na tem letališču ali območju delovanja ali morebitne druge zamude zračnega prometa lahko povzročile pristanek z manj kot načrtovano končno rezervo goriva/energije.

▼M20

(d) Vodja zrakoplova lahko razglasi „izredno stanje zaradi ravni goriva/energije“, tako da javi „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kadar sta uporabno gorivo/energija, ki sta po ocenah razpoložljiva ob pristanku na najbližjem letališču ali območju delovanja, na katerem je mogoč varen pristanek, manjša od načrtovane končne rezerve goriva/energije.

CAT.OP.MPA.200 Posebno polnjenje ali praznjenje rezervoarjev zrakoplova

(a) Posebno polnjenje ali praznjenje rezervoarjev se lahko izvaja samo, če je operator:

1. izvedel oceno tveganja;

2. razvil postopke in

3. vzpostavil programe usposabljanja za svoje osebje, ki je vključeno v take operacije.

(b) Posebno polnjenje ali praznjenje rezervoarjev velja za:

1. polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev ali rotorjev;

2. polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na krovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem, ter

3. polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom široke frakcije „wide-cut“.

(c) Pri letalih je za kakršne koli postopke posebnega polnjenja ali praznjenja rezervoarjev in kakršne koli njihove spremembe potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.

(d) Pri helikopterjih je za postopke polnjenja rezervoarjev med vrtenjem rotorjev in kakršne koli njihove spremembe potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.

▼B

CAT.OP.MPA.205 Odmik in vleka – letala

Postopki za odmik in vleko, ki jih določi operator, se izvajajo v skladu z uveljavljenimi letalskimi standardi in postopki.

CAT.OP.MPA.210 Člani posadke na svojih mestih

(a) *Člani letalske posadke*

1. Med vzletom in pristankom so vsi člani letalske posadke, ki opravljajo delo v pilotski kabini, na svojem dodeljenem mestu.

2. V vseh drugih fazah leta vsi člani letalske posadke, ki opravljajo delo v pilotski kabini, ostanejo na dodeljenem mestu, razen če ga morajo zapustiti zaradi izvajanja nalog v zvezi z operacijo ali zaradi fizioloških potreb in če je pri krmilu zrakoplova vedno vsaj en ustrezno usposobljen pilot.

3. Vsi člani letalske posadke, ki opravljajo delo v pilotski kabini, so pozorni v vseh fazah leta. V primeru nepozornosti se uporabijo ustrezni protiukrepi. V primeru nepričakovane preutrujenosti se lahko uporabi postopek nadzorovanega počitka, ki ga organizira vodja zrakoplova, če to dopušča delovna obremenitev. Tak nadzorovani počitek se nikakor ne šteje za del počitka pri izračunu omejitev letalskega delovnega časa niti se ne sme uporabiti za utemeljitev katerega koli podaljšanja delovnega časa.

▼B

(b) *Člani kabinskega osebja*

V ključnih fazah leta vsi člani kabinskega osebja sedijo na dodeljenem mestu in ne izvajajo nobenih dejavnosti, razen tistih, ki so potrebne za varno delovanje zrakoplova.

CAT.OP.MPA.215 Uporaba slušalk – letala

(a) Vsi člani letalske posadke, ki opravljajo delo v pilotski kabini, nosijo slušalke z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo. Slušalke se uporabljajo kot glavna naprava za govorno sporazumevanje s službo zračnega prometa (ATS):

1. na tleh:

(i) pri prejemanju odletnega dovoljenja KZP prek govornega sporazumevanja in

(ii) kadar so prižgani motorji;

2. med letom:

(i) pod nadmorsko višino prehoda ali

(ii) 10 000 ft, kar koli od navedenega je več,

in

3. kadar koli se vodju zrakoplova to zdi potrebno.

(b) V pogojih iz odstavka (a) je usmerjeni mikrofon ali enakovredna naprava v položaju, ki omogoča uporabo za dvosmerno radijsko komunikacijo.

CAT.OP.MPA.216 Uporaba slušalk – helikopterji

Vsi člani letalske posadke, ki opravljajo delo v pilotski kabini, nosijo slušalke z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo in jih uporabljajo kot glavno napravo za sporazumevanje s službo zračnega prometa (ATS).

CAT.OP.MPA.220 Pomožna sredstva za evakuacijo v sili

Operator določi postopke za zagotovitev, da so pomožna sredstva za evakuacijo v sili, ki se samodejno odprejo, pred vožnjo po tleh, vzletom in pristankom in kadar je to varno in izvedljivo, pripravljena za uporabo.

CAT.OP.MPA.225 Sedeži, varnostni pasovi in zadrževalni sistemi

(a) *Člani posadke*

1. Vsi člani posadke so med vzletom in pristankom in kadar to določi vodja zrakoplova zaradi varnosti, ustrezno pripeti z vsemi razpoložljivimi varnostnimi pasovi in zadrževalnimi sistemi.

2. Medtem ko so vsi člani letalske posadke v drugih fazah leta na svojem mestu v pilotski kabini, imajo varnostne pasove na dodeljenem mestu zapete.

(b) *Potniki*

1. Vodja zrakoplova se pred vzletom in pristankom ter med vožnjo po tleh in kadar je po njegovem mnenju to potrebno zaradi varnosti, prepriča, da so vsi potniki na zrakoplovu na svojih sedežih ali ležiščih s pravilno zapetimi varnostnimi pasovi ali zadrževalnimi sistemi.

▼B

2. Operator poskrbi, da se namestitev več oseb na enem sedežu zrakoplova dovoli samo na določenih sedežih. Vodja zrakoplova se prepriča, da na enem sedežu sedita le odrasla oseba in dojenček, ki je ustrezno zavarovan z dodatnim pasom za dojenčka ali drugo zadrževalno napravo.

CAT.OP.MPA.230 Zavarovanje potniške kabine in kuhinje (kuhinj) na letalu

(a) Operator določi postopke za zagotovitev, da so pred vožnjo po tleh, vzletom in pristankom vsi izhodi in poti pobega prehodni.

(b) Vodja zrakoplova zagotovi, da sta pred vzletom in pristankom ter kadar se mu to zdi potrebno zaradi varnosti, vsa oprema in prtljaga ustrezno zavarovani.

CAT.OP.MPA.235 Rešilni jopiči – helikopterji

Operator določi postopke za zagotovitev, da se pri izvajanju operacij razreda zmogljivosti 3 s helikopterjem nad vodo pri odločanju, ali si morajo vse osebe na helikopterju nadeti rešilni jopič, upoštevajo trajanje leta in verjetne razmere.

CAT.OP.MPA.240 Kajenje na zrakoplovu

Vodja zrakoplova ne dovoli kajenja na zrakoplovu:

(a) kadar meni, da je to potrebno zaradi varnosti;

(b) med ponovnim polnjenjem in praznjenjem rezervoarjev zrakoplova;

(c) ko je zrakoplov na tleh, razen če je operator določil postopke za zmanjševanje tveganj med zemeljskimi operacijami;

(d) zunaj označenih območij za kajenje, v prehodu(-ih) in stranišču(-ih);

(e) v prostoru za tovor in/ali drugih prostorih, v katerih se prevaža tovor, ki ni shranjen v ognjevarni embalaži ali pokrit z ognjevarnim platnom, in

(f) v tistih delih potniške kabine, v katere se dovaja kisik.

▼M21

CAT.OP.MPA.245 Meteorološke razmere – vsi zrakoplovi

(a) Poveljujoči pilot na letih po pravilih instrumentalnega letenja (IFR):

(1) začne let ali

(2) nadaljuje let prek točke, od katere se pri ponovnem načrtovanju med letom uporablja popravljeni načrt leta ATS,

ko so na voljo informacije, ki kažejo, da bodo pričakovane meteorološke razmere ob prihodu na namembni in/ali zahtevani nadomestni aerodrom enakovredne minimumom za načrtovanje ali boljše.

(b) Pri letih po pravilih IFR poveljujoči pilot nadaljuje let proti načrtovanemu namembnemu aerodromu šele, ko najnovejše razpoložljive informacije kažejo, da bodo ob predvidenem prihodu meteorološke razmere na namembnem aerodromu ali vsaj enem nadomestnem namembnem aerodromu enakovredne veljavnim aerodromskim operativnim minimumom ali boljše.

▼M21

(c) Pri letih po pravilih VFR poveljujoči pilot začne vzlet šele, ko ustrezna meteorološka poročila in/ali napovedi kažejo, da bodo meteorološke razmere na delu rute, ki ga je treba preleteti po pravilih VFR, ob ustreznem času enakovredne omejitvam VFR ali boljše.

CAT.OP.MPA.246 Meteorološke razmere – letala

Poleg upoštevanja točke CAT.OP.MPA.245 poveljujoči pilot pri letih po pravilih IFR z letali nadaljuje let prek:

(a) točke odločitve le, kadar se uporablja postopek zmanjšanega goriva/energije za izredne razmere, ali

(b) točke brez povratka le, kadar se uporablja postopek na izoliranem aerodromu,

ko so na voljo informacije, ki kažejo, da bodo pričakovane meteorološke razmere ob prihodu na namembni in/ali zahtevani nadomestni aerodrom oziroma aerodrome enakovredne veljavnim aerodromskim operativnim minimumom ali boljše.

▼B

CAT.OP.MPA.247 Meteorološke razmere – helikopterji

Poleg CAT.OP.MPA.245:

▼M21

(a) poveljujoči pilot pri letih po pravilih VFR nad vodo zunaj vidnega dosega kopnega s helikopterji začne vzlet šele, ko ustrezna meteorološka poročila in/ali napovedi kažejo, da bo baza oblakov podnevi nad 600 ft ali ponoči nad 1 200 ft.

▼M9

———————

▼B

(c) Let s helikopterjem do heliporta na vodni ploščadi ali dvignjenega območja končnega prileta in vzleta (FATO) se izvede le, če je povprečna hitrost vetra na heliportu na vodni ploščadi ali dvignjenem območju FATO po poročilih manjša od 60 vozlov.

CAT.OP.MPA.250 Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh

(a) Operator določi postopke, ki se izvajajo, ko je treba zrakoplove na letališču razledeniti in preprečiti njihovo zaledenitev ter opraviti s tem povezane inšpekcijske preglede, da se omogoči varno delovanje zrakoplovov.

(b) Vodja zrakoplova začne vzlet šele, ko je zrakoplov brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost ali vodljivost letala, razen v skladu z odstavkom (a) in letalskim priročnikom zrakoplova.

CAT.OP.MPA.255 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom

(a) Operator določi postopke za lete ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi.

(b) Vodja zrakoplova začne let ali namerno leti v pričakovano ali dejansko zaledenitev le, če je zrakoplov certificiran in opremljen za obvladovanje takšnih razmer.

(c) Če zaledenitev presega intenzivnost zaledenitve, za katero je zrakoplov certificiran, ali če zrakoplov, ki ni certificiran za letenje v znanih razmerah zaledenitve, naleti na zaledenitev, vodja zrakoplova nemudoma zapusti razmere s spremembo nivoja letenja in/ali zračne poti, po potrebi s sporočitvijo nevarnosti kontroli zračnega prometa (KZP).

▼M20

CAT.OP.MPA.260 Zaloga goriva/energije in olja

Vodja zrakoplova začne let ali ga v primeru ponovnega načrtovanja med letom nadaljuje šele, ko se prepriča, da je na zrakoplovu vsaj načrtovana količina uporabnega goriva/energije in olja za varno izvedbo leta ob upoštevanju pričakovanih obratovalnih pogojev.

▼M21

CAT.OP.MPA.265 Pogoji za vzlet

Poveljujoči pilot se pred začetkom vzleta prepriča, da:

(a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega vzleta in odhoda ter

(b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:

(1) operativno opremo na tleh;

(2) operativnimi sistemi zrakoplova;

(3) zmogljivostjo zrakoplova;

(4) usposobljenostjo letalske posadke.

▼B

CAT.OP.MPA.270 Najmanjše višine letenja

Vodja zrakoplova ali pilot, ki mu je bilo zaupano vodenje leta, ne leti pod navedenimi najmanjšimi višinami letenja, razen:

(a) če je to potrebno zaradi vzleta ali pristanka ali

(b) pri spuščanju v skladu s postopki, ki jih je odobril pristojni organ.

CAT.OP.MPA.275 Simulirane neobičajne situacije med letom

Operator zagotovi, da se pri prevozu potnikov ali tovora ne simulirajo naslednje situacije:

(a) nenaravne ali izredne situacije, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili, ali

(b) leti v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) z umetnimi sredstvi.

▼M20

CAT.OP.MPA.280 ***[NAMENOMA PRAZNO]***

_____

▼B

CAT.OP.MPA.285 Uporaba dodatnega kisika

Vodja zrakoplova zagotovi, da člani letalske posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno delovanje zrakoplova med letom, uporabijo dodatni kisik vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft.

▼B

CAT.OP.MPA.290 Zaznavanje bližine tal

Če član letalske posadke ali sistem za opozarjanje na bližino tal zazna neprimerno bližino tal, pilot, ki upravlja zrakoplov, nemudoma sprejme korektivne ukrepe za vzpostavitev varnih pogojev letenja.

▼M9

CAT.OP.MPA.295 Uporaba sistema za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)

Operator določi operativne postopke in programe usposabljanja, ko je sistem ACAS vgrajen in deluje, da se letalska posadka ustrezno usposobi za preprečevanje trčenj in zna uporabljati opremo ACAS II.

▼M21

CAT.OP.MPA.300 Pogoji pri priletu in pristanku

Poveljujoči pilot se pred začetkom operacije prileta prepriča, da:

(a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega prileta, pristanka ali prekinjenega prileta, ob upoštevanju informacij o zmogljivosti iz operativnega priročnika, ter

(b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:

(1) operativno opremo na tleh;

(2) operativnimi sistemi zrakoplova;

(3) zmogljivostjo zrakoplova;

(4) usposobljenostjo letalske posadke.

▼M16

CAT.OP.MPA.301 Pogoji pri priletu in pristanku – helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da glede na razpoložljive podatke vreme na aerodromu in stanje območja končnega prileta in vzleta (FATO), ki ga namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta, ob upoštevanju zmogljivostnih informacij iz operativnega priročnika.

CAT.OP.MPA.303 Pregled pristajalne razdalje med letom ob času prihoda – letala

(a) Prilet za pristanek se ne nadaljuje, razen če razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ustreza vsaj 115 % pristajalne razdalje ob predvidenem času pristanka, določene v skladu zmogljivostnimi informacijami za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA), in se prilet za pristanek izvaja z letali razreda zmogljivosti A, certificiranimi v skladu s katero koli od naslednjih certifikacijskih specifikacij, navedenih na certifikatu tipa:

▼**M16**

1. CS-25 ali enakovredno specifikacijo;

2. CS-23 na ravni 4 z ravnjo zmogljivosti „velika hitrost“ ali enakovredno specifikacijo.

(b) Pri letalih razreda zmogljivosti A, razen letal iz točke (a), se prilet za pristanek ne nadaljuje, razen v naslednjih primerih:

1. razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ustreza vsaj 115 % pristajalne razdalje ob predvidenem času pristanka, določene v skladu z zmogljivostnimi informacijami za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA);

2. če zmogljivostne informacije za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA) niso na voljo, razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ob predvidenem času pristanka ustreza vsaj zahtevani pristajalni razdalji v skladu s točko CAT.POL.A.230 ali točko CAT.POL.A.235, kot je ustrezno.

(c) Pri letalih razreda zmogljivosti B se prilet za pristanek ne nadaljuje, razen v naslednjih primerih:

1. razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ustreza vsaj 115 % pristajalne razdalje ob predvidenem času pristanka, določene v skladu z zmogljivostnimi informacijami za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA);

2. če zmogljivostne informacije za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA) niso na voljo, razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ob predvidenem času pristanka ustreza vsaj zahtevani pristajalni razdalji v skladu s točko CAT.POL.A.330 ali točko CAT.POL.A.335, kot je ustrezno.

(d) Pri letalih razreda zmogljivosti B se prilet za pristanek ne nadaljuje, razen v naslednjih primerih:

1. razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ustreza vsaj 115 % pristajalne razdalje ob predvidenem času pristanka, določene v skladu z zmogljivostnimi informacijami za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA);

2. če zmogljivostne informacije za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA) niso na voljo, razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) na predvideni vzletno-pristajalni stezi ob predvidenem času pristanka ustreza vsaj zahtevani pristajalni razdalji v skladu s točko CAT.POL.A.430 ali točko CAT.POL.A.435, kot je ustrezno.

(e) Zmogljivostne informacije za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA) temeljijo na odobrenih podatkih iz letalskega priročnika letala. Kadar odobreni podatki v AFM niso zadostni glede ocene pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA), se dopolnijo z drugimi podatki, ki so določeni bodisi v skladu z veljavnimi certifikacijskimi standardi za letala bodisi v skladu z AMC, ki jih izda Agencija.

▼M16

(f) Operator v operativnem priročniku določi zmogljivostne informacije za oceno pristajalne razdalje ob času prihoda (LDTA) in predpostavke za njihovo pripravo, vključno z drugimi podatki, ki se v skladu s točko (e) lahko uporabljajo za dopolnjevanje podatkov, ki jih vsebuje letalski priročnik letala.

▼M21

CAT.OP.MPA.305 Začetek in nadaljevanje prileta

(a) Če je sporočena vidljivost (VIS) ali kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta z letali ne nadaljuje:

(1) po preletu točke, na kateri je letalo 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali

(2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.

(b) Če je sporočena RVR manjša od 550 m in kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta s helikopterji ne nadaljuje:

(1) po preletu točke, na kateri je helikopter 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali

(2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.

(c) Če zahtevana vizualna referenca ni vzpostavljena, se neuspeli prilet izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.

(d) Če se zahtevana vizualna referenca pod DA/H ali MDA/H ne ohrani, se takoj izvede prekinjeni prilet.

(e) Ne glede na točko (a) se lahko instrumentalni prilet nadaljuje do DA/H ali MDA/H, če se RVR ne sporoči in je sporočena vidljivost (VIS) manjša od veljavnega minimuma, pretvorjena meteorološka vidljivost (CMV) pa enaka ali večja od veljavnega minimuma.

CAT.OP.MPA.310 Operativni postopki – višina prečkanja praga – letala

Operator določi operativne postopke, ki so zasnovani za zagotovitev, da letalo, ki izvaja 3D operacije instrumentalnega prileta, prečka prag vzletno-pristajalne steze na varni višini, pri čemer je v konfiguraciji in položaju za pristanek.

▼M16

CAT.OP.MPA.311 Poročanje o zaviralnem učinku na vzletno-pristajalni stezi

Kadar zaviralni učinek na vzletno-pristajalni stezi med vožnjo po tleh pri pristanku ni tako dober kot učinek, naveden v poročilu operatorja aerodroma o stanju vzletno-pristajalne steze, vodja zrakoplova o tem obvesti službe zračnega prometa s posebnim poročilom iz zrakoplova takoj, ko je to izvedljivo.

▼M21

CAT.OP.MPA.312 Operacije EFVS 200

(a) Operator, ki namerava izvajati operacije EFVS 200, zagotovi, da:

(1) je zrakoplov certificiran za predvidene operacije;

(2) se uporabljajo samo vzletno-pristajalne steze, območja FATO in postopki instrumentalnega prileta (IAP), primerni za operacije EFVS;

(3) so člani letalske posadke usposobljeni za izvajanje predvidene operacije ter se vzpostavi program usposabljanja in preverjanja za člane letalske posadke in ustrezno osebje, vključeno v pripravo leta;

(4) so vzpostavljeni operativni postopki;

(5) so vse ustrezne informacije dokumentirane na seznamu minimalne opreme (MEL);

(6) so vse ustrezne informacije dokumentirane v programu vzdrževanja;

(7) se izvajajo ocene varnosti in določijo kazalniki uspešnosti za spremljanje ravni varnosti operacije ter

(8) aerodromski operativni minimumi upoštevajo zmogljivost uporabljenega sistema.

(b) Operator pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti (LVO) ne izvaja operacij EFVS 200.

(c) Ne glede na točko (a)(1) lahko operator uporabi sistem EVS, ki izpolnjuje minimalna merila za izvajanje operacij EFVS 200, če to odobri pristojni organ.

▼B

CAT.OP.MPA.315 Poročanje o urah letenja – helikopterji

Operator pristojnemu organu da na voljo število ur letenja za vsak helikopter, ki ga je uporabljal v preteklem koledarskem letu.

▼M15

CAT.OP.MPA.320 Kategorije letal

(a) Kategorije letal temeljijo na indicirani hitrosti nad pragom (V_{AT}), ki je enaka minimalni hitrosti (V_{SO}), pomnoženi z 1,3, ali minimalni hitrosti ena-g (gravitacija) (V_{S1g}), pomnoženi z 1,23, v konfiguraciji za pristanek pri največji certificirani pristajalni masi. Če sta na voljo V_{SO} in V_{S1g}, se uporabi višji dobljeni V_{AT}.

(b) Uporabljajo se kategorije letal iz spodnje preglednice.

Preglednica 1:

Kategorije letal, ki ustrezajo vrednostim V_{AT}

Kategorija letala	V_{AT}
A	Manj kot 91 vozlov
B	Od 91 do 120 vozlov
C	Od 121 do 140 vozlov
D	Od 141 do 165 vozlov
E	Od 166 do 210 vozlov

(c) Konfiguracija za pristanek, ki jo je treba upoštevati, se določi v operativnem priročniku.

(d) Operator lahko uporablja manjšo pristajalno maso za določanje V_{AT}, če jo odobri pristojni organ. Taka manjša pristajalna masa je stalna vrednost, neodvisna od spreminjajočih se pogojev pri vsakodnevnih operacijah.

▼M14

_____

▼B

PODDEL C

ZMOGLJIVOST IN OPERATIVNE OMEJITVE ZRAKOPLOVOV

ODDELEK 1

Letala

POGLAVJE 1

Splošne zahteve

CAT.POL.A.100 Razredi zmogljivosti

(a) Letala se uporabljajo v skladu z veljavnimi zahtevami glede razredov zmogljivosti.

(b) Če zaradi posebnih konstrukcijskih značilnosti ni mogoče dokazati popolne skladnosti z veljavnimi zahtevami iz tega dela, operator uporabi odobrene standarde zmogljivosti, ki zagotavljajo enakovredno raven varnosti kot ustrezno poglavje.

▼B

CAT.POL.A.105 Splošno

(a) Masa letala:

1. na začetku vzleta ali

2. pri ponovnem načrtovanju med letom od trenutka, ko se uporablja popravljeni operativni načrt leta,

ni večja od mase, pri kateri je mogoče izpolniti zahteve iz ustreznega poglavja za let, ki se bo izvajal. Dovolijo se lahko odstopanja za pričakovano zmanjšanje mase med letom in izpuščanje goriva v zraku.

(b) Odobreni podatki o zmogljivosti iz letalskega priročnika letala se uporabijo za opredelitev skladnosti z zahtevami iz ustreznega poglavja in se po potrebi dopolnijo z drugimi podatki, kot je določeno v ustreznem poglavju. Operator opredeli druge podatke v operativnem priročniku. Ko se uporabljajo dejavniki iz ustreznega poglavja, se lahko upoštevajo vsi operativni dejavniki, ki so že zajeti v podatkih o zmogljivosti letala v letalskem priročniku letala, da se prepreči dvojna uporaba dejavnikov.

(c) Ustrezno se upoštevajo konfiguracija letala, okoljski pogoji in delovanje sistemov, ki neugodno vplivajo na zmogljivost.

▼M16

(d) Operator pri ocenjevanju zahtev za vzlet iz ustreznih poglavij upošteva natančnost kart.

_____

▼B

POGLAVJE 2

Razred zmogljivosti A

CAT.POL.A.200 Splošno

(a) Odobreni podatki o zmogljivosti iz letalskega priročnika letala se po potrebi dopolnijo z drugimi podatki, če odobreni podatki o zmogljivosti iz letalskega priročnika letala niso zadostni glede:

1. upoštevanja razumno pričakovanih neugodnih obratovalnih pogojev, kot sta vzlet in pristanek na kontaminiranih vzletno-pristajalnih stezah, in

2. upoštevanja okvare motorja v vseh fazah leta.

(b) Za mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze se uporabljajo podatki o zmogljivosti, določeni v skladu z veljavnimi standardi za certificiranje velikih letal ali enakovrednimi zahtevami.

(c) Uporaba drugih podatkov iz odstavka (a) in enakovrednih zahtev iz odstavka (b) se opredeli v operativnem priročniku.

▼B

CAT.POL.A.205 Vzlet

(a) Vzletna masa ne presega največje vzletne mase iz letalskega priročnika letala za tlačno višino in temperaturo okolice na odhodnem letališču.

(b) Pri določanju največje dovoljene vzletne mase so izpolnjene naslednje zahteve:

1. razdalja pospeševanja in zaustavljanja ne presega razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja (ASDA);

2. vzletna razdalja ne presega razpoložljive vzletne razdalje, pri čemer razdalja čistine ne presega polovice dolžine razpoložljive razdalje vzletnega zaleta (TORA);

3. vzletni zalet ne presega razpoložljive razdalje vzletnega zaleta (TORA);

4. za zaustavljeni in neprekinjeni vzlet se uporablja enotna vrednost V_1 ter

5. na mokri ali kontaminirani vzletno-pristajalni stezi vzletna masa ne presega mase, dovoljene za vzlet na suhi vzletno-pristajalni stezi pri enakih pogojih.

(c) Pri dokazovanju skladnosti z odstavkom (b) se upoštevajo:

1. tlačna višina na letališču;

2. temperatura okolice na letališču;

3. stanje na površini vzletno-pristajalne steze in vrsta njene površine;

4. nagib vzletno-pristajalne steze v smeri vzleta;

5. največ 50 % sporočene komponente čelnega vetra, a ne manj kot 150 % sporočene komponente hrbtnega vetra in

6. izguba dolžine vzletno-pristajalne steze, če nastane, zaradi poravnave letala pred vzletom.

CAT.POL.A.210 Višina leta nad ovirami pri vzletu

(a) Neto vzletna pot leta se določi tako, da je navpična razdalja med letalom in vsemi ovirami najmanj 35 ft, vodoravna razdalja pa najmanj 90 m plus 0,125 × D, pri čemer je D vodoravna razdalja, ki jo letalo prepotuje od konca razpoložljive vzletne razdalje (TODA) ali konca vzletne razdalje, če je zavoj predviden pred koncem razpoložljive vzletne razdalje (TODA). Za letala z razponom kril manj kot 60 m se lahko uporabi vodoravna površina brez ovir, ki obsega polovico razpona kril letala plus 60 m plus 0,125 × D.

▼B

(b) Pri dokazovanju skladnosti z odstavkom (a):

1. se upoštevajo:

(i) masa letala na začetku vzletnega zaleta;

(ii) tlačna višina na letališču;

(iii) temperatura okolice na letališču in

(iv) največ 50 % sporočene komponente čelnega vetra ali ne manj kot 150 % sporočene komponente hrbtnega vetra;

2. spremembe rut (projekcija poti zrakoplova na zemeljsko površino) niso dovoljene do točke, ko neto vzletna pot leta doseže višino, ki ustreza polovici razpona kril, a ne manj kot 50 ft nad višino konca razpoložljive razdalje vzletnega zaleta (TORA). Potem se vse do višine 400 ft predpostavlja, da je letalo nagnjeno za največ 15°. Nad višino 400 ft se lahko načrtujejo koti nagiba, ki presegajo 15°, vendar ne smejo biti večji od 25°;

3. vsi deli neto vzletnega kota leta, na katerih je letalo nagnjeno po nagibu za več kot 15°, morajo biti ovir prosti znotraj vodoravnih razdalj iz odstavka (a) ter pododstavkov (b)(6) in (b)(7) pri navpični razdalji najmanj 50 ft;

4. operacije, pri katerih se uporabljajo povečani koti nagiba do največ 20° med 200 in 400 ft ali največ do 30° nad 400 ft višine, se opravljajo v skladu s CAT.POL.A.240;

5. dovoli se ustrezno odstopanje za vpliv kota nagiba na operativne hitrosti in pot leta, vključno s povečanji razdalje zaradi povečanih operativnih hitrosti;

6. za primere, v katerih načrtovana pot leta ne zahteva spremembe rut za več kot 15°, operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so bočno oddaljene za več kot:

(i) 300 m, če pilot lahko ohrani zahtevano navigacijsko natančnost prek območja z upoštevanimi ovirami, ali

(ii) 600 m za lete v vseh drugih primerih;

7. za primere, v katerih so na načrtovani poti leta potrebne spremembe rut za več kot 15°, operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so bočno oddaljene za več kot:

(i) 600 m, če pilot lahko ohrani zahtevano navigacijsko natančnost prek območja z upoštevanimi ovirami, ali

▼B

(ii) 900 m za lete v vseh drugih primerih;

(c) Operator določi postopke za ravnanje v izrednih razmerah, da izpolni zahteve iz odstavkov (a) in (b) ter zagotovi varno zračno pot ob izogibanju oviram, da omogoči, da letalo izpolni zahteve glede zračne poti iz CAT.POL.A.215 ali pristane na odhodnem letališču ali nadomestnem vzletnem letališču.

CAT.POL.A.215 Na zračni poti – odpoved enega motorja (OEI)

(a) Podatki iz letalskega priročnika letala o neto poti leta na zračni poti pri enem nedelujočem motorju (OEI), ki ustrezajo pričakovanim meteorološkim razmeram na letu, omogočajo dokaz skladnosti z odstavkom (b) ali (c) na vseh točkah vzdolž zračne poti. Neto pot leta ima na višini 1 500 ft nad letališčem, na katerem naj bi letalo po odpovedi motorja pristalo, pozitiven gradient. V meteoroloških razmerah, v katerih je potrebna uporaba sistemov za preprečevanje zaledenitve, se upošteva učinek njihove uporabe na neto pot leta.

▼M16

(b) Gradient neto poti leta na ruti je pozitiven vsaj na višini 1 000 ft nad terenom in vsemi ovirami vzdolž rute v razdalji 9,3 km (5 NM) na obeh straneh načrtovane rute letenja.

(c) Neto pot leta na ruti letalu omogoča nadaljevanje leta s potovalne višine do aerodroma, kjer je možen pristanek v skladu s točko CAT.POL.A.230 ali CAT.POL.A.235, kot je ustrezno. Neto pot leta na ruti je v navpični smeri vsaj 2 000 ft oddaljena od terena in vseh ovir vzdolž rute v razdalji 9,3 km (5 NM) na obeh straneh načrtovane rute letenja, ob upoštevanju naslednjih elementov:

1. odpoved motorja se predpostavlja na najbolj kritični točki rute;

2. upoštevajo se učinki vetra na pot leta;

▼M26

3. izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je skladen z zahtevo, da je treba aerodrom, primeren za nadomestni aerodrom, na katerem naj bi letalo po odpovedi motorja predvidoma pristalo, doseči z zahtevano rezervo goriva v skladu s točko CAT.OP.MPA.181, če se uporabi varnostni postopek;

▼M16

4. aerodrom, na katerem naj bi letalo po odpovedi motorja predvidoma pristalo, izpolnjuje naslednja merila:

(i) izpolnjene so zahteve glede zmogljivosti za predvideno pristajalno maso;

(ii) vremenska poročila ali napovedi in poročila o stanju vzletno-pristajalne steze kažejo, da je ob predvidenem času pristanka mogoč varen pristanek;

5. če letalski priročnik letala ne vsebuje podatkov o neto poti leta na ruti, se bruto pot leta na ruti z enim nedelujočim motorjem (OEI) zmanjša za 1,1-odstotni gradient vzpenjanja za dvomotorna letala, 1,4-odstotni za trimotorna letala in 1,6-odstotni za štirimotorna letala.

(d) Operator poveča zgornje meje širine iz točk (b) in (c) na 18,5 km (10 NM), če navigacijska natančnost ne izpolnjuje vsaj specifikacije navigacije RNAV 5.

▼M16

CAT.POL.A.220 Na ruti – letala s tremi ali več motorji, pri čemer dva ne delujeta

(a) Letalo s tremi ali več motorji ni na nobeni točki načrtovane rute letenja oddaljeno od aerodroma, ki izpolnjuje zahteve iz točk CAT.POL.A.230 ali CAT.POL.A.235(a) za predvideno pristajalno maso, za več kot 90 minut, pri čemer vsi motorji delujejo s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno, pri standardni temperaturi v brezvetrju, razen če izpolnjuje zahteve iz odstavkov (b) do (f).

(b) Podatki o neto poti leta na ruti z dvema nedelujočima motorjema letalu omogočajo nadaljevanje leta v pričakovanih meteoroloških razmerah od točke, na kateri se predvideva hkratna okvara dveh motorjev, do aerodroma, na katerem bo lahko pristalo in se popolnoma ustavilo, če bo uporabilo predpisani postopek za pristanek z dvema nedelujočima motorjema. Neto pot leta na ruti je v navpični smeri vsaj 2 000 ft oddaljena od terena in vseh ovir na ruti v širini 9,3 km (5 NM) na obeh straneh načrtovane rute letenja. Na nadmorskih višinah in v meteoroloških razmerah, v katerih je potrebna uporaba sistemov za preprečevanje zaledenitve, se upošteva učinek njihove uporabe na podatke o neto poti leta na ruti. Če navigacijska natančnost ne izpolnjuje vsaj specifikacije navigacije RNAV 5, operator poveča predpisane zgornje meje širine iz drugega stavka na 18,5 km (10 NM).

(c) Predpostavlja se, da se bosta dva motorja pokvarila na najbolj kritični točki tistega dela rute, na kateri se letalo uporablja več kot 90 minut, pri čemer vsi motorji delujejo s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno, pri standardni temperaturi v brezvetrju, od aerodroma iz točke (a).

(d) Neto pot leta ima pozitiven gradient na višini 1 500 ft nad aerodromom, na katerem se predvideva pristanek po odpovedi dveh motorjev.

(e) Izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je skladen z zahtevo, da je treba aerodrom doseči z zahtevano rezervo goriva iz točke (f), če se uporabi varnostni postopek.

▼M20

(f) Predvidena masa letala na točki, na kateri se predvideva okvara dveh motorjev, ni manjša od mase, ki vključuje dovolj goriva/energije za nadaljevanje leta do predvidenega letališča za pristanek, kamor naj bi prispelo na višini vsaj 1 500 ft (450 m) neposredno nad pristajalnim območjem in nato letelo 15 minut s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno.

▼B

CAT.POL.A.225 Pristanek – namembno in nadomestno letališče

(a) Pristajalna masa letala, določena v skladu s CAT.POL.A.105(a), ne presega največje pristajalne mase, določene za nadmorsko višino in temperaturo okolice, ki se pričakuje ob predvidenem času pristanka na namembnem in nadomestnem letališču.

▼M16

CAT.POL.A.230 Pristanek – suhe vzletno-pristajalne steze

(a) Pristajalna masa letala, določena v skladu s točko CAT.POL.A.105(a) za predvideni čas pristanka na namembnem in katerem koli nadomestnem aerodromu, omogoča pristanek s popolno zaustavitvijo z višine 50 ft nad pragom:

1. za turboreaktivna letala v okviru 60 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA);

2. za turbopropelerska letala v okviru 70 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA);

3. z odstopanjem od točk (a)(1) in (a)(2) za letala, ki so odobrena za operacije s skrajšano pristajalno razdaljo iz točke CAT.POL.A.255, v okviru 80 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA).

(b) Za operacije strmega prileta operator uporablja podatke o pristajalnih razdaljah, faktorizirane v skladu s točko (a)(1) ali (a)(2), kot je ustrezno, na podlagi višine zaslona, ki znaša manj kot 60 ft, vendar ne manj kot 35 ft, in izpolnjuje zahteve iz točke CAT.POL.A.245.

(c) Za operacije s kratkim pristankom operator uporablja podatke o pristajalnih razdaljah, faktorizirane v skladu s točko (a)(1) ali (a)(2), kot je ustrezno, in izpolnjuje zahteve iz točke CAT.POL.A.250.

(d) Operator pri določitvi pristajalne mase upošteva:

1. največ 50 % komponente čelnega vetra ali najmanj 150 % komponente hrbtnega vetra;

2. popravki so navedeni v letalskem priročniku letala.

▼M26

(e) Za odpremo letala letalo:

1. pristane na najugodnejši vzletno-pristajalni stezi v brezvetrju; ter

2. pristane na vzletno-pristajalni stezi, ki mu bo najverjetneje dodeljena ob upoštevanju verjetne hitrosti in smeri vetra ter značilnosti v zvezi z njegovim upravljanjem na tleh in drugih pogojev, kot so pripomočki za pristajanje in teren.

▼M16

(f) Če operator ne more izpolniti predpostavke iz točke (e)(2) za namembni aerodrom, se lahko letalo odpošlje le, če je določen nadomestni aerodrom, ki omogoča popolno skladnost z eno od naslednjimi točk:

1. točkami (a) do (d), če je vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda suha;

2. točkami CAT.POL.A.235(a) do (d), če je vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra ali kontaminirana.

CAT.POL.A.235 Pristanek – mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze

(a) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi ali oboje kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) ustreza eni od naslednjih dolžin:

1. pristajalni razdalji iz letalskega priročnika letala za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme letala, vendar ne sme biti krajša od zahtevane razdalje iz točke CAT.POL.A.230(a)(1) ali (a)(2), kot je ustrezno;

2. če pristajalna razdalja za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme letala v letalskem priročniku letala ni določena, vsaj 115 % zahtevane pristajalne razdalje, določene v skladu s točko CAT.POL.A.230(a)(1) ali (a)(2), kot je ustrezno;

▼M16

3. pristajalni razdalji, ki je krajša od zahtevane razdalje iz točke (a)(2), vendar ne krajša od zahtevane razdalje iz točke CAT.POL.A.230(a)(1) ali (a)(2), kot je ustrezno, če ima vzletno-pristajalna steza posebne izboljšane torne lastnosti in letalski priročnik letala vključuje posebne dodatne informacije o pristajalnih razdaljah na taki vrsti vzletno-pristajalne steze;

4. z odstopanjem od točk (a)(1), (a)(2) in (a)(3) za letala, odobrena za operacije s skrajšano pristajalno razdaljo iz točke CAT.POL.A.255, pristajalni razdalji, določeni v skladu s točko CAT.POL.A.255(b)(2)(v)(B).

(b) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi bila lahko vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda kontaminirana, razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) ustreza eni od naslednjih dolžin:

1. vsaj pristajalni razdalji, določeni v skladu s točko (a), ali vsaj 115 % pristajalne razdalje, določene v skladu z odobrenimi podatki o pristajalni razdalji na kontaminirani vzletno-pristajalni stezi, ali enakovredni razdalji, katera koli je daljša;

2. na zimskim razmeram prilagojeni vzletno-pristajalni stezi se lahko uporabi pristajalna razdalja, ki je krajša od zahtevane pristajalne razdalje iz točke (b)(1), vendar ne krajša od zahtevane razdalje iz točke (a), če letalski priročnik letala vsebuje posebne dodatne informacije o pristajalnih razdaljah na kontaminiranih vzletno-pristajalnih stezah. Takšna pristajalna razdalja ustreza vsaj 115 % pristajalne razdalje, določene v letalskem priročniku letala.

(c) Z odstopanjem od točke (b) 15-odstotno povečanje ni potrebno, če je že vključeno v odobrene podatke o pristajalnih razdaljah ali enakovredne zahteve.

(d) V zvezi s točkama (a) in (b) se ustrezno uporabijo merila iz točk CAT.POL.A.230(b), (c) in (d).

▼M26

(e) Za odpremo letala letalo:

1. pristane na najugodnejši vzletno-pristajalni stezi v brezvetrju; ter

2. pristane na vzletno-pristajalni stezi, ki mu bo najverjetneje dodeljena ob upoštevanju verjetne hitrosti in smeri vetra ter značilnosti v zvezi z njegovim upravljanjem na tleh in drugih pogojev, kot so pripomočki za pristajanje in teren.

▼M16

(f) Če operator ne more izpolniti točke (e)(1) za namembni aerodrom, na katerem ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda kontaminirana, in na katerem je pristajanje odvisno od določene komponente vetra, se letalo lahko odpošlje le, če sta določena dva nadomestna aerodroma.

(g) Če operator ne more izpolniti točke (e)(2) za namembni aerodrom, na katerem ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra ali kontaminirana, se letalo lahko odpošlje le, če je določen nadomestni aerodrom.

(h) Za točki (f) in (g) določeni nadomestni aerodromi omogočajo skladnost z eno od naslednjih točk:

1. točkami CAT.POL.A.230(a) do (d), če je vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda suha;

2. točkami CAT.POL.A.235(a) do (d), če je vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra ali kontaminirana.

▼B

CAT.POL.A.240 Odobritev operacij s povečanimi koti nagiba

(a) Za operacije s povečanimi koti nagiba je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.

(b) Operator za pridobitev odobritve predloži dokaze, da so izpolnjeni naslednji pogoji:

1. letalski priročnik letala vsebuje odobrene podatke za zahtevano povečanje operativne hitrosti in podatke, ki omogočajo sestavo poti leta ob upoštevanju povečanih kotov nagiba in hitrosti;

2. za navigacijsko natančnost je na voljo vizualno vodenje;

3. za vsako vzletno-pristajalno stezo so navedeni vremenski minimumi in omejitve vetra ter

▼M9

4. letalska posadka je ustrezno seznanjena s predvideno zračno potjo in postopki, ki jih je treba uporabljati v skladu z poddelom FC dela ORO.

▼B

CAT.POL.A.245 Odobritev operacij strmega prileta

(a) Za operacije strmega prileta, v katerih se uporabljajo 4,5-stopinjski ali večji koti drsne strmine in višine zaslona pod 60 ft, vendar ne pod 35 ft, je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.

(b) Operator za pridobitev odobritve predloži dokaze, da so izpolnjeni naslednji pogoji:

1. v letalskem priročniku letala so navedeni največji dovoljeni kot drsne strmine, vse druge omejitve, običajni in neobičajni postopki ter postopki v sili za strm prilet ter spremenjeni podatki o dolžini letališča, če se uporabijo merila za strm prilet;

2. za vsako letališče, na katerem se predvideva izvajanje operacij strmega prileta:

(i) je na voljo ustrezen referenčni sistem za prikaz drsne poti, ki vključuje vsaj sistem za vizualni prikaz drsne poti;

(ii) so določeni vremenski minimumi in

(iii) se upoštevajo:

A. stanje glede ovir;

B. vrsta referenčnega sistema za prikaz drsne poti in vodenje po vzletno-pristajalni stezi;

C. najmanjša zunanja vidljivost, ki se zahteva na višini odločitve (DH) in najmanjši nadmorski višini spuščanja (MDA);

D. razpoložljiva oprema na letalu;

E. pilotova usposobljenost in posebna seznanitev z letališčem;

F. omejitve in postopki iz letalskega priročnika letala ter

G. merila za neuspeli prilet.

▼B

CAT.POL.A.250 Odobritev operacij s kratkim pristankom

(a) Za operacije s kratkim pristankom je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.

(b) Operator za pridobitev odobritve predloži dokaze, da so izpolnjeni naslednji pogoji:

1. razdaljo, uporabljeno pri izračunu dovoljene pristajalne mase, lahko sestavljata uporabna dolžina deklariranega varnega območja in deklarirana razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA);

2. država letališča je ugotovila obstoj javnega interesa in operativne potrebe po taki operaciji, bodisi zaradi oddaljenosti letališča bodisi zaradi fizičnih omejitev v zvezi s podaljšanjem vzletno-pristajalne steze;

3. navpična razdalja med potjo pilotovih oči in potjo najnižjega dela koles po tem, ko je letalo na običajni drsni poti, ne presega 3 metrov;

4. RVR/VIS ni manjša od 1 500 m, omejitve glede vetra pa so navedene v operativnem priročniku;

5. določene in izpolnjene so zahteve glede minimalnih izkušenj pilotov, njihovega usposabljanja in posebne seznanitve z letališčem;

6. višina prečkanja nad začetkom uporabne dolžine deklariranega varnega območja je 50 ft;

7. uporabo deklariranega varnega območja odobri država letališča;

8. uporabna dolžina deklariranega varnega območja ne presega 90 m;

9. širina deklariranega varnega območja ustreza vsaj dvakratni širini vzletno-pristajalne steze ali dvakratnemu razponu kril, kar je več, osredotočene na podaljšano sredinsko črto vzletno-pristajalne steze;

10. na deklariranem varnem območju ni ovir ali depresij, ki bi ogrožale letalo pri prezgodnjem pristanku, na deklariranem varnem območju pa med uporabo vzletno-pristajalne steze za operacije s kratkim pristankom tudi niso dovoljeni nobeni mobilni predmeti;

11. nagib deklariranega varnega območja ne presega 5 % navzgor in 2 % navzdol v smeri pristanka ter

▼M16

11a. operacije s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo v skladu s CAT.POL.A.255 so prepovedane;

▼B

12. dodatni pogoji, če jih določi pristojni organ, ob upoštevanju značilnosti tipa letala, orografskih značilnosti na območju prileta, razpoložljivih navigacijskih pripomočkov za prilet in premislekov o neuspelem priletu/zaustavljenem pristanku.

▼M16

CAT.POL.A.255 Odobritev operacij s skrajšano pristajalno razdaljo

(a) Operator letala lahko izvaja operacije pristanka v okviru 80 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA), če izpolnjuje naslednje pogoje:

1. letalo ima največje operativno število potniških sedežev (MOPSC) 19 ali manj;

▼**M16**

2. letalo ima v letalskem priročniku letala izjavo o izpolnjevanju pogojev za skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo;

3. letalo se uporablja za izredne operacije komercialnega zračnega prevoza na zahtevo;

4. pristajalna masa letala omogoča pristanek s popolno zaustavitvijo v okviru te skrajšane pristajalne razdalje;

5. operator je dobil predhodno dovoljenje pristojnega organa.

(b) Operator za pridobitev odobritve iz točke (a)(5) predloži dokaze o eni od naslednjih okoliščin:

1. da je bila opravljena ocena tveganja, ki je dokazala, da je bila dosežena enakovredna raven varnosti, kot je predvideno v točki CAT.POL.A.230(a)(1) ali (2), kot je ustrezno;

2. da so izpolnjeni naslednji pogoji:

(i) postopki posebnega pristopa, kot so strmi prileti, načrtovane višine zaslona nad 60 ft ali pod 35 ft, operacije pri zmanjšani vidljivosti, prileti zunaj meril stabiliziranega prileta, odobreni pod točko CAT.OP.MPA.115(a), so prepovedani;

(ii) operacije s kratkim pristankom v skladu s točko CAT.POL.A.250 so prepovedane;

(iii) pristanek na kontaminirani vzletno-pristajalni stezi je prepovedan;

(iv) letalski posadki je zagotovljeno ustrezno usposabljanje ter njihovo preverjanje in spremljanje;

(v) operator je vzpostavil program aerodroma za analizo pristankov, da bi zagotovil izpolnjevanje naslednjih pogojev:

(A) ob predvidenem času prihoda ni napovedan hrbtni veter;

(B) če je napovedano, da bo vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, se pristajalna razdalja pri odpremi bodisi določi v skladu s točko CAT.OP.MPA.303(a) ali (b), kot je ustrezno, bodisi ustreza 115 % pristajalne razdalje, določene za suhe vzletno-pristajalne steze, kar je daljše;

(C) ob predvidenem času prihoda ni napovedano, da bo stanje vzletno-pristajalne steze kontaminirano;

(D) ob predvidenem času prihoda niso napovedane slabe vremenske razmere;

(vi) celotna oprema, ki vpliva na pristajalno zmogljivost, je operativna pred začetkom leta;

(vii) letalska posadka je sestavljena iz vsaj dveh kvalificiranih in usposobljenih pilotov, ki imata nedavne izkušnje z operacijami s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo;

(viii) na podlagi prevladujočih razmer za predvideni let vodja zrakoplova sprejme končno odločitev o izvajanju operacij s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo in se lahko odloči, da tega ne bo izvedel, če meni, da je to potrebno zaradi varnosti;

(ix) dodatni pogoji na aerodromu, če jih določi pristojni organ, ki je certificiral aerodrom, ob upoštevanju orografskih značilnosti na območju prileta, razpoložljivih navigacijskih pripomočkov za prilet ter premislekov o neuspelem priletu in zaustavljenem pristanku.

▼B

POGLAVJE 3

Razred zmogljivosti B

CAT.POL.A.300 Splošno

▼M10

(a) Razen če tako odobri pristojni organ v skladu s poddelom L Priloge V (dela SPA) – OPERACIJE Z ENOMOTORNIMI TURBINSKIMI LETALI PONOČI ALI V IMC (SET-IMC), operator enomotornega letala ne uporablja:

1. ponoči ali

2. v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), razen na podlagi posebnih pravil vizualnega letenja (VFR).

▼B

(b) Operator obravnava dvomotorna letala, ki ne izpolnjujejo zahtev za vzpenjanje iz CAT.POL.A.340, kot enomotorna letala.

CAT.POL.A.305 Vzlet

(a) Vzletna masa ne presega največje vzletne mase, navedene v letalskem priročniku letala za tlačno višino in temperaturo okolice na odhodnem letališču.

(b) Nefaktorizirana vzletna razdalja iz letalskega priročnika letala ne presega:

1. razpoložljive razdalje vzletnega zaleta (TORA), če se pomnoži s faktorjem 1,25, ali

2. naslednjih dolžin, če sta na voljo podaljšek zaustavljanja in/ali čistina:

(i) razpoložljive razdalje vzletnega zaleta (TORA);

(ii) razpoložljive vzletne razdalje (TODA), če se pomnoži s faktorjem 1,15, ali

(iii) razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja (ASDA), če se pomnoži s faktorjem 1,3.

(c) Pri dokazovanju skladnosti z odstavkom (b) se upoštevajo:

1. masa letala na začetku vzletnega zaleta;

2. tlačna višina na letališču;

3. temperatura okolice na letališču;

4. razmere na površini vzletno-pristajalne steze in vrsta njene površine;

5. nagib vzletno-pristajalne steze v smeri vzleta in

6. največ 50 % sporočene komponente čelnega vetra ali najmanj 150 % sporočene komponente hrbtnega vetra.

▼B

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

(a) Vzletna pot leta letal z dvema ali več motorji se določi tako, da je navpična razdalja med letalom in vsemi ovirami najmanj 50 ft, vodoravna razdalja pa najmanj 90 m plus 0,125 × D, pri čemer je D vodoravna razdalja, ki jo letalo prepotuje od konca razpoložljive vzletne razdalje (TODA) ali konca vzletne razdalje, če je zavoj predviden pred koncem razpoložljive vzletne razdalje (TODA), razen kot je predvideno v odstavkih (b) in (c). Za letala z razponom kril manj kot 60 m se lahko uporabi vodoravna površina brez ovir, ki znaša polovico razpona kril letala plus 60 m plus 0,125 × D. Domneva se, da:

1. se vzletna pot leta začne na višini 50 ft nad površino na koncu vzletne razdalje v skladu s CAT.POL.A.305(b) in konča na višini 1 500 ft nad površino;

2. se letalo ne nagne, dokler ne doseže višine 50 ft nad površino, in da nato kot nagiba ne preseže 15°;

3. se okvara ključnega motorja zgodi na tisti točki vzletne poti leta z vsemi delujočimi motorji, ko se predvidoma izgubi vizualna referenca, potrebna za izogibanje oviram;

4. je gradient vzletne poti leta od 50 ft do domnevne višine okvare motorja enak povprečnemu gradientu pri vseh delujočih motorjih med vzpenjanjem in prehodom v konfiguracijo za zračno pot, pomnoženemu s faktorjem 0,77, in

5. je gradient vzletne poti leta od višine, dosežene v skladu s pododstavkom (a)(4), do konca vzletne poti leta enak gradientu vzpenjanja na zračno pot z enim nedelujočim motorjem (OEI) iz letalskega priročnika letala.

(b) Za primere, v katerih načrtovana pot leta ne zahteva spremembe rut za več kot 15°, operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so bočno oddaljene za več kot:

1. 300 m, če let poteka v razmerah, ki dopuščajo navigacijo vizualnega vodenja po smeri, ali če so na voljo navigacijski pripomočki, ki pilotu omogočajo ohranitev načrtovane poti leta z enako točnostjo, ali

2. 600 m za lete v vseh drugih razmerah.

(c) Za primere, v katerih so za načrtovano pot leta potrebne spremembe rut za več kot 15°, operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so bočno oddaljene za več kot:

1. 600 m pri letih v razmerah, ki dopuščajo navigacijo vizualnega vodenja po smeri, ali

2. 900 m za lete v vseh drugih razmerah.

(d) Pri dokazovanju skladnosti z odstavki (a) do (c) se upoštevajo:

1. masa letala na začetku vzletnega zaleta;

2. tlačna višina na letališču;

3. temperatura okolice na letališču in

▼B

4. največ 50 % sporočene komponente čelnega vetra ali najmanj 150 % sporočene komponente hrbtnega vetra.

▼M4

(e) Zahteve v (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2) in (c)(2) se ne uporabljajo za dnevne operacije VFR.

▼B

CAT.POL.A.315 Na zračni poti – večmotorna letala

(a) Letalo v meteoroloških razmerah, ki se pričakujejo za let, in pri okvari enega motorja, pri čemer drugi motorji delujejo z navedeno največjo neprekinjeno močjo, lahko nadaljuje let na ustreznih najmanjših višinah za varen let iz operativnega priročnika ali nad njimi do točke 1 000 ft nad letališčem, na katerem se lahko izpolnijo zahteve glede zmogljivosti.

(b) Domneva se, da na točki okvare motorja:

1. letalo ne leti na višini, ki presega višino, na kateri znaša hitrost vzpenjanja 300 ft na minuto, ko vsi motorji delujejo z največjo navedeno neprekinjeno močjo, in

2. gradient na zračni poti, ko en motor ne deluje (OEI), ustreza bruto gradientu spuščanja ali vzpenjanja, kot je ustrezno, ki se poveča z gradientom 0,5 % oziroma zmanjša z gradientom 0,5 %.

▼M10

CAT.POL.A.320 Na zračni poti – enomotorna letala

(a) V meteoroloških razmerah, predvidenih za let, in v primeru odpovedi motorja je letalo zmožno doseči kraj, kjer se lahko izvede varen pristanek v sili, razen če pristojni organ operatorja odobri v skladu s poddelom L Priloge V (dela SPA) – OPERACIJE Z ENOMOTORNIMI TURBINSKIMI LETALI PONOČI ALI V IMC (SET-IMC) in operator uporabi obdobje tveganja.

(b) Za namene točke (a) se domneva, da na točki odpovedi motorja:

1. letalo ne leti na višini, ki presega višino, na kateri znaša hitrost vzpenjanja 300 ft na minuto, z motorjem, ki deluje z največjo navedeno neprekinjeno močjo, in

2. gradient na zračni poti ustreza bruto gradientu spuščanja, povečanemu za gradient 0,5 %.

▼B

CAT.POL.A.325 Pristanek – namembno in nadomestno letališče

Pristajalna masa letala, določena v skladu s CAT.POL.A.105(a), ne presega največje pristajalne mase, določene za nadmorsko višino in temperaturo okolice, ki se pričakuje ob predvidenem času pristanka na namembnem in nadomestnem letališču.

▼M16

CAT.POL.A.330 Pristanek – suhe vzletno-pristajalne steze

(a) Pristajalna masa letala, določena v skladu s CAT.POL.A.105(a) za predvideni čas pristanka na namembnem in katerem koli nadomestnem aerodromu, omogoča pristanek s popolno zaustavitvijo z višine 50 ft nad pragom v okviru 70 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA).

(b) Z odstopanjem od točke (a) in, kadar je točka CAT.POL.A.355 izpolnjena, pristajalna masa letala, določena v skladu s točko CAT.POL.A.105(a) za predvideni čas pristanka na namembnem aerodromu, omogoča pristanek s popolno zaustavitvijo z višine 50 ft nad pragom v okviru 80 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA).

(c) Operator pri določitvi pristajalne mase upošteva:

1. nadmorsko višino aerodroma;

2. največ 50 % komponente čelnega vetra ali najmanj 150 % komponente hrbtnega vetra;

3. vrsto površine vzletno-pristajalne steze;

4. nagib vzletno-pristajalne steze v smeri pristanka.

(d) Za operacije strmega prileta operator uporablja podatke o pristajalnih razdaljah, faktorizirane v skladu s točko (a) na podlagi višine zaslona, ki znaša manj kot 60 ft, vendar ne manj kot 35 ft, in izpolnjuje zahteve iz točke CAT.POL.A.345.

(e) Za operacije s kratkim pristankom operator uporablja podatke o pristajalnih razdaljah, faktorizirane v skladu s točko (a), in zahteve iz točke CAT.POL.A.350.

(f) Za odpremo letala letalo:

1. pristane na najugodnejši vzletno-pristajalni stezi v brezvetrju;

2. pristane na vzletno-pristajalni stezi, ki mu bo najverjetneje dodeljena ob upoštevanju verjetne hitrosti in smeri vetra ter značilnosti v zvezi z njegovim upravljanjem na tleh in drugih pogojev, kot so pripomočki za pristajanje in teren.

(g) Če operator ne more izpolniti predpostavke iz točke (f)(2) za namembni aerodrom, se lahko letalo odpošlje le, če je določen nadomestni aerodrom, ki omogoča popolno skladnost s točkami (a) do (f).

CAT.POL.A.335 Pristanek – mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze

(a) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, se kot razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) uporabi ena od naslednjih dolžin:

1. pristajalna razdalja, določena v letalskem priročniku letala za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme, vendar ne krajša od zahtevane pristajalne razdalje iz točke CAT.POL.A.330;

▼M16

2. če zahtevana pristajalna razdalja ni določena v letalskem priročniku letala za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme, vsaj 115 % zahtevane pristajalne razdalje, določene v skladu s točko CAT.POL.A.330(a);

3. pristajalna razdalja, ki je krajša od zahtevane razdalje iz točke (a)(2), vendar ne krajša od razdalje iz točke CAT.POL.A.330(a), kot je ustrezno, če ima vzletno-pristajalna steza posebne lastnosti za povečanje trenja in letalski priročnik letala vsebuje posebne dodatne informacije o pristajalnih razdaljah na taki vrsti vzletno-pristajalne steze;

4. z odstopanjem od točk (a)(1), (a)(2) in (a)(3) za letala, odobrena za operacije s skrajšano pristajalno razdaljo iz točke CAT.POL.A.355, pristajalna razdalja, določena v skladu s točko CAT.POL.A.355(b)(7)(iii).

(b) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda kontaminirana, pristajalna razdalja ne presega razpoložljive pristajalne razdalje (LDA). Operator v operativnem priročniku določi podatke o pristajalni razdalji, ki jih je treba uporabljati.

▼B

CAT.POL.A.340 Zahteve glede vzpenjanja pri vzletu in pristanku

Operator dvomotornega letala izpolnjuje naslednje zahteve glede vzpenjanja pri vzletu in pristanku.

(a) *Vzpenjanje pri vzletu*

1. Delujejo vsi motorji

(i) Enakomerni gradient vzpenjanja po vzletu je vsaj 4-odstoten s/z:

A. vzletno močjo vseh motorjev;

B. izvlečenim podvozjem letala, razen če se podvozje letala lahko uvleče v največ 7 sekundah, ko se lahko predpostavi, da je uvlečeno;

C. zakrilci v položaju(-ih) za vzlet in

D. hitrostjo vzpenjanja, ki ni manjša od večje od hitrosti 1,1 V_{MC} (minimalna hitrost na tleh ali blizu tal, pri kateri je letalo še upravljivo) in 1,2 V_{S1} (hitrost letala, pri kateri pride do porušitve vzgona, ali minimalna konstantna hitrost zrakoplova v konfiguraciji za pristanek).

2. En motor ne deluje (OEI)

(i) Enakomerni gradient vzpenjanja na višini 400 ft nad vzletno površino je izmerljivo pozitiven, ko:

A. ključni motor ne deluje in je njegov propeler v položaju, v katerem ima najmanjši upor;

B. drugi motor deluje z vzletno močjo;

C. je podvozje letala uvlečeno;

D. so zakrilca v položaju(-ih) za vzlet in

E. je hitrost vzpenjanja enaka hitrosti, doseženi na 50 ft.

▼B

(ii) Enakomerni gradient vzpenjanja na višini 1 500 ft nad vzletno površino ni manjši od 0,75 %, ko:

A. ključni motor ne deluje in je njegov propeler v položaju, v katerem ima najmanjši upor;

B. drugi motor ne presega največje stalne moči;

C. je podvozje letala uvlečeno;

D. so zakrilca uvlečena in

E. hitrost vzpenjanja znaša najmanj 1,2 V_{S1}.

(b) *Vzpenjanje pri pristanku*

1. Delujejo vsi motorji

(i) Enakomerni gradient vzpenjanja je vsaj 2,5 % s/z:

A. močjo ali potiskom, ki nista večja od tistih, ki sta na voljo 8 sekund po začetku premikanja ročic za plin iz položaja za najmanjši prosti tek;

B. izvlečenim podvozjem letala;

C. zakrilci v položaju za pristanek in

D. hitrostjo vzpenjanja, ki je enaka V_{REF} (referenčni pristajalni hitrosti).

2. En motor ne deluje (OEI)

(i) Enakomerni gradient vzpenjanja na višini 1 500 ft nad pristajalno površino ni manjši od 0,75 %, ko:

A. ključni motor ne deluje in je njegov propeler v položaju, v katerem ima najmanjši upor;

B. drugi motor ne presega največje stalne moči;

C. je podvozje letala uvlečeno;

D. so zakrilca uvlečena in

E. hitrost vzpenjanja znaša najmanj 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Odobritev operacij s strmim priletom

(a) Za operacije s strmim priletom, v katerih se uporabljajo 4,5-stopinjski ali večji koti drsne strmine in višine zaslona pod 60 ft, vendar ne pod 35 ft, je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.

(b) Operator za pridobitev odobritve predloži dokaze, da so izpolnjeni naslednji pogoji:

1. v letalskem priročniku letala so navedeni največji dovoljeni kot drsne strmine, vse druge omejitve, običajni in neobičajni postopki ter postopki v sili za strm prilet ter spremenjeni podatki o dolžini letališča, če se uporabijo merila za strm prilet, in

▼B

2. za vsako letališče, na katerem se predvideva izvajanje operacij strmega prileta:

(i) je na voljo ustrezen referenčni sistem za prikaz drsne poti, ki vključuje vsaj sistem za vizualni prikaz drsne poti;

(ii) so določeni vremenski minimumi in

(iii) se upoštevajo:

A. stanje glede ovir;

B. vrsta referenčnega sistema za prikaz drsne poti in vodenje po vzletno-pristajalni stezi;

C. najmanjša zunanja vidljivost, ki se zahteva na višini odločitve (DH) in najmanjši nadmorski višini spuščanja (MDA);

D. razpoložljiva oprema na letalu;

E. pilotova usposobljenost in posebna seznanitev z letališčem;

F. omejitve in postopki iz letalskega priročnika letala ter

G. merila za neuspeli prilet.

CAT.POL.A.350 Odobritev operacij s kratkim pristankom

(a) Za operacije s kratkim pristankom je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.

(b) Operator za pridobitev odobritve predloži dokaze, da so izpolnjeni naslednji pogoji:

1. razdaljo, uporabljeno pri izračunu dovoljene pristajalne mase, lahko sestavljata uporabna dolžina deklariranega varnega območja in deklarirana razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA);

2. uporabo deklariranega varnega območja je odobrila država letališča;

3. na deklariranem varnem območju ni ovir ali depresij, ki bi ogrožale letalo pri prezgodnem pristanku, na deklariranem varnem območju pa med uporabo vzletno-pristajalne steze za operacije s kratkim pristankom tudi niso dovoljeni nobeni mobilni predmeti;

4. nagib deklariranega varnega območja ne presega 5 % navzgor in 2 % navzdol v smeri pristanka;

5. uporabna dolžina deklariranega varnega območja ne presega 90 m;

6. širina deklariranega varnega območja ustreza vsaj dvakratni širini vzletno-pristajalne steze, osredotočene na podaljšano sredinsko črto vzletno-pristajalne steze;

7. višina prečkanja nad začetkom uporabne dolžine deklariranega varnega območja je vsaj 50 ft;

8. za vsako vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabljala, se določijo vremenski minimumi, ki niso manjši od minimumov VFR ali NPA, kateri koli so večji;

▼B

9. določene in izpolnjene so zahteve glede minimalnih izkušenj pilotov, njihovega usposabljanja in posebne seznanitve z letališčem;

10. dodatni pogoji, če jih določi pristojni organ, ob upoštevanju značilnosti tipa letala, orografskih značilnosti na območju prileta, razpoložljivih navigacijskih pripomočkov za prilet in premislekov o neuspelem priletu/zaustavljenem pristanku.

▼M16

CAT.POL.A.355 Odobritev operacij s skrajšano pristajalno razdaljo

(a) Za operacije s pristajalno maso letala, ki omogoča pristanek s popolno zaustavitvijo v okviru 80 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA), je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa. Ta odobritev se pridobi za vsako vzletno-pristajalno stezo, na kateri se izvajajo operacije s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo.

(b) Za pridobitev odobritve iz točke (a) operator opravi oceno tveganja, s katero dokaže, da je dosežena raven varnosti enakovredna tisti, ki je predvidena v točki CAT.POL.A.330(a), in da so izpolnjeni vsaj naslednji pogoji:

1. država aerodroma je ugotovila obstoj javnega interesa in operativne potrebe po taki operaciji, bodisi zaradi oddaljenosti aerodroma bodisi zaradi fizičnih omejitev v zvezi s podaljšanjem vzletno-pristajalne steze;

2. operacije s kratkim pristankom v skladu s točko CAT.POL.A.350 in prileti zunaj meril stabiliziranega prileta, odobreni pod točko CAT.OP.MPA.115(a), so prepovedani;

3. pristanek na kontaminirani vzletno-pristajalni stezi je prepovedan;

4. poseben nadzorni postopek za cono dotika je določen v operativnem priročniku in se izvaja; ta postopek zajema ustrezna navodila za neuspeli prilet in zaustavljeni pristanek, kadar ni mogoče doseči dotika na določenem območju;

5. vzpostavljen je ustrezen program aerodroma za usposabljanje in preverjanje letalske posadke;

6. letalska posadka je kvalificirana in ima nedavne izkušnje z operacijami s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo na zadevnem aerodromu;

7. operator je vzpostavil program aerodroma za analizo pristankov, da bi zagotovil izpolnjevanje naslednjih pogojev:

(i) ob predvidenem času prihoda ni napovedan hrbtni veter;

(ii) če je napovedano, da bo vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, se pristajalna razdalja pri odpremi bodisi določi v skladu s točko CAT.OP.MPA.303(c), bodisi ustreza 115 % pristajalne razdalje, določene za suhe vzletno-pristajalne steze, kar je daljše;

(iii) ob predvidenem času prihoda ni napovedano, da bo stanje vzletno-pristajalne steze kontaminirano;

(iv) ob predvidenem času prihoda niso napovedane slabe vremenske razmere;

▼M16

8. vzpostavljeni so operativni postopki za zagotavljanje, da:

   (i) je celotna oprema, ki vpliva na pristajalno zmogljivost in pristajalno razdaljo, operativna pred začetkom leta;

   (ii) letalska posadka pravilno uporablja naprave za zmanjševanje hitrosti;

9. so določena posebna navodila in postopki za vzdrževanje za naprave za zmanjševanje hitrosti na letalu, da se poveča zanesljivost teh sistemov;

10. končni prilet in pristanek se izvajata le v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC);

11. dodatni pogoji na aerodromu, če jih določi pristojni organ, ki je certificiral aerodrom, ob upoštevanju orografskih značilnosti na območju prileta, razpoložljivih navigacijskih pripomočkov za prilet ter premislekov o neuspelem priletu in zaustavljenem pristanku.

▼B

POGLAVJE 4

Razred zmogljivosti C

CAT.POL.A.400 Vzlet

(a) Vzletna masa ne presega največje vzletne mase, navedene v letalskem priročniku letala za tlačno višino in temperaturo okolice na odhodnem letališču.

(b) Za letala, ki imajo v svojih letalskih priročnikih navedene podatke o dolžini vzletnega območja, v katerih ni upoštevana okvara motorja, razdalja od začetka vzletnega zaleta, ki jo potrebuje letalo, da doseže višino 50 ft nad površino pri največji navedeni vzletni moči vseh motorjev, pomnožena s faktorjem:

   1. 1,33 za dvomotorna letala;

   2. 1,25 za trimotorna letala ali

   3. 1,18 za štirimotorna letala,

   ne presega razpoložljive razdalje vzletnega zaleta (TORA) na predvidenem letališču za vzlet.

(c) Za letala, ki imajo v svojih letalskih priročnikih letala navedene podatke o dolžini vzletnega območja, v katerih je upoštevana okvara motorja, so v skladu s specifikacijami iz letalskega priročnika letala izpolnjene naslednje zahteve:

   1. razdalja pospeševanja in zaustavljanja ne presega razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja (ASDA);

   2. vzletna razdalja ne presega razpoložljive vzletne razdalje (TODA), pri čemer razdalja čistine ne presega polovice dolžine razpoložljive razdalje vzletnega zaleta (TORA);

   3. vzletni zalet ne presega razpoložljive razdalje vzletnega zaleta (TORA);

   4. za zaustavljeni in neprekinjeni vzlet se uporablja enotna vrednost V_1 in

   5. na mokri ali kontaminirani vzletno-pristajalni stezi vzletna masa ne presega mase, dovoljene za vzlet na suhi vzletno-pristajalni stezi v enakih razmerah.

(d) Upoštevajo se:

   1. tlačna višina na letališču;

   2. temperatura okolice na letališču;

▼B

3. razmere na površini vzletno-pristajalne steze in vrsta njene površine;

4. nagib vzletno-pristajalne steze v smeri vzleta;

5. največ 50 % sporočene komponente čelnega vetra ali najmanj 150 % sporočene komponente hrbtnega vetra in

6. morebitna izguba dolžine vzletno-pristajalne steze zaradi poravnave letala pred vzletom.

CAT.POL.A.405 Višina leta nad ovirami pri vzletu

(a) Vzletna pot leta pri enem nedelujočem motorju (OEI) se določi tako, da je navpična razdalja med letalom in vsemi ovirami najmanj 50 ft plus 0,01 × D, vodoravna razdalja pa najmanj 90 m plus 0,125 × D, pri čemer je D vodoravna razdalja, ki jo letalo prepotuje od konca razpoložljive vzletne razdalje (TODA). Za letala z razponom kril manj kot 60 m se lahko uporabi vodoravna površina brez ovir, ki obsega polovico razpona kril letala plus 60 m plus 0,125 × D.

(b) Vzletna pot leta se začne na višini 50 ft nad površino na koncu vzletne razdalje iz ►M4 CAT.POL.A.400(b) ali (c) ◄, kot je ustrezno, in konča na višini 1 500 ft nad površino.

(c) Pri dokazovanju skladnosti z odstavkom (a) se upoštevajo:

1. masa letala na začetku vzletnega zaleta;

2. tlačna višina na letališču;

3. temperatura okolice na letališču in

4. največ 50 % sporočene komponente čelnega vetra ali najmanj 150 % sporočene komponente hrbtnega vetra.

(d) Spremembe rute niso dovoljene do tiste točke vzletne poti leta, na kateri se doseže višina 50 ft nad površino. Potem se vse do višine 400 ft predpostavlja, da je letalo nagnjeno za največ 15°. Nad 400 ft se lahko načrtujejo večji koti nagiba kot 15°, vendar ne smejo biti večji od 25°. Dovoli se ustrezno odstopanje za vpliv kota nagiba na operativne hitrosti in pot leta, vključno s povečanji razdalje zaradi povečanih operativnih hitrosti.

(e) Za primere, v katerih niso potrebne več kot 15-stopinjske spremembe rute, operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so bočno oddaljene za več kot:

1. 300 m, če lahko pilot ohrani zahtevano navigacijsko natančnost prek območja z upoštevanimi ovirami, ali

2. 600 m za lete v vseh drugih primerih.

▼B

(f) Za primere, v katerih so potrebne več kot 15-stopinjske spremembe rute, operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so bočno oddaljene za več kot:

1. 600 m, če lahko pilot ohrani zahtevano navigacijsko natančnost prek območja z upoštevanimi ovirami, ali

2. 900 m za lete v vseh drugih primerih.

(g) Operator določi postopke za ravnanje v izrednih razmerah, da izpolni zahteve iz odstavkov (a) do (f) ter zagotovi varno zračno pot ob izogibanju oviram, da omogoči, da letalo izpolni zahteve glede zračne poti iz CAT.POL.A.410 ali pristane na odhodnem letališču ali nadomestnem vzletnem letališču.

CAT.POL.A.410 Na zračni poti – vsi motorji delujejo

(a) Letalo je v pričakovanih meteoroloških razmerah za let na kateri koli točki svoje zračne poti ali na kateri koli načrtovani preusmeritvi z nje zmožno doseči hitrost vzpenjanja najmanj 300 ft na minuto, ko vsi motorji delujejo z največjo navedeno neprekinjeno močjo, na:

1. najmanjših višinah za varno letenje v vsaki fazi predvidene zračne poti ali pri načrtovani preusmeritvi z nje, ki so navedene v operativnem priročniku za letalo ali se izračunajo na podlagi informacij iz tega priročnika, in

2. na najmanjših višinah, potrebnih za upoštevanje pogojev iz CAT.POL.A.415 in 420, kot je ustrezno.

CAT.POL.A.415 Na zračni poti – en motor ne deluje (OEI)

(a) Letalo je v pričakovanih meteoroloških razmerah za let pri okvari katerega koli motorja na kateri koli točki svoje zračne poti ali pri načrtovani preusmeritvi z nje, pri čemer drug motor ali drugi motorji delujejo z največjo navedeno neprekinjeno močjo, zmožno let nadaljevati s potovalne višine do letališča, na katerem lahko pristane v skladu s CAT.POL.A.430 ali CAT.POL.A.435, kot je ustrezno. Letalo je oddaljeno od ovir v širini 9,3 km (5 NM) na obeh straneh načrtovane rute letenja pri navpičnem intervalu najmanj:

1. 1 000 ft, če je hitrost vzpenjanja nič ali večja, ali

2. 2 000 ft, če je hitrost vzpenjanja manj kot nič.

(b) Pot leta ima pozitiven nagib na višini 450 m (1 500 ft) nad letališčem, na katerem se predvideva pristanek po okvari enega motorja.

(c) Za razpoložljivo hitrost vzpenjanja letala se šteje hitrost, ki je za 150 ft na minuto manjša od navedene bruto hitrosti vzpenjanja.

▼M16

(d) Zgornje meje širine, določene v točki (a), se povečajo na 18,5 km (10 NM), če navigacijska natančnost ne izpolnjuje vsaj zahtevane specifikacije navigacije RNAV 5.

▼M26

(e) Izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je skladen z zahtevo, da je treba aerodrom, primeren za nadomestni aerodrom, na katerem naj bi letalo po odpovedi motorja predvidoma pristalo, doseči z zahtevano rezervo goriva v skladu s točko CAT.OP.MPA.181, če se uporabi varnostni postopek.

▼M16

CAT.POL.A.420 Na ruti – letala s tremi ali več motorji, pri čemer dva ne delujeta

(a) Letalo s tremi ali več motorji ni na nobeni točki načrtovane rute letenja oddaljeno od aerodroma, ki izpolnjuje zahteve iz točke CAT.POL.A.430 za predvideno pristajalno maso, za več kot 90 minut, pri čemer vsi motorji delujejo s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno, pri standardni temperaturi v brezvetrju, razen če izpolnjuje zahteve iz točk (b) do (e) te točke.

(b) Pot leta pri dveh nedelujočih motorjih letalu v pričakovanih meteoroloških razmerah omogoča nadaljevanje leta v območju, ki je brez ovir v širini 9,3 km (5 NM) na obeh straneh načrtovane rute letenja pri navpičnem intervalu vsaj 2 000 ft, do aerodroma, ki izpolnjuje zahteve glede zmogljivosti, ki se uporabljajo za predvideno pristajalno maso.

(c) Predpostavlja se, da se bosta dva motorja pokvarila na najbolj kritični točki tistega dela rute, na kateri se letalo uporablja več kot 90 minut, pri čemer vsi motorji delujejo s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno, pri standardni temperaturi v brezvetrju, od aerodroma iz točke (a).

▼M20

(d) Predvidena masa letala na točki, na kateri se predvideva okvara dveh motorjev, ni manjša od mase, ki vključuje dovolj goriva/energije za nadaljevanje leta do predvidenega letališča za pristanek, kamor naj bi prispelo na višini vsaj 1 500 ft (450 m) neposredno nad pristajalnim območjem in nato letelo 15 minut s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno.

▼M16

(e) Razpoložljiva hitrost vzpenjanja letala je hitrost, ki je za 150 ft na minuto manjša od navedene.

(f) Zgornje meje širine, določene v točki (b), se povečajo na 18,5 km (10 NM), če navigacijska natančnost ne izpolnjuje vsaj zahtevane specifikacije navigacije RNAV 5.

(g) Izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je skladen z zahtevo, da je treba aerodrom doseči z zahtevano rezervo goriva v skladu z zahtevo iz točke (d), če se uporabi varnostni postopek.

▼B

CAT.POL.A.425 Pristanek – namembno in nadomestno letališče

Pristajalna masa letala, določena v skladu s CAT.POL.A.105(a), ne presega največje pristajalne mase iz letalskega priročnika letala za nadmorsko višino, in če je določena v letalskem priročniku letala, temperaturo okolice, ki se pričakuje ob predvidenem času pristanka na namembnem in nadomestnem letališču.

CAT.POL.A.430 Pristanek – suhe vzletno-pristajalne steze

(a) Pristajalna masa letala, določena v skladu s CAT.POL.A.105(a) za predvideni čas pristanka na namembnem in katerem koli nadomestnem letališču, omogoča pristanek s popolno zaustavitvijo z višine 50 ft nad pragom v okviru 70 % razpoložljive pristajalne razdalje (LDA) ob upoštevanju:

1. nadmorske višine letališča;

2. največ 50 % komponente čelnega vetra ali najmanj 150 % komponente hrbtnega vetra;

3. vrste površine vzletno-pristajalne steze in

▼M16

4. nagiba vzletno-pristajalne steze v smeri pristanka.

▼B

(b) Za odpošiljanje letala se predpostavlja, da:

1. bo letalo pristalo na najugodnejši vzletno-pristajalni stezi v brezvetrju in

2. bo letalo pristalo na vzletno-pristajalni stezi, ki mu bo najverjetneje dodeljena ob upoštevanju verjetne hitrosti in smeri vetra ter značilnosti v zvezi z njegovim upravljanjem na tleh in drugih pogojev, kot so pripomočki za pristajanje in teren.

(c) Če operator ne more izpolniti predpostavke iz pododstavka (b)(2) za namembno letališče, se lahko letalo odpošlje le, če je določeno nadomestno letališče, ki omogoča popolno skladnost z odstavkoma (a) in (b).

CAT.POL.A.435 Pristanek – mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze

▼M16

(a) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi kažejo, da bi lahko bila vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, se kot razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA) uporabi ena od naslednjih dolžin:

1. pristajalna razdalja, določena v letalskem priročniku letala za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme, vendar ne krajša od zahtevane razdalje iz točke CAT.POL.A.430;

2. če zahtevana pristajalna razdalja ni določena v letalskem priročniku letala za uporabo na mokrih vzletno-pristajalnih stezah v času odpreme, vsaj 115 % zahtevane pristajalne razdalje, določene v skladu s točko CAT.POL.A.430.

▼B

(b) Če ustrezna vremenska poročila in/ali napovedi kažejo, da bi bila lahko vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda kontaminirana, pristajalna razdalja ne presega razpoložljive pristajalne razdalje (LDA). Operator v operativnem priročniku določi podatke o pristajalni razdalji, ki jih je treba uporabljati.

ODDELEK 2

Helikopterji

POGLAVJE 1

Splošne zahteve

CAT.POL.H.100 Uporaba

(a) Helikopterji se uporabljajo v skladu z veljavnimi zahtevami glede razredov zmogljivosti.

(b) Helikopterji se uporabljajo za operacije razreda zmogljivosti 1:

1. do/od letališč ali območij delovanja, ki so na gosto naseljenem neprijaznem območju, razen za operacije do območja javnega interesa/z njega v skladu s CAT.POL.H.225, ali

2. kadar imajo največje operativno število potniških sedežev (MOPSC) nad 19, razen za operacije do heliporta na vodni ploščadi/od njega za operacije razreda zmogljivosti 2, za katere je potrebna odobritev v skladu s CAT.POL.H.305.

(c) Razen če ni v odstavku (b) drugače določeno, se helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 19 ali manj, vendar več kot devetimi, uporabljajo za operacije razreda zmogljivosti 1 ali 2.

(d) Razen če ni v odstavku (b) drugače določeno, se helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj uporabljajo za operacije razreda zmogljivosti 1, 2 ali 3.

CAT.POL.H.105 Splošno

(a) Masa helikopterja:

1. na začetku vzleta ali

▼B

2. pri ponovnem načrtovanju med letom od trenutka, ko se uporablja popravljeni operativni načrt leta,

ni večja od mase, pri kateri je mogoče izpolniti veljavne zahteve iz tega dela za let, ki se bo izvajal, ob upoštevanju pričakovanih zmanjšanj mase med letom in tolikšnega izpuščanja goriva v zraku, kot je predpisano v ustrezni zahtevi.

(b) Odobreni podatki o zmogljivosti iz letalskega priročnika helikopterja se uporabijo za opredelitev skladnosti z zahtevami iz tega dela in se po potrebi dopolnijo z drugimi podatki, kot je določeno v ustrezni zahtevi. Operator opredeli druge take podatke v operativnem priročniku. Ko se uporabljajo dejavniki iz tega dela, se lahko upoštevajo vsi operativni dejavniki, ki so že zajeti v podatkih o zmogljivosti helikopterja v letalskem priročniku helikopterja, da bi se izognili dvojni uporabi dejavnikov.

(c) Pri dokazovanju skladnosti z zahtevami iz tega dela se upoštevajo naslednji parametri:

1. masa helikopterja;

2. konfiguracija helikopterja;

3. okoljske razmere, zlasti:

(i) tlačna višina in temperatura;

(ii) veter:

A. razen kot je določeno v pododstavku C, se pri zahtevah za vzlet, vzletno pot in pristajanje upošteva največ 50 % katere koli sporočene komponente nespremenljivega čelnega vetra s hitrostjo 5 vozlov ali več;

B. če sta v letalskem priročniku helikopterja dovoljena vzlet in pristanek s komponento hrbtnega vetra in v vseh primerih za vzletno pot leta, se upošteva najmanj 150 % katere koli sporočene komponente hrbtnega vetra, in

C. če oprema za natančno merjenje vetra omogoča merjenje točne hitrosti vetra nad točko vzleta in pristanka, lahko komponente vetra nad 50 % določi operator, če pristojnemu organu dokaže, da bližina območja končnega prileta in vzleta (FATO) in izboljšave natančnosti opreme za merjenje vetra zagotavljajo enakovredno raven varnosti;

4. operativne tehnike in

5. delovanje sistemov, ki neugodno vplivajo na zmogljivost.

CAT.POL.H.110 Upoštevanje ovir

(a) Za namen zahtev o višini leta nad ovirami se upošteva ovira onkraj območja končnega prileta in vzleta (FATO), na vzletni poti ali poti prekinjenega prileta, če njena bočna oddaljenost od najbližje točke na površini pod načrtovano potjo leta ni manjša od:

1. za operacije po pravilih VFR:

▼B

(i) polovice najmanjše širine, ki je določena v letalskem priročniku helikopterja – oziroma če širina ni določena, 0,75 × D, kjer je D največja dimenzija helikopterja med vrtenjem rotorjev;

(ii) plus 0,25 × D ali 3 m, kar je več;

(iii) plus:

A. 0,10 × razdalja DR za dnevne operacije po pravilih VFR ali

B. 0,15 × razdalja DR za nočne operacije po pravilih VFR;

2. za operacije po pravilih IFR:

(i) 1,5 × D ali 30 m, kar je več, plus:

A. 0,10 × razdalja DR za operacije po pravilih IFR s točnim vodenjem po smeri;

B. 0,15 × razdalja DR za operacije po pravilih IFR s standardnim vodenjem po smeri ali

C. 0,30 × razdalja DR za operacije po pravilih IFR brez vodenja po smeri;

(ii) pri upoštevanju poti prekinjenega prileta se odstopanja v območja upoštevanja ovir uporabljajo samo po koncu razpoložljive vzletne razdalje;

3. za operacije, pri katerih se začetni vzlet izvaja vizualno in se na točki prehoda spremenijo v operacije po pravilih IFR/IMC, merila iz pododstavka 1 veljajo do točke prehoda, onkraj točke prehoda pa se uporabljajo merila iz pododstavka 2. Točka prehoda ne more biti pred koncem zahtevane vzletne razdalje (TODRH) za helikopterje, ki izvajajo operacije razreda zmogljivosti 1, ali pred določeno točko po vzletu (DPATO) za helikopterje, ki izvajajo operacije razreda zmogljivosti 2.

(b) Za vzlet, pri katerem se uporablja rezervni postopek ali postopek bočnega prehoda, se za namen zahtev o višini leta nad ovirami upošteva ovira v rezervnem območju ali območju bočnega prehoda, če njena bočna oddaljenost od najbližje točke na površini pod načrtovano potjo leta ni manjša od:

1. polovice najmanjše širine, ki je določena v letalskem priročniku helikopterja, ali če širina ni določena, 0,75 × D;

2. plus 0,25 x D ali 3 m, kar je več;

3. plus:

(i) za dnevne operacije po pravilih VFR 0,10 × preletena razdalja onkraj območja FATO ali

(ii) za nočne operacije po pravilih VFR 0,15 × preletena razdalja onkraj območja FATO.

(c) Ovir ni treba upoštevati, če so na razdalji, ki je večja od:

1. 7 × polmer rotorja (R) pri dnevnih operacijah, če se zagotovi, da je navigacijsko natančnost mogoče doseči z upoštevanjem ustreznih vizualnih kazalnikov med vzpenjanjem;

▼B

2. 10 × R pri nočnih operacijah, če se zagotovi, da je navigacijsko natančnost mogoče doseči z upoštevanjem ustreznih vizualnih kazalnikov med vzpenjanjem;

3. 300 m, če je navigacijsko natančnost mogoče doseči z ustreznimi navigacijskimi sredstvi, ali

4. 900 m v vseh drugih primerih.

POGLAVJE 2

Razred zmogljivosti 1

CAT.POL.H.200 Splošno

Helikopterji, ki se uporabljajo za operacije razreda zmogljivosti 1, so certificirani v kategoriji A ali enakovredni kategoriji, kakršno določi agencija.

CAT.POL.H.205 Vzlet

(a) Vzletna masa ne presega največje vzletne mase iz letalskega priročnika helikopterja za postopek, ki se bo uporabljal.

(b) Vzletna masa je tolikšna, da:

1. je mogoče vzlet in pristanek na območju FATO prekiniti v primeru odpovedi ključnega motorja, ugotovljene na točki odločitve za vzlet (TDP) ali pred njo;

2. zahtevana razdalja za zaustavljeni vzlet (RTODRH) ne presega razpoložljive razdalje za zaustavljeni vzlet (RTODAH) in

3. zahtevana vzletna razdalja (TODRH) ne presega razpoložljive vzletne razdalje (TODAH);

4. ne glede na pododstavek (b)(3) lahko zahtevana vzletna razdalja (TODRH) presega razpoložljivo vzletno razdaljo (TODAH), če helikopter, pri katerem se odpoved ključnega motorja ugotovi na točki odločitve za vzlet (TDP), vzlet nadaljuje in do konca zahtevane vzletne razdalje (TODRH) leti nad vsemi ovirami na navpični razdalji najmanj 10,7 m (35 ft).

(c) Pri dokazovanju skladnosti z odstavkoma (a) in (b) se upoštevajo ustrezni parametri iz CAT.POL.H.105(c) na odhodnem letališču ali območju delovanja.

(d) Del vzleta do vključno točke TDP se izvede v vidnem dosegu površine, da je mogoče opraviti zaustavljeni vzlet.

(e) Za vzlet po rezervnem postopku ali postopku z bočnim prehodom pri odpovedi ključnega motorja, ugotovljeni na točki TDP ali pred njo, je treba nad vsemi ovirami na rezervnem območju ali območju bočnega prehoda leteti na zadostni višini.

CAT.POL.H.210 Vzletna pot leta

(a) Od konca zahtevane vzletne razdalje (TODRH) pri odpovedi ključnega motorja, ki se ugotovi na točki odločitve za vzlet (TDP):

1. je vzletna masa tolikšna, da je vzletna pot na poti vzpenjanja prosta vseh ovir v navpični razdalji najmanj 10,7 m (35 ft) pri operacijah po pravilih VFR in najmanj 10,7 m (35 ft) + 0,01 × razdalja DR pri operacijah po pravilih IFR. Upoštevati je treba samo ovire iz CAT.POL.H.110;

▼B

2. pri spremembi smeri za več kot 15° se ustrezno upošteva učinek kota nagiba na zmožnost izpolnitve zahtev o letu nad ovirami. Ta zavoj se ne začne, dokler ni dosežena višina 61 m (200 ft) nad vzletno površino, razen če to ni dovoljeno kot del odobrenega postopka v letalskem priročniku helikopterja.

(b) Pri dokazovanju skladnosti z odstavkom (a) se upoštevajo ustrezni parametri iz CAT.POL.H.105(c) na odhodnem letališču ali območju delovanja.

CAT.POL.H.215 Na zračni poti – nedelujoči ključni motor

▼M27

(a) Masa helikopterja in pot leta na vseh točkah vzdolž rute z nedelujočim ključnim motorjem in v pričakovanih meteoroloških razmerah za let omogočajo skladnost s katero koli od naslednjih točk:

(1) če se načrtuje, da bo let kadar koli potekal brez vidnosti površja, masa helikopterja dopušča hitrost vzpenjanja najmanj 50 ft/minuto z nedelujočim ključnim motorjem na višini najmanj 300 m (1 000 ft) ali 600 m (2 000 ft) na območjih z goratim terenom, nad celotnim terenom in ovirami na ruti;

(2) če se načrtuje, da bo let potekal brez vidnosti površja, pot leta omogoča, da helikopter nadaljuje let s potovalne višine na višino 300 m (1 000 ft) nad območjem, na katerem je mogoč pristanek v skladu s točko CAT.POL.H.220; na poti leta ni ovir na navpični razdalji najmanj 300 m (1 000 ft) ali 600 m (2 000 ft) na območjih z goratim terenom na celotnem terenu in ovirah vzdolž rute; med potovalnim letom se lahko uporabijo tehnike spusta;

(3) če se načrtuje, da bo let potekal v pogojih VMC in z vidnostjo površja, pot leta omogoča, da helikopter nadaljuje let s potovalne višine na višino 300 m (1 000 ft) nad območjem, na katerem je mogoč pristanek v skladu s točko CAT.POL.H.220, vendar v nobenem trenutku pod ustrezno najmanjšo višino leta; upoštevajo se ovire na določeni razdalji na vsaki strani rute, kot je določeno za opredelitev najmanjše višine leta po pravilih VFR.

▼B

(b) Pri dokazovanju skladnosti s pododstavkom (a)(2) ali (a)(3) se:

1. odpoved ključnega motorja predpostavlja na najbolj kritični točki vzdolž zračne poti;

2. upoštevajo učinki vetra na pot leta;

3. izpuščanje goriva v zraku načrtuje samo v obsegu, ki je v skladu z zahtevo, da je treba letališče ali območje delovanja ob uporabi varnostnega postopka doseči z zahtevano rezervo goriva, in

4. izpuščanje goriva v zraku ne načrtuje manj kot 1 000 ft nad terenom.

▼M27

_____

▼B

CAT.POL.H.220 Pristanek

(a) Pristajalna masa helikopterja ob predvidenem času pristanka ne presega največje mase, določene v letalskem priročniku helikopterja za postopek, ki se bo uporabljal.

▼B

(b) V primeru odpovedi ključnega motorja, ki se ugotovi na točki odločitve za pristanek (LDP) ali pred njo, je mogoče pristati in se ustaviti znotraj območja FATO ali izvesti zaustavljeni pristanek in leteti nad vsemi ovirami pod potjo leta na navpični razdalji najmanj 10,7 m (35 ft). Upoštevati je treba samo ovire iz CAT.POL.H.110.

(c) V primeru odpovedi ključnega motorja, ugotovljene na točki LDP ali po njej, je mogoče:

1. leteti nad vsemi ovirami na poti prileta ter

2. pristati in se ustaviti znotraj območja FATO.

(d) Pri dokazovanju skladnosti z odstavki (a) do (c) se upoštevajo ustrezni parametri iz CAT.POL.H.105(c) za predvideni čas pristanka na namembnem letališču ali območju delovanja ali katerem koli nadomestnem letališču, če je to potrebno.

(e) Del pristanka, ki poteka od točke LDP do dotika s tlemi, se izvede v vidnem dosegu površine.

CAT.POL.H.225 Helikopterske operacije do območja javnega interesa/z njega

(a) Operacije do območja javnega interesa/z njega se lahko izvajajo kot operacije razreda zmogljivosti 2 in so izvzete iz zahtev v CAT.POL.H.310(b) ali CAT.POL.H.325(b), če so izpolnjene vse naslednje zahteve:

▼M27

1. območje je bilo kot območje javnega interesa določeno pred 1. julijem 2002 ali je bilo kot območje javnega interesa določeno pred 28. oktobrom 2014 in je bilo odstopanje od te točke, odobreno v skladu s členom 6(6), Komisiji in Agenciji sporočeno pred 14. junijem 2023;

▼B

2. velikost območja javnega interesa ali ovire na njem helikopterju ne dopuščajo izpolnjevanja zahtev za operacije razreda zmogljivosti 1;

3. operacija se izvaja s helikopterjem z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) šest ali manj;

4. operator je v skladu s CAT.POL.H.305(b)(2) in (b)(3);

5. masa helikopterja ne presega največje mase iz letalskega priročnika helikopterja za 8-odstotni gradient vzpenjanja v brezvetrju pri ustrezni varni vzletni hitrosti (V_{TOSS}), z nedelujočim ključnim motorjem in drugimi motorji, ki delujejo z ustrezno imensko močjo, in

6. operator je pridobil predhodno odobritev za operacijo od pristojnega organa. Preden se take operacije izvajajo v drugi državi članici, operator pridobi potrditev od pristojnega organa te države.

(b) V operativnem priročniku se določijo postopki za posebno območje, da se čim bolj skrajša čas ogroženosti oseb na helikopterju in na površini v primeru odpovedi motorja med vzletom in pristankom na območju javnega interesa.

▼M27

(c) Operativni priročnik za vsako območje javnega interesa vsebuje: graf ali z opombami označeno fotografijo, ki prikazuje glavne vidike, dimenzije, neskladnost z zahtevami razreda zmogljivosti 1, največje nevarnosti in načrt ravnanja v primeru incidenta.

(d) Operator posodablja informacije iz točke (c) in o vseh spremembah v zvezi z njimi obvesti pristojni organ. Kadar se operacije izvajajo v drugi državi članici, operator obvesti tudi organ te države.

▼B

POGLAVJE 3

Razred zmogljivosti 2

CAT.POL.H.300 Splošno

Helikopterji, ki se uporabljajo za operacije razreda zmogljivosti 2, so certificirani v kategoriji A ali enakovredni kategoriji, kakršno določi agencija.

CAT.POL.H.305 Operacije brez zagotovljenih zmogljivosti za varen pristanek v sili

(a) Operacije brez zagotovljenih zmogljivosti za varen pristanek v sili med fazo vzeta in pristajanja se izvajajo samo, če je pristojni organ izdal odobritev operatorju.

(b) Operator za pridobitev in ohranitev take odobritve:

1. izvede oceno tveganja ter v njej navede:

(i) tip helikopterja in

(ii) vrsto operacij;

2. uresniči naslednji sklop pogojev:

(i) pridobi in vzdržuje standard za spremembe helikopterja/motorja, ki ga določi proizvajalec;

(ii) izvaja preventivne vzdrževalne ukrepe, ki jih priporoča proizvajalec helikopterja ali motorja;

(iii) vključi postopke vzleta in pristanka v operativni priročnik, če še niso vključeni v letalski priročnik helikopterja;

(iv) določi usposabljanje za letalsko posadko in

(v) zagotovi sistem za obveščanje proizvajalca o izgubi moči, zaustavitvah motorja in okvarah motorja

ter

3. izvaja sistem spremljanja uporabe (UMS).

CAT.POL.H.310 Vzlet

(a) Vzletna masa ne presega največje mase, navedene za hitrost vzpenjanja 150 ft/min na višini 300 m (1 000 ft) nad nivojem letališča ali območja delovanja, z nedelujočim ključnim motorjem in drugimi motorji, ki delujejo z ustrezno imensko močjo.

(b) Pri drugih operacijah, ki niso določene v CAT.POL.H.305, se izvede takšen vzlet, da je varen pristanek v sili mogoč do točke, na kateri se lahko let varno nadaljuje.

(c) Pri operacijah v skladu s CAT.POL.H.305 poleg zahtev iz odstavka (a):

1. vzletna masa ne presega največje vzletne mase, določene v letalskem priročniku helikopterja za lebdenje z vsemi delujočimi motorji brez učinka tal (AEO OGE) v brezvetrju in vsemi motorji, ki delujejo z ustrezno imensko močjo, ali

2. se pri operacijah s heliportov na vodnih ploščadih s:

(i) helikopterjem z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 ali

▼B

(ii) katerim koli helikopterjem, ki izvaja operacije s heliporta na vodni ploščadi v neprijaznem okolju,

pri vzletni masi upoštevajo: postopek, zgrešitev roba ploščadi in spust, ki ustrezajo višini ploščadi – z enim ali več nedelujočimi motorji in drugimi motorji, ki delujejo z ustrezno imensko močjo.

(d) Pri dokazovanju skladnosti z odstavki (a) do (c) se upoštevajo ustrezni parametri iz CAT.POL.H.105(c) na odhodni točki.

(e) Del vzleta, ki poteka pred izpolnitvijo zahteve iz CAT.POL.H.315, se izvede v vidnem dosegu površine.

CAT.POL.H.315 Vzletna pot leta

Po določeni točki po vzletu (DPATO) ali – kot druga možnost – najpozneje 200 ft nad vzletno površino z nedelujočim ključnim motorjem so izpolnjene zahteve iz CAT.POL.H.210(a)(1), (a)(2) in (b).

CAT.POL.H.320 Na zračni poti – nedelujoči ključni motor

Izpolnjena je zahteva iz CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Pristanek

(a) Pristajalna masa ob predvidenem času pristanka ne presega največje mase, določene za hitrost vzpenjanja 150 ft/min na višini 300 m (1 000 ft) nad nivojem letališča ali območja delovanja z nedelujočim ključnim motorjem in drugimi motorji, ki delujejo z ustrezno imensko močjo.

(b) Če ključni motor na kateri koli točki priletne poti odpove:

1. se lahko izvede zaustavljeni pristanek v skladu z zahtevo iz CAT.POL.H.315 ali

2. pri operacijah, ki niso določene v CAT.POL.H.305, lahko helikopter izvede varen pristanek v sili.

(c) Pri operacijah v skladu s CAT.POL.H.305 poleg zahtev iz odstavka (a):

1. pristajalna masa ne presega največje mase, določene v letalskem priročniku helikopterja za lebdenje z vsemi delujočimi motorji brez učinka tal (AEO OGE) v brezvetrju in z vsemi motorji, ki delujejo z ustrezno imensko močjo, ali

2. se pri operacijah do heliportov na vodnih ploščadih:

(i) s helikopterjem z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 ali

(ii) katerim koli helikopterjem, ki se uporablja do heliporta na vodni ploščadi v neprijaznem okolju,

pri pristajalni masi upoštevata postopek in spust, ki ustrezata višini ploščadi, z enim nedelujočim motorjem in drugim motorjem ali motorji, ki delujejo z ustrezno imensko močjo.

(d) Pri dokazovanju skladnosti z odstavki (a) do (c) se upoštevajo ustrezni parametri iz CAT.POL.H.105(c) na namembnem letališču ali katerih koli drugih nadomestnih letališčih, če je to potrebno.

▼B

(e) Del pristanka, po katerem zahteve iz pododstavka (b)(1) ni mogoče izpolniti, se izvede v vidnem dosegu površine.

POGLAVJE 4

Razred zmogljivosti 3

CAT.POL.H.400 Splošno

(a) Helikopterji, ki se uporabljajo za operacije razreda zmogljivosti 3, so certificirani v kategoriji A ali enakovredni kategoriji, kakršno določi agencija, ali v kategoriji B.

(b) Operacije se izvajajo samo v neprijaznem okolju, razen:

1. operacij v skladu s CAT.POL.H.420 ali

2. operacij v skladu z odstavkom (c) v zvezi s fazami vzleta in pristanka.

(c) Če je operator odobren v skladu s CAT.POL.H.305, se lahko operacije izvajajo na poti do tistih letališč ali območij delovanja ali s takih letališč ali območij, ki so zunaj neprijaznega gosto naseljenega območja in nimajo zagotovljene zmogljivosti za varen pristanek v sili:

1. med vzletom, preden helikopter doseže V_y (hitrost za najboljšo hitrost vzpenjanja) ali 200 ft nad vzletno površino ali

2. med pristankom manj kot 200 ft nad pristajalno površino.

(d) Operacije se ne izvajajo:

1. zunaj vidnega dosega tal;

2. ponoči;

3. kadar je baza oblakov nižja od 600 ft ali

4. pri vidljivosti, slabši od 800 m.

CAT.POL.H.405 Vzlet

(a) Vzletna masa je manjša od spodnjih mas:

1. največja potrjena vzletna masa (MCTOM) ali

2. največja vzletna masa, navedena za lebdenje v talnem učinku z vsemi motorji, delujočimi pri vzletni moči, ali če so razmere take, da lebdenja pri talnem učinku verjetno ne bo mogoče vzpostaviti, vzletna masa, navedena za lebdenje brez talnega učinka z vsemi motorji, delujočimi z vzletno močjo.

(b) V primeru odpovedi motorja helikopter lahko izvede varen pristanek v sili, razen kot je določeno v CAT.POL.H.400(b).

CAT.POL.H.410 Na zračni poti

(a) Helikopter lahko z vsemi motorji, delujočimi v razmerah največje stalne moči, let nadaljuje po načrtovani zračni poti ali do načrtovane preusmeritve, ne da bi pri tem kadar koli letel pod ustrezno najmanjšo višino letenja.

▼B

(b) Helikopter lahko v primeru odpovedi motorja izvede varen pristanek v sili, razen kot je določeno v CAT.POL.H.420.

CAT.POL.H.415 Pristanek

(a) Pristajalna masa helikopterja ob predvidenem času pristanka je manjša od spodnjih mas:

1. največja certificirana pristajalna masa ali

2. največja pristajalna masa, navedena za lebdenje v talnem učinku, z vsemi motorji, delujočimi pri vzletni moči, ali če so razmere take, da lebdenja v talnem učinku verjetno ne bo mogoče vzpostaviti, pristajalna masa za lebdenje brez talnega učinka z vsemi motorji, delujočimi z vzletno močjo.

(b) Helikopter lahko v primeru odpovedi motorja izvede varen pristanek v sili, razen kot je določeno v CAT.POL.H.400(b).

CAT.POL.H.420 Helikopterske operacije nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja

(a) Operacije nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja brez zmogljivosti za varen pristanek v sili s turbinskimi helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) šest ali manj se izvajajo le, če ima operator odobritev pristojnega organa, izdano na podlagi ocene varnostnih tveganj, ki jo je izvršil operator. Preden se take operacije izvajajo v drugi državi članici, operator pridobi potrditev od pristojnega organa v navedeni državi.

▼M27

(b) Operator za pridobitev in ohranitev take odobritve:

(1) operacije iz točke (a) izvaja le na območjih in pod pogoji, ki so določeni v odobritvi;

(2) NAMENOMA PRAZNO

(3) utemelji, da omejitve helikopterja ali drugi upravičeni premisleki onemogočajo uporabo ustreznih meril zmogljivosti;

(4) se odobri v skladu s točko CAT.POL.H.305(b).

▼B

(c) Ne glede na CAT.IDE.H.240 se take operacije lahko izvajajo brez dodatne kisikove opreme, če višina kabine ne preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in nikoli ne preseže 13 000 ft tlačne višine.

ODDELEK 3

Masa in ravnotežje

POGLAVJE 1

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.POL.MAB.100 Masa in ravnotežje, obremenitev

(a) V kateri koli fazi operacije so obremenitev, masa in masno središče zrakoplova v skladu z omejitvami iz letalskega priročnika zrakoplova ali iz operativnega priročnika, če je strožji.

▼B

(b) Operator določi maso in masno središče vsakega zrakoplova z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe in nato vsaka štiri leta, če se uporabljajo individualne mase zrakoplovov, in vsakih devet let, če se uporabljajo mase flot. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso in ravnotežje. Zrakoplovi se znova stehtajo, če učinek predelav na maso in ravnotežje ni točno znan.

(c) Tehtanje izvede proizvajalec zrakoplova ali potrjena organizacija za vzdrževanje.

(d) Operator s tehtanjem ali na podlagi standardnih mas določi maso vseh operativnih delov in članov posadke, vključeno v suho operativno maso zrakoplova. Določi se vpliv njihovega položaja na masno središče zrakoplova.

(e) Operator določi maso prometnega tovora, vključno z balastom, z dejanskim tehtanjem ali v skladu s standardnimi masami potnikov in prtljage.

(f) Operator lahko poleg standardnih mas za potnike in prijavljeno prtljago uporabi tudi standardne mase za druge natovorjene predmete, če pristojnemu organu dokaže, da imajo ti predmeti enako maso ali da je njihova masa v okviru določenih dovoljenih odstopanj.

(g) Operator določi maso napolnjenega goriva na podlagi dejanske gostote, če ta ni znana, pa na podlagi gostote, ki se izračuna po postopku iz operativnega priročnika.

(h) Operator zagotovi, da natovarjanje:

1. njegovih zrakoplovov poteka pod nadzorom usposobljenega osebja in

2. prometnega tovora poteka v skladu s podatki, uporabljenimi pri izračunu mase in ravnotežja zrakoplova.

(i) Operator upošteva dodatne konstrukcijske omejitve, kot so omejitve glede trdnosti tal, največja obremenitev na tekoči meter, največja masa na prostor za tovor in omejitve največjega števila sedežev. Poleg tega za helikopterje upošteva spreminjanje obremenitve med letom.

(j) Operator v operativnem priročniku navede načela in postopke, ki se nanašajo na nakladanje ter sistem mase in ravnotežja, ki izpolnjuje zahteve iz odstavkov (a) do (i). Ta sistem zajema vse vrste predvidenih operacij.

CAT.POL.MAB.105 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju

(a) Operator pred vsakim letom določi podatke o masi in ravnotežju ter pripravi dokumentacijo o masi in ravnotežju, v kateri sta navedena tovor in njegova porazdelitev. Dokumentacija o masi in ravnotežju vodji zrakoplova omogoča opredelitev, ali sta tovor in njegova porazdelitev takšna, da omejitve zrakoplova za maso in ravnotežje niso presežene. Dokumentacija o masi in ravnotežju vsebuje naslednje informacije:

1. registracijo in tip zrakoplova;

2. identifikacijsko številko in datum leta;

▼B

3. ime vodje zrakoplova;

4. ime osebe, ki je pripravila dokument;

5. suho operativno maso in ustrezno masno središče zrakoplova;

(i) pri letalih razreda zmogljivosti B in helikopterjih lege masnega središča morda ni treba navesti v dokumentaciji o masi in ravnotežju, če je na primer porazdelitev tovora v skladu z vnaprej izračunano preglednico o ravnotežju ali če je mogoče dokazati, da je za načrtovane operacije mogoče zagotoviti ustrezno ravnotežje, ne glede na dejanski tovor;

6. maso goriva ob vzletu in maso goriva za potovanje;

7. maso drugega potrošnega materiala razen goriva, če je ustrezno;

8. sestavne dele tovora, vključno s potniki, prtljago, tovorom in balastom;

9. vzletno in pristajalno maso ter maso zrakoplova brez goriva;

10. lege masnega središča zrakoplova, ki se uporabljajo, ter

11. mejne vrednosti mase in masnega središča.

Zgornje informacije so na voljo v dokumentih za načrtovanje letov ali sistemih mase in ravnotežja. Nekatere od teh informacij so lahko v drugih dokumentih, ki so takoj na voljo za uporabo.

▼M14

(b) Kadar podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju izhajajo iz računalniško podprtega sistema za maso in ravnotežje, operator:

(1) preveri celovitost izhodnih podatkov, da zagotovi, da so podatki v skladu z omejitvami iz AFM, in

(2) navede navodila in postopke za uporabo v svojem operativnem priročniku.

▼B

(c) Oseba, ki nadzira natovarjanje letala, z lastnoročnim podpisom ali na enakovreden način potrdi, da sta tovor in njegova porazdelitev v skladu z dokumentacijo o masi in ravnotežju, predloženo vodji zrakoplova. Vodja zrakoplova z lastnoročnim podpisom ali na enakovreden način potrdi prejem.

(d) Operator določi postopke za spremembo tovora v zadnjem trenutku za zagotovitev, da:

1. je vodja zrakoplova opozorjen na vse spremembe v zadnjem trenutku po izpolnitvi dokumentacije o masi in ravnotežju in so vnesene v dokumente za načrtovanje leta, ki vključujejo dokumentacijo o masi in ravnotežju;

2. je opredeljena največja dovoljena sprememba števila potnikov ali tovora v zadnjem trenutku in

3. da se pripravi nova dokumentacija o masi in ravnotežju, če je to največje število preseženo.

▼M14

_____

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

PODDEL D

INSTRUMENTI, PODATKI, OPREMA

ODDELEK 1

Letala

CAT.IDE.A.100 Instrumenti in oprema – splošno

▼M7

(a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, razen naslednjega:

1. rezervnih varovalk;
2. samostojnih prenosnih svetilk;
3. točnega časomera;
4. držala za karte;
5. kompletov za prvo pomoč;
6. kompletov za nujno medicinsko pomoč;
7. megafonov;
8. opreme za preživetje in signaliziranje;
9. sider in opreme za privez ter
10. otroških zadrževalnih naprav.

▼M15

(b) Instrumenti in oprema, ki se v tej prilogi (Del CAT) ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se v skladu s to uredbo ne zahtevajo, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:

1. informacij, ki jih zagotavljajo navedeni instrumenti, oprema ali pripomočki, člani letalske posadke ne uporabljajo za izpolnjevanje zahtev iz Priloge II k Uredbi (EU) 2018/1139 ali točk CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 in CAT.IDE.A.345 te priloge;
2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost letala, niti v primeru odpovedi ali motnje v delovanju.

▼B

(c) Če bo opremo uporabljal en član letalske posadke na svojem mestu med letom, je zlahka na voljo za uporabo z zadevnega mesta. Če se zahteva, naj en kos opreme uporablja več članov letalske posadke, je nameščen tako, da je zlahka na voljo za uporabo na katerem koli mestu, na katerem se zahteva njegova uporaba.

(d) Tisti instrumenti, ki jih uporablja kateri koli član letalske posadke, so razporejeni tako, da lahko član letalske posadke zlahka vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odmikom s položaja in vidne črte, ki ju po navadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.

(e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

▼B

CAT.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij zrakoplova, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

(a) se letalo uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL) operatorja ali

▼M15

(b) je pristojni organ odobril operatorja za uporabo letala v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) v skladu s točko ORO.MLR.105(j) Priloge III.

▼B

CAT.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke

(a) Letala so opremljena z rezervnimi električnimi varovalkami ratingov, ki so potrebni za popolno zaščito električnega kroga, za zamenjavo tistih varovalk, ki jih je dovoljeno zamenjati med letom.

(b) Število rezervnih varovalk, ki morajo biti na zrakoplovu, je večje od spodnjih števil:

1. 10 % števila varovalk za vsak rating ali

2. tri varovalke za vsak rating.

CAT.IDE.A.115 Operativne luči

(a) Letala, ki se uporabljajo podnevi, so opremljena s/z:

1. sistemom luči proti trčenju;

2. razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje letala;

3. razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike, in

4. za vsakega zahtevanega člana posadke samostojno prenosno svetilko, ki je članom posadke zlahka na voljo, ko sedijo na svojem določenem mestu.

(b) Letala, ki se uporabljajo ponoči, so poleg tega opremljena s/z:

1. navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;

2. dvema pristajalnima žarometoma ali enim žarometom, ki ima dve ločeno napajani svetilni nitki, in

3. lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če se letalo uporablja kot vodno letalo.

CAT.IDE.A.120 Oprema za čiščenje vetrobranskega stekla

Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg so na vsakem pilotskem mestu opremljena z napravo, ki ob padavinah ohranja čist predel vetrobranskega stekla.

CAT.IDE.A.125 Dnevne operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

(a) Letala, ki se podnevi uporabljajo po pravilih VFR, so opremljena z naslednjo opremo, ki je na voljo na pilotovem mestu:

1. napravo za merjenje in prikazovanje:

(i) magnetne smeri;

(ii) časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

(iii) barometrske višine;

▼B

(iv) indicirane hitrosti;

(v) navpične hitrosti;

(vi) zavoja in zdrsa;

(vii) položaja;

(viii) smeri;

(ix) temperature zunanjega zraka, in

(x) Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom;

2. napravo za prikazovanje, kdaj zahtevani instrumenti za letenje niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;

(b) če sta za operacijo potrebna dva pilota, so drugemu pilotu na voljo dodatne ločene naprave za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼B

2. indicirane hitrosti;

3. navpične hitrosti;

4. zavoja in zdrsa;

5. položaja in

6. smeri;

(c) na voljo je naprava za preprečevanje napak pri delovanju sistemov za prikaz hitrosti zaradi kondenzacije ali zaledenitve za:

1. letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet in

2. letala z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. aprila 1999 ali pozneje;

(d) enomotorna letala z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim pred 22. majem 1995, so izvzeta iz zahtev iz pododstavkov (a)(1)(vi), (a)(1)(vii), (a)(1)(viii) in (a)(1)(ix), če bi njihova izpolnitev zahtevala zamenjavo opreme.

CAT.IDE.A.130 Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Letala, ki se uporabljajo po pravilih VFR ponoči ali po pravilih IFR, so opremljena z naslednjo opremo, ki je na voljo na pilotovem mestu:

(a) napravo za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

3. indicirane hitrosti;

4. navpične hitrosti;

5. zavoja in zdrsa ali pri letalih, opremljenih s pomožno napravo za merjenje in prikazovanje položaja, za prikazovanje zdrsa;

6. položaja;

7. stabilizirane smeri;

8. temperature zunanjega zraka;

9. Machovega števila, kadar koli so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom;

▼M15

(b) dvema napravama za merjenje in prikazovanje barometrske višine;

▼B

(c) napravo za prikazovanje, kdaj zahtevani instrumenti za letenje niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;

(d) napravo za preprečevanje napak pri delovanju sistemov za prikaz hitrosti iz pododstavkov (a)(3) in (h)(2) zaradi kondenzacije ali zaledenitve;

(e) napravo za obvestilo letalske posadke o okvari naprave iz odstavka (d) za letala:

1. z individualnim spričevalom o plovnosti, izdanim 1. aprila 1998 ali pozneje, ali

2. z individualnim spričevalom o plovnosti, izdanim pred 1. aprilom 1998, največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet;

(f) dvema samostojnima sistemoma statičnega tlaka, razen za propelerska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj;

(g) enim sistemom statičnega tlaka in enim nadomestnim virom statičnega tlaka za propelerska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj;

(h) če sta za operacijo potrebna dva pilota, za drugega pilota ločeno napravo za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼B

2. indicirane hitrosti;

3. navpične hitrosti;

4. zavoja in zdrsa;

5. položaja in

6. stabilizirane smeri;

(i) pomožno napravo za merjenje in prikazovanje položaja, ki se lahko uporablja na katerem koli pilotovem mestu, za letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet:

1. ki se med običajnim delovanjem neprekinjeno napaja, pri popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije pa se napaja iz vira, ki ni odvisen od običajnega sistema za pridobivanje električne energije;

2. ki zagotavlja zanesljivo delovanje najmanj 30 minut po popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije, ob upoštevanju drugih obremenitev za preskrbo z električno energijo v sili in operativnih postopkov;

3. ki deluje neodvisno od vseh drugih naprav za merjenje in prikazovanje položaja;

4. ki po popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije deluje samodejno;

5. ki je v vseh fazah operacije ustrezno osvetljena, razen za letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj, ki so bila v državi članici registrirana že 1. aprila 1995 in so opremljena s pomožnim kazalnikom položaja na levi strani instrumentne plošče;

6. v zvezi s katero je letalski posadki popolnoma jasno, kdaj se pomožni kazalnik položaja uporablja z zasilno energijo, in

7. ki ima v primeru, da ima pomožni kazalnik položaja svojo preskrbo z električno energijo, to preskrbo med uporabo prikazano na instrumentu ali instrumentni plošči;

▼B

(j) držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki se za nočne operacije lahko osvetli.

CAT.IDE.A.135 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljena z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer letenja.

CAT.IDE.A.140 Sistem za opozarjanje na višino leta

(a) Naslednja letala so opremljena s sistemom za opozarjanje na višino leta:

1. turbopropelerska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet in

2. turboreaktivna letala.

(b) Sistem za opozarjanje na višino leta lahko:

1. letalsko posadko opozori na približevanje vnaprej določeni višini in

2. letalsko posadko vsaj z enim zvočnim signalom opozori na odstopanje od vnaprej določene višine.

(c) Ne glede na odstavek (a) so letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj, največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet in individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim pred 1. aprilom 1972, ki so bila v državi članici registrirana že 1. aprila 1995, izvzeta iz zahteve za opremljenost s sistemom za opozarjanje na višino leta.

CAT.IDE.A.150 Sistem opozarjanja na teren (TAWS)

(a) Turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za opremo razreda A, kot je navedeno v sprejemljivem standardu.

(b) Letala z batnimi motorji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za opremo razreda B, kot je navedeno v sprejemljivem standardu.

▼M12

(c) Turbinska letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti (CofA) prvič izdano po 1. januarju 2019 in imajo MCTOM 5 700 kg ali manj ter MOPSC šest do devet, so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za opremo razreda B v skladu s sprejemljivim standardom.

▼B

CAT.IDE.A.155 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)

Če Uredba (EU) št. 1332/2011 ne določa drugače, so turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 opremljena s sistemom ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer

Naslednja letala so opremljena z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če se taka letala uporabljajo ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) na območjih, na katerih se na zračni poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer:

(a) letala s kabino pod tlakom;

▼B

(b) letala, ki nimajo kabine pod tlakom in imajo največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg, ter

(c) letala, ki nimajo kabine pod tlakom in imajo največje operativno število potniških sedežev (MOPSC) nad devet.

CAT.IDE.A.165 Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi

(a) Letala, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljena z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.

(b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane posadke oviralo pri opravljanju njihovih nalog.

CAT.IDE.A.170 Interfonski sistem za letalsko posadko

Letala, ki jih upravlja letalska posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

CAT.IDE.A.175 Interfonski sistem za člane posadke

Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 15 000 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 so opremljena z interfonskim sistemom za člane posadke, razen letal z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim pred 1. aprilom 1965, ki so bila v državi članici registrirana že 1. aprila 1995.

CAT.IDE.A.180 Sistem za obveščanje potnikov

Letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 so opremljena s sistemom za obveščanje potnikov.

CAT.IDE.A.185 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

(a) Naslednja letala so opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini:

1. letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg in

2. večmotorna turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj, največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet in individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. januarja 1990 ali pozneje.

▼M8

(b) CVR do 31. decembra 2018 lahko shrani podatke, zapisane vsaj:

1. v zadnjih dveh urah pri letalih iz pododstavka (a)(1), če je bilo individualno spričevalo o plovnosti izdano 1. aprila 1998 ali pozneje;

2. v zadnjih 30 minutah pri letalih iz pododstavka (a)(1), če je bilo individualno spričevalo o plovnosti izdano pred 1. aprilom 1998, ali

3. v zadnjih 30 minutah pri letalih iz pododstavka (a)(2).

(c) CVR lahko najpozneje do 1. januarja 2019 shrani podatke, zapisane vsaj:

▼M18

1. v zadnjih 25 urah za letala z MCTOM nad 27 000 kg, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2022 ali pozneje, ali

▼M8

2. v zadnjih dveh urah v vseh ostalih primerih.

▼M8

(d) Zapisi CVR najpozneje do 1. januarja 2019 niso na magnetnem traku ali magnetni žici.

(e) CVR s časovno referenco zapisuje:

1. govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;

2. govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;

3. zvočno okolje pilotske kabine, vključno – brez prekinitev:

(i) za letala z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. aprila 1998 ali pozneje, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh usmerjenih mikrofonov in masknih mikrofonov v uporabi;

(ii) za letala iz pododstavka (a)(2) z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim pred 1. aprilom 1998, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh usmerjenih mikrofonov in masknih mikrofonov, če je mogoče;

4. glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih ali priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.

(f) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini začne zapisovanje, preden se letalo začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo. Poleg tega pri letalih z individualnim spričevalom o plovnosti, izdanim 1. aprila 1998 ali pozneje, začne zapisovanje samodejno, preden se letalo začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.

(g) Poleg zahtev iz odstavka (f) CVR, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta, pri:

1. letalih iz pododstavka (a)(1), za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti izdano 1. aprila 1998 ali pozneje, ali

2. letalih iz pododstavka (a)(2).

(h) Če se CVR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 16. junija 2018 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se CVR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M16

(i) Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 27 000 kg in z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 5. septembra 2022 ali pozneje, bodo opremljena z alternativnim virom energije, na katerega se bosta zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in mikrofon v pilotski kabini samodejno preklopila v primeru popolne prekinitve dotoka energije v zapisovalnike zvoka v pilotski kabini iz drugih virov.

▼B

CAT.IDE.A.190 Zapisovalnik poletov

(a) Naslednja letala so opremljena z zapisovalnikom poletov, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov in za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika:

1. letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg in individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. junija 1990 ali pozneje;

▼B

2. turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg in individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim pred 1. junijem 1990, ter

3. večmotorna turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj, največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet in individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. aprila 1998 ali pozneje.

(b) Zapisovalnik poletov zapisuje:

1. čas, višino, hitrost, običajen pospešek in smer letenja ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 25 urah, za letala iz pododstavka (a)(2) z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) manj kot 27 000 kg;

2. parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja in konfiguracije dvižnih in vlečnih naprav letala, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 25 urah, za letala iz pododstavka (a)(1) z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) manj kot 27 000 kg in individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim pred 1. januarjem 2016;

3. parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja letala, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 25 urah, za letala iz pododstavkov (a)(1) in (a)(2) z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 27 000 kg in individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim pred 1. januarjem 2016;

4. parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja in konfiguracije dvižnih in vlečnih naprav letala, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 10 urah, pri letalih iz pododstavka (a)(3) z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim pred 1. januarjem 2016, ali

5. parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja letala, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 25 urah, za letala iz pododstavkov (a)(1) in (a)(3) z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. januarja 2016 ali pozneje.

(c) Podatki se pridobijo iz virov na letalu, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.

(d) Zapisovalnik poletov začne zapisovanje podatkov, preden se lahko letalo začne premikati s svojo močjo, in ga preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo. Poleg tega pri letalih z individualnim spričevalom o plovnosti, izdanim 1. aprila 1998 ali pozneje, samodejno začne zapisovanje podatkov, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.

▼M8

(e) Če se FDR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 16. junija 2018 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se FDR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M16

CAT.IDE.A.191 Lahek zapisovalnik leta

(a) Turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 2 250 kg ali več in letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 9 so opremljena z zapisovalnikom leta, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

1. ne spadajo na področje uporabe točke CAT.IDE.A.190(a);

2. individualno spričevalo o plovnosti jim je bilo prvič izdano 5. septembra 2022 ali pozneje.

(b) Zapisovalnik leta s podatki o letu ali slikami zapisuje informacije, ki omogočajo določitev poti leta in hitrosti zrakoplova.

(c) Zapisovalnik leta lahko shrani podatke o letu in slike, zapisane vsaj v zadnjih petih urah.

(d) Zapisovalnik leta samodejno začne zapisovanje, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.

(e) Če zapisovalnik leta zapisuje slike ali zvok iz pilotske kabine, se zagotovi funkcija, ki jo lahko upravlja vodja zrakoplova in s katero spremeni slikovne in zvočne zapise, zabeležene pred uporabo te funkcije, tako da teh zapisov ni mogoče pridobiti z običajnimi tehnikami za ponovno predvajanje ali kopiranje.

▼B

CAT.IDE.A.195 Zapisovanje prek podatkovnih zvez

(a) Letala z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 8. aprila 2014 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:

1. sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili službe zračnega prometa (ATS) letalu in sporočili, poslanimi z letala, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:

   (i) vzpostavitev podatkovne zveze;

   (ii) komunikacijo med kontrolorjem in pilotom letala;

   (iii) usmerjeni nadzor;

   (iv) informacije o letu;

   (v) nadzor nad oddajanjem letala, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;

   (vi) podatke o operativnem nadzoru letala, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;

   (vii) slikovni zapis podatkov, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;

2. informacije, ki omogočajo povezanost z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od letala, in

3. informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.

(b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za pridobivanje teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.

▼B

(c) Zapisovalnik lahko hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v CAT.IDE.A.185 določeno za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini.

▼M8

(d) Če se zapisovalnik ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 16. junija 2018 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se zapisovalnik uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M20

(e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem zapisovanja prek podatkovnih zvez so enake kot zahteve, ki se v točki CAT.IDE.A.185 uporabljajo za začetek in konec delovanja zapisovalnika zvoka v pilotski kabini (CVR).

▼B

CAT.IDE.A.200 Kombinirani zapisovalnik

Skladnost z zahtevami za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in zapisovalnik poletov je mogoče doseči z:

(a) enim kombiniranim zapisovalnikom poletov in zvoka v pilotski kabini pri letalih, ki morajo biti opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini ali zapisovalnikom poletov;

(b) enim kombiniranim zapisovalnikom poletov in zvoka v pilotski kabini pri letalih z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj, ki morajo biti opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini in zapisovalnikom poletov, ali

(c) dvema kombiniranima zapisovalnikoma poletov in zvoka v pilotski kabini pri letalih z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg, ki morajo biti opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini in zapisovalnikom poletov.

CAT.IDE.A.205 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave

(a) Letala so opremljena s/z:

1. sedeži ali ležišči za vse osebe na zrakoplovu, stare 24 mesecev ali več;

2. varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče, razen kot je določeno v pododstavku 3;

▼M15

3. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi na vsakem ležišču pri letalih z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 8. aprila 2015 ali pozneje;

▼B

4. otroško zadrževalno napravo za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev;

5. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta:

(i) na vseh sedežih letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža;

(ii) na vseh sedežih opazovalcev v pilotski kabini;

6. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vseh sedežih najmanjšega zahtevanega števila članov kabinskega osebja.

▼M9

(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima:

(1) enotočkovno odpenjanje;

▼M9

(2) na sedežih za najmanjše zahtevano število članov kabinskega osebja dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno; ter

▼M15

(3) na sedežih članov letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža eno od navedenega:

(i) dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno;

(ii) diagonalni ramenski pas in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno, za naslednja letala:

(A) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj, ki izpolnjujejo zahteve glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanek, opredeljene v veljavni certifikacijski specifikaciji;

(B) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj, ki ne izpolnjujejo zahtev glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanek, opredeljenih v veljavni certifikacijski specifikaciji, in za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 28. oktobrom 2014;

(C) letala, certificirana v skladu s CS-VLA ali enakovredno specifikacijo in CS-LSA ali enakovredno specifikacijo.

▼B

CAT.IDE.A.210 Znaka pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje

Letala, na katerih niso vsi potniški sedeži vidni s sedežev letalske posadke, so opremljena z znakom za prikaz vsem potnikom in kabinskemu osebju, kdaj morajo biti pasovi sedežev pripeti in kdaj kajenje ni dovoljeno.

CAT.IDE.A.215 Notranja vrata in zavese

Letala so opremljena s/z:

(a) letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19, vrati med prostorom za potnike in pilotsko kabino z oznako „samo za posadko“ in mehanizmom za zaklepanje, ki potnikom preprečuje odpiranje vrat brez dovoljenja člana letalske posadke;

(b) zlahka dostopnim mehanizmom za odpiranje posameznih vrat, ki ločujejo prostor za potnike od drugih prostorov, v katerih so zasilni izhodi;

(c) mehanizmom, ki v odprtem položaju zadrži vsa vrata ali zavese, ki prostor za potnike ločujejo od drugih prostorov na poti do katerega koli zahtevanega zasilnega izhoda s katerega koli potniškega sedeža;

(d) oznako na vseh notranjih vratih ali v bližini zaves, skozi katera se pride do zasilnih izhodov za potnike, ki označuje, da ►M4 so ◄ med vzletom in pristankom varno odprta, in

(e) sredstvom za vsakega člana posadke, s katerim odpre katera koli vrata, ki so po navadi dostopna potnikom in ki jih potniki lahko zaklenejo.

CAT.IDE.A.220 Komplet za prvo pomoč

(a) Letala so opremljena s kompleti za prvo pomoč v skladu s preglednico 1.

Preglednica 1

Število zahtevanih kompletov za prvo pomoč

Število vgrajenih potniških sedežev	Število zahtevanih kompletov za prvo pomoč
0–100	1
101–200	2

▼B

Število vgrajenih potniških sedežev	Število zahtevanih kompletov za prvo pomoč
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 ali več	6

(b) Kompleti za prvo pomoč so:

1. zlahka dostopni za uporabo in

2. se redno dopolnjujejo.

CAT.IDE.A.225 Komplet za nujno medicinsko pomoč

(a) Letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 30 so opremljena s kompletom za nujno medicinsko pomoč, če je katera koli točka na njihovi zračni poti več kot 60 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti oddaljena od letališča, na katerem se lahko pričakuje, da bo na voljo strokovna medicinska pomoč.

(b) Vodja zrakoplova zagotovi, da dajejo zdravila samo ustrezno usposobljene osebe.

(c) Komplet za nujno medicinsko pomoč iz odstavka (a) je:

1. zaščiten proti prahu in vlagi;

2. se prevaža na način, ki preprečuje nedovoljen dostop, in

3. se redno dopolnjuje.

CAT.IDE.A.230 Kisik za prvo pomoč

(a) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft pri operacijah, pri katerih je potrebna navzočnost člana kabinskega osebja, so opremljena z zalogo nerazredčenega kisika za potnike, ki bi po znižanju tlaka v potniški kabini iz fizioloških razlogov lahko potrebovali kisik.

▼M16

(b) Zaloga kisika iz točke (a) zadostuje za preostali del leta po znižanju tlaka v kabini, ko je višina kabine nad 8 000 ft, vendar ne več kot 15 000 ft, vsaj za 2 % potnikov na letalu, nikakor pa ne za manj kot eno osebo.

▼B

(c) Na voljo je zadostno število razdelilnih enot, nikakor pa ne manj kot dve, z mehanizmom, ki kabinskemu osebju omogoči uporabo zaloge.

▼M16

(d) Kisikova oprema za prvo pomoč lahko ustvari masni pretok do vsake osebe.

▼B

CAT.IDE.A.235 Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom

(a) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljena z dodatno kisikovo opremo, s katero je mogoče shraniti in razdeliti zaloge kisika v skladu s preglednico 1.

▼B

(b) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft, so opremljena s/z:

1. maskami za letalsko posadko, ki se lahko hitro nadenejo;

2. zadostnim številom rezervnih dovodov in mask ali prenosnih kisikovih enot z maskami, ki so enakomerno porazdeljeni po potniški kabini, da se zagotovi takojšnja razpoložljivost kisika vsem potrebnim članom kabinskega osebja;

3. enoto za razdeljevanje kisika, povezano s sestavom za oskrbo s kisikom, ki je zlahka dosegljiv vsakemu članu kabinskega osebja, dodatnemu članu posadke in potnikom na potniških sedežih, ne glede na to, kje sedijo, in

4. napravo za opozarjanje letalske posadke o izgubi tlaka.

(c) Pri letalih s kabino pod tlakom, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 8. novembru 1998 in ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft ali na tlačni višini 25 000 ft ali nižje v razmerah, ki jim ne omogočajo varnega spusta na 13 000 ft v štirih minutah, se posamezne enote za razdeljevanje kisika iz pododstavka (b)(3) samodejno aktivirajo.

(d) Skupno število razdelilnih enot in dovodov iz pododstavka (b)(3) in odstavka (c) presega število sedežev vsaj za 10 %. Dodatne enote so enakomerno porazdeljene po vsej potniški kabini.

(e) Ne glede na odstavek (a) se lahko zahteve glede oskrbe s kisikom za člane kabinskega osebja, dodatne člane posadke in potnike pri letalih, ki niso certificirana za lete nad 25 000 ft, zmanjšajo na celoten čas letenja pri tlačnih višinah kabine med 10 000 ft in 13 000 ft za vse zahtevane člane kabinskega osebja in za vsaj 10 % potnikov, če se lahko letalo na kateri koli točki predvidene zračne poti v štirih minutah varno spusti na tlačno višino kabine 13 000 ft.

(f) Zahtevana minimalna zaloga iz točke (b)(1) prve vrstice in druge vrstice v preglednici 1, zajema količino kisika, ki je potrebna za stalno hitrost spuščanja z največje certificirane operativne višine letala na 10 000 ft v desetih minutah, čemur sledi 20 minut letenja na višini 10 000 ft.

(g) Zahtevana minimalna zaloga iz točke 1(b)(2) prve vrstice v preglednici 1 zajema količino kisika, ki je potrebna za stalno hitrost spuščanja z največje certificirane operativne višine letala na 10 000 ft v desetih minutah, čemur sledi 110 minut letenja na 10 000 ft.

(h) Zahtevana minimalna zaloga iz tretje vrstice v preglednici 1 zajema količino kisika, ki je potrebna za stalno hitrost spuščanja z največje certificirane operativne višine letala na 15 000 ft v desetih minutah.

▼B

Preglednica 1

Minimalne zahteve za kisik v letalih s kabino pod tlakom

Oskrba za	Trajanje leta in tlačna višina kabine
1. vse, ki zasedajo sedeže v pilotski kabini in so na svojem delovnem mestu	(a) Ves čas trajanja leta, ko tlačna višina kabine presega 13 000 ft. (b) Preostali čas letenja, ko tlačna višina kabine presega 10 000 ft, ne presega pa 13 000 ft, po prvih 30 minutah na teh višinah, nikakor pa ne manj kot: 1. 30-minutna oskrba za letala, certificirana za letenje na višinah, ki ne presegajo 25 000 ft, in 2. dveurna oskrba za letala, certificirana za letenje na višinah nad 25 000 ft.
2. zahtevane člane kabinskega osebja	(a) Ves čas trajanja leta, ko tlačna višina kabine presega 13 000 ft, vendar ne manj kot 30-minutna oskrba. (b) Preostali čas letenja, ko tlačna višina kabine presega 10 000 ft, ne presega pa 13 000 ft, po prvih 30 minutah na teh višinah.
3. 100 % potnikov (*)	Ves čas trajanja leta, ko tlačna višina kabine presega 15 000 ft, nikakor pa ne manj kot 10-minutna oskrba.
4. 30 % potnikov (*)	Ves čas trajanja leta, ko tlačna višina kabine presega 14 000 ft, ne presega pa 15 000 ft.
5. 10 % potnikov (*)	Preostali čas letenja, ko tlačna višina kabine presega 10 000 ft, ne presega pa 14 000 ft, po prvih 30 minutah na teh višinah.

(*) Deleži potnikov iz preglednice 1 se nanašajo na potnike, ki so dejansko na letalu, vključno z osebami, mlajšimi od 24 mesecev.

CAT.IDE.A.240 Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom

Letala, v katerih kabina ni pod tlakom in ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljena z dodatno kisikovo opremo, s katero je mogoče shraniti in razdeliti zaloge kisika v skladu s preglednico 1.

▼B

Preglednica 1

Minimalne zahteve za kisik v letalih, v katerih kabina ni pod tlakom

Oskrba za	Trajanje leta in tlačna višina kabine
1. vse, ki zasedajo sedeže v pilotski kabini in so na svojem delovnem mestu, in člani posadke, ki pomagajo letalski posadki pri njenih nalogah	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 10 000 ft.
2. zahtevane člane kabinskega osebja	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 13 000 ft in za vsako obdobje, daljše od 30 minut, na tlačnih višinah nad 10 000 ft, vendar ne več kot 13 000 ft.
3. dodatne člane posadke in 100 % potnikov (*)	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 13 000 ft.
4. 10 % potnikov (*)	Ves čas trajanja leta po 30 minutah na tlačnih višinah nad 10 000 ft, vendar ne več kot 13 000 ft.

(*) Deleži potnikov iz preglednice 1 se nanašajo na potnike, ki so dejansko na letalu, vključno z osebami, mlajšimi od 24 mesecev.

CAT.IDE.A.245 Zaščitna oprema za dihanje za posadko

(a) Vsa letala, v katerih kabina ni pod tlakom, z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 so opremljena z zaščitno opremo za dihanje (PBE) za varovanje oči, nosu in ust, ki najmanj 15 minut zagotavlja:

1. kisik za vse člane letalske posadke na delovnem mestu v pilotski kabini;

2. dihalni plin za vse zahtevane člane kabinskega osebja v bližini njihovih dodeljenih mest in

3. dihalni plin iz prenosne opreme PBE za enega člana letalske posadke v bližini njegovega dodeljenega mesta pri letalih, ki se upravljajo z letalsko posadko z več kot enim članom in brez kabinskega osebja.

(b) Oprema PBE, namenjena za letalsko posadko, je nameščena v pilotski kabini in dosegljiva za takojšno uporabo pri vseh zahtevanih članih letalske posadke na njihovih dodeljenih mestih.

(c) Oprema PBE, predvidena za kabinsko osebje, je nameščena v bližini posameznih mest zahtevanih članov kabinskega osebja.

▼M15

(d) Letala so opremljena z dodatno prenosno opremo PBE, nameščeno v bližini ročnega gasilnega aparata iz točke CAT.IDE.A.250(b) in (c) ali v bližini vhoda v prostor za tovor, če je ročni gasilni aparat nameščen v njem.

▼B

(e) Uporaba opreme PBE ne preprečuje uporabe komunikacijskih sredstev iz CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 in CAT.IDE.A.330.

▼B

CAT.IDE.A.250 Ročni gasilni aparati

(a) Letala so opremljena z vsaj enim ročnim gasilnim aparatom v pilotski kabini.

(b) Najmanj en ročni gasilni aparat je v vsaki kuhinji, ki ni v glavnem prostoru za potnike, ali iz nje zlahka dosegljiv za uporabo.

(c) Najmanj en ročni gasilni aparat je na voljo za uporabo v vsakem prostoru za tovor ali prtljago razreda A ali B in v vsakem prostoru za tovor razreda E, ki je med letom dostopen članom posadke.

(d) Vrsta in kakovost sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih za osebje pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

(e) Letala so opremljena najmanj s številom ročnih gasilnih aparatov iz preglednice 1, ki so na priročnem mestu za zagotavljanje ustrezne razpoložljivosti za uporabo v vseh prostorih za potnike.

Preglednica 1

Število ročnih gasilnih aparatov

MOPSC	Število gasilnih aparatov
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 ali več	8

CAT.IDE.A.255 Sekire in lomilke

(a) Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet so opremljena z najmanj eno sekiro ali lomilko, nameščeno v pilotski kabini.

(b) Pri letalih z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 200 se v kuhinji, ki je najbolj zadaj v letalu, ali njeni bližini namesti dodatna sekira ali lomilka.

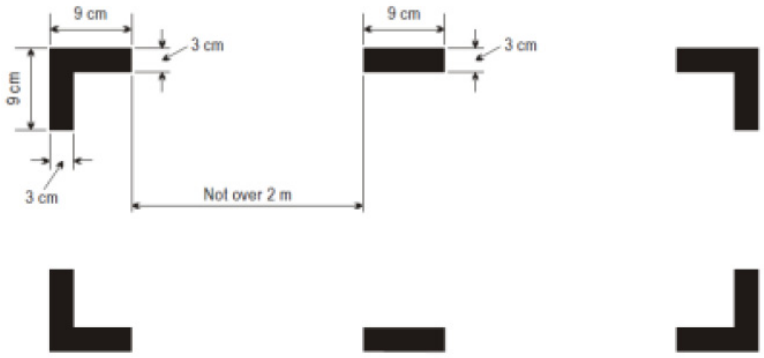
(c) Sekire in lomilke, nameščene v potniški kabini, potnikom niso vidne.

CAT.IDE.A.260 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa letala, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v letalo v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

▼M4

Slika 1



▼B

CAT.IDE.A.265 Oprema za evakuacijo v sili

(a) Letala z višinami praga pri evakuaciji potnikov, ki so več kot 1,83 metra (6 ft) nad tlemi, so pri vsakem izhodu opremljena z napravami, ki v sili potnikom in posadki omogočijo varen sestop na tla.

(b) Ne glede na odstavek (a) take naprave niso potrebne pri izhodih nad krili, če je označeno mesto na letalski konstrukciji, kjer se konča pot reševanja, manj kot 1,83 metra (6 ft) od tal, ko je letalo na tleh, podvozje izvlečeno, zakrilca pa v položaju za vzlet ali pristanek; izbere se položaj zakrilc, ki je višje nad tlemi.

(c) Na letalih, ki morajo imeti za letalsko posadko poseben izhod v sili in pri katerih je najnižja točka zasilnega izhoda več kot 1,83 metra (6 ft) nad tlemi, je naprava, ki v sili pomaga vsem članom letalske posadke pri varnem spuščanju na tla.

(d) Višine iz odstavkov (a) in (c) se izmerijo:

1. z izvlečenim podvozjem in

2. po sesedanju ali neuspelem izvlečenju ene ali več nog podvozja pri letalih s certifikatom tipa, izdanim po 31. marcu 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafoni

Letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 60 in vsaj enim potnikom so opremljena z naslednjim številom prenosnih baterijskih megafonov, ki so med evakuacijo v sili članom posadke zlahka dosegljivi za uporabo:

(a) za vsako nadstropje za potnike:

Preglednica 1

Število megafonov

Število potniških sedežev	Število megafonov
61 do 99	1
100 ali več	2

▼B

(b) za letala, ki imajo več nadstropij za potnike, se v vseh primerih, ko je potniških sedežev skupno več kot 60, z najmanj enim megafonom.

CAT.IDE.A.275 Razsvetljava in označevanje v sili

(a) Letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet so opremljena s sistemom razsvetljave v sili z neodvisnim virom električne energije, ki omogoča evakuacijo letala.

(b) Pri letalih z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 sistem razsvetljave v sili iz odstavka (a) vključuje:

1. vire splošne osvetlitve potniške kabine;

2. notranjo razsvetljavo za predele izhodov v sili v višini tal;

3. osvetljene oznake izhodov v sili in znakov za določitev mesta nahajanja;

4. pri letalih, za katera je bila vloga za certifikacijo tipa ali enakovredna vloga oddana pred 1. majem 1972, kadar se uporabljajo ponoči, zunanjo razsvetljavo v sili pri vseh izhodih v sili nad krili in izhodih, na katerih se zahteva naprava za pomoč pri spuščanju;

5. pri letalih, za katera je bila vloga za certificiranje tipa ali enakovredna vloga oddana po 30. aprilu 1972, kadar se uporabljajo ponoči, zunanja razsvetljava v sili pri vseh izhodih v sili za potnike, in

6. pri letalih, za katera je bil certifikat tipa prvič izdan 31. decembra 1957 ali pozneje, sistem(-i) za označitev poti pobega v bližini tal v prostorih za potnike.

▼M15

(c) Pri letalih z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 19 ali manj, tipsko certificiranih na podlagi certifikacijske specifikacije agencije, sistem razsvetljave v sili iz točke (a) vključuje opremo iz točk 1, 2 in 3 točke (b).

(d) Pri letalih z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 19 ali manj, ki niso certificirana na podlagi certifikacijske specifikacije agencije, sistem razsvetljave v sili iz točke (a) vključuje opremo iz točke (b)(1).

▼B

(e) Letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj so opremljena z virom splošne osvetlitve potniške kabine, ki omogoča evakuacijo letala.

CAT.IDE.A.280 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

▼M8

(a) Letala z MOPSC nad 19 so opremljena z najmanj:

1. dvema oddajnikoma signala na kraju nesreče (ELT), od katerih je eden samodejen, ali enim oddajnikom ELT in enim sredstvom za lokalizacijo zrakoplova, ki izpolnjuje zahtevo iz CAT.GEN.MPA.210, kar velja za letala z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim po 1. julija 2008, ali

2. enim samodejnim oddajnikom ELT ali dvema oddajnikoma ELT katere koli vrste ali enim sredstvom za lokalizacijo zrakoplova, ki izpolnjuje zahtevo iz CAT.GEN.MPA.210, kar velja za letala z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. julija 2008 ali pred tem.

▼M8

(b) Letala z MOPSC 19 ali manj so opremljena z najmanj:

1. enim samodejnim oddajnikom ELT ali enim sredstvom za lokalizacijo zrakoplova, ki izpolnjuje zahtevo iz CAT.GEN.MPA.210, kar velja za letala z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim po 1. juliju 2008, ali

2. enim oddajnikom ELT katere koli vrste ali enim sredstvom za lokalizacijo zrakoplova, ki izpolnjuje zahtevo iz CAT.GEN.MPA.210, kar velja za letala z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. julija 2008 ali pred tem.

▼B

(c) Oddajnik ELT katere koli vrste lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Leti nad vodo

(a) Naslednja letala so opremljena z rešilnimi jopiči za vse osebe na letalu ali enakovrednimi napihljivimi napravami za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev, zloženimi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča:

1. kopenska letala, ki se uporabljajo nad vodo na razdalji več kot 50 NM od obale ali vzletajo ali pristajajo na letališču, na katerem sta vzletna ali priletna pot speljani nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do pristanka v sili na vodo, in

2. vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo.

(b) Vsak rešilni jopič ali enakovredna individualno napihljiva naprava je opremljena z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

▼M15

(c) Vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, so opremljena s:

(1) sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje vodnega letala na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, masi in značilnostim v zvezi z njegovim upravljanjem;

(2) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov v skladu z Mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

▼B

(d) Letala, ki se uporabljajo nad vodo na takšni razdalji od kopnega, primernega za pristanek v sili, ki presega:

1. 120 minut pri potovalni hitrosti ali 400 NM, kar je manj, pri letalih, ki lahko nadaljujejo let do letališča pri okvari ključnega motorja ali motorjev na kateri koli točki zračne poti ali načrtovanih preusmeritev, ali

2. 30 minut pri potovalni hitrosti ali 100 NM, kar je manj, za vsa druga letala,

so opremljena z opremo iz odstavka (e).

(e) Letala, ki izpolnjuje zahteve iz odstavka (d), imajo na krovu naslednjo opremo:

▼B

1. zadostno število rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na letalu in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili, ter so dovolj veliki, da sprejmejo vse preživele v primeru izgube enega od čolnov z največjo nominalno zmogljivostjo;

2. lučjo za lociranje preživelih na vsakem rešilnem čolnu;

3. reševalno opremo, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja in ustreza predvidenemu letu, ter

4. vsaj dva oddajnika ELT (ELT(S)) za preživele.

▼M8

(f) Letala z MCTOM nad 27 000 kg in MOPSC nad 19 in vsa letala z MCTOM nad 45 500 kg so najpozneje do 1. januarja 2019 opremljena z varno pritrjeno napravo za lociranje v vodi, ki deluje na frekvenci 8,8 kHz ± 1 kHz, razen če:

1. letalo leti na progah, na katerih v nobeni točki ni več kot 180 nm od obale, ali

2. je letalo opremljeno z odpornimi in samodejnimi sredstvi za natančno določanje lokacije konca leta po nesreči, v kateri je bilo letalo močno poškodovano.

▼B

CAT.IDE.A.305 Oprema za preživetje

(a) Letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bili iskanje in reševanje posebej zahtevni, so opremljena s/z:

1. signalno opremo za oddajanje signalov v sili;

2. najmanj enim oddajnikom ELT(S) in

3. dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na letalu.

(b) Na letalu ni treba imeti dodatne opreme za preživetje iz pododstavka (a)(3), če letalo:

1. ostane na takšni razdalji od območja, na katerem iskanje in reševanje nista posebej zahtevni, ki ustreza:

(i) 120 minutam potovalne hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) za letala, ki lahko pri okvari ključnega motorja ali motorjev na kateri koli točki zračne poti ali načrtovanih preusmeritev nadaljujejo let do letališča, ali

(ii) 30 minutam pri potovalni hitrosti za vsa druga letala;

2. certificirano v skladu z veljavnim plovnostnim standardom, ostane na takšni razdalji, ki ne presega 90 minut letenja s potovalno hitrostjo, če se oddaljijo od območja, primernega za pristanek v sili.

CAT.IDE.A.325 Slušalke

(a) Letala so opremljena s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali laringofonom ali enakovredno napravo za vsakega člana letalske posadke, ki opravlja svoje delo na dodeljenem mestu v pilotski kabini.

(b) Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, so opremljena z gumbom za oddajanje na napravi za ročno uravnavanje naklona in nagiba za vsakega zahtevanega člana letalske posadke.

▼B

CAT.IDE.A.330 Radiokomunikacijska oprema

(a) Letala so opremljena z radiokomunikacijsko opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

(b) Radiokomunikacijska oprema omogoča komunikacije na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

CAT.IDE.A.335 Plošča za izbiro zvoka

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljena s ploščo za izbiro zvoka, ki jo je mogoče uporabljati z vseh mest zahtevanih članov letalske posadke.

CAT.IDE.A.340 Radijska oprema za operacije po pravilih VFR po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov

Letala, ki se uporabljajo po pravilih VFR po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljena z radiokomunikacijsko opremo, ki je v običajnih pogojih radijskega prenosa potrebna za:

(a) sporazumevanje z ustreznimi zemeljskimi postajami;

(b) sporazumevanje z ustreznimi postajami kontrole zračnega prometa (KZP) s katere koli točke nadzorovanega zračnega prostora, v katerem se predvidevajo leti, in

(c) prejem meteoroloških informacij.

▼M16

CAT.IDE.A.345 Komunikacijska, navigacijska in nadzorna oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR na rutah, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov

(a) Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali VFR na rutah, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljena z radiokomunikacijsko, navigacijsko in nadzorno opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

▼B

(b) Radiokomunikacijska oprema vključuje najmanj dva samostojna radiokomunikacijska sistema, ki sta v običajnih obratovalnih pogojih potrebna za sporazumevanje z ustrezno zemeljsko postajo s katere koli točke zračne poti, vključno s preusmeritvami.

▼M15

(c) Ne glede na točko (b) so letala, ki se uporabljajo za operacije na kratkih razdaljah v severnoatlantskem zračnem prostoru visoke ravni (NAT HLA) in ne prečkajo Severnega Atlantika, opremljena z najmanj enim komunikacijskim sistemom velikega dosega, če so za zadevni zračni prostor objavljeni nadomestni komunikacijski postopki.

▼B

(d) Letala imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega kosa opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu z načrtom leta.

(e) Letala, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljena z ustrezno opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

▼M9

(f) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.

▼B

CAT.IDE.A.350 Radarski odzivnik

Letala so opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR), ki sporoča tlačno višino, in vsemi drugimi zmogljivostmi radarskega odzivnika SSR, ki se zahtevajo za predvideno zračno pot leta.

▼M9

CAT.IDE.A.355 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na certificiranih aplikacijah sistemov zrakoplova, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

(b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.

(c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.

▼B

ODDELEK 2

Helikopterji

CAT.IDE.H.100 Instrumenti in oprema – splošno

▼M15

(a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, razen naslednjega:

1. samostojnih prenosnih svetilk;

2. točnega časomera;

3. držala za karte;

4. kompleta za prvo pomoč;

5. megafonov;

6. opreme za preživetje in signaliziranje;

7. sider in opreme za privez;

8. naprav za zadrževanje otrok.

(b) Instrumenti in oprema, ki se v tej prilogi (Del CAT) ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se v skladu s to uredbo ne zahteva, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:

1. informacij, ki jih zagotavljajo navedeni instrumenti, oprema ali pripomočki, člani letalske posadke ne uporabljajo za izpolnjevanje zahtev iz Priloge II k Uredbi (EU) 2018/1139 ali točk CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 in CAT.IDE.H.345 te priloge;

2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost helikopterja, niti v primeru odpovedi ali motnje v delovanju.

▼B

(c) Če bo opremo uporabljal en član letalske posadke na svojem mestu med letom, je zlahka na voljo za uporabo z zadevnega mesta. Če se zahteva, da en kos opreme uporablja več članov letalske posadke, je nameščen tako, da je zlahka na voljo za uporabo na katerem koli mestu, na katerem se zahteva njegova uporaba.

(d) Tisti instrumenti, ki jih uporablja kateri koli član letalske posadke, so razporejeni tako, da lahko član letalske posadke zlahka vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odmikom iz položaja in vidne črte, ki ju po navadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.

(e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

CAT.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij helikopterja, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

(a) se helikopter uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL) operatorja ali

▼M15

(b) je pristojni organ odobril operatorja za uporabo helikopterja v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) v skladu s točko ORO.MLR.105(j) Priloge III.

▼B

CAT.IDE.H.115 Operativne luči

(a) Helikopterji, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni s sistemom luči proti trčenju.

(b) Helikopterji, ki se uporabljajo ponoči ali po pravilih IFR, so poleg opreme iz odstavka (a) opremljeni s/z:

1. razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje helikopterja;

2. razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;

3. za vsakega zahtevanega člana posadke samostojno prenosno svetilko, ki je članom posadke zlahka na voljo, ko sedijo na svojem določenem mestu;

4. navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;

5. dvema pristajalnima žarometoma, od katerih se vsaj eden med letom prilagaja, da osvetljuje tla pred helikopterjem in pod njim in tla na obeh straneh helikopterja, ter

6. lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je helikopter amfibijski.

CAT.IDE.H.125 Dnevne operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

(a) Helikopterji, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni z naslednjo opremo, ki je na voljo na pilotovem mestu:

1. napravo za merjenje in prikazovanje:

▼B

(i) magnetne smeri;

(ii) časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

(iii) barometrske višine;

▼B

(iv) indicirane hitrosti;

(v) navpične hitrosti;

(vi) zdrsa, in

(vii) temperature zunanjega zraka in

2. napravo za prikazovanje, kdaj zahtevani instrumenti za letenje niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;

(b) če sta za operacijo potrebna dva pilota, so drugemu pilotu na voljo dodatne ločene naprave za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼B

2. indicirane hitrosti;

3. navpične hitrosti in

4. zdrsa;

(c) helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg in vsi helikopterji, ki se uporabljajo nad vodo zunaj vidnega dosega kopnega ali kadar je vidljivost manjša od 1 500 m, so opremljeni z napravo za merjenje in prikazovanje:

1. položaja in

2. smeri;

(d) naprava za preprečevanje napak pri delovanju sistemov za prikaz hitrosti zaradi kondenzacije ali zaledenitve mora biti na voljo za helikopterje z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet.

CAT.IDE.H.130 Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih VFR ponoči ali po pravilih IFR, so opremljeni z naslednjo opremo, ki je na voljo na pilotovem mestu:

(a) napravo za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

3. indicirane hitrosti;

4. navpične hitrosti;

5. zdrsa;

6. položaja;

7. stabilizirane smeri, in

8. temperature zunanjega zraka;

▼M15

(b) dvema napravama za merjenje in prikazovanje barometrske višine. Za operacije po pravilih VFR ponoči z enim pilotom se lahko en tlačni višinomer nadomesti z radijskim višinomerom;

▼B

(c) napravo za prikazovanje, kdaj zahtevani instrumenti za letenje niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;

(d) napravo za preprečevanje napak pri delovanju sistemov za prikaz hitrosti iz pododstavkov (a)(3) in (h)(2) zaradi kondenzacije ali zaledenitve;

(e) napravo za obvestilo letalski posadki o okvari naprave iz odstavka (d) za helikopterje:

1. z individualnim spričevalom o plovnosti, izdanim 1. avgusta 1999 ali pozneje, ali

2. z individualnim spričevalom o plovnosti, izdanim pred 1. avgustom 1999, z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet;

(f) pomožno napravo za merjenje in prikazovanje položaja, ki:

1. se med običajnim delovanjem neprekinjeno napaja, pri popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije pa se napaja iz vira, ki ni odvisen od običajnega sistema za pridobivanje električne energije;

2. deluje neodvisno od vseh drugih naprav za merjenje in prikazovanje položaja;

3. se lahko uporablja na katerem koli pilotovem mestu;

4. po popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije deluje samodejno;

5. zagotavlja zanesljivo delovanje najmanj 30 minut ali tako dolgo, kot je potrebno za let do ustreznega nadomestnega kraja za pristanek pri izvajanju operacij nad neprijaznim terenom ali na morju, kar je več, po popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije, ob upoštevanju drugih obremenitev za preskrbo z električno energijo v sili in operativnih postopkov;

6. je ustrezno osvetljena v vseh fazah operacije in

7. je povezana z napravo za opozorilo letalski posadki, kdaj deluje na podlagi svoje preskrbe z električno energijo, vključno s tem, kdaj deluje z zasilno energijo;

(g) nadomestnim virom statičnega tlaka za napravo za merjenje višine, hitrosti in navpične hitrosti;

(h) če sta za operacijo potrebna dva pilota, ločeno napravo za drugega pilota za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼B

2. indicirane hitrosti;

3. navpične hitrosti;

4. zdrsa;

5. položaja in

6. stabilizirane smeri;

▼B

(i) za operacije po pravilih IFR držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki se za nočne operacije lahko osvetli.

CAT.IDE.H.135 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljeni z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer letenja.

CAT.IDE.H.145 Radijski višinomeri

(a) Helikopterji za lete nad vodo so opremljeni z radijskim višinomerom z glasovnim opozarjanjem pod vnaprej nastavljeno višino in vizualnim opozarjanjem na višini, ki jo lahko izbere pilot, kadar se uporabljajo:

1. zunaj vidnega dosega kopnega;

2. pri vidljivosti, manjši od 1 500 m;

3. ponoči ali

4. v oddaljenosti od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti.

CAT.IDE.H.160 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer

Helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, so opremljeni z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, kadar trenutna vremenska poročila kažejo, da se lahko na predvideni zračni poti pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer.

CAT.IDE.H.165 Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi

(a) Helikopterji, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljeni z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.

(b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane posadke oviralo pri opravljanju njihovih nalog.

CAT.IDE.H.170 Interfonski sistem za letalsko posadko

Helikopterje, ki jih upravlja letalska posadka z več kot enim članom, so opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

CAT.IDE.H.175 Interfonski sistem za člane posadke

Helikopterji so opremljeni z interfonskim sistemom za člane posadke, če je na helikopterju član posadke, ki ni član letalske posadke.

CAT.IDE.H.180 Sistem za obveščanje potnikov

(a) Helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet so opremljeni s sistemom za obveščanje potnikov, kar ne velja za (b):

(b) ne glede na (a) so helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet in pod 20 izvzeti iz obveznosti, da so opremljeni s sistemom za obveščanje potnikov, če:

▼B

1. so zasnovani brez pregrade med pilotom in potniki ter

2. operator lahko dokaže, da se med letom pilotov glas sliši in razume na vseh potniških sedežih.

CAT.IDE.H.185 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

(a) Naslednji tipi helikopterjev so opremljeni z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini:

1. vsi helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 7 000 kg in

2. helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg in individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. januarja 1987 ali pozneje.

(b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini lahko shrani podatke, zapisane vsaj:

1. v zadnjih dveh urah za helikopterje iz pododstavkov (a)(1) in (a)(2), če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje;

2. v zadnji uri za helikopterje iz pododstavka (a)(1), če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. avgusta 1999 ali pozneje in pred 1. januarjem 2016;

3. v zadnjih 30 minutah pri helikopterjih iz pododstavka (a)(1), če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 1. avgustom 1999, ali

4. v zadnjih 30 minutah pri helikopterjih iz pododstavka (a)(2), če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 1. januarjem 2016.

▼M8

(c) Zapisi CVR najpozneje do 1. januarja 2019 niso na magnetnem traku ali magnetni žici.

(d) CVR s časovno referenco zapisuje:

1. govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;

2. govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;

3. zvočno okolje pilotske kabine, vključno – brez prekinitev:

(i) za helikopterje z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. avgusta 1999 ali pozneje, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofonov posadke;

(ii) za helikopterje z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim pred 1. avgustom 1999, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofonov posadke, če je ustrezno;

4. glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih ali priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.

▼M8

(e) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini začne zapisovanje, preden se helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.

(f) Poleg zahtev iz odstavka (e) za helikopterje iz pododstavka (a)(2), ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti izdano 1. avgusta 1999 ali pozneje:

1. CVR samodejno začne zapisovanje, preden se helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo, in

2. CVR odvisno od razpoložljivosti električne energije začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.

(g) Če se CVR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se CVR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼B

CAT.IDE.H.190 Zapisovalnik poletov

(a) Naslednji helikopterji so opremljeni z zapisovalnikom poletov, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov in za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika:

1. helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg in individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. avgusta 1999 ali pozneje;

2. helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 7 000 kg ali z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet in individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. januarja 1989 ali pozneje, vendar pred 1. avgustom 1999.

(b) Zapisovalnik poletov zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev:

1. poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, delovanja in konfiguracije, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 10 urah, za helikopterje iz pododstavka (a)(1) z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 1. januarja 2016 ali pozneje;

2. poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja in delovanja, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 8 urah, za helikopterje iz pododstavka (a)(1) z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim pred 1. januarjem 2016;

3. poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja in delovanja, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 5 urah, za helikopterje iz pododstavka (a)(2).

(c) Podatki se pridobijo iz virov na helikopterju, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.

▼B

(d) Zapisovalnik poletov samodejno začne zapisovanje podatkov, preden se lahko helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.

▼M8

(e) Če se FDR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se FDR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M16

CAT.IDE.H.191 Lahek zapisovalnik leta

(a) Turbinski helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 2 250 kg ali več so opremljeni z zapisovalnikom leta, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

1. ne spadajo na področje uporabe iz točke CAT.IDE.H.190(a);

2. individualno spričevalo o plovnosti jim je bilo prvič izdano 5. septembra 2022 ali pozneje.

(b) Zapisovalnik leta s podatki o letu ali slikami zapisuje informacije, ki omogočajo določitev poti leta in hitrosti zrakoplova.

(c) Zapisovalnik leta lahko shrani podatke o letu in slike, zapisane vsaj v zadnjih petih urah.

(d) Zapisovalnik leta samodejno začne zapisovanje, preden se lahko helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.

(e) Če zapisovalnik leta zapisuje slike ali zvok iz pilotske kabine, se zagotovi funkcija, ki jo lahko upravlja vodja zrakoplova in s katero spremeni slikovne in zvočne zapise, zabeležene pred uporabo te funkcije, tako da teh zapisov ni mogoče pridobiti z običajnimi tehnikami za ponovno predvajanje ali kopiranje.

▼B

CAT.IDE.H.195 Zapisovanje prek podatkovnih zvez

(a) Helikopterji z individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim 8. aprila 2014 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljeni z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:

1. sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili službe zračnega prometa (ATS) helikopterju in sporočili, poslanimi s helikopterja, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:

(i) vzpostavitev podatkovne zveze;

(ii) komunikacijo med kontrolorjem in pilotom helikopterja;

(iii) usmerjeni nadzor;

(iv) informacije o letu;

▼B

(v) nadzor nad oddajanjem zrakoplova, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;

(vi) podatke o operativnem nadzoru zrakoplova, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;

(vii) slikovni zapis podatkov, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;

2. informacije, ki omogočajo povezanost z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od helikopterja, in

3. informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.

(b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije, poleg tega je na voljo postopek za takojšnje pridobivanje teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.

(c) Zapisovalnik lahko hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v CAT.IDE.H.185 določeno za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini.

▼M8

(d) Če se zapisovalnik ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se zapisovalnik uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼B

(e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki se v CAT.IDE.H.185(d) in (e) uporabljajo za začetek in konec delovanja zapisovalnika zvoka v pilotski kabini.

CAT.IDE.H.200 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini

Skladnost z zahtevami za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in zapisovalnik poletov je mogoče doseči s kombiniranim zapisovalnikom na zrakoplovu.

CAT.IDE.H.205 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave

(a) Helikopterji so opremljeni s/z:

1. sedeži ali ležišči za vse osebe na helikopterju, stare 24 mesecev ali več;

2. varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;

▼B

3. za helikopterje, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. avgusta 1999 ali pozneje, varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vsakem potniškem sedežu za vsakega potnika, starega 24 mesecev ali več;

4. otroško zadrževalno napravo za vse osebe na helikopterju, mlajše od 24 mesecev;

5. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta, na vsakem sedežu letalske posadke;

6. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vseh sedežih najmanjšega zahtevanega števila članov kabinskega osebja.

(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa:

1. ima enotočkovno odpenjanje, in

2. na sedežih letalske posadke in na sedežih za najmanjše zahtevano število članov kabinskega osebja vključuje dva ramenska pasova in varnostni pas, ki ga je mogoče uporabljati samostojno.

CAT.IDE.H.210 Znaka pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje

Helikopterji, na katerih niso vsi potniški sedeži vidni s sedežev letalske posadke, so opremljeni z znakom za prikaz vsem potnikom in kabinskemu osebju, kdaj morajo biti pasovi sedežev pripeti in kdaj kajenje ni dovoljeno.

CAT.IDE.H.220 Kompleti za prvo pomoč

(a) Helikopterji so opremljeni z najmanj enim kompletom za prvo pomoč.

(b) Kompleti za prvo pomoč so:

1. zlahka dostopni za uporabo;

2. se redno dopolnjujejo.

CAT.IDE.H.240 Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom

Helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom in ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljeni z dodatno kisikovo opremo, s katero je mogoče shraniti in razdeliti zaloge kisika v skladu z naslednjima preglednicama.

▼B

Preglednica 1

▼C1

Minimalne zahteve za kisik za kompleksne helikopterje, pri katerih kabina ni pod tlakom

▼B

Oskrba za	Trajanje leta in tlačna višina kabine
1. vse, ki zasedajo sedeže v pilotski kabini in so na svojem delovnem mestu, in člane posadke, ki pomagajo letalski posadki pri njenih nalogah	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 10 000 ft.
2. zahtevane člane kabinskega osebja	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 13 000 ft in za vsako obdobje, daljše od 30 minut, na tlačnih višinah nad 10 000 ft, vendar ne več kot 13 000 ft.
3. dodatne člane posadke in 100 % potnikov (*)	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 13 000 ft.
4. 10 % potnikov (*)	Ves čas trajanja leta po 30 minutah na tlačnih višinah nad 10 000 ft, vendar ne več kot 13 000 ft.

(*) Deleži potnikov iz preglednice 1 se nanašajo na potnike, ki so dejansko na helikopterju, vključno z osebami, mlajšimi od 24 mesecev.

Preglednica 2

▼C1

Minimalne zahteve za kisik za helikopterje, ki niso kompleksni helikopterji in pri katerih kabina ni pod tlakom

▼B

Oskrba za	Trajanje leta in tlačna višina kabine
1. vse, ki zasedajo sedeže v pilotski kabini in so na svojem delovnem mestu, člane posadke, ki pomagajo letalski posadki pri njenih nalogah, in zahtevane člane kabinskega osebja	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 13 000 ft in za vsako obdobje, daljše od 30 minut, na tlačnih višinah nad 10 000 ft, vendar ne več kot 13 000 ft.
2. Dodatne člane posadke in 100 % potnikov (*)	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 13 000 ft.
3. 10 % potnikov (*)	Ves čas trajanja leta po 30 minutah na tlačnih višinah nad 10 000 ft, vendar ne več kot 13 000 ft.

(*) Deleži potnikov iz preglednice 2 se nanašajo na potnike, ki so dejansko na helikopterju, vključno z osebami, mlajšimi od 24 mesecev.

CAT.IDE.H.250 Ročni gasilni aparati

(a) Helikopterji so opremljeni z vsaj enim ročnim gasilnim aparatom v pilotski kabini.

▼B

(b) Najmanj en ročni gasilni aparat je v vsaki kuhinji, ki ni v glavnem prostoru za potnike, ali iz nje zlahka dosegljiv za uporabo.

(c) Najmanj en ročni gasilni aparat je na voljo za uporabo v vsakem prostoru za tovor, ki je med letom dostopen članom posadke.

(d) Vrsta in kakovost sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih za osebje pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

(e) Helikopter je opremljen najmanj s številom ročnih gasilnih aparatov iz preglednice 1, ki so na priročnem mestu za zagotavljanje ustrezne razpoložljivosti za uporabo v vseh prostorih za potnike.

Preglednica 1

Število ročnih gasilnih aparatov

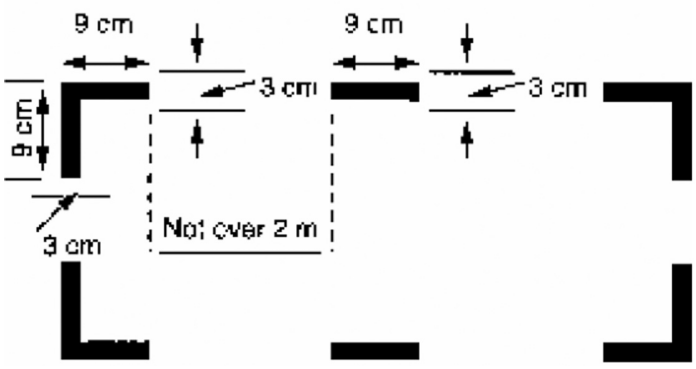
MOPSC	Število gasilnih aparatov
7–30	1
31–60	2
61–200	3

CAT.IDE.H.260 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa helikopterja, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v helikopter v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1

Označitev točk prodora



CAT.IDE.H.270 Megafoni

Helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 so opremljeni z enim prenosnim baterijskim megafonom, ki je med evakuacijo v sili članom posadke zlahka dosegljiv za uporabo.

CAT.IDE.H.275 Razsvetljava in označevanje v sili

(a) Helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 so opremljeni s/z:

▼B

1. sistemom razsvetljave v sili z neodvisnim virom električne energije, ki zagotavlja vir splošne osvetlitve potniške kabine za lajšanje evakuacije helikopterja, in

2. oznakami izhodov v sili in znaki za določitev mesta nahajanja, ki so vidni v dnevni svetlobi ali temi.

(b) Helikopterji so opremljeni z oznakami izhodov v sili, ki so vidne v dnevni svetlobi ali temi, kadar se uporabljajo:

1. za operacije razreda zmogljivosti 1 ali 2 za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti;

2. za operacije razreda zmogljivosti 3 za let nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti.

CAT.IDE.H.280 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

(a) Helikopterji so opremljeni z najmanj enim samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče (ELT).

▼M9

_____

▼B

(c) Oddajnik ELT katere koli vrste lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Rešilni jopiči

(a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju ali enakovrednimi napihljivimi napravami za vse osebe na helikopterju, mlajše od 24 mesecev, ki so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za katere so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča, kadar se helikopter uporablja za:

1. izvajanje operacij razreda zmogljivosti 1 ali 2 za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti;

2. izvajanje operacij razreda zmogljivosti 3 za let nad vodo prek avtorotacijske razdalje od kopnega;

3. izvajanje operacij razreda zmogljivosti 2 ali 3 pri vzletu ali pristanku na letališču ali območju delovanja, na katerem vzletna ali priletna pot poteka nad vodo.

(b) Vsak rešilni jopič ali enakovredna individualno napihljiva naprava je opremljena z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

▼M9

CAT.IDE.H.295 Obleka za preživetje posadke

Vsak član posadke ima na sebi obleko za preživetje pri izvajanju operacij razreda zmogljivosti 3 na letu nad vodo prek avtorotacijske razdalje ali razdalje za varen zasilni pristanek, če vremensko poročilo ali napovedi, ki so na voljo vodji zrakoplova, kažejo, da bo temperatura morja med letom pod 10 °C.

▼B

CAT.IDE.H.300 Rešilni čolni, oddajniki ELT, ki opozarjajo na preživele, in oprema za preživetje za podaljšane lete nad vodo

Helikopterji, ki se uporabljajo:

(a) za operacije razreda zmogljivosti 1 ali 2 za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti;

▼B

(b) za operacije razreda zmogljivosti 3 za let nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti, so opremljeni z:

1. pri helikopterjih, na katerih je manj kot 12 oseb, najmanj enim rešilnim čolnom z nominalno zmogljivostjo, ki ustreza najmanj največjemu številu oseb na helikopterju, zloženim tako, da omogoča takojšnjo uporabo v sili;

2. pri helikopterjih, na katerih je več kot 11 oseb, najmanj dvema rešilnima čolnoma, zloženima tako, da je olajšana njuna takojšnja uporaba v sili, ki lahko skupaj sprejmeta vse osebe, ki se lahko prevažajo na helikopterju, pri čemer ima(-jo) v primeru izgube enega rešilnega čolna preostali rešilni čoln(-i) preobremenitveno zmogljivost, ki zadošča. da lahko sprejme(-jo) vse osebe na helikopterju;

3. najmanj enim oddajnikom ELT (ELT(S)) za preživele za vsak zahtevani rešilni čoln in

4. reševalno opremo, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja in ustreza predvidenemu letu.

CAT.IDE.H.305 Oprema za preživetje

Helikopterji, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bili iskanje in reševanje posebej zahtevni, so opremljeni s/z:

(a) signalno opremo za oddajanje signalov v sili;

(b) najmanj enim oddajnikom ELT(S) in

(c) dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na helikopterju.

▼M9

———————

▼B

CAT.IDE.H.315 Helikopterji, certificirani za operacije na vodi – različna oprema

Helikopterji, certificirani za operacije na vodi, so opremljeni s/z:

▼M15

(a) sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje helikopterja na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, masi in značilnostim v zvezi z njegovim upravljanjem, ter

▼B

(b) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov iz mednarodnih predpisov za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

▼M15

CAT.IDE.H.320 Vsi helikopterji na letih nad vodo – zasilni pristanek na vodi

(a) Helikopterji so zasnovani za pristanek na vodi ali certificirani za zasilni pristanek na vodi v skladu z ustrezno certifikacijsko specifikacijo, kadar se uporabljajo za operacije razreda zmogljivosti 1 ali 2 za lete nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti.

(b) Helikopterji so zasnovani za pristanek na vodi ali certificirani za zasilni pristanek na vodi v skladu z ustrezno certifikacijsko specifikacijo ali opremljeni z reševalno opremo za lebdenje na vodi, kadar se uporabljajo za operacije:

1. razreda zmogljivosti 1 ali 2 za lete nad vodo v neneprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti;

▼M15

2. razreda zmogljivosti 2 za vzlet ali pristanek nad vodo, razen za operacije helikopterske nujne medicinske pomoči (HNMP), če se zaradi čim večjega zmanjšanja izpostavljenosti pristanek ali vzlet na območju izvajanja HNMP na gosto naseljenem območju izvajata nad vodo;

3. razreda zmogljivosti 3 za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega varno razdaljo za zasilni pristanek.

▼B

CAT.IDE.H.325 Slušalke

Kadar koli se zahteva radiokomunikacijski in/ali radionavigacijski sistem, so helikopterji opremljeni s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo in gumbom za oddajanje na krmilih vsakega zahtevanega pilota in/ali člana posadke na njegovem dodeljenem mestu.

CAT.IDE.H.330 Radiokomunikacijska oprema

(a) Helikopterji so opremljeni z radiokomunikacijsko opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

(b) Radiokomunikacijska oprema omogoča komunikacije na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

CAT.IDE.H.335 Plošča za izbiro zvoka

Helikopterji, ki se upravljajo po pravilih IFR, so opremljeni s ploščo za izbiro zvoka, ki jo je mogoče uporabljati z vseh mest zahtevanih članov letalske posadke.

CAT.IDE.H.340 Radijska oprema za operacije po pravilih VFR po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov

Helikopterji, ki se upravljajo po pravilih VFR po zračnih poteh, na katerih lahko poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, ki je v običajnih pogojih radijskega prenosa potrebna za:

(a) sporazumevanje z ustreznimi zemeljskimi postajami;

(b) sporazumevanje z ustreznimi postajami kontrole zračnega prometa (KZP) s katere koli točke nadzorovanega zračnega prostora, v katerem se predvidevajo leti, in

(c) prejem meteoroloških informacij.

▼M16

CAT.IDE.H.345 Komunikacijska, navigacijska in nadzorna oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR na rutah, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov

(a) Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali VFR na rutah, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljeni z radiokomunikacijsko, navigacijsko in nadzorno opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

▼B

(b) Radiokomunikacijska oprema vključuje najmanj dva samostojna radiokomunikacijska sistema, ki sta v običajnih obratovalnih pogojih potrebna za sporazumevanje z ustrezno zemeljsko postajo s katere koli točke zračne poti, vključno s preusmeritvami.

(c) Helikopterji imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega kosa opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu z načrtom leta.

▼B

(d) Helikopterji, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljeni z ustrezno opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

▼M9

(e) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.

▼B

CAT.IDE.H.350 Radarski odzivnik

Helikopterji so opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR), ki sporoča tlačno višino, in vsemi drugimi zmogljivostmi radarskega odzivnika SSR, ki se zahtevajo za predvideno zračno pot leta.

▼M9

CAT.IDE.H.355 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na aplikacijah certificiranih sistemov na zrakoplovu, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

(b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.

(c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

PRILOGA V

POSEBNE ODOBRITVE

[DEL SPA]

PODDEL A

SPLOŠNE ZAHTEVE

▼M15

SPA.GEN.100 Pristojni organ

(a) Organ, pristojen za izdajo posebne odobritve, je:

1. v primeru komercialnega operatorja organ države članice, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja;

2. v primeru nekomercialnega operatorja organ države, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja, sedež ali stalno prebivališče.

(b) Ne glede na točko (a)(2) se za nekomercialnega operatorja, ki uporablja zrakoplov, registriran v tretji državi, ne uporabljajo veljavne zahteve iz te priloge za odobritev naslednjih operacij, če je navedene odobritve izdal organ za registracije tretje države:

1. navigacije na podlagi zmogljivosti (PBN);

2. operacije z določeno minimalno operativno zmogljivostjo (MNPS);

3. operacije v zračnem prostoru z zmanjšanimi minimalnimi navpičnimi razdvajanji (RVSM);

4. operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO).

▼B

SPA.GEN.105 Vloga za posebno odobritev

(a) Operator, ki zaprosi za prvo izdajo posebne odobritve, pristojnemu organu predloži dokumentacijo, ki se zahteva v ustreznem poddelu, ter naslednje informacije:

1. ime, naslov in poštni naslov prosilca;

2. opis predvidene operacije.

(b) Operator pristojnemu organu predloži naslednje dokaze:

1. skladnost z zahtevami iz ustreznega poddela;

▼M2

2. da se upoštevajo ustrezni elementi, določeni v obveznem delu podatkov o operativni ustreznosti, oblikovanih v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012.

▼B

(c) Operator hrani evidenco v zvezi z odstavkoma (a) in (b) najmanj za čas trajanja operacije, za katero se zahteva posebna odobritev, ali v skladu s Prilogo III (del ORO), če je ustrezno.

SPA.GEN.110 Privilegiji operatorja, ki ima posebno odobritev

▼M1

Obseg dejavnosti, za izvajanje katere je operator odobren, se dokumentira in določi:

(a) v operativnih specifikacijah k spričevalu letalskega prevoznika (AOC), za operatorje, ki imajo spričevalo AOC;

(b) v seznamu posebnih odobritev za vse ostale operatorje.

▼B

SPA.GEN.115 Spremembe posebne odobritve

Kadar na pogoje posebne odobritve vplivajo spremembe, operator pristojnemu organu predloži ustrezno dokumentacijo in pridobi predhodno odobritev za operacijo.

▼M2

SPA.GEN.120 Stalna veljavnost posebne odobritve

Posebne odobritve se izdajo za nedoločen čas in ostanejo veljavne, če operator še naprej izpolnjuje zahteve v zvezi s posebno odobritvijo in se upoštevajo ustrezni elementi, določeni v obveznem delu podatkov o operativni ustreznosti, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012.

▼B

PODDEL B

OPERACIJE V ZVEZI Z NAVIGACIJO NA PODLAGI ZMOGLJIVOSTI (PBN)

▼M9

SPA.PBN.100 Operacije PBN

(a) Potrebna je odobritev za vsako od naslednjih specifikacij PBN:

(1) RNP AR APCH; in

(2) RNP 0.3 za helikopterske operacije.

(b) Odobritev operacij RNP AR APCH omogoča operacije z uporabo javnih postopkov instrumentalnega prileta, ki izpolnjujejo veljavna merila za oblikovanje postopkov ICAO.

(c) Za postopek specifična odobritev za RNP AR APCH ali RNP0.3 se zahteva za zasebne postopke instrumentalnega prileta oziroma za vse javne postopke instrumentalnega prileta, ki ne izpolnjujejo veljavnih meril za oblikovanje postopkov ICAO, oziroma če to zahteva zbornik letalskih informacij (AIP) ali pristojni organ.

SPA.PBN.105 Operativna odobritev PBN

Operator za pridobitev posebne odobritve PBN od pristojnega organa predloži dokaze, da:

(a) je ustrezna odobritev plovnosti, primerna za predvideno operacijo PBN, navedena v AFM ali drugem dokumentu, ki ga je organ za certificiranje odobril pri oceni plovnosti ali ki temelji na taki odobritvi;

(b) je bil vzpostavljen program usposabljanja za člane letalske posadke in ustrezno osebje, vključene v pripravo poleta;

(c) je bila opravljena ocena varnosti;

(d) so bili vzpostavljeni operativni postopki, za katere so določeni:

(1) oprema, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi na seznamu minimalne opreme (MEL);

(2) sestava, kvalifikacije in izkušnje letalske posadke;

▼M9

(3) običajni in neobičajni postopki ter postopki v izrednih razmerah; in

(4) upravljanje elektronskih navigacijskih podatkov;

(e) je seznam dogodkov, o katerih je treba poročati, opredeljen; ter

(f) je bil vzpostavljen program za spremljanje upravljanja RNP za operacije RNP AR APCH, če je to primerno.

▼B

PODDEL C

OPERACIJE Z DOLOČENO MINIMALNO OPERATIVNO ZMOGLJIVOSTJO (MNPS)

SPA.MNPS.100 Operacije MNPS

Zrakoplovi se uporabljajo le v določenem zračnem prostoru, za katerega veljajo specifikacije minimalne operativne zmogljivosti (MNPS), v skladu z območnimi dodatnimi postopki, v zvezi s katerimi so opredeljene specifikacije minimalne navigacijske zmogljivosti, če je pristojni organ operatorju izdal odobritev za izvajanje takih operacij.

SPA.MNPS.105 Operativna odobritev MNPS

Operator za pridobitev operativne odobritve MNPS od pristojnega organa predloži dokaze, da:

(a) navigacijska oprema izpolnjuje zahteve glede zmogljivosti;

(b) so navigacijski zasloni, kazalniki in komande vidni in uporabni za vsakega pilota, ki sedi na svojem delovnem mestu;

(c) je bil vzpostavljen program usposabljanja za člane letalske posadke, ki sodelujejo v teh operacijah;

(d) so bili vzpostavljeni operativni postopki, za katere so določeni:

1. oprema, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi na seznam minimalne opreme (MEL);

2. zahteve glede sestave letalske posadke in izkušenj;

3. običajni postopki;

4. postopki za ravnanje v izrednih razmerah, vključno s postopki, ki jih določi organ, pristojen za zadevni zračni prostor;

5. spremljanje in poročanje o incidentih.

PODDEL D

OPERACIJE V ZRAČNEM PROSTORU Z ZMANJŠANIMI MINIMALNIMI NAVPIČNIMI RAZDVAJANJI (RVSM)

SPA.RVSM.100 Operacije RVSM

Zrakoplovi se uporabljajo le v določenem zračnem prostoru, v katerem se uporablja zmanjšano minimalno navpično razdvajanje 300 m (1 000 ft) med nivojema letenja (FL) do vključno 290 in 410, če je pristojni organ operatorju izdal odobritev za izvajanje takih operacij.

▼B

SPA.RVSM.105 Operativna odobritev RVSM

Operator za pridobitev operativne odobritve RVSM od pristojnega organa predloži dokaze, da:

(a) je bila pridobljena odobritev plovnosti RVSM;

(b) so bili vzpostavljeni postopki za spremljanje in sporočanje napak pri ohranjanju višine;

(c) je bil vzpostavljen program usposabljanja za člane letalske posadke, ki sodelujejo v teh operacijah;

(d) so bili vzpostavljeni operativni postopki, za katere so določeni:

1. oprema, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v seznam minimalne opreme;

2. zahteve glede sestave letalske posadke in izkušenj;

3. načrtovanje leta;

4. postopki pred letom;

5. postopki pred vstopom v zračni prostor RVSM;

6. postopki med letom;

7. postopki po letu;

8. poročanje o incidentih;

9. posebni regionalni operativni postopki.

SPA.RVSM.110 Zahteve glede opreme RVSM

Zrakoplovi, ki se uporabljajo za operacije v zračnem prostoru RVSM, so opremljeni s/z:

(a) dvema samostojnima sistemoma za merjenje višine;

(b) sistemom za opozarjanje na višino leta;

(c) samodejnim sistemom za nadzorovanje višine;

(d) sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR) s sistemom za sporočanje višine, ki se lahko priključi na sistem za merjenje višine, ki se uporablja za nadzorovanje višine.

SPA.RVSM.115 Napake v zvezi z ohranjanjem višine RVSM

(a) Operator sporoči evidentirane ali sporočene napake v zvezi z ohranjanjem višine, ki jih povzroči okvara opreme zrakoplova ali so operativne narave in so enake ali večje od:

1. skupne navpične napake (TVE), ki znaša ± 90 m (± 300 ft);

2. napake sistema merjenja višine (ASE), ki znaša ± 75 m (± 245 ft), in

3. določenega odklona od višine (AAD), ki znaša ± 90 m (± 300 ft).

▼B

(b) Poročila o takih dogodkih se pristojnemu organu pošljejo v 72 urah. Vključujejo začetno analizo vzročnih dejavnikov in ukrepe, sprejete za preprečevanje ponovitve dogodka.

(c) Kadar se evidentirajo napake v zvezi z ohranjanjem višine ali prejmejo informacije o njih, operator takoj ukrepa za odpravo razmer, ki so povzročile napake, in zagotovi poročila o nadaljnjem spremljanju, če to zahteva pristojni organ.

PODDEL E

▼M21

OPERACIJE PRI ZMANJŠANI VIDLJIVOSTI (LVO) IN OPERACIJE Z OPERATIVNIMI KREDITNIMI TOČKAMI

SPA.LVO.100 Operacije pri zmanjšani vidljivosti in operacije z operativnimi kreditnimi točkami

Operator izvaja naslednje operacije samo, če jih odobri pristojni organ:

(a) vzletne operacije z RVR manj kot 400 m;

(b) operacije instrumentalnega prileta v razmerah zmanjšane vidljivosti ter

(c) operacije z operativnimi kreditnimi točkami, razen operacij EFVS 200, za katere ni potrebna posebna odobritev.

SPA.LVO.105 Posebna merila za odobritev

Za pridobitev posebne odobritve v skladu s točko SPA.LVO.100 operator dokaže, da:

(a) je za operacije pri zmanjšani vidljivosti, operacije vzleta pri zmanjšani vidljivosti (LVTO) z RVR manj kot 125 m in operacije z operativnimi kreditnimi točkami zrakoplov certificiran za predvidene operacije;

(b) so člani letalske posadke usposobljeni za izvajanje predvidene operacije ter se v skladu s točko SPA.LVO.120 vzpostavi program usposabljanja in preverjanja za člane letalske posadke in ustrezno osebje, vključeno v pripravo leta;

(c) so bili vzpostavljeni operativni postopki za predvidene operacije;

(d) so bile uvedene vse ustrezne spremembe seznama minimalne opreme (MEL);

(e) so bile uvedene vse ustrezne spremembe programa vzdrževanja;

(f) so bili za predvidene operacije v skladu s točko SPA.LVO.110 vzpostavljeni postopki za zagotovitev ustreznosti aerodromov, vključno s postopki instrumentalnega letenja, ter

(g) je bila za predvidene operacije opravljena ocena varnosti in določeni kazalniki uspešnosti za spremljanje ravni varnosti.

SPA.LVO.110 Zahteve v zvezi z aerodromom, vključno s postopki instrumentalnega letenja

Operator zagotovi, da se za operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO) in operacije z operativnimi kreditnimi točkami uporabljajo samo aerodromi, vključno s postopki instrumentalnega letenja, ki so primerni za predvidene operacije.

———————

▼M21

SPA.LVO.120 Usposobljenost letalske posadke

(a) Operator zagotovi, da je letalska posadka usposobljena za izvajanje predvidenih operacij.

(b) Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke uspešno opravi usposabljanje in prestane preverjanje za vse vrste operacij pri zmanjšani vidljivosti in operacije z operativnimi kreditnimi točkami, za katere je bila podeljena odobritev. Takšno usposabljanje in preverjanje:

(1) vključujeta začetno in periodično usposabljanje ter preverjanje;

(2) vključujeta običajne, neobičajne in izredne postopke;

(3) sta prilagojena vrsti tehnologij, ki se uporabljajo pri predvidenih operacijah, ter

(4) upoštevata iz človeških dejavnikov izhajajoča tveganja, ki so povezana s predvidenimi operacijami.

(c) Operator vodi evidenco o usposabljanju in usposobljenosti članov letalske posadke.

(d) Usposabljanje in preverjanje izvaja ustrezno usposobljeno osebje. Pri usposabljanju za letenje in usposabljanju s simulacijo letenja ter preverjanju tega je osebje, ki zagotavlja usposabljanje in opravlja preverjanja, usposobljeno v skladu s Prilogo I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.

▼B

SPA.LVO.125 Operativni postopki

(a) Operator določi postopke in navodila, ki se uporabljajo za operacije LVO. Ti se vključijo v operativni priročnik ali priročnik o postopkih, vsebujejo pa naloge članov letalske posadke med vožnjo po tleh, vzletom, priletom, ravnanjem zrakoplova, pristankom, iztekom in neuspelim priletom, kot je primerno.

(b) Vodja zrakoplova se pred začetkom operacije LVO prepriča, da so:

1. vizualne in nevizualne naprave v ustreznem stanju;

2. glede na informacije, prejete od služb zračnega prometa, postopki pri zmanjšani vidljivosti ustrezni;

3. člani posadke ustrezno usposobljeni.

SPA.LVO.130 Minimalna oprema

(a) Operator v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova (AFM) ali drugim potrjenim dokumentom v operativni priročnik ali priročnik o postopkih, kot je ustrezno, vključi podatke o minimalni opremi, ki mora biti uporabna na začetku izvajanja operacije LVO.

(b) Vodja zrakoplova se mora prepričati, da so zrakoplov in ustrezni sistemi v letu v stanju, ki je primerno za posebno operacijo, ki se bo izvedla.

PODDEL F

OPERACIJE POVEČANEGA DOLETA Z DVOMOTORNIMI LETALI (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

V operacijah komercialnega zračnega prevoza se dvomotorna letala uporabljajo prek mejne razdalje, določene v skladu s CAT.OP.MPA.140, le, če je pristojni organ operatorju izdal operativno odobritev ETOPS).

▼B

SPA.ETOPS.105 Operativna odobritev ETOPS

Operator za pridobitev operativne odobritve ETOPS od pristojnega organa predloži dokaze, da:

(a) ima kombinacija letala in motorja odobritev načrta tipa in zanesljivosti v zvezi z operacijami povečanega doleta z dvomotornimi letali (ETOPS) za predvideno operacijo;

(b) je bil vzpostavljen program usposabljanja za člane letalske posadke in vse drugo operativno osebje, ki sodeluje pri teh operacijah, člani letalske posadke in vse drugo zadevno operativno osebje pa so usposobljeni in ustrezno kvalificirani za izvedbo predvidene operacije;

(c) so organizacija operatorja in njegove izkušnje ustrezne za podporo predvideni operaciji;

(d) so bili vzpostavljeni operativni postopki.

SPA.ETOPS.110 Nadomestno letališče ETOPS na zračni poti

(a) Nadomestno letališče ETOPS na zračni poti se šteje za ustrezno, če je ob predvidenem času uporabe letališče na voljo in opremljeno s potrebnimi pomožnimi storitvami, kot so službe zračnega prometa (ATS), zadostna razsvetljava, komunikacijske zmogljivosti, meteorološka služba, navigacijski pripomočki in službe za ukrepanje v sili, ter ima na voljo najmanj en postopek instrumentalnega prileta.

(b) Operator pred izvedbo leta ETOPS zagotovi, da je na voljo nadomestno letališče ETOPS na zračni poti, bodisi v okviru operatorjevega odobrenega preusmeritvenega časa bodisi v okviru preusmeritvenega časa, ki temelji na statusu uporabnosti letala, pridobljenem na podlagi seznama MEL, kateri koli je krajši.

(c) Operator določi morebitna potrebna nadomestna rutna ETOPS letališča v operativnem načrtu leta in načrtu leta ATS.

SPA.ETOPS.115 Minimumi za načrtovanje nadomestnih letališč ETOPS na zračni poti

(a) Operator izbere letališče za nadomestno letališče ETOPS na zračni poti le, če ustrezna vremenska poročila ali napovedi ali katera koli njihova kombinacija kažejo, da bodo med predvidenim časom pristanka in eno uro po najpoznejšem mogočem času pristanka obstajale razmere, ki ustrezajo minimumom za načrtovanje ali so nad njimi, izračunanim z dodajanjem dodatnih omejitev iz preglednice 1.

(b) Operator v operativni priročnik vključi metodo za določitev operativnega minimuma na načrtovanem nadomestnem letališču ETOPS na zračni poti.

Preglednica 1

Minimumi za načrtovanje nadomestnega letališča ETOPS na zračni poti

Vrsta prileta	Minimumi za načrtovanje
Natančni prilet	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Nenatančni prilet ali krožni prilet	MDA/H + 400 ft (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS: vidljivost; MDA/H: najmanjša nadmorska/relativna višina spuščanja.

▼B

PODDEL G

PREVOZ NEVARNEGA BLAGA

▼M4

SPA.DG.100 Prevoz nevarnega blaga

Razen kot je določeno v Prilogi IV (del CAT), Prilogi VI (del NCC), Prilogi VII (del NCO) in Prilogi VIII (del SPO) operator opravlja zračni prevoz nevarnega blaga le, če ima odobritev pristojnega organa.

▼B

SPA.DG.105 Odobritev prevoza nevarnega blaga

Operator za pridobitev odobritve prevoza nevarnega blaga v skladu s tehničnimi navodili:

(a) vzpostavi in izvaja programe usposabljanja za vse vključeno osebje in pristojnemu organu dokaže, da je bilo celotnemu osebju zagotovljeno ustrezno usposabljanje;

(b) vzpostavi postopke za zagotovitev varnega ravnanja z nevarnim blagom v vseh fazah zračnega prevoza, ki vključujejo informacije in navodila glede:

1. politike operatorja glede prevoza nevarnega blaga;

2. zahtev za prevzem, ravnanje, natovarjanje, shranjevanje in ločevanje nevarnega blaga;

3. ukrepov, ki se sprejmejo v primeru nesreče zrakoplova ali incidenta pri prevozu nevarnega blaga;

4. ukrepanja v nevarnih situacijah, ki vključujejo nevarno blago;

5. odstranitve vsakršne morebitne kontaminacije;

6. nalog vsega vključenega osebja, zlasti v zvezi z zemeljsko oskrbo in oskrbo letal;

7. preveritve poškodb, prepuščanja ali kontaminacije;

8. poročanja o nesrečah in incidentih, ki vključujejo nevarno blago.

SPA.DG.110 Informacije in dokumentacija o nevarnem blagu

Operator v skladu s tehničnimi navodili:

(a) vodji zrakoplova predloži pisne informacije:

1. o nevarnem blagu, ki se bo prevažalo na zrakoplovu;

2. za odzivanje na nevarnosti med letom;

(b) uporablja sprejemni kontrolni seznam;

(c) zagotovi, da je nevarno blago opremljeno z zahtevano listino oziroma listinami o prevozu nevarnega blaga, kot jih izpolni oseba, ki da nevarno blago v zračni prevoz, razen kadar se informacije v zvezi z nevarnim blagom predložijo v elektronski obliki;

(d) zagotovi, da se ob predložitvi listine o prevozu nevarnega blaga v pisni obliki izvod dokumenta obdrži na tleh na mestu, na katerem je mogoč dostop do njega v razumnem času, dokler blago ne doseže končnega namembnega kraja;

▼M15

(e) zagotovi, da se izvod informacij za poveljujočega pilota ali vodjo zrakoplova obdrži na tleh in so ta izvod ali informacije, ki jih vsebuje, zlahka dosegljivi letalskemu dispečerju ali imenovanemu zemeljskemu osebju, odgovornemu za svoj del letalskih operacij, do konca leta, na katerega se informacije nanašajo;

▼B

(f) hrani sprejemni kontrolni seznam, listino o prevozu in informacije, zagotovljene vodji zrakoplova, najmanj 3 mesece po opravljenem letu;

(g) najmanj 3 leta hrani evidenco o usposabljanju za celotno osebje.

PODDEL H

HELIKOPTERSKE OPERACIJE S POMOČJO SISTEMOV ZA NOČNO GLEDANJE

SPA.NVIS.100 Operacije s pomočjo sistemov za nočno gledanje (NVIS)

(a) Helikopterji se po pravilih VFR ponoči uporabljajo s pomočjo sistemov za nočno gledanje (NVIS) le, če ima operator odobritev pristojnega organa.

(b) Operator za pridobitev take odobritve pristojnega organa:

1. izvaja komercialni zračni prevoz (CAT) in ima spričevalo letalskega prevoznika AOC CAT v skladu s Prilogo III (del ORO);

2. pristojnemu organu dokaže:

(i) skladnost z veljavnimi zahtevami iz tega poddela;

(ii) uspešno vključitev vseh elementov sistema NVIS.

SPA.NVIS.110 Zahteve glede opreme za operacije NVIS

(a) Pred izvajanjem operacij NVIS je bila za vse helikopterje in vso povezano opremo NVIS izdana ustrezna odobritev plovnosti v skladu z ►M4 Uredbo (EU) št. 748/2012 ◄.

▼M15

(b) *Radijski višinomer*. Helikopterji so opremljeni z radijskim višinomerom z glasovnim opozarjanjem pod vnaprej nastavljeno višino ter glasovnim in vizualnim opozarjanjem na višini, ki jo lahko izbere pilot; tako opozarjanje je takoj razpoznavno v vseh fazah leta NVIS.

▼B

(c) *Razsvetljava zrakoplova, združljiva s sistemom NVIS*. Za ublažitev zmanjšanih perifernih vizualnih kazalnikov in zaradi potrebe po krepitvi spremljanja razmer se zagotovijo:

1. instrumentna plošča za širokokotne reflektorje, ki je združljiva s sistemom NVIS in lahko – če je vgrajena – osvetli vse bistvene instrumente za letenje;

2. funkcionalne luči, združljive s sistemom NVIS;

3. prenosna bliskovka, združljiva s sistemom NVIS, in

4. naprava za odstranitev ali ugasnitev notranjih luči, ki niso združljive s sistemom NVIS.

(d) *Dodatna oprema NVIS*. Zagotovi se naslednja dodatna oprema NVIS:

▼B

1. rezervni ali sekundarni vir energije za očala za nočno gledanje (NVG);

2. čelada z ustreznim nastavkom za NVG.

▼M27

(e) Vsa zahtevana očala za nočno gledanje (NVG) na letu NVIS imajo filter istega razreda in zagotavljajo dovolj enakovredno ostrino vida.

▼B

(f) *Stalna plovnost.*

1. Postopki za stalno plovnost vsebujejo vse informacije, potrebne za izvajanje nenehnega vzdrževanja in inšpekcijskih pregledov opreme NVIS, nameščene na helikopterju, ter zajemajo najmanj:

(i) vetrobransko steklo in prozorne površine helikopterjev;

(ii) razsvetljavo NVIS;

(iii) očala za nočno gledanje (NVG) in

(iv) vso dodatno opremo, ki podpira operacije NVIS.

2. Vse naknadne spremembe ali vzdrževanje zrakoplovov je v skladu z odobritvijo plovnosti NVIS.

SPA.NVIS.120 Operativni minimumi NVIS

▼M21

(a) Operacije se ne izvajajo pod vremenskimi minimumi za vrsto nočnih operacij, ki se izvajajo.

▼B

(b) Operator določi minimalno višino prehoda, s katere je mogoče nadaljevati spremembo do leta s pomočjo sistema NVIS/od tega leta.

SPA.NVIS.130 Zahteve glede posadke za operacije NVIS

(a) *Izbor*. Operator določi merila za izbor članov posadke za nalogo NVIS.

(b) *Izkušnje*. Minimalna raven izkušenj za vodjo zrakoplova je najmanj 20 ur nočnega letenja po pravilih VFR kot vodja helikopterja pred začetkom usposabljanja.

(c) *Operativno usposabljanje*. Vsi piloti so opravili operativno usposabljanje v skladu s postopki NVIS iz operativnega priročnika.

(d) *Nedavne izkušnje*. Vsi piloti in člani tehničnega osebja NVIS, ki izvajajo operacije NVIS, so opravili tri lete NVIS v zadnjih 90 dneh. Nedavne izkušnje je mogoče znova pridobiti z letom za usposabljanje ali na odobrenem simulatorju letenja (FFS), kar vključuje elemente iz pododstavka (f)(1).

(e) *Sestava posadke*. Minimalna posadka je največja od spodnjih posadk, ki so določene:

1. v letalskem priročniku zrakoplova (AFM);

2. za osnovno dejavnost ali

3. v operativni odobritvi za operacije NVIS.

▼B

(f) *Usposabljanje in preverjanje posadke.*

1. Usposabljanje in preverjanje se izvajata v skladu s podrobnim učnim načrtom, ki ga odobri pristojni organ in je vključen v operativni priročnik.

2. Člani posadke

(i) Programi usposabljanja posadke: izboljšujejo znanje o delovnem okolju in opremi za operacije NVIS, izboljšujejo usklajevanje posadke in vključujejo ukrepe za zmanjševanje tveganj, povezanih z vstopom v razmere zmanjšanje vidljivosti ter običajnimi postopki in postopki v sili NVIS.

(ii) Ukrepi iz pododstavka (f)(2)(i) se ocenijo med:

A. nočnimi preverjanji strokovnosti in

B. linijskimi preverjanji.

SPA.NVIS.140 Informacije in dokumentacija

Operator zagotovi, da se tveganja, povezana z okoljem NVIS, v postopku analize in obvladovanja tveganj zmanjšajo tako, da se v operativnem priročniku navedejo: izbor, sestava in usposabljanje posadk; ravni opreme in merila odpreme ter operativni postopki in minimumi, da so običajne in verjetne neobičajne operacije opisane in ustrezno olajšane.

PODDEL I

HELIKOPTERSKE OPERACIJE Z OBEŠENIM TOVOROM

SPA.HHO.100 Helikopterske operacije z obešenim tovorom (HHO)

(a) Helikopterji se za operacije z obešenim tovorom CAT uporabljajo le, če ima operator odobritev pristojnega organa.

(b) Operator za pridobitev take odobritve pristojnega organa:

1. deluje v kategoriji CAT in ima spričevalo letalskega prevoznika AOC CAT v skladu s Prilogo III (del ORO);

2. pristojnemu organu dokaže skladnost z zahtevami iz tega poddela.

▼M15

SPA.HHO.110 Zahteve glede opreme za operacije HHO

(a) Za vgraditev vse helikopterske dvižne opreme, razen enostavnega sistema za prevažanje osebja (PCDS) in vključno z vso radijsko opremo za izpolnjevanje zahtev iz točke SPA.HHO.115 in vsemi naknadnimi spremembami, se pridobi spričevalo o plovnosti, ki ustreza predvideni funkciji. V skladu z zahtevami pristojnega organa je pomožna oprema zasnovana in preskušena po ustreznem standardu.

(b) Navodila za vzdrževanje opreme in sistemov HHO, ki jih določi operator skupaj s proizvajalcem, se vključijo v operatorjev program za vzdrževanje helikopterjev v skladu z Uredbo (EU) št. 1321/2014.

▼B

SPA.HHO.115 Komunikacija za operacije HHO

Dvosmerna radijska komunikacija z organizacijo, za katero se izvaja operacija HHO, in po možnosti komunikacija z zemeljskim osebjem na območju HHO se vzpostavi za naslednje operacije:

(a) dnevne in nočne operacije na morju;

(b) nočne operacije na kopnem, razen za operacije HHO na območju izvajanja helikopterske nujne medicinske pomoči (HNMP).

SPA.HHO.125 Zahteve glede zmogljivosti za operacije HHO

Razen za operacije na območju izvajanja HNMP lahko helikopter med operacijo HHO kljub odpovedi ključnega motorja tega nadomesti s preostalim motorjem oziroma motorji pri ustrezno nastavljeni moči, brez nevarnosti za visečo osebo oziroma osebe/tovor, tretje strani ali premoženje.

SPA.HHO.130 Zahteve glede posadke za operacije HHO

(a) *Izbor*. Operator določi merila za izbor članov letalske posadke za nalogo HHO, pri čemer se upoštevajo predhodne izkušnje.

(b) *Izkušnje*. Vodja zrakoplova, ki izvaja lete HHO, ima najmanj naslednje izkušnje:

1. na morju:

(i) 1 000 ur kot vodja zrakoplova na helikopterjih ali 1 000 ur kot kopilot pri operacijah HHO, od tega 200 ur kot vodja zrakoplova pod nadzorom, in

(ii) 50 ciklov dviga, izvedenih na morju, od tega 20 ciklov ponoči, če se izvajajo nočne operacije, pri čemer cikel dviga pomeni cikel, v katerem se dvižni kavelj premakne navzdol in navzgor;

2. na kopnem:

(i) 500 ur kot vodja zrakoplova na helikopterjih ali 500 ur kot kopilot pri operacijah HHO, od tega 100 ur kot vodja zrakoplova pod nadzorom;

(ii) 200 ur letenja na helikopterjih, pridobljenih v operativnem okolju, podobnem okolju predvidene operacije, in

(iii) 50 ciklov dviga, od tega 20 ciklov ponoči, če se izvajajo nočne operacije.

(c) *Operativno usposabljanje in izkušnje*. Uspešno opravljeno usposabljanje v skladu s postopki HHO iz operativnega priročnika in ustrezne izkušnje v vlogi in okolju, v kakršnih se izvajajo operacije HHO.

▼B

(d) *Nedavne izkušnje*. Vsi piloti in člani posadke HHO, ki izvajajo operacije HHO, so v zadnjih 90 dneh opravili:

1. pri izvajanju dnevnih operacij: katero koli kombinacijo treh dnevnih ali nočnih ciklov dviga, od katerih vsak vključuje prehod v lebdenje in iz njega;

2. pri izvajanju nočnih operacij: tri nočne cikle dviga, od katerih vsak vključuje prehod v lebdenje in iz njega.

(e) *Sestava posadke*. Minimalna posadka za dnevne ali nočne operacije je določena v operativnem priročniku. Odvisna je od tipa helikopterja, vremenskih razmer, vrste naloge in pri operacijah na morju od okolja na območju izvajanja operacije HHO, razmer na morju in gibanja plovila. Vsekakor jo sestavljata najmanj en pilot in en član posadke HHO.

(f) *Usposabljanje in preverjanje.*

1. Usposabljanje in preverjanje se izvajata v skladu s podrobnim učnim načrtom, ki ga odobri pristojni organ in je vključen v operativni priročnik.

2. Člani posadke

(i) Programi usposabljanja posadke: izboljšujejo znanje o delovnem okolju in opremi za operacije HHO, izboljšujejo usklajevanje posadke in vključujejo ukrepe za zmanjševanje tveganj, povezanih z običajnimi postopki in postopki v sili HHO ter statično razelektritvijo.

(ii) Ukrepi iz pododstavka (f)(2)(i) se ocenijo med dnevnimi preverjanji strokovnosti v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) ali nočnimi preverjanji usposobljenosti VMC, ko operator izvaja nočne operacije HHO.

SPA.HHO.135 Dajanje navodil potnikom HHO

Pred vsakim letom ali vrsto letov HHO potniki HHO dobijo navodila in so seznanjeni z nevarnostmi razelektritve statične elektrike in drugimi vidiki HHO.

SPA.HHO.140 Informacije in dokumentacija

(a) Operator zagotovi, da se tveganja, povezana z okoljem HHO, v postopku analize in obvladovanja tveganj zmanjšajo tako, da se v operativnem priročniku navedejo: izbor, sestava in usposabljanje posadk; ravni opreme in merila odpreme ter operativni postopki in minimumi, da so običajne in verjetne neobičajne operacije opisane in ustrezno olajšane.

(b) Organizaciji, za katero se izvajajo operacije HHO, so na voljo ustrezni odlomki iz operativnega priročnika.

▼B

PODDEL J

OPERACIJE HELIKOPTERSKE NUJNE MEDICINSKE POMOČI

SPA.HEMS.100 Operacije helikopterske nujne medicinske pomoči (HNMP)

(a) Helikopterji se za operacije HNMP uporabljajo le, če ima operator odobritev pristojnega organa.

(b) Operator za pridobitev take odobritve pristojnega organa:

1. deluje v kategoriji CAT in ima spričevalo letalskega prevoznika AOC CAT v skladu s Prilogo III (del ORO);

2. pristojnemu organu dokaže skladnost z zahtevami iz tega poddela.

▼M27

SPA.HEMS.105 Operacije HNMP s HEC

(a) Operacije HNMP s HEC se lahko izvajajo na naslednje načine:

(1) s helikopterskim dvigom pod pogoji iz poddela I (Helikopterske operacije z obešenim tovorom);

(2) s tovorno vrvjo pod pogoji iz točke (b).

(b) Operator za operacije HNMP s HEC, ki se izvajajo s tovorno vrvjo:

(1) izpolnjuje zahteve iz točke SPO.SPEC.HEC.105 Priloge VIII;

(2) uporablja odobreni dvojni kavelj za tovor ali sistem kavljev za tovor, odobren v skladu z ustreznim standardom plovnosti;

(3) omeji operacije na tehnično fazo leta za reševanje poškodovanih, bolnih ali ogroženih oseb ali za prevoz oseb, ki so nujno potrebne za misijo;

(4) zagotovi, da so člani tehničnega osebja, ki sodelujejo v operaciji s tovorno vrvjo, ustrezno opremljeni, usposobljeni, preverjeni in poučeni;

(5) po oceni tveganja iz točke SPA.HEMS.140 razvije posebne standardne operativne postopke za HNMP s HEC;

(6) zagotovi, da so vsi člani letalske posadke, ki sodelujejo v operacijah HNMP s HEC, izkušeni, usposobljeni in preverjeni za operacije HNMP s HEC ter da imajo nedavne izkušnje s tako dejavnostjo.

▼B

SPA.HEMS.110 Zahteve glede opreme za operacije HNMP

Vgraditev vse namenske medicinske opreme v helikopterju, vse naknadne spremembe, in če je ustrezno, njena uporaba se odobrijo v skladu z ►M4 Uredbo (EU) št. 748/2012 ◄.

SPA.HEMS.115 Komunikacija

Helikopterji, ki izvajajo lete HNMP, imajo poleg opreme iz CAT.IDE.H komunikacijsko opremo, s katero je mogoče izvajati dvosmerno komunikacijo z organizacijo, za katero se izvaja operacija HNMP, in po možnosti z osebjem zemeljske službe za ukrepanje v sili.

▼M27

SPA.HEMS.120 Operativni minimumi za operacije HNMP

(a) Leti HNMP, ki se izvajajo po pravilih VFR, so skladni z vremenskimi minimumi za posamezno HNMP ob odpremi in v fazi letenja na potovalni višini leta HNMP.

(b) Če se v fazi letenja na potovalni višini vremenske razmere poslabšajo pod minimuma za bazo oblakov ali vidljivost, helikopterji, ki so certificirani samo za lete v vizualnih meteoroloških razmerah, let opustijo ali se vrnejo v bazo. Helikopterji, opremljeni in certificirani za operacije v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), lahko let opustijo, se vrnejo v bazo ali se v vseh vidikih prilagodijo letu po pravilih instrumentalnega letenja (IFR), če je letalska posadka ustrezno usposobljena.

(c) Operativni minimumi po pravilih VFR so določeni v veljavnih zahtevah za zračni prostor, razen v naslednjih primerih, ko se lahko uporabijo zmanjšana baza oblakov, zmanjšana vidljivost in zmanjšane navpične razdalje od ovir:

(1) operacije z več piloti;

(2) operacije z enim pilotom, če je član tehničnega osebja, ki sedi na naprej obrnjenem prednjem sedežu, ustrezno usposobljen in zadolžen za zmanjšanje dodatnega tveganja.

▼B

SPA.HEMS.125 Zahteve glede zmogljivosti za operacije HNMP

(a) Operacije razreda zmogljivosti 3 se ne izvajajo v neprijaznem okolju.

(b) Vzlet in pristanek

1. Helikopterji, ki izvajajo operacije do območja končnega prileta in vzleta (FATO)/s tega območja v okviru bolnišnice, ki je v gosto naseljenem neprijaznem okolju in se uporablja kot operativna baza HNMP, se uporabljajo v skladu z zahtevami za razred zmogljivosti 1.

2. Helikopterji, ki izvajajo operacije do območja FATO/z njega v okviru bolnišnice, ki je v gosto naseljenem neprijaznem okolju in ni operativna baza HNMP, se uporabljajo v skladu z zahtevami za razred zmogljivosti 1, razen če ima operator odobritev v skladu s CAT.POL.H.225.

3. Helikopterji, ki izvajajo operacije do območja izvajanja HNMP v neprijaznem okolju/s tega območja, se uporabljajo v skladu z zahtevami za razred zmogljivosti 2 in so izvzeti iz zahtev po odobritvi, ki se zahteva v skladu s CAT.POL.H.305(a), če je dokazana skladnost s CAT.POL.H.305(b)(2) in (b)(3).

4. Območje izvajanja HNMP je dovolj veliko, da se zagotovi zadostna razdalja do vseh ovir. Za nočne operacije je območje osvetljeno, da se omogoči prepoznavanje območja in odkrivanje ovir.

SPA.HEMS.130 Zahteve glede posadke

(a) *Izbor*. Operator določi merila za izbor članov letalske posadke za nalogo HNMP, pri čemer se upoštevajo predhodne izkušnje.

(b) *Izkušnje*. Vodja zrakoplova, ki izvaja lete HNMP, ima najmanj naslednje izkušnje:

1. ali:

(i) 1 000 ur letenja kot vodja zrakoplova, od tega 500 ur kot vodja zrakoplova na helikopterjih, ali

▼B

(ii) 1 000 ur kot kopilot pri operacijah HNMP, od tega 500 ur kot vodja zrakoplova pod nadzorom, in 100 ur kot vodja zrakoplova na helikopterjih;

2. 500 ur operativnih izkušenj na helikopterjih, pridobljenih v operativnem okolju, podobnem okolju predvidene operacije, in

3. za pilote, ki izvajajo nočne operacije, 20 ur nočnega letenja kot vodja zrakoplova v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC).

(c) *Operativno usposabljanje*. Uspešno opravljeno operativno usposabljanje v skladu s postopki HNMP iz operativnega priročnika.

(d) *Nedavne izkušnje*. Vsi piloti, ki izvajajo operacije HNMP, so v zadnjih šestih mesecih leteli najmanj 30 minut samo na podlagi inštrumentov v helikopterju ali na simulacijski napravi za usposabljanje (FSTD).

(e) *Sestava posadke.*

1. *Dnevni let*. Podnevi sestavljata posadko najmanj en pilot in en član tehničnega osebja HNMP.

(i) To število se lahko zmanjša na enega pilota le, če:

A. mora vodja zrakoplova na območju izvajanja HNMP dostaviti dodatni sanitetni material. V takem primeru je mogoče člana tehničnega osebja HNMP pusti na območju izvajanja, da nudi pomoč bolnim ali poškodovanim osebam, medtem ko vodja zrakoplova opravi zadevni let;

B. po prihodu na območje izvajanja HNMP namestitev nosil članu tehničnega osebja HNMP onemogoča sedenje na sprednjem sedežu ali

C. medicinski potnik potrebuje pomoč člana tehničnega osebja HNMP med letom.

(ii) V primerih, opisanih v točki (i), se uporabljajo operativni minimumi, kot so določeni v veljavnih zahtevah za zračni prostor. Operativni minimumi HNMP iz preglednice 1 iz SPA.HEMS.120 se ne uporabljajo.

(iii) Vodja zrakoplova lahko na območju izvajanja HNMP brez člana tehničnega osebja na sprednjem sedežu pristane le v primeru iz točke (i)(A).

2. *Nočni let*. Ponoči sestavljata posadko najmanj:

(i) dva pilota ali

(ii) en pilot in en član tehničnega osebja HNMP na posebnih geografskih območjih, ki jih opredeli operator v operativnem priročniku, ob upoštevanju:

A. ustrezne reference tal (*ground reference*);

▼B

B. sistema sledenja letu med izvajanjem operacije HNMP;

C. zanesljivosti zmogljivosti za poročanje o vremenu;

D. seznama minimalne opreme za operacije HNMP;

E. kontinuitete koncepta posadke;

F. minimalne usposobljenosti posadke, začetnega in periodičnega usposabljanja;

G. operativnih postopkov, vključno z usklajevanjem posadke;

H. vremenskih minimumov in

I. dodatnih premislekov ob upoštevanju posebnih lokalnih razmer.

(f) *Usposabljanje in preverjanje posadke.*

1. Usposabljanje in preverjanje se izvajata v skladu s podrobnim učnim načrtom, ki ga odobri pristojni organ in je vključen v operativni priročnik.

2. Člani posadke

(i) Programi usposabljanja posadke: izboljšujejo znanje o delovnem okolju in opremi za operacije HNMP, izboljšujejo usklajevanje posadke in vključujejo ukrepe za zmanjševanje tveganj, povezanih s prevozom na zračni poti v razmerah zmanjšanje vidljivosti, izbiro območij izvajanja HNMP ter priletnih in odhodnih profilov.

(ii) Ukrepi iz pododstavka (f)(2)(i) se ocenijo med:

A. dnevnimi preverjanji strokovnosti v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) ali nočnimi preverjanji strokovnosti VMC, ko operator izvaja nočne operacije HNMP, in

B. linijskimi preverjanji.

SPA.HEMS.135 Dajanje navodil medicinskim potnikom in drugemu osebju HNMP

(a) *Medicinski potnik*. Pred vsakim letom ali vrsto letov HNMP dobijo medicinski potniki navodila za zagotovitev, da so seznanjeni z delovnim okoljem in opremo HNMP, lahko uporabljajo medicinsko in reševalno opremo na helikopterju ter lahko sodelujejo v postopkih vstopa in izstopa v običajnih okoliščinah in v sili.

(b) *Osebje zemeljske službe za ukrepanje v sili*. Operator sprejme vse razumne ukrepe za zagotovitev, da je osebje zemeljske službe za ukrepanje v sili seznanjeno z delovnim okoljem in opremo HNMP ter tveganji, povezanimi z zemeljskimi operacijami na območju izvajanja HNMP.

▼B

(c) *Medicinski bolnik*. Ne glede na CAT.OP.MPA.170 se dajanje navodil opravi le, če to omogoča zdravstveno stanje.

▼M27

SPA.HEMS.140 Informacije, postopki in dokumentacija

(a) Operator v postopku analize in obvladovanja tveganj oceni, ublaži in čim bolj zmanjša tveganja, povezana z okoljem HNMP. Operator ukrepe blažitve, vključno z operativnimi postopki, opiše v operativnem priročniku.

(b) Operator zagotovi, da vodja zrakoplova v operaciji HNMP oceni posebna tveganja, povezana s posamezno misijo HNMP.

(c) Ne glede na točko CAT.OP.MPA.175 Priloge IV operatorju ni treba izpolniti operativnega načrta leta, če misija HNMP vključuje let do območja izvajanja HNMP, ki ni bilo predhodno pregledano, ali z njega.

(d) Organizaciji, za katero operator izvaja operacije HNMP, se dajo na voljo ustrezni odlomki iz operativnega priročnika.

▼B

SPA.HEMS.145 Zmogljivosti operativne baze HNMP

(a) Če morajo biti člani posadke v stanju pripravljenosti z odzivnim časom, krajšim od 45 minut, jim je treba blizu vsake operativne baze zagotoviti ustrezno nastanitev.

(b) V vsaki operativni bazi so pilotom na voljo zmogljivosti za pridobitev trenutnih vremenskih informacij in vremenske napovedi ter ustrezno komuniciranje s pristojno enoto služb zračnega prometa (ATS). Za načrtovanje vseh nalog so na voljo ustrezne zmogljivosti.

▼M20

SPA.HEMS.150 Oskrba z gorivom/energijo – milejša zahteva

Kot alternativa točkam (b), (c) in (d) CAT.OP.MPA.191, kadar se misija helikopterske nujne medicinske pomoči (HNMP) izvaja po pravilih vizualnega letenja (VFR) znotraj lokalnega in opredeljenega območja, politika ravnanja z gorivom/energijo zagotavlja, da po opravljeni misiji končna rezerva goriva/energije zadostuje za:

(a) 30 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali

(b) 20 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg podnevi, kadar gre za letenje znotraj območja, ki zagotavlja stalna in ustrezna območja delovanja.

▼M27

SPA.HEMS.151 Sistem za sledenje zrakoplovom

Operator vzpostavi in vzdržuje nadzorovani sistem za sledenje zrakoplovom za operacije HNMP med celotnim izvajanjem misije HNMP.

▼M20

SPA.HEMS.155 Polnjenje rezervoarjev, medtem ko so potniki na krovu

V skladu s točko CAT.OP.MPA.200 „Posebno polnjenje ali praznjenje rezervoarjev zrakoplova“ se zagotovi postopek polnjenja rezervoarjev, tako da se rotorji ustavijo ali vrtijo.

▼M9

PODDEL K

HELIKOPTERSKE OPERACIJE NA MORJU

SPA.HOFO.100 Helikopterske operacije na morju (HOFO)

Zahteve iz tega poddela se uporabljajo za:

(a) operatorje komercialnega zračnega prevoza, ki imajo veljavno spričevalo letalskega prevoznika v skladu z delom ORO;

(b) operatorje specializiranih operacij, ki so za svojo dejavnost predložili izjavo v skladu z delom ORO; ali

(c) nekomercialne operatorje, ki so za svojo dejavnost predložili izjavo v skladu z delom ORO.

SPA.HOFO.105 Odobritev za helikopterske operacije na morju

(a) Pred začetkom operacij iz tega poddela pristojni organ operatorju izda posebno odobritev.

(b) Za pridobitev take odobritve operator predloži vlogo pristojnemu organu, kot je določeno v SPA.GEN.105, in dokaže skladnost z zahtevami iz tega poddela.

(c) Operator pred izvajanjem operacij v državi članici, ki ni država članica, ki je izdala odobritev iz točke (a), obvesti pristojne organe v obeh državah članicah predvidene operacije.

SPA.HOFO.110 Operativni postopki

(a) Operator kot del postopka upravljanja varnosti blaži in zmanjšuje tveganja in nevarnosti, značilne za helikopterske operacije na morju. Operator v operativnem priročniku opredeli:

(1) izbor, sestavo in usposabljanje posadk;

(2) dolžnosti in odgovornosti članov posadke in drugega zadevnega osebja;

(3) potrebno opremo in merila odpreme ter

(4) operativne postopke in minimume, da so običajne in verjetne neobičajne operacije opisane in ustrezno ublažene.

(b) Operator zagotovi, da:

(1) se operativni načrt leta pripravi pred vsakim letom;

(2) se pred vkrcanjem na helikopter v varnostna navodila za potnike vključijo tudi morebitne posebne informacije o letu na morju;

(3) vsak član letalske posadke nosi odobreno obleko za preživetje:

(i) kadar vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C; ali

▼M9

(ii) kadar predvideni čas reševanja presega izračunani čas preživetja; ali

(iii) kadar se načrtuje nočni let v neprijaznem okolju;

(4) se upošteva, če je bila določena, struktura zračnih poti na morju, ki jo je zagotovila ustrezna ATS;

(5) piloti ves čas leta optimalno uporabljajo sistem za avtomatsko krmarjenje zrakoplova (AFCS);

(6) se določijo posebni priletni profili na morju, vključno s parametri stabilnega prileta in korektivnimi ukrepi, ki se sprejmejo, če prilet postane nestabilen;

(7) so za operacije z več piloti vzpostavljeni postopki, po katerih en član letalske posadke med poletom na morju spremlja letalske instrumente, zlasti ob priletu ali odhodu, in tako zagotavlja varno pot leta;

(8) letalske posadke takoj in ustrezno ukrepajo, ko se aktivira opozorilo na višino;

(9) so vzpostavljeni postopki z zahtevo, da so zasilni plavalni sistemi opremljeni, kadar je to varno, za vse prihode in odhode nad vodo; ter

(10) se operacije izvajajo v skladu z vsemi omejitvami na zračnih poteh ali območjih operacij, ki jih določi pristojni organ ali ustrezni organ, pristojen za zračni prostor.

SPA.HOFO.115 Uporaba morskih lokacij

Operator uporablja samo morske lokacije, ki so primerne za velikost in maso tipa helikopterja ter zadevne operacije.

SPA.HOFO.120 Izbira letališč in območij delovanja

▼M21

(a) *Nadomestni namembni aerodrom na kopnem.* Ne glede na točke CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 in SPO.OP.151 vodji zrakoplova/poveljujočemu pilotu ni treba določiti nadomestnega namembnega aerodroma v operativnem načrtu leta, kadar izvaja lete od morske lokacije do kopenskega namembnega aerodroma, če je na voljo zadosten operativni načrt ravnanja ob izrednih dogodkih, da se zagotovi varen povratek z morja.

▼M9

(b) *Nadomestni namembni heliport na vodni ploščadi na morju*. Operator lahko izbere nadomestni namembni heliport na vodni ploščadi na morju, če so izpolnjena vsa naslednja merila:

(1) nadomestni namembni heliport na vodni ploščadi na morju se uporabi samo po točki brez povratka (PNR) in kadar nadomestno namembno letališče na kopnem ni geografsko dostopno. Pred PNR se uporabi nadomestno namembno letališče na kopnem;

▼M9

(2) možen je pristanek z enim nedelujočim motorjem (OEI) na nadomestnem namembnem heliportu na vodni ploščadi na morju;

(3) če je mogoče, se pred PNR zagotovi razpoložljivost heliporta na vodni ploščadi. Dimenzije, konfiguracija in oddaljenost od ovir posameznih heliportov na vodni ploščadi ali drugih območij ustrezajo njihovi uporabi kot nadomestnih heliportov na vodni ploščadi za vsak tip helikopterja, predvidenega za uporabo;

(4) določijo se vremenski minimumi ob upoštevanju natančnosti in zanesljivosti meteoroloških podatkov;

(5) seznam minimalne opreme (MEL) vključuje posebne določbe za tovrstne operacije;

(6) nadomestni namembni heliport na vodni ploščadi na morju se izbere le, če operator v operativnem priročniku opredeli postopek.

▼M21

SPA.HOFO.125 Postopki standardnega prileta na morju (OSAP)

(a) Operator določi postopke za zagotovitev, da se postopki standardnega prileta na morju (OSAP) upoštevajo le, če:

(1) lahko helikopter zagotavlja navigacijske informacije in informacije o ovirah v okolju v realnem času za zagotovitev varne višine nad ovirami ter

(2) se bodisi:

(i) najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) določi na podlagi radijskega višinomera ali naprave, ki zagotavlja enakovredno zmogljivost; ali

(ii) se uporabi najmanjša nadmorska višina spuščanja (MDA) in vključuje ustrezno varnostno mejo.

(b) Če operator izvaja postopke OSAP na ploščadih ali plovilih v tranzitu, se let izvede z večpilotnimi operacijami.

(c) Območje odločitve omogoča ustrezno višino nad ovirami pri neuspelem priletu iz katerega koli namembnega kraja, za katerega se načrtuje OSAP.

(d) Prilet onkraj območja odločitve ali pod najmanjšo nadmorsko/relativno višino spuščanja (MDA/H) se nadaljuje le, če je namembni kraj v vidnem dosegu.

(e) Pri operacijah z enim samim pilotom se višina MDH/MDA in območje odločitve ustrezno povečata.

(f) Če se OSAP izvede do nepremične morske lokacije (tj. pritrjene naprave ali privezanega plovila) in je za lokacijo v navigacijskem sistemu na voljo zanesljivi položaj GNSS, se uporabi GNSS/območni navigacijski sistem za povečanje varnosti postopka OSAP.

(g) Operator vključi postopke OSAP v svoje programe začetnega in periodičnega usposabljanja ter preverjanja.

▼M9

SPA.HOFO.130 Vremenske razmere

Ne glede na CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 in SPO.OP.170 se pri letenju med lokacijami na morju v zračnem prostoru razreda G, kjer je sektor nad vodo manjši od 10 nm, leti po pravilih VFR lahko izvajajo, ko so omejitve enakovredne naslednjemu ali ga presegajo:

Minimumi za letenje med lokacijami na morju v zračnem prostoru razreda G

	Podnevi		Ponoči	
	Višina (*)	Vidljivost	Višina (*)	Vidljivost
En pilot	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Dva pilota	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)

(*) Baza oblakov omogoča let pri navedeni višini, pod oblaki in brez oblakov.
(**) Helikopterske operacije se lahko izvajajo pri vidljivosti iz pilotske kabine do višine 800 m, če sta namembni ali vmesni objekt vedno vidna.
(***) Helikopterske operacije se lahko izvajajo pri vidljivosti iz pilotske kabine do višine 1 500 m, če sta namembni ali vmesni objekt vedno vidna.

SPA.HOFO.135 Omejitve vetra za operacije do morskih lokacij

Operacije do morskih lokacij se izvajajo samo, če hitrost vetra na heliportu na vodni ploščadi ni več kot 60 vozlov, vključno s sunki.

SPA.HOFO.140 Zahteve glede zmogljivosti na morskih lokacijah

Helikopterji, ki vzletajo in pristajajo na morski lokaciji, se uporabljajo v skladu z zahtevami glede zmogljivosti iz ustrezne priloge glede na vrsto operacije.

▼C4

SPA.HOFO.145 Program za spremljanje podatkov o letih (program FDM)

(a) Pri izvajanju operacij CAT s helikopterjem, opremljenim z zapisovalnikom podatkov o letu, operator najpozneje do 1. januarja 2019 vzpostavi in vzdržuje program FDM kot del svojega integriranega sistema upravljanja.

(b) Program FDM je nekaznovalen in vsebuje ustrezne zaščitne ukrepe za zaščito vira ali virov podatkov.

▼M9

SPA.HOFO.150 Sistem za sledenje zrakoplova

Operator vzpostavi in vzdržuje sistem za operacije na morju v neprijaznem okolju od odhoda helikopterja do njegovega prihoda v končni namembni kraj.

SPA.HOFO.155 Sistem za spremljanje vibracij (sistem VHM)

(a) Naslednji helikopterji, ki izvajajo operacije CAT na morju v neprijaznem okolju, so najpozneje do 1. januarja 2019 opremljeni s sistemom VHM, s katerim se lahko spremlja stanje kritičnih sistemov rotorja in pogona rotorja:

(1) kompleksni helikopterji na motorni pogon, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2016;

▼M9

(2) vsi helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 9, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 1. januarjem 2017;

(3) vsi helikopterji, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2018.

(b) Operator uporablja sistem za:

(1) zbiranje podatkov, vključno z opozorili, ki jih ustvari sistem;

(2) analizo in določitev delovanja komponent ter

(3) odziv na odkrite napake na začetni stopnji.

SPA.HOFO.160 Zahteve glede opreme

(a) Operator izpolnjuje naslednje zahteve glede opreme:

(1) sistem za obveščanje potnikov v helikopterjih, ki se uporabljajo za operacije CAT in nekomercialne operacije s kompleksnimi helikopterji na motorni pogon:

(i) helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 9 so opremljeni s sistemom za obveščanje potnikov;

(ii) za helikopterje z MOPSC 9 ali manj ni potrebno, da so opremljeni s sistemom za obveščanje potnikov, če operator lahko dokaže, da je glas pilota med letom razumljiv na vseh potniških sedežih.

(2) *radijski višinomer:*

helikopterji so opremljeni z radijskim višinomerom z glasovnim opozarjanjem pod vnaprej nastavljeno višino in vizualnim opozarjanjem na višini, ki jo lahko izbere pilot.

(b) *Zasilni izhodi*

Vsi zasilni izhodi, vključno z zasilnimi izhodi za posadko, in vsa vrata, okna ali druge odprtine, ki so primerni za zasilni izhod, in njihove naprave za odpiranje so jasno označeni, da jih lahko osebe na helikopterju uporabljajo pri dnevni svetlobi ali v temi. Take oznake so zasnovane tako, da ostanejo vidne, če se helikopter prevrne ali kabina potopi.

(c) *Sistem opozarjanja na teren za helikopterje (HTAWS)*

Helikopterji, ki se uporabljajo v operacijah CAT z največjo potrjeno vzletno maso nad 3 175 kg ali MOPSC nad 9 in ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2018, so opremljeni z HTAWS, ki izpolnjuje zahteve za opremo razreda A, kot je navedeno v sprejemljivem standardu.

SPA.HOFO.165 Dodatni postopki in oprema za operacije v neprijaznem okolju

(a) *Rešilni jopiči*

Odobrene rešilne jopiče ves čas nosijo vse osebe na helikopterju, razen če nosijo integrirane obleke za preživetje, ki izpolnjuje skupne zahteve za obleko za preživetje in rešilni jopič.

▼M9

(b) *Obleke za preživetje*

Vsi potniki na helikopterju nosijo odobreno obleko za preživetje:

(1) kadar vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C; ali

(2) kadar predvideni čas reševanja presega izračunani čas preživetja ali

(3) kadar se načrtuje nočni let.

(c) *Zasilni dihalni sistem*

Vse osebe na helikopterju imajo na sebi zasilne dihalne sisteme in so poučene o njihovi uporabi.

(d) *Rešilni čolni*

(1) Vsi rešilni čolni na helikopterju so nameščeni tako, da so uporabni v razmerah na morju, v katerih so bile pri certifikaciji ocenjene lastnosti helikopterja pri zasilnem pristanku na vodi, njegove plovne lastnosti in lastnosti, povezane z njegovim uravnoteženjem.

(2) Vsi rešilni čolni na helikopterju so nameščeni tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili.

(3) Število rešilnih čolnov na helikopterju:

(i) pri helikopterjih, na katerih je manj kot 12 oseb, najmanj en rešilni čoln z nominalno zmogljivostjo, ki ustreza najmanj največjemu številu oseb na helikopterju; ali

(ii) pri helikopterjih, na katerih je več kot 11 oseb, najmanj dva rešilna čolna, ki lahko skupaj sprejmeta vse osebe, ki se lahko prevažajo na helikopterju, pri izgubi enega pa imajo preostali čolni ustrezno preobremenitveno zmogljivost za sprejem vseh oseb na helikopterju.

(4) Na vsakem rešilnem čolnu je vsaj en zasilni oddajnik signala na kraju nesreče (ELT) ter

(5) na vsakem rešilnem čolnu je reševalna oprema, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

(e) *Zasilna razsvetljava kabine*

Helikopter je opremljen s sistemom zasilne razsvetljave z neodvisnim virom električne energije za splošno osvetlitev potniške kabine, ki omogoča evakuacijo helikopterja.

(f) *Oddajnik signala na kraju nesreče, ki se samodejno aktivira (ELT (AD))*

Helikopter je opremljen z ELT(AD), ki lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

(g) *Pričvrstitev vrat, ki jih ni mogoče odvreči*

Vrata, ki jih ni mogoče odvreči in so označena kot zasilni izhodi pri zasilnem pristanku na vodi, imajo napravo za njihovo pričvrstitev v odprtem položaju, da ne motijo oseb, ki zapuščajo helikopter, v vseh razmerah na morju, in sicer vse do najzahtevnejših razmer na morju, ki jih je treba oceniti za zasilni pristanek na vodi in plovnost.

▼M9

(h) *Zasilni izhodi in lopute za zasilni izhod*

Vsi zasilni izhodi, vključno z zasilnimi izhodi za posadko, in vsa vrata, okna ali druge odprtine, primerni za pobeg pod vodo, so opremljeni tako, da se lahko uporabijo v sili.

(i) Ne glede na točke (a), (b) in (c) lahko operator na podlagi ocene tveganja dovoli potnikom, ki so zdravstveno prizadeti na morski lokaciji, da na povratnih letih med morskimi lokacijami nosijo rešilne jopiče, obleko za preživetje ali zasilne dihalne sisteme le delno ali jih ne nosijo.

SPA.HOFO.170 Zahteve glede posadke

(a) Operator določi:

(1) merila za izbor članov letalske posadke ob upoštevanju predhodnih izkušenj članov letalske posadke;

(2) minimalno raven izkušenosti za vodjo zrakoplova, ki namerava izvajati operacije na morju; ter

(3) program usposabljanja in preverjanja letalske posadke, ki ga vsak član letalske posadke mora uspešno opraviti. Tak program je prilagojen morskemu okolju in vključuje običajne in neobičajne postopke ter postopke v sili, upravljanje virov posadke, usposabljanje za primer vstopa v vodo in za preživetje na morju.

(b) *Nedavne izkušnje*

Pilot uporablja helikopter pri prevozu potnikov:

(1) na morsko lokacijo kot vodja zrakoplova ali kopilot, le če je v zadnjih 90 dneh opravil najmanj 3 vzlete, odhode, prilete in pristanke na morski lokaciji s helikopterjem istega tipa ali na simulatorju letenja (FFS), ki predstavlja navedeni tip; ali

(2) ponoči na morsko lokacijo kot vodja zrakoplova ali kopilot, le če je v zadnjih 90 dneh ponoči opravil najmanj 3 vzlete, odhode, prilete in pristanke na morski lokaciji s helikopterjem istega tipa ali na FFS, ki predstavlja navedeni tip.

Ti trije vzleti in pristanki se opravijo med operacijami z več piloti ali operacijami z enim pilotom, odvisno od operacije, ki naj bi se izvedla.

(c) Posebne zahteve za CAT

(1) Rok 90 dni iz točk (a)(1) in (2) se lahko podaljša na največ 120 dni, če pilot izvaja linijsko letenje pod nadzorom inštruktorja ali izpraševalca za rating za tip.

(2) Če pilot ne izpolnjuje zahtev iz točke (1), pred izvajanjem svojih privilegijev na helikopterju ali simulatorju za tip helikopterja, predvidenega za uporabo, opravi let za usposabljanje, ki vključuje najmanj zahteve iz (b)(1) in (2).

▼M10

PODDEL L

OPERACIJE Z ENOMOTORNIMI TURBINSKIMI LETALI PONOČI ALI V INSTRUMENTALNIH METEOROLOŠKIH RAZMERAH (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Operacije SET-IMC

Pri operacijah komercialnega zračnega prevoza (CAT) se enomotorna turbinska letala uporabljajo ponoči ali v IMC le, če je pristojni organ operatorju izdal odobritev SET-IMC.

SPA.SET-IMC.105 Odobritev operacij SET-IMC

Da bi operator od pristojnega organa pridobil odobritev SET-IMC, predloži dokazila, da so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(a) dosežena je sprejemljiva raven zanesljivosti turbinskega motorja, ki se v svetovni floti uporablja za določeno kombinacijo osnovne konstrukcije zrakoplova in motorja;

▼M16

(b) za zagotovitev doseganja predvidenih ravni stalne plovnosti in zanesljivosti letala in njegovega pogonskega sistema so bili določeni posebna navodila in postopki za vzdrževanje ter vključeni v operatorjev program vzdrževanja zrakoplova v skladu z Uredbo (EU) št. 1321/2014, pri čemer vključujejo:

1. program spremljanja trendov motorja, razen pri letalih, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2004 in imajo avtomatski sistem za spremljanje trendov;

2. program zanesljivosti pogonskega sistema in pripadajočih sistemov;

▼M10

(c) določena sta bila sestava letalske posadke in program usposabljanja/preverjanja za člane letalske posadke, ki sodelujejo v teh operacijah;

(d) vzpostavljeni so bili operativni postopki, v katerih so določeni:

1. oprema, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v seznam minimalne opreme;

2. načrtovanje leta;

3. običajni postopki;

4. postopki za ravnanje v izrednih razmerah, vključno s postopki po odpovedi pogonskega sistema in postopki pristanka v sili v vseh vremenskih razmerah;

5. spremljanje in poročanje o incidentih.

(e) opravljena je bila ocena varnostnih tveganj, vključno z določitvijo sprejemljivega obdobja tveganja, če ga operator namerava uporabiti.

SPA.SET-IMC.110 Zahteve glede opreme za operacije SET-IMC

Letala, ki se uporabljajo za operacije SET-IMC, so opremljena z naslednjo opremo:

(a) dvema ločenima sistemoma za pridobivanje električne energije, od katerih lahko vsak zagotavlja zadostno energijo vsem bistvenim instrumentom za letenje, navigacijskim sistemom in letalskim sistemom, ki so potrebni za nadaljevanje leta do namembnega ali nadomestnega aerodroma;

▼M10

(b) dvema kazalnikoma položaja, napajanima iz neodvisnih virov;

(c) za potniške operacije, z ramenskim jermenom ali varnostnim pasom z diagonalnim ramenskim pasom za vsak potniški sedež;

(d) letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer;

(e) pri letalu s kabino pod tlakom, z zadostnim dodatnim kisikom za vse osebe na krovu, da lahko letalo po odpovedi motorja pri največji potrjeni potovalni višini s hitrostjo in konfiguracijo za najbolj optimalno jadranje ob upoštevanju največje stopnje izgube tlaka v kabini pri spuščanju doseže trajno tlačno višino kabine pod 13 000 ft;

(f) območnim navigacijskim sistemom, ki ga je mogoče programirati s položaji mest pristajanja in ki letalski posadki zagotavlja bočno vodenje do navedenih mest;

(g) radijskim višinomerom;

(h) pristajalnim žarometom, ki lahko osvetljuje točko dotika na drsni poti ob ugasnjenem pogonskem sistemu z razdalje 200 ft;

(i) sistemom rezervnega električnega napajanja z zadostno kapaciteto in obremenljivostjo, da lahko po izpadu celotne proizvodnje energije zagotavlja potrebno dodatno energijo za:

1. bistvene instrumente za letenje in območno navigacijo med spuščanjem z največje operativne višine po odpovedi motorja;

2. poskus ponovnega zagona motorja;

3. če je primerno, spuščanje podvozja in zakrilc;

4. uporabo radijskega višinomera ves čas prileta za pristanek;

5. pristajalni žaromet;

6. Pitotov grelec;

7. zadostno zaščito (če je vgrajena) pred okrnitvijo pilotovega vida pri pristajanju;

(j) sistemom vžiga, ki se pri vidni vlagi samodejno sproži ali ga je mogoče ročno upravljati za vzlet, pristajanje in med letom;

(k) možnostjo stalnega spremljanja mazalnega sistema pogonskega sistema za odkrivanje prisotnosti delcev, povezanih s skorajšnjo odpovedjo komponente pogonskega sistema, vključno z opozorilom v pilotski kabini;

▼M20

(l) napravo za nadzor rezervnega napajanja motorja, ki omogoča nadaljnje delovanje motorja ob zadostnem razponu moči za varno dokončanje leta v primeru razumno verjetne odpovedi enote za nadzor goriva/energije.

▼M14

PODDEL M

ELEKTRONSKE LETALSKE TORBE (EFB)

SPA.EFB.100 Uporaba elektronskih letalskih torb (EFB) – operativna odobritev

(a) Operator v komercialnem zračnem prevozu uporablja aplikacijo EFB tipa B le, če je pristojni organ operatorju izdal odobritev za tako uporabo.

▼M14

(b) Da bi operator od pristojnega organa pridobil operativno odobritev za uporabo aplikacije EFB tipa B, predloži dokazila, da:

(1) je bila opravljena ocena tveganja v zvezi z uporabo naprave EFB, ki gosti aplikacijo, ter aplikacijo EFB in z njo povezanih funkcij, v kateri so bila opredeljena povezana tveganja in je bilo zagotovljeno, da se ta ustrezno upravljajo in blažijo;

(2) so bili vmesniki človek-stroj naprave in aplikacije EFB ocenjeni glede na načela človeških dejavnikov;

(3) je bil vzpostavljen upravni sistem za EFB ter so bili določeni in izvedeni postopki in zahteve glede usposabljanja za upravljanje in uporabo naprave in aplikacije EFB; ti vključujejo postopke za:

(i) uporabo EFB,

(ii) upravljanje sprememb EFB,

(iii) upravljanje podatkov EFB,

(iv) vzdrževanje EFB in

(v) varnost EFB;

(4) gostiteljska platforma EFB je primerna za predvideno uporabo aplikacije EFB.

Navedena dokazila so specifična za aplikacijo EFB in gostiteljsko platformo EFB, na kateri je aplikacija nameščena.

▼M21

PODDEL N

HELIKOPTERSKI PRILETI IN ODHODI PREK TOČKE V PROSTORU Z ZMANJŠANIMI MINIMUMI ZA LETE PO VFR (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Helikopterski prileti in odhodi prek točke v prostoru (PinS) z zmanjšanimi minimumi za lete po VFR

▼M27

(a) Operator uporablja zmanjšane operativne minimume po pravilih VFR le, če sta izpolnjena oba naslednja pogoja:

(1) operacije se ne izvajajo na podlagi odobritve HNMP;

(2) operatorju je bila izdana odobritev pristojnega organa.

▼M21

(b) Zmanjšani operativni minimumi za lete po VFR se uporabljajo samo za let helikopterja, ki vključuje del leta, izveden po pravilih IFR, in le v enem od naslednjih primerov:

(1) del leta, izveden po pravilih VFR, takoj sledi helikopterskemu priletu prek točke v prostoru z namenom pristanka na bližnjem heliportu ali območju delovanja;

(2) del leta, izveden po pravilih VFR, takoj sledi helikopterskemu priletu prek točke v prostoru z namenom izvedbe operacij z obešenim tovorom na bližnjem območju HEC ali HHO;

(3) del leta, izveden po pravilih VFR, je odhod z namenom prehoda na IFR na bližnji točki začetnega odhoda.

(c) Operator opredeli operativne postopke, ki se uporabljajo za letenje z zmanjšanimi operativnimi minimumi za lete po VFR.

(d) Operator zagotovi, da imajo člani letalske posadke izkušnje pri delu z zmanjšanimi operativnimi minimumi za lete po VFR in so za to usposobljeni.

▼M1

PRILOGA VI

NEKOMERCIALNE ZRAČNE OPERACIJE S KOMPLEKSNIMI ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON

[DEL NCC]

PODDEL A

SPLOŠNE ZAHTEVE

▼M15

NCC.GEN.100 Pristojni organ

Pristojni organ je organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja, sedež ali stalno prebivališče.

▼M1

NCC.GEN.105 Odgovornosti posadke

(a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog, ki so:

1. povezane z varnostjo zrakoplova in vseh oseb na njem ter

2. opisane v navodilih in postopkih iz operativnega priročnika.

(b) V ključnih fazah leta ali če se vodju zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti, člani osebja sedijo na svojem dodeljenem mestu in izvajajo samo dejavnosti, ki so potrebne za varno delovanje zrakoplova.

(c) Člani letalske posadke so med letom na svojem mestu z zapetimi varnostnimi pasovi.

(d) Med letom je pri krmilu zrakoplova vedno najmanj en ustrezno usposobljen član letalske posadke.

(e) Član posadke ne izvaja nalog na zrakoplovu:

(1) če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je navedeno v točki 7.f Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, ali se sicer počuti tako nezmožnega za delo, da bi to lahko ogrozilo let, ali

▼M12

(2) če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali zaradi drugih vzrokov iz točke 7.g Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

▼M1

(f) Član posadke, ki izvaja naloge za več operatorjev:

1. vodi posamične evidence v zvezi s trajanjem letov, delovnim časom in časom počitka v skladu s poddelom FTL Priloge III (del ORO) k Uredbi (EU) št. 965/2012 in

2. vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi z omejitvami trajanja letov in delovnega časa.

(g) Član posadke obvesti vodjo zrakoplova o:

1. vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno delovanje zrakoplova, vključno s sistemi v sili, in

2. vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

▼M15

NCC.GEN.101 Dodatne zahteve za organizacije za usposabljanje za letenje

▼M16

Odobrene organizacije za usposabljanje, ki morajo izpolnjevati zahteve iz te priloge, izpolnjujejo tudi:

(a) ORO.GEN.310, kot je ustrezno; in

(b) ORO.MLR.105.

▼M1

NCC.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova

(a) Vodja zrakoplova je odgovoren za:

1. varnost zrakoplova in vseh članov posadke, potnikov in tovora na zrakoplovu med operacijami zrakoplova v skladu s točko 1.c Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;

2. začetek, nadaljevanje, končanje ali preusmeritev leta zaradi varnosti;

3. zagotovitev, da se upoštevajo vsa navodila, operativni postopki in kontrolni seznami v skladu z operativnim priročnikom in točko 1.b Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;

4. let začne samo, če se prepriča, da so upoštevane vse naslednje operativne omejitve iz točke 2.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008:

   (i) zrakoplov je ploven;

   (ii) zrakoplov je ustrezno registriran;

   (iii) instrumenti in oprema, potrebni za izvedbo zadevnega poleta, so vgrajeni v zrakoplov in delujoči, razen če seznam minimalne opreme (MEL) ali enakovredni dokument dovoljuje delovanje z nedelujočo opremo v skladu z NCC.IDE.A.105 ali NCC.IDE.H.105;

   (iv) masa zrakoplova in lega masnega središča sta taka, da omogočata izvajanje leta v okviru omejitev iz dokumentacije o plovnosti;

   (v) kabinska in oddana prtljaga ter tovor so pravilno naloženi in zavarovani;

   (vi) operativne omejitve za zrakoplov iz letalskega priročnika zrakoplova (AFM) med letom ne bodo nikoli presežene;

   (vii) vsi člani letalske posadke imajo veljavno licenco v skladu z Uredbo (EU) št. 1178/2011; ►M9 ——————— ◄

   (viii) člani letalske posadke imajo ustrezne ratinge ter izpolnjujejo zahteve glede usposobljenosti in nedavnih izkušenj ►M9 in ◄

▼M9

   (ix) vse navigacijske zbirke podatkov, potrebne za navigacijo na podlagi zmogljivosti, so ustrezne in posodobljene;

▼M1

5. ne začne leta, če kateri koli član letalske posadke ni sposoben opravljati nalog zaradi naslednjih razlogov: poškodbe, bolezni, utrujenosti ali ker je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi;

6. let nadaljuje samo do najbližjega vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, če se sposobnost katerega koli člana posadke za izvajanje nalog bistveno zmanjša zaradi utrujenosti, bolezni ali pomanjkanja kisika;

7. odloča o sprejetju zrakoplova z okvarami v skladu s seznamom dovoljenih odstopanj od konfiguracije (configuration deviation list – CDL) ali seznamom minimalne opreme (MEL), kot je ustrezno;

▼M1

8. zapiše podatke o uporabi in vse znane ali domnevne okvare na zrakoplovu ob koncu leta ali vrste letov v tehnično knjigo zrakoplova ali dnevnik potovanja za zrakoplov in

▼M8

9. zagotovi, da

(i) zapisovalniki podatkov o letu med letom niso onesposobljeni ali izključeni;

(ii) v primeru dogodka, ki ni nesreča ali resen incident in o katerem je treba poročati v skladu z ORO.GEN.160(a), zapisi zapisovalnikov podatkov o letu niso namerno izbrisani in

(iii) v primeru nesreče ali resnega incidenta ali če shranitev zapisov zapisovalnikov podatkov o letu odredi preiskovalni organ:

(A) zapisi zapisovalnikov podatkov o letu niso namerno izbrisani;

(B) se zapisovalniki podatkov o letu takoj po končanem letu deaktivirajo in

(C) se previdnostni ukrepi za shranitev zapisov zapisovalnikov podatkov o letu izvedejo pred odhodom iz pilotske kabine.

▼M1

(b) Vodja zrakoplova je pristojen, da zavrne prevoz ali izkrca vsako osebo, prtljago ali tovor, ki lahko ogroža varnost zrakoplova in vseh, ki so na njem.

(c) Vodja zrakoplova čim prej poroča pristojni enoti služb zračnega prometa (air traffic services – ATS) o nevarnih vremenskih razmerah ali pogojih letenja, na katere je naletel in bi lahko vplivali na varnost drugih zrakoplovov.

(d) Brez poseganja v določbo iz točke (a)(6) pri operaciji z veččlansko posadko vodja zrakoplova lahko nadaljuje let prek najbližjega vremensko sprejemljivega letališča, če se vzpostavijo ustrezni blažitveni postopki.

(e) Vodja zrakoplova v izrednih razmerah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno v skladu s točko 7.d Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V takih primerih zaradi varnosti lahko odstopi od pravil, operativnih postopkov in metod.

(f) Vodja zrakoplova nemudoma predloži pristojnemu organu poročilo o dejanju nezakonitega vmešavanja in obvesti imenovani lokalni organ.

(g) Vodja zrakoplova obvesti najbližji ustrezni organ na najhitrejši razpoložljiv način o vsaki nesreči, v katero je bil vpleten zrakoplov, ki je imela za posledico hudo poškodbo ali smrt katere koli osebe ali znatno poškodbo zrakoplova ali materialno škodo.

NCC.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov

(a) Vodja zrakoplova upošteva zakone in druge predpise ter postopke držav, v katerih se izvajajo operacije.

(b) Vodja zrakoplova se seznani z zakoni in drugimi predpisi ter postopki, ki se nanašajo na opravljanje njegovih nalog in so določeni za območja, čez katera naj bi se letelo, za letališča ali območja delovanja, ki naj bi se uporabila, ter za s tem povezane letalske navigacijske naprave, v skladu s točko 1.a Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

▼M1

NCC.GEN.115 Skupni jezik

Operator zagotovi, da se vsi člani posadke lahko sporazumevajo v skupnem jeziku.

▼M5

NCC.GEN.119 Vožnja zrakoplova po tleh

Operator določi postopke za vožnjo po tleh, da se zagotovi varno delovanje in izboljša varnost vzletno-pristajalne steze.

▼M1

NCC.GEN.120 Vožnja letal po tleh

Operator zagotovi, da se letalo vozi po tleh na območju gibanja na letališču, samo če je oseba pri krmilu:

(a) ustrezno usposobljen pilot ali

(b) jo je imenoval operator in:

1. je usposobljena za vožnjo letala po tleh;

2. je usposobljena za uporabo radijske postaje, če se zahteva radijska komunikacija;

3. je bila seznanjena z načrtom letališča, potmi, znaki, označbami, lučmi ter signali in navodili kontrole zračnega prometa (ATC), frazeologijo in postopki ter

4. je sposobna upoštevati operativne standarde, ki se zahtevajo za varno gibanje letala po letališču.

NCC.GEN.125 Uporaba rotorja – helikopterji

Rotor helikopterja se lahko vrti s pogonom za namene letenja samo, če je pri krmilu ustrezno usposobljen pilot.

NCC.GEN.130 Prenosne elektronske naprave

Operator nikomur na zrakoplovu ne dovoli uporabe prenosne elektronske naprave (PED), ki lahko škodljivo vpliva na delovanje sistemov in opreme na zrakoplovu.

▼M14

NCC.GEN.131 Uporaba elektronskih letalskih torb (EFB)

(a) Kadar se na zrakoplovu uporablja EFB, operator zagotovi, da ne vpliva negativno na delovanje letalskih sistemov ali opreme ali na zmožnost člana letalske posadke za upravljanje zrakoplova.

(b) Operator pred uporabo aplikacije EFB tipa B:

(1) opravi oceno tveganja v zvezi z uporabo naprave EFB, ki gosti aplikacijo, ter zadevno aplikacijo EFB in z njo povezanih funkcij, v kateri opredeli povezana tveganja in zagotovi, da se ta ustrezno upravljajo in blažijo; v oceni tveganja so obravnavana tveganja, povezana z vmesnikom človek-stroj zadevne naprave in aplikacije EFB; ter

(2) vzpostavi upravni sistem za EFB, vključno s postopki in zahtevami glede usposabljanja za upravljanje in uporabo naprave in aplikacije EFB.

▼M1

NCC.GEN.135 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu

Operator ima vedno na voljo sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom.

NCC.GEN.140 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

(a) Med vsakim letom so na zrakoplovu izvirniki ali kopije naslednjih dokumentov, priročnikov in informacij, razen če ni drugače določeno:

1. letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednih dokumentov;
2. izvirnega potrdila o vpisu v register;
3. izvirnega spričevala o plovnosti;
4. spričevala o hrupu;
5. izjave v skladu s Prilogo III (del ORO), ORO.DEC.100, k Uredbi (EU) št. 965/2012;
6. seznama posebnih odobritev, če je ustrezno;
7. dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu, če je ustrezno;
8. potrdila o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb;
9. dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta za zrakoplov;
10. podrobnosti iz oddanega načrta leta službe zračnega prometa, če je ustrezno;
11. najnovejših in ustreznih letalskih navigacijskih kart za pot predlaganega leta in vseh poti, vzdolž katerih se upravičeno pričakuje, da se na njih let lahko preusmeri;
12. postopkov in vizualnih signalov, ki jih uporabljajo prestrezni in prestreženi zrakoplovi;
13. informacij o službah za iskanje in reševanje za območje predvidenega leta;
14. veljavnih delov operativnega priročnika, ki se nanašajo na naloge članov posadke in so članom posadke zlahka dosegljivi;
15. seznama minimalne opreme (MEL) ali seznama dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL);
16. ustreznih obvestil pilotom (NOTAM-i) in dokumentacije o danih navodilih letalske informacijske službe (AIS);
17. ustreznih meteoroloških informacij;
18. tovornega in/ali potniškega manifesta, če je ustrezno, in
19. vso drugo dokumentacijo, ki se lahko nanaša na let ali jo zahtevajo države, ki jih ta let zadeva.

(b) V primeru izgube ali kraje dokumentov iz pododstavkov (a)(2) do (a)(8) se operacija sme nadaljevati, dokler se ne doseže baza ali kraj, kjer je mogoče zagotoviti nadomestne dokumente.

▼M16

NCC.GEN.145 Ravnanje z zapisi zapisovalnikov leta: hranjenje, predložitev, zaščita in uporaba

(a) Po nesreči, resnem incidentu ali dogodku, ki ga opredeli preiskovalni organ, operator zrakoplova hrani prvotno zapisane podatke zapisovalnikov leta 60 dni ali dokler preiskovalni organ ne odredi drugače.

(b) Operator izvede operativna preverjanja in pripravi ocene zapisov, da zagotovi stalno uporabnost zapisovalnikov leta, ki morajo biti na zrakoplovu.

(c) Operator zagotovi, da se shranijo zapisi parametrov leta in sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, ki morajo biti zapisani na zapisovalnikih leta. Vendar se lahko zaradi testiranja in vzdrževanja zapisovalnikov leta v času testiranja izbriše največ ena ura najstarejših zapisov podatkov.

(d) Operator hrani in posodablja dokumentacijo, ki vsebuje informacije, potrebne za pretvorbo neobdelanih podatkov o letu v parametre leta, izražene v tehničnih enotah.

(e) Operator da na voljo vse zapise zapisovalnika leta, ki so bili shranjeni, če tako določi pristojni organ.

(f) Brez poseganja v uredbi (EU) št. 996/2010 in (EU) 2016/679:

1. Razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta se zvočni zapisi zapisovalnika leta ne razkrijejo ali uporabljajo, razen če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zvočnimi zapisi in njihovim dobesednim prepisom;

(ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;

(iii) takšni zvočni zapisi se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.

1a. Kadar se zvočni zapisi zapisovalnika leta pregledajo za zagotovitev uporabnosti zapisovalnika leta, operator zagotovi zasebnost teh zvočnih zapisov in poskrbi, da se ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta.

2. Zapisi parametrov leta ali sporočil prek podatkovnih zvez zapisovalnika leta se uporabljajo samo za preiskavo nesreče ali incidenta, za katerega velja obvezno poročanje, razen če taki zapisi izpolnjujejo enega od naslednjih pogojev:

(i) operator take zapise uporabi samo za namene plovnosti ali vzdrževanja;

▼**M16**

(ii) uporabijo se anonimno;

(iii) razkrijejo se po varnih postopkih.

3. Razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta se slike pilotske kabine, zapisane na zapisovalniku leta, ne razkrijejo ali uporabijo, razen če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zapisi slik;

(ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;

(iii) taki zapisi slik se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.

3a. Kadar se zapisi slik pilotske kabine, nastali z zapisovalnikom leta, pregledujejo zaradi zagotavljanja uporabnosti zapisovalnika leta:

(i) se navedene slike ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta;

(ii) če je verjetno, da bodo na slikah deloma vidni člani posadke, operator zagotovi zasebnost teh slik.

▼**M1**

NCC.GEN.150 Prevoz nevarnega blaga

(a) Zračni prevoz nevarnega blaga se izvaja v skladu s Prilogo 18 k Čikaški konvenciji, kakor je bila nazadnje spremenjena in razširjena s Tehničnimi navodili za varen zračni prevoz nevarnega blaga (dokument ICAO 9284-AN/905), vključno z dodatki in vsemi drugimi dopolnitvami ali popravki.

(b) Nevarno blago prevaža le operator, potrjen v skladu s poddelom G Priloge V (del SPA) k Uredbi (EU) št. 965/2012, razen če:

1. za blago veljajo Tehnična navodila v skladu z delom 1 navedenih navodil ali

2. ga prenašajo potniki ali člani posadke ali je v prtljagi v skladu z delom 8 Tehničnih navodil.

(c) Operator določi postopke za zagotovitev, da se sprejmejo vsi razumni ukrepi za preprečevanje nenamernega prevoza nevarnega blaga na zrakoplovu.

(d) Operator zagotovi osebju potrebne informacije, ki mu omogočajo izvajanje njegovih obveznosti v skladu s Tehničnimi navodili.

▼M1

(e) Operator v skladu s Tehničnimi navodili pristojni organ in ustrezni organ države dogodka nemudoma obvesti o vseh nesrečah in incidentih, ki vključujejo nevarno blago.

(f) Operator zagotovi, da se v skladu s Tehničnimi navodili potnikom predložijo informacije o nevarnem blagu.

(g) Operator zagotovi, da so v skladu s Tehničnimi navodili na sprejemnih mestih za tovor na voljo obvestila o prevozu nevarnega blaga.

PODDEL B

OPERATIVNI POSTOPKI

NCC.OP.100 Uporaba letališč in območij delovanja

Operator uporablja samo letališča in območja delovanja, ki ustrezajo zadevnemu tipu zrakoplova in vrsti operacije.

▼M21

NCC.OP.101 Preverjanje in nastavitve višinomera

(a) Operator pred vsakim odhodom določi postopke za preverjanje višinomera.

(b) Operator določi postopke za nastavitve višinomera za vse faze leta, pri čemer upošteva postopke, ki jih določi država aerodroma ali država zračnega prostora, če je ustrezno.

▼M20

NCC.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala

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

(a) za letala z batnimi motorji 60 minut ali

(b) za turbinska letala 90 minut.

▼M21

NCC.OP.110 Aerodromski operativni minimumi – splošno

(a) Operator določi aerodromske operativne minimume za vsak odhoden, namenjen ali nadomesten aerodrom, ki ga namerava uporabiti za zagotovitev razdvajanja zrakoplova od terena in ovir ter za zmanjšanje tveganja izgube vizualnih referenc med delom vizualnega letenja pri operacijah instrumentalnega prileta.

(b) Pri metodi, ki se uporablja za določitev aerodromskih operativnih minimumov, se upoštevajo vsi naslednji elementi:

(1) tip, zmogljivost in značilnosti upravljanja zrakoplova;

(2) oprema, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo, pridobivanje vizualnih referenc in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, pristankom in neuspelim priletom;

(3) vsi pogoji ali omejitve, navedene v letalskem priročniku zrakoplova (AFM);

(4) dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez/območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;

(5) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih pripomočkov ter infrastrukture;

▼M21

(6) najmanjša nadmorska/relativna višina nad ovirami (OCA/H) za postopke instrumentalnega prileta (IAP);

(7) ovire na območjih vzpenjanja in potrebna prosta višina nad ovirami;

(8) vse nestandardne značilnosti aerodroma, postopka instrumentalnega prileta ali okolja;

(9) sestava letalske posadke, njena usposobljenost in izkušnje;

(10) postopek instrumentalnega prileta (IAP);

(11) značilnosti aerodroma in razpoložljive navigacijske službe zračnega prometa (ANS);

(12) kakršni koli minimumi, ki jih lahko razglasi država aerodroma;

(13) pogoji, predpisani v morebitnih posebnih odobritvah operacij pri zmanjšani vidljivosti ali operacij z operativnimi kreditnimi točkami, ter

(14) ustrezne operativne izkušnje operatorja.

(c) Operator opredeli metodo določitve aerodromskih operativnih minimumov v operativnem priročniku.

_____

NCC.OP.112 Aerodromski operativni minimumi – operacije kroženja z letali

(a) MDH za operacijo kroženja z letali ni manjša od največje od naslednjih višin:

(1) objavljene najmanjše relativne višine nad ovirami (OCH) pri kroženju za kategorijo letala;

(2) najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali

(3) DH/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta (IAP).

(b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:

(1) vidljivosti pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena, ali

(2) najmanjše vidljivosti iz preglednice 1.

Preglednica 1

MDH in najmanjša vidljivost pri kroženju glede na kategorijo letala

	Kategorija letala			
	A	B	C	D
MDH (v ft)	400	500	600	700
Najmanjša vidljivost (VIS) (v m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M1

NCC.OP.113 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji na kopnem

Višina MDH za operacijo kroženja s helikopterji na kopnem je najmanj 250 ft, meteorološka vidljivost pa najmanj 800 m.

NCC.OP.115 Postopki odleta in prileta

(a) Vodja zrakoplova uporablja postopke odleta in prileta, ki jih je določila država letališča, če so bili taki postopki objavljeni za predvideno vzletno-pristajalno stezo ali območje končnega prileta in vzleta (FATO).

(b) Brez poseganja v točko (a) vodja zrakoplova sprejme dovoljenje kontrole zračnega prometa (ATC) za odmik od objavljenega postopka samo, če:

1. so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami in v celoti upoštevani obratovalni pogoji ali

2. ga enota ATC usmerja prek radarja.

(c) V obeh primerih se končni prilet izvede vizualno ali v skladu z objavljenimi postopki prileta.

▼M9

NCC.OP. 116 Navigacija na podlagi zmogljivosti – letala in helikopterji

Operator zagotovi, da se, kadar se za predvideno zračno pot ali predvideni postopek zahteva navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN):

(a) ustrezne specifikacije PBN navedejo v AFM ali drugem dokumentu, ki ga je organ za certificiranje odobril pri oceni plovnosti ali ki temelji na taki odobritvi; ter

(b) zrakoplov uporablja v skladu z ustreznimi specifikacijami in omejitvami navigacije iz AFM ali drugega dokumenta, navedenega zgoraj.

▼M1

NCC.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa

Operator razvije operativne postopke ob upoštevanju potrebe po čim večjem zmanjšanju vpliva hrupa zrakoplova ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

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

(a) Operator določi metodo za določitev najmanjših višin letenja, ki zagotavljajo zahtevano višino leta nad terenom, za vse predvidene segmente poti, na katerih se bo letelo po pravilih IFR.

(b) Na podlagi te metode vodja zrakoplova določi najmanjše višine letenja za vsak let. Najmanjše višine letenja niso manjše od višin, ki jih objavi država, prek katere se leti.

▼M20

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

(a) Operator določi, izvaja in vzdržuje shemo za gorivo/energijo, ki zajema:

1. politiko za načrtovanje goriva/energije in ponovno načrtovanje med letom ter

▼**M20**

2. politiko upravljanja goriva/energije med letom.

(b) Shema za gorivo/energijo:

1. je primerna za vrste operacij, ki se izvajajo, ter

2. ustreza zmogljivosti operatorja za podporo njenemu izvajanju.

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

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

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

1. postopkih iz operativnega priročnika in:

(i) tekočih podatkih o konkretnem zrakoplovu, pridobljenih na podlagi sistema za spremljanje porabe goriva/energije, ali, če ta ni na voljo,

(ii) podatkih proizvajalca zrakoplova; ter

2. obratovalnih pogojih, v katerih naj bi potekal let, vključno s/z:

(i) podatki o gorivu/energiji, ki ju porabi zrakoplov;

(ii) načrtovanimi masami;

(iii) pričakovanimi meteorološkimi razmerami;

(iv) učinki preloženih posegov vzdrževanja ali odstopanj od konfiguracije ali obojega ter

(v) predvidenimi zamudami.

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

1. gorivo/energija za vožnjo po tleh, ki ne smeta biti manjša od količine, za katero se pričakuje, da se bo porabila pred vzletom;

2. gorivo/energija za potovanje, kar je količina goriva/energije, ki je potrebna, da lahko letalo leti od vzleta ali od točke ponovnega načrtovanja med letom do pristanka na namembnem letališču;

3. gorivo/energija za izredne razmere, kar je količina goriva/energije, ki jo je treba nadomestiti v primeru nepredvidenih dejavnikov;

4. nadomestno namembno gorivo/energija:

(i) kadar gre za let z najmanj enim nadomestnim namembnim letališčem, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za let od namembnega letališča do nadomestnega namembnega letališča, ali

▼**M20**

(ii) kadar gre za let brez nadomestnega namembnega letališča, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za čakanje na namembnem letališču kot nadomestilo za odsotnost nadomestnega namembnega letališča;

5. končna rezerva goriva/energije, ki je količina goriva/energije, ki se izračuna pri hitrosti čakanja na 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino letališča v standardnih razmerah glede na ocenjeno maso zrakoplova ob prihodu na nadomestno namembno letališče ali namembno letališče, kadar nadomestno namembno letališče ni potrebno, in ne sme biti manjša od:

(i) za letala z batnimi motorji na nočnih letih po pravilih vizualnega letenja (VFR) in letih po pravilih instrumentalnega letenja (IFR), goriva/energije za 45-minutni let ali

(ii) za letala z batnimi motorji na dnevnih letih po pravilih vizualnega letenja (VFR), goriva/energije za 30-minutni let;

(iii) za turbinska letala, goriva/energije za 30-minutni let;

6. dodatno gorivo/energija, če to zahteva vrsta operacije; to je količina goriva/energije, ki omogoča letalu, da varno pristane na nadomestnem letališču na zračni poti za gorivo/energijo (kritični scenarij nadomestnega letališča na zračni poti za gorivo/energijo) v primeru okvare motorja ali izgube tlaka, kar koli zahteva večjo količino goriva, na podlagi predpostavke, da se taka okvara pojavi na najbolj kritični točki vzdolž zračne poti; to dodatno gorivo/energija sta potrebna samo, če minimalna količina goriva/energije, izračunana v skladu s točkami (c)2 do (c)5, ne zadostuje v takem primeru;

7. posebno gorivo/energija za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev ter

8. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.

(d) Operator pri helikopterjih zagotovi, da se pred letom za izračun uporabnega goriva/energije, potrebnih za let, upošteva vse naslednje:

1. gorivo/energija za let do letališča ali območja delovanja predvidenega pristanka;

2. če se zahteva nadomestno namembno letališče, nadomestno namembno gorivo/energija, kar je količina goriva/energije, ki je potrebna za izvedbo neuspelega prileta na letališče ali območje delovanja predvidenega pristanka ter nato za letenje do določenega nadomestnega namembnega letališča, prilet in pristanek, ter

3. končna rezerva goriva/energije, ki ne sme biti manjša od:

(i) za lete po pravilih vizualnega letenja, goriva/energije za vsaj 20-minutni let pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali

▼M20

(ii) za lete po pravilih instrumentalnega letenja, goriva/energije za vsaj 30-minutni let pri hitrosti čakanja na 450 m (1 500 ft) nad letališčem ali območjem delovanja predvidenega pristanka ali nadomestnim namembnim letališčem v običajnih temperaturnih razmerah.

(e) Če se mora let nadaljevati do namembnega letališča, ki prvotno ni bilo predvideno, operator zagotovi, da so na voljo postopki ponovnega načrtovanja med letom za izračun zahtevanega uporabnega goriva/energije, ki so skladni s točkami (c)2 do (c)7 za letala in točko (d) za helikopterje.

(f) Vodja zrakoplova let začne ali ga v primeru ponovnega načrtovanja med letom nadaljuje šele, ko se prepriča, da je na zrakoplovu vsaj načrtovana količina uporabnega goriva/energije in olja za varno izvedbo leta.

▼M1

NCC.OP.135 Shranjevanje prtljage in tovora

Operator določi postopke za zagotovitev, da:

(a) se v potniško kabino sprejme samo ročna prtljaga, ki se lahko ustrezno in varno shrani, ter

(b) se vsa prtljaga in tovor na zrakoplovu, ki bi lahko ob premiku povzročila poškodbe oseb ali materialno škodo ali ovirala prehode in izhode, shranita tako, da se prepreči premikanje.

NCC.OP.140 Dajanje navodil potnikom

Vodja zrakoplova zagotovi, da:

(a) se potniki pred vzletom seznanijo z lokacijo in uporabo:

1. pasov sedežev;

2. zasilnih izhodov in

3. kartonov z varnostnimi navodili za potnike

in, če je ustrezno:

4. rešilnih jopičev;

5. opreme za razdeljevanje kisika;

6. rešilnih čolnov in

7. druge reševalne opreme, namenjene individualni uporabi potnikov,

ter

(b) v izrednih razmerah med letom se potniki poučijo o ukrepih v primeru nevarnosti, ki lahko ustrezajo okoliščinam.

NCC.OP.145 Priprava leta

▼M9

(a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da vesoljske zmogljivosti ter zemeljske in/ali vodne zmogljivosti, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo na zadevnem letu in se neposredno zahtevajo za varno uporabo zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, predvideni za let.

▼M21

(b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznani z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za predvideni let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:

(1) študijo najnovejših razpoložljivih meteoroloških poročil in napovedi ter

▼M21

(2) načrtovanje nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi meteoroloških razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.

NCC.OP.147 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – letala

Aerodrom se opredeli kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovale naslednje meteorološke razmere:

(a) za nadomestni aerodrom z razpoložljivo operacijo instrumentalnega prileta z DH manj kot 250 ft:

(1) baza oblakov najmanj 200 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in

(2) vidljivost vsaj 1 500 m oz. 800 m nad minimumi RVR/VIS za operacijo instrumentalnega prileta, kar je višje; ali

(b) za nadomestni aerodrom z operacijo instrumentalnega prileta z DH ali MDH najmanj 250 ft:

(1) baza oblakov najmanj 400 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in

(2) vidljivost najmanj 3 000 m; ali

(c) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta:

(1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je višje, in

(2) vidljivost najmanj 5 000 m.

NCC.OP.148 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – helikopterji

Operator izbere aerodrom kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovale naslednje meteorološke razmere:

(a) za nadomestni aerodrom s postopkom instrumentalnega prileta (IAP):

(1) baza oblakov najmanj 200 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in

(2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči; ali

(b) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta (IAP):

(1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je višje, in

(2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči.

▼M1

NCC.OP.150 Nadomestna vzletna letališča – letala

▼M21

(a) Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj en vremensko sprejemljiv nadomestni vzletni aerodrom, če so meteorološke razmere na odhodnem aerodromu na ravni veljavnih aerodromskih operativnih minimumov ali pod njimi ali če se ne bi bilo mogoče vrniti na odhodni aerodrom zaradi drugih razlogov.

▼M1

(b) Nadomestno vzletno letališče je oddaljeno od odhodnega letališča največ:

1. za dvomotorna letala: najmanj oddaljenosti, ki je enakovredna največ eni uri letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem pri standardnih razmerah v brezvetrju, in

2. za tri- in večmotorna letala: najmanj oddaljenosti, ki je enakovredna največ dvema urama letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova pri standardnih razmerah v brezvetrju.

(c) Za letališče, ki se določi kot nadomestno vzletno letališče, razpoložljive informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času uporabe razmere za zadevno operacijo na ravni letaliških operativnih minimumov ali nad njimi.

NCC.OP.151 Nadomestna namembna letališča – letala

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

(a) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da se bosta v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, upošteva se krajše obdobje, prilet in pristanek lahko izvajala v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC), ali

▼M20

(b) kraj predvidenega pristanka je določen kot izolirano letališče in:

1. je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta ter

2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem meteorološke razmere naslednje:

(i) baza oblakov bo najmanj 300 m (1 000 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta ter

(ii) vidljivost bo najmanj 5,5 km ali 4 km večja od minimuma za postopek.

▼M1

NCC.OP.152 Nadomestna namembna letališča – helikopterji

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

(a) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda, upošteva se krajše obdobje, naslednje vremenske razmere:

1. baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in

2. vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek, ali

▼M1

(b) je kraj predvidenega pristanka izoliran in:

1. je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta;

2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem naslednje meteorološke razmere:

(i) baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta;

(ii) vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek. ►M9 ——————— ◄

▼M9

_____

NCC.OP.153 Namembna letališča – operacije instrumentalnega prileta

Vodja zrakoplova zagotovi, da so na voljo zadostna sredstva za navigacijo in pristanek na namembnem letališču ali katerem koli nadomestnem namembnem letališču v primeru izgube zmogljivosti za predvideno operacijo prileta in pristanka.

▼M1

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

(a) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z gorivom avgas (letalski bencin) ali gorivom široke frakcije „wide-cut“ ali mešanico teh vrst goriv, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.

▼M20

(b) Za vse druge vrste goriva/energije se sprejmejo potrebni previdnostni ukrepi, na zrakoplovu pa je ustrezno usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljiv način.

NCC.OP.157 Polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev – helikopterji

(a) Polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev se izvaja samo:

1. brez vkrcavanja ali izkrcavanja potnikov;

2. če operator letališča/območja delovanja dovoli take operacije;

3. v skladu z morebitnimi posebnimi postopki in omejitvami v letalskem priročniku zrakoplova;

4. z vrstama goriva JET A ali JET A-1 ter

5. v bližini ustreznih objektov ali opreme za reševanje in gašenje požarov.

(b) Operator oceni tveganja, povezana s polnjenjem rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev.

(c) Operator določi ustrezne postopke, ki jih mora upoštevati vse zadevno osebje, kot so člani posadke in osebje za operacije na tleh.

▼M20

(d) Operator usposobi svoje člane posadke in zagotovi, da je tudi osebje, vključeno v operacije na tleh, ustrezno usposobljeno.

(e) Operator zagotovi, da so v operativnem priročniku določeni postopki polnjenja rezervoarjev helikopterjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev. Za te postopke in vse njihove spremembe je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.

▼M1

NCC.OP.160 Uporaba slušalk

(a) Vsi člani letalske posadke, ki opravljajo delo v pilotski kabini, nosijo slušalke z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo. Slušalke se uporabljajo kot glavna naprava za govorno sporazumevanje s službo zračnega prometa (ATS):

1. na tleh:

(i) pri prejemanju odletnega dovoljenja ATC prek govornega sporazumevanja in

(ii) kadar so prižgani motorji;

2. med letom:

(i) pod nadmorsko višino prehoda ali

(ii) 10 000 ft, kar je več,

in

3. kadar se vodji zrakoplova to zdi potrebno.

(b) V pogojih iz odstavka (a) je usmerjeni mikrofon ali enakovredna naprava v položaju, ki omogoča uporabo za dvosmerno radijsko komunikacijo.

NCC.OP.165 Prevoz potnikov

Operator vzpostavi postopke za zagotovitev, da:

(a) potniki sedijo na mestih, na katerih lahko pri zahtevani evakuaciji v sili pomagajo in ne ovirajo evakuacije zrakoplova;

(b) pred in med vožnjo po tleh, vzletom in pristankom ter kadar je po mnenju vodje zrakoplova to potrebno zaradi varnosti, so vsi potniki na zrakoplovu na svojih sedežih ali ležiščih s pravilno zapetimi varnostnimi pasovi ali zadrževalnimi napravami in

(c) namestitev več oseb na enem sedežu se dovoli samo na določenih sedežih v zrakoplovu, na katerih sta lahko le ena odrasla oseba in dojenček, ki je ustrezno zavarovan z dodatnim pasom za dojenčka ali drugo zadrževalno napravo.

▼M1

NCC.OP.170 Zavarovanje potniške kabine in kuhinje (kuhinj))

Vodja zrakoplova zagotovi, da:

(a) so pred vožnjo po tleh, vzletom in pristankom vsi izhodi in poti pobega prehodni ter

(b) sta pred vzletom in pristankom ter kadar se mu zdi to potrebno zaradi varnosti, vsa oprema in prtljaga ustrezno zavarovani.

NCC.OP.175 Kajenje na zrakoplovu

Vodja zrakoplova ne dovoli kajenja na zrakoplovu:

(a) kadar meni, da je to potrebno zaradi varnosti;

(b) med ponovnim polnjenjem rezervoarjev zrakoplova;

(c) ko je zrakoplov na tleh, razen če je operator določil postopke za zmanjšanje tveganj med operacijami na tleh;

(d) zunaj označenih območij za kajenje, v prehodu(-ih) in stranišču(-ih);

(e) v prostoru za tovor in/ali drugih prostorih, v katerih se prevaža tovor, ki ni shranjen v ognjevarni embalaži ali pokrit z ognjevarnim platnom, in

(f) v tistih delih potniške kabine, v katere se dovaja kisik.

NCC.OP.180 Meteorološke razmere

▼M21

(a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih VFR samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo meteorološke razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih operativnih minimumov za lete po VFR ali boljše.

(b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih IFR do načrtovanega namembnega aerodroma samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda meteorološke razmere na namembnem aerodromu ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih aerodromov na ravni veljavnih aerodromskih operativnih minimumov ali boljše.

▼M1

(c) Če let vključuje dele VFR in IFR, se meteorološke informacije iz točk (a) in (b) uporabljajo, če so pomembne.

NCC.OP.185 Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh

(a) Operator vzpostavi postopke, ki se izvajajo, ko je treba zrakoplove na letališču razledeniti in preprečiti njihovo zaledenitev ter opraviti s tem povezane inšpekcijske preglede, da se omogoči varno delovanje zrakoplovov.

▼M1

(b) Vodja zrakoplova začne vzlet šele, ko je zrakoplov brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost ali vodljivost zrakoplova, razen v skladu s postopki iz točke (a) in letalskim priročnikom zrakoplova.

NCC.OP.190 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom

(a) Operator vzpostavi postopke za lete ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi.

(b) Vodja zrakoplova začne let ali namerno leti v pričakovano ali dejansko zaledenitev, če je zrakoplov certificiran in opremljen za obvladovanje takih razmer v skladu s točko 2.a.5 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

(c) Če zaledenitev presega intenzivnost zaledenitve, za katero je zrakoplov certificiran, ali če zrakoplov, ki ni certificiran za letenje v znanih razmerah zaledenitve, naleti na zaledenitev, vodja zrakoplova nemudoma zapusti take razmere s spremembo nivoja letenja in/ali poti ter po potrebi obvesti kontrolo zračnega prometa o nevarnosti.

▼M21

NCC.OP.195 Pogoji za vzlet – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

(a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega vzleta in odhoda in

(b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:

(1) operativno opremo na tleh;

(2) operativnimi sistemi zrakoplova;

(3) zmogljivostjo zrakoplova;

(4) usposobljenostjo letalske posadke.

▼M1

NCC.OP.200 Simulirane situacije med letom

(a) Vodja zrakoplova zagotovi, da se pri prevozu potnikov ali tovora ne simulirajo:

1. situacije, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili, ali

2. leta v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC).

▼M14

(b) Brez poseganja v točko (a) se take situacije lahko simulirajo s piloti pripravniki na zrakoplovu med leti za usposabljanje, ki jih izvaja organizacija za usposabljanje iz člena 10a Uredbe Komisije (EU) št. 1178/2011.

▼M20

NCC.OP.205 Shema za gorivo/energijo – politika upravljanja goriva/energije med letom

(a) Operator vzpostavi postopke za zagotovitev, da se med letom izvajata preverjanje in upravljanje goriva/energije.

▼M20

(b) Vodja zrakoplova spremlja količino uporabnega goriva/energije, ki ostaja na krovu, za zagotovitev, da je zaščitena in ni manjša od goriva/energije, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do letališča ali območja delovanja, na katerem je mogoč varen pristanek.

(c) Vodja zrakoplova opozori kontrolo zračnega prometa o stanju z minimalno ravnjo goriva/energije, tako da javi „MINIMUM FUEL“, kadar vodja zrakoplova:

1. mora pristati na določenem letališču ali območju delovanja; ter

2. je izračunal, da bi kakršna koli sprememba obstoječega dovoljenja za pristanek na tem letališču ali območju delovanja ali morebitne druge zamude zračnega prometa lahko povzročile pristanek z manj kot načrtovano končno rezervo goriva/energije.

(d) Vodja zrakoplova lahko proglasi „izredno stanje zaradi ravni goriva/energije“, tako da javi „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kadar sta uporabno gorivo/energija, ki sta po oceni razpoložljiva ob pristanku na najbližjem letališču ali območju delovanja, na katerem je mogoč varen pristanek, manjša od načrtovane končne rezerve goriva/energije.

▼M1

NCC.OP.210 Uporaba dodatnega kisika

Vodja zrakoplova zagotovi, da on in člani letalske posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno delovanje zrakoplova med letom, uporabijo dodatni kisik vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft.

NCC.OP.215 Zaznavanje bližine tal

Če član letalske posadke ali sistem za opozarjanje na bližino tal zazna neprimerno bližino tal, pilot, ki upravlja zrakoplov, nemudoma sprejme popravne ukrepe za vzpostavitev varnih pogojev letenja.

▼M9

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

Operator določi operativne postopke in programe usposabljanja, ko je sistem ACAS vgrajen in deluje, da se letalska posadka ustrezno usposobi za preprečevanje trčenj in zna uporabljati opremo ACAS II.

▼M21

NCC.OP.225 Pogoji pri priletu in pristanku – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom operacije prileta prepriča, da:

(a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega prileta, pristanka ali prekinjenega prileta, ob upoštevanju informacij o zmogljivosti iz operativnega priročnika, in

▼M21

(b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:

(1) operativno opremo na tleh;

(2) operativnimi sistemi zrakoplova;

(3) zmogljivostjo zrakoplova in

(4) usposobljenostjo letalske posadke.

▼M16

NCC.OP.226 Pogoji pri priletu in pristanku – helikopterji

Poveljujoči pilot se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja ter stanje območja končnega prileta in vzleta (FATO), ki ga namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.

▼M21

NCC.OP.230 Začetek in nadaljevanje prileta

(a) Če je sporočena vidljivost (VIS) ali kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta z letali ne nadaljuje:

(1) po preletu točke, na kateri je letalo 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali

(2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.

(b) Če je sporočena RVR manjša od 550 m in kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta s helikopterji ne nadaljuje:

(1) po preletu točke, na kateri je helikopter 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali

(2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.

(c) Če zahtevana vizualna referenca ni vzpostavljena, se neuspeli prilet izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.

(d) Če se zahtevana vizualna referenca pod DA/H ali MDA/H ne ohrani, se takoj izvede prekinjeni prilet.

(e) Ne glede na točko (a) se lahko instrumentalni prilet nadaljuje do DA/H ali MDA/H, če se RVR ne sporoči in je sporočena vidljivost (VIS) manjša od veljavnega minimuma, pretvorjena meteorološka vidljivost (CMV) pa enaka ali večja od veljavnega minimuma.

(f) Ne glede na točki (a) in (b) se lahko instrumentalni prilet nadaljuje do DA/H ali MDA/H, če pilot ne namerava pristati. Neuspeli prilet se izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.

▼M21

NCC.OP.235 Operacije EFVS 200

(a) Operator, ki namerava izvajati operacije EFVS 200 z operativnimi kreditnimi točkami in brez posebne odobritve, zagotovi, da:

(1) je zrakoplov certificiran za predvidene operacije;

(2) se uporabljajo samo vzletno-pristajalne steze, območja FATO in postopki IAP, primerni za operacije EFVS;

(3) so člani letalske posadke usposobljeni za izvajanje predvidene operacije ter se vzpostavi program usposabljanja in preverjanja za člane letalske posadke in ustrezno osebje, vključeno v pripravo leta;

(4) so vzpostavljeni operativni postopki;

(5) so vse ustrezne informacije dokumentirane na seznamu minimalne opreme (MEL);

(6) so vse ustrezne informacije dokumentirane v programu vzdrževanja;

(7) se izvajajo ocene varnosti in določijo kazalniki uspešnosti za spremljanje ravni varnosti operacije in

(8) aerodromski operativni minimumi upoštevajo zmogljivost uporabljenega sistema.

(b) Operator pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti (LVO) ne izvaja operacij EFVS 200.

(c) Ne glede na točko (a)(1) lahko operator uporabi sistem EVS, ki izpolnjuje minimalna merila za izvajanje operacij EFVS 200, če to odobri pristojni organ.

▼M1

PODDEL C

ZMOGLJIVOST IN OPERATIVNE OMEJITVE ZRAKOPLOVOV

NCC.POL.100 Operativne omejitve – vsi zrakoplovi

(a) V kateri koli fazi operacije so obremenitev, masa in lega masnega središča zrakoplova v skladu z omejitvami iz letalskega priročnika zrakoplova ali operativnega priročnika, če je strožji.

(b) Plakati, seznami, oznake instrumentov ali njihove kombinacije, ki vsebujejo navedene operativne omejitve iz letalskega priročnika zrakoplova za vizualno predstavitev, so prikazani na zrakoplovu.

▼M1

NCC.POL.105 Masa in ravnotežje, obremenitev

(a) Operator določi maso in masno središče vsakega zrakoplova z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso in ravnotežje. Zrakoplovi se znova stehtajo, če učinek predelav na maso in ravnotežje ni točno znan.

(b) Tehtanje izvede proizvajalec zrakoplova ali potrjena organizacija za vzdrževanje.

(c) Operator s tehtanjem ali na podlagi standardnih mas določi maso vseh operativnih delov in članov posadke, vključeno v suho operativno maso zrakoplova, vključno s prtljago posadke. Določi se vpliv njihovega položaja na masno središče zrakoplova. Če se uporabijo standardne mase, se za določitev suhe operativne mase uporabijo naslednje masne vrednosti:

1. 85 kg, vključno z ročno prtljago, za člane letalske posadke/ tehničnega osebja in

2. 75 kg za člane kabinskega osebja.

(d) Operator določi postopke, s katerimi vodja zrakoplova lahko določi maso prometnega tovora, vključno z balastom, z:

1. dejanskim tehtanjem;

2. določitvijo mase prometnega tovora v skladu s standardnimi masami za potnike in prtljago ali

3. izračunom mase potnikov na podlagi izjave posameznih potnikov ali izjave v njihovem imenu, ki se ji prišteje vnaprej določena masa zaradi upoštevanja ročne prtljage in obleke, če je število razpoložljivih potniških sedežev na zrakoplovu:

(i) manj kot deset za letala ali

(ii) manj kot šest za helikopterje.

(e) Če se uporabijo standardne mase, se uporabijo naslednje masne vrednosti:

1. za potnike vrednosti iz preglednic 1 in 2, pri čemer sta vključeni ročna prtljaga in masa vseh dojenčkov, ki potujejo z odraslo osebo na istem potniškem sedežu:

Preglednica 1

Standardne mase za potnike – zrakoplovi s skupnim številom potniških sedežev 20 ali več

Potniški sedeži	20 in več		30 in več
	Moški	Ženske	Vsi odrasli
Odrasli	88 kg	70 kg	84 kg
Otroci	35 kg	35 kg	35 kg

▼M1

Preglednica 2

Standardne mase za potnike – zrakoplovi s skupnim številom potniških sedežev 19 ali manj

Potniški sedeži	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Moški	104 kg	96 kg	92 kg
Ženske	86 kg	78 kg	74 kg
Otroci	35 kg	35 kg	35 kg

2. za prtljago:

(i) za letala, če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na letalu 20 ali več, standardne masne vrednosti za prijavljeno prtljago iz preglednice 3;

Preglednica 3

Standardne mase za prtljago – letala s skupnim številom potniških sedežev 20 ali več

Vrsta leta	Standardna masa prtljage
Notranji	11 kg
Znotraj evropskega prostora	13 kg
Medcelinski	15 kg
Vsi drugi	13 kg

(ii) za helikopterje, če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na helikopterju 20 ali več, standardna masna vrednost za prijavljeno prtljago, ki je 13 kg.

(f) Za zrakoplove z 19 potniškimi sedeži ali manj se dejanska masa prijavljene prtljage določi:

1. s tehtanjem ali

2. z izračunom na podlagi izjave posameznih potnikov ali izjave v njihovem imenu. Če to ni izvedljivo, se uporabi najmanjša standardna masa, ki znaša 13 kg.

(g) Operator določi postopke, po katerih vodja zrakoplova lahko določi maso napolnjenega goriva na podlagi dejanske gostote, če ta ni znana, pa na podlagi gostote, ki se izračuna po postopku iz operativnega priročnika.

(h) Vodja zrakoplova zagotovi, da natovarjanje:

1. zrakoplovov poteka pod nadzorom usposobljenega osebja in

2. da je prometni tovor v skladu s podatki, uporabljenimi za izračun mase in ravnotežja zrakoplova.

(i) Operator določi postopke, na podlagi katerih vodja zrakoplova lahko upošteva dodatne konstrukcijske omejitve, kot so omejitve glede trdnosti tal, največja obremenitev na tekoči meter, največja masa na prostor za tovor in omejitve največjega števila sedežev.

▼M1

(j) Operator v operativnem priročniku navede načela in postopke, ki se nanašajo na nakladanje ter sistem mase in ravnotežja, ki izpolnjuje zahteve iz točk (a) do (i). Ta sistem zajema vse vrste predvidenih operacij.

NCC.POL.110 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju

(a) Operator pred vsakim letom ugotovi podatke o masi in ravnotežju ter pripravi dokumentacijo o masi in ravnotežju, v kateri sta navedena tovor in njegova porazdelitev, tako da omejitve zrakoplova za maso in ravnotežje niso presežene. Dokumentacija o masi in ravnotežju vsebuje naslednje informacije:

1. registracijo in tip zrakoplova;
2. identifikacijsko številko in datum leta, če je ustrezno;
3. ime vodje zrakoplova;
4. ime osebe, ki je pripravila dokument;
5. suho operativno maso in ustrezno masno središče zrakoplova;

▼M20

6. maso goriva/energije ob vzletu in maso goriva/energije za potovanje;
7. maso drugega potrošnega materiala razen goriva/energije, kot je ustrezno;
8. sestavne dele obremenitev, vključno s potniki, prtljago, tovorom in balastom;
9. vzletno maso, pristajalno maso in maso brez goriva/energije;

▼M1

10. lege masnega središča zrakoplova, ki se uporabljajo, ter
11. mejne vrednosti mase in masnega središča.

(b) Če se podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju pripravljajo z računalniško podprtimi sistemi za maso in ravnotežje, operator preveri celovitost izhodnih podatkov.

(c) Če vodja zrakoplova ne nadzoruje natovarjanja zrakoplova, oseba, ki nadzoruje natovarjanje zrakoplova, z lastnoročnim podpisom ali na enakovreden način potrdi, da sta tovor in njegova porazdelitev v skladu z dokumentacijo o masi in ravnotežju, ki jo je določil vodja zrakoplova. Vodja zrakoplova z lastnoročnim podpisom ali na enakovreden način potrdi prejem.

(d) Operator določi postopke za spremembo tovora v zadnjem trenutku za zagotovitev, da:

1. se vse spremembe v zadnjem trenutku po izpolnitvi dokumentacije o masi in ravnotežju vnesejo v dokumente za načrtovanje leta, ki vključujejo dokumentacijo o masi in ravnotežju;
2. je opredeljena največja dovoljena sprememba števila potnikov ali tovora v zadnjem trenutku in
3. da se pripravi nova dokumentacija o masi in ravnotežju, če je to največje število preseženo.

NCC.POL.111 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju – blažitev

Brez poseganja v NCC.POL.110 (a)(5) lege masnega središča morda ni treba navesti v dokumentaciji o masi in ravnotežju, če je porazdelitev tovora v skladu z vnaprej izračunano preglednico o ravnotežju ali če je mogoče dokazati, da je za načrtovane operacije mogoče zagotoviti ustrezno ravnotežje, ne glede na dejanski tovor.

▼M1

NCC.POL.115 Zmogljivost – splošno

Vodja zrakoplova upravlja zrakoplov samo, če zmogljivost zrakoplova omogoča upoštevanje veljavnih pravil letenja in vseh drugih omejitev, ki se uporabljajo za let, uporabljeni zračni prostor ali letališča ali območja delovanja, ob upoštevanju natančnosti vseh uporabljenih kart in zemljevidov.

NCC.POL.120 Omejitve vzletne mase – letala

Operator zagotovi, da:

(a) masa letala na začetku vzleta ne presega omejitev mase:

1. ob vzletu v skladu z zahtevami iz NCC.POL.125;

2. na zračni poti z enim nedelujočim motorjem (OEI) v skladu z zahtevami iz NCC.POL.130 in

3. ob pristanku v skladu z zahtevami iz NCC.POL.135,

pri čemer upošteva pričakovano zmanjšanje mase med letom in izpuščanje goriva v zraku;

(b) masa na začetku vzleta nikoli ne presega največje vzletne mase iz letalskega priročnika zrakoplova za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini letališča ali območja delovanja, če se uporabi kot merilo za določitev največje vzletne mase, pa katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram, in

(c) načrtovana masa ob predvidenem času pristanka na letališču ali območju delovanja predvidenega pristanka in na katerem koli nadomestnem namembnem letališču nikoli ne presega največje pristajalne mase iz letalskega priročnika zrakoplov za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini navedenih letališč ali območij delovanja, če se uporabi kot merilo za določitev največje pristajalne mase, pa katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram.

NCC.POL.125 Vzlet – letala

(a) Pri določitvi največje vzletne mase vodja zrakoplova upošteva:

1. izračunana vzletna razdalja ne presega razpoložljive vzletne razdalje, pri čemer razdalja čistine ne presega polovice dolžine razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;

2. izračunani vzletni zalet ne presega razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;

3. enotna vrednost V_1 se uporablja za zaustavljeni in neprekinjeni vzlet, pri čemer je vrednost V_1 navedena v letalskem priročniku zrakoplova, in

4. na mokri ali kontaminirani vzletno-pristajalni stezi vzletna masa ne presega mase, dovoljene za vzlet na suhi vzletno-pristajalni stezi pri enakih pogojih.

▼M4

(b) Razen za letala s turbopropelerskimi motorji in največjo vzletno maso 5 700 kg ali manj mora v primeru odpovedi motorja med vzletom vodja zrakoplova zagotoviti, da letalo lahko:

1. prekine vzlet in se ustavi v okviru razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja ali razpoložljive vzletno-pristajalne steze ali

▼M4

2. nadaljuje vzlet in do konca vzletne poti leti na ustrezni razdalji nad vsemi ovirami, dokler ni mogoče izpolniti zahtev iz NCC.POL.130.

▼M1

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

Vodja zrakoplova zagotovi, če se na kateri koli točki poti primeri nedelovanje motorja, da večmotorno letalo lahko nadaljuje let do ustreznega letališča ali območja delovanja in nikoli ne leti pod najmanjšo nadmorsko višino nad ovirami.

NCC.POL.135 Pristanek – letala

Vodja zrakoplova zagotovi, da na vsakem letališču ali območju delovanja, potem ko preleti pot prileta v varni razdalji nad vsemi ovirami, letalo lahko pristane in se zaustavi, vodno letalo pa ustrezno zmanjša hitrost v okviru razpoložljive pristajalne razdalje. Upoštevajo se odstopanja zaradi pričakovanih razlik v tehnikah za prilet in pristanek, če niso bila upoštevana že pri načrtovanju podatkov o zmogljivosti.

PODDEL D

INSTRUMENTI, PODATKI IN OPREMA

ODDELEK 1

Letala

NCC.IDE.A.100 Instrumenti in oprema – splošno

(a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:

1. jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta;

2. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCC.IDE.A.245;

3. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCC.IDE.A.250 ali

4. so vgrajeni na letalu.

(b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:

1. rezervne varovalke;

2. samostojne prenosne svetilke;

3. točni časomer;

4. držalo za karte;

5. komplete za prvo pomoč;

6. opremo za preživetje in signaliziranje;

7. vodno sidro in opremo za privez ter

8. otroško zadrževalno napravo.

▼M15

(c) Instrumenti in oprema ali pripomočki, ki se v tej prilogi ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se v skladu s to uredbo ne zahteva, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:

1. informacij, ki jih zagotavljajo navedeni instrumenti, oprema ali pripomočki, člani letalske posadke ne uporabljajo za izpolnjevanje zahtev iz Priloge II k Uredbi (EU) 2018/1139 ali točk NCC.IDE.A.245 in NCC.IDE.A.250 te priloge;

2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost letala, niti v primeru odpovedi ali motnje v delovanju.

▼M1

(d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jo mora uporabljati.

(e) Instrumenti, ki jih uporablja član letalske posadke, so razporejeni tako, da lahko član letalske posadke zlahka vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odmikom s položaja in vidne črte, ki ju ponavadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.

(f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

NCC.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

(a) se letalo uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL) operatorja;

▼M15

(b) je pristojni organ odobril operatorja za uporabo letala v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) v skladu s točko ORO.MLR.105(j) Priloge III ali

▼M1

(c) ima letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

NCC.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke

Letala so opremljena z rezervnimi električnimi varovalkami razredov, ki so potrebni za popolno zaščito električnega kroga, za zamenjavo varovalk, ki jih je dovoljeno zamenjati med letom.

NCC.IDE.A.115 Operativne luči

Letala, ki se uporabljajo ponoči, so opremljena s:

(a) sistemom luči proti trčenju;

(b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;

(c) pristajalnim žarometom;

(d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje letala;

(e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;

(f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in

(g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če se letalo uporablja kot vodno letalo.

NCC.IDE.A.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

(a) Letala, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljena z napravami za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

▼M1

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M1

4. indicirane hitrosti;

5. zdrsa in

6. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom.

(b) Letala, ki se uporabljajo v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega ali v razmerah VMC ponoči ali v razmerah, ko letala ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:

1. napravo za merjenje in prikazovanje:

(i) zavoja in zdrsa;

(ii) položaja;

(iii) navpične hitrosti in

(iv) stabilizirane smeri;

2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo, in

3. napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz pododstavka (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

(c) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so letala opremljena z dodatno ločeno napravo za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼M1

2. indicirane hitrosti;

3. zdrsa ali zavoja in zdrsa, kot je ustrezno;

4. položaja, če je ustrezno;

5. navpične hitrosti, če je ustrezno;

6. stabilizirane smeri, če je ustrezno, in

7. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, če je ustrezno.

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

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljena z:

(a) napravami za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M1

4. indicirane hitrosti;

5. navpične hitrosti;

6. zavoja in zdrsa;

▼M1

7. položaja;

8. stabilizirane smeri;

9. temperature zunanjega zraka in

10. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom;

(b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;

(c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za drugega pilota za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼M1

2. indicirane hitrosti;

3. navpične hitrosti;

4. zavoja in zdrsa;

5. položaja;

6. stabilizirane smeri in

7. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, če je ustrezno;

(d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistemov za prikaz hitrosti iz pododstavkov (a)(4) in (c)(2) zaradi kondenzacije ali zaledenitve;

(e) nadomestnim virom statičnega tlaka;

(f) držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki ga je mogoče osvetliti za nočne operacije;

(g) drugo ločeno napravo za merjenje in prikazovanje višine ter

▼M15

(h) preskrbo z električno energijo v sili, neodvisno od glavnega sistema za proizvodnjo električne energije, za delovanje in osvetlitev sistema za prikaz položaja za najmanj 30 minut. Preskrba z električno energijo v sili začne samodejno delovati po popolnem izpadu glavnega sistema za proizvodnjo električne energije, na instrumentu ali instrumentni plošči pa se jasno prikaže, da se za delovanje kazalnika položaja uporablja električna energija v sili.

▼M1

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

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljena z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

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

Turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za:

(a) opremo razreda A v skladu s sprejemljivim standardom pri letalih, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. januarju 2011, ali

(b) opremo razreda B v skladu s sprejemljivim standardom pri letalih, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2011 ali pred tem.

▼M1

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

Razen če Uredba (EU) št. 1332/2011 ne določa drugače, so turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 opremljena s sistemom ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer

Naslednja letala so opremljena z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če se uporabljajo ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) na območjih, na katerih se na poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer:

(a) letala s kabino pod tlakom;

(b) letala, ki nimajo kabine pod tlakom, z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ter

(c) letala, ki nimajo kabine pod tlakom, z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet.

NCC.IDE.A.150 Dodatna oprema za nočne operacije v pogojih zaledenitve

(a) Letala, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljena z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.

(b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane letalske posadke oviralo pri opravljanju njihovih nalog.

NCC.IDE.A.155 Interfonski sistem za letalsko posadko

Letala, ki jih upravlja posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani posadke.

NCC.IDE.A.160 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

(a) Naslednja letala so opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini (CVR):

1. letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 27 000 kg, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, in

2. letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 2 250 kg:

(i) certificirana za delovanje z minimalno posadko, ki jo sestavljata najmanj dva pilota;

(ii) opremljena s turboreaktivnim(-i) motorjem(-i) ali več kot enim turbopropelerskim motorjem in

(iii) za katera je bil certifikat tipa prvič izdan 1. januarja 2016 ali pozneje.

▼M8

(b) CVR lahko shrani podatke, zapisane vsaj:

▼M18

1. v zadnjih 25 urah za letala z MCTOM nad 27 000 kg, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2022 ali pozneje, ali

▼M8

2. v zadnjih dveh urah v vseh ostalih primerih.

▼M1

(c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ob upoštevanju časovnih presledkov zapisuje:

1. govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;

2. govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;

3. zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh usmerjenih mikrofonov in masknih mikrofonov v uporabi ter

4. glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.

(d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini samodejno začne zapisovanje, preden se letalo začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.

(e) Poleg zahtev iz odstavka (d) zapisovalnik zvoka v pilotski kabini, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.

▼M8

(f) Če se CVR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se CVR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M1

NCC.IDE.A.165 Zapisovalnik letov

(a) Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljena z zapisovalnikom letov, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov in za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.

(b) Zapisovalnik letov zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja letala, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 25 urah.

(c) Podatki se pridobijo iz virov na letalu, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.

(d) Zapisovalnik letov začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.

▼M8

(e) Če se FDR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se FDR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M1

NCC.IDE.A.170 Zapisovanje podatkovnih zvez

(a) Letala s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:

1. sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili službe zračnega prometa (ATS) letalu in sporočili, poslanimi z letala, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:

(i) vzpostavitev podatkovne zveze;

(ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom letala;

(iii) usmerjeni nadzor;

(iv) informacije o letu;

(v) nadzor nad oddajanjem letala, če je mogoče glede na strukturo sistema;

(vi) podatke o operativnem nadzoru letala, če je mogoče glede na strukturo sistema in

(vii) grafični zapis podatkov, če je mogoče glede na strukturo sistema;

2. informacije, ki omogočajo povezanost z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od letala, in

3. informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.

(b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.

(c) Zapisovalnik lahko hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v NCC.IDE.A.160 določeno za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini.

▼M8

(d) Če se zapisovalnik ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se zapisovalnik uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M1

(e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) NCC.IDE.A.160 navedene za začetek in konec delovanja zapisovalnika zvoka v pilotski kabini.

NCC.IDE.A.175 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini

Skladnost z zahtevami za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in zapisovalnik letov je mogoče doseči z:

(a) enim kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini ali zapisovalnikom podatkov o letu, ali

(b) dvema kombiniranima zapisovalnikoma podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini in zapisovalnikom podatkov o letu.

▼M1

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

(a) Letala so opremljena s:

1. sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več;

2. varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;

3. otroško zadrževalno napravo za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev;

4. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta:

   (i) na vseh sedežih letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža ter

   (ii) na vseh sedežih opazovalcev v pilotski kabini

   ter

5. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na sedežih najmanjšega zahtevanega števila članov kabinskega osebja pri letalih s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti po 31. decembru 1980.

▼M15

(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima:

1. enotočkovno odpenjanje;

2. na sedežih za najmanjše zahtevano število članov kabinskega osebja dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno;

3. na sedežih članov letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža eno od navedenega:

   (i) dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno;

   (ii) diagonalni ramenski pas in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno, za naslednja letala:

      (A) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj, ki izpolnjujejo zahteve glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanek, opredeljene v veljavni certifikacijski specifikaciji;

      (B) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj, ki ne izpolnjujejo zahtev glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanek, opredeljenih v veljavni certifikacijski specifikaciji, in za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 25. avgustom 2016.

▼M1

NCC.IDE.A.185 Znaka pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje

Letala, na katerih niso vsi potniški sedeži vidni s sedežev letalske posadke, so opremljena z znakom za prikaz vsem potnikom in kabinskemu osebju, kdaj morajo biti pasovi sedežev pripeti in kdaj kajenje ni dovoljeno.

▼M1

NCC.IDE.A.190 Komplet za prvo pomoč

(a) Letala so opremljena s kompleti za prvo pomoč v skladu s preglednico 1.

Preglednica 1

Število zahtevanih kompletov za prvo pomoč

Število vgrajenih potniških sedežev	Število zahtevanih kompletov za prvo pomoč
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 ali več	6

(b) Kompleti za prvo pomoč so:

1. zlahka dostopni za uporabo in

2. se stalno obnavljajo.

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

(a) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

(b) Na letalih s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

1. vseh članov posadke in:

(i) 100 % potnikov za vsako obdobje, ko tlačna višina kabine presega 15 000 ft, nikakor pa ne za manj kot desetminutno oskrbo;

(ii) najmanj 30 % potnikov za vsako obdobje, ko bo pri izgubi tlaka in ob upoštevanju okoliščin leta tlačna višina v prostoru za potnike med 14 000 ft in 15 000 ft, ter

(iii) najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 14 000 ft;

2. vseh, ki so v prostoru za potnike za najmanj 10 minut pri letalih, ki se uporabljajo na zračnih višinah nad 25 000 ft ali pod navedeno višino, vendar v razmerah, ki jim ne omogočajo varnega spusta na tlačno višino 13 000 ft v štirih minutah.

(c) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja nad 25 000 ft, so dodatno opremljena tudi z:

1. napravo za opozarjanje letalske posadke o izgubi tlaka in

2. maskami za člane letalske posadke, ki se lahko hitro nadenejo.

▼M1

NCC.IDE.A.200 Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom

(a) Letala, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

(b) Na letalih, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

1. vseh članov posadke in najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, ter

2. vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostorih za potnike nad 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Ročni gasilni aparati

(a) Letala so opremljena najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:

1. v pilotski kabini in

2. v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.

(b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

NCC.IDE.A.206 Sekire in lomilke

(a) Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet so opremljena najmanj z eno sekiro ali lomilko, nameščeno v pilotski kabini.

(b) Pri letalih z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 200 se v kuhinji, ki je najbolj zadaj v letalu, ali v njeni bližini namesti dodatna sekira ali lomilka.

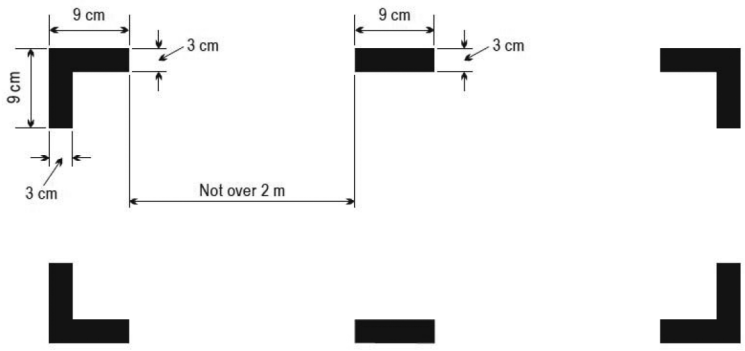
(c) Sekire in lomilke, nameščene v potniški kabini, potnikom niso vidne.

NCC.IDE.A.210 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa letala, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v letalo v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1

Označitev točk prodora



▼M1

NCC.IDE.A.215 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

▼M8

(a) Letala so opremljena z:

1. oddajnikom ELT katere koli vrste ali sredstvom za lokalizacijo zrakoplova, ki izpolnjuje zahtevo iz CAT.GEN.MPA.210 v Prilogi IV (delu CAT) k Uredbi (EU) št. 965/2012, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. julija 2008 ali pred tem;

2. samodejnim oddajnikom ELT ali sredstvom za lokalizacijo zrakoplova, ki izpolnjuje zahtevo iz CAT.GEN.MPA.210 v Prilogi IV (delu CAT) k Uredbi (EU) št. 965/2012, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. juliju 2008.

▼M1

(b) Oddajnik ELT katere koli vrste lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Leti nad vodo

(a) Naslednja letala so opremljena z rešilnimi jopiči za vse osebe na letalu ali enakovrednimi individualno napihljivimi napravami za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev, zloženimi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča:

1. kopenska letala, ki se uporabljajo nad vodo na razdalji več kot 50 NM od obale ali vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem sta po mnenju vodje zrakoplova vzletna ali priletna pot speljani nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do pristanka v sili na vodi, in

2. vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo.

(b) Vsak rešilni jopič ali enakovredna individualno napihljiva naprava je opremljena z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

(c) Vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, so opremljena z:

1. vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje vodnega letala na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim rokovanjem, in

2. opremo za ustvarjanje zvočnih signalov v skladu z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

(d) Vodja letala, ki se uporablja na razdalji od kopnega, primernega za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manjše, ugotovi tveganja za preživele iz letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na letalu:

1. oprema za oddajanje signalov v sili;

2. dovolj rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na letalu in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili, in

3. reševalna oprema, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja in ustreza predvidenemu letu.

▼M1

NCC.IDE.A.230 Oprema za preživetje

(a) Letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bila iskanje in reševanje posebej zahtevna, so opremljena s:

1. signalno opremo za oddajanje signalov v sili;

2. najmanj enim oddajnikom ELT(S) za preživele in

3. dodatno opremo za preživetje za predvideno pot, ob upoštevanju števila oseb na letalu.

(b) Na letalu ni treba imeti dodatne opreme za preživetje iz pododstavka (a)(3), če letalo:

1. ostane na takšni razdalji od območja, na katerem iskanje in reševanje nista posebej zahtevna, ki ustreza:

(i) 120 minutam letanja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) za letala, ki lahko pri nedelujočem ključnem motorju ali motorjih na kateri koli točki poti ali poti načrtovanih preusmeritev nadaljujejo let do letališča, ali

(ii) 30 minutam letenja pri potovalni hitrosti za vsa druga letala;

ali

2. ostane na razdalji, ki ne presega 90 minut letenja pri potovalni hitrosti, od območja, primernega za pristanek v sili, za letala, certificirana v skladu z veljavnim plovnostnim standardom.

NCC.IDE.A.240 Slušalke

(a) Letala so opremljena s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo za vsakega člana letalske posadke na njegovem dodeljenem mestu v pilotski kabini.

(b) Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, so opremljena z gumbom za oddajanje na napravi za ročno uravnavanje naklona in nagiba za vsakega zahtevanega člana letalske posadke.

NCC.IDE.A.245 Radiokomunikacijska oprema

(a) Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:

1. izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;

2. prejemajo meteorološke informacije kadar koli med letom;

3. izvaja dvosmerna komunikacija kadar koli med letom z aeronavtičnimi postajami in frekvencami, ki jih določi ustrezni organ, in

4. omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.

(b) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

▼M1

NCC.IDE.A.250 Navigacijska oprema

(a) Letala so opremljena z navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:

1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in

2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

(b) Letala imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega dela opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.

(c) Letala, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljena z ustrezno opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Navedena oprema lahko zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

▼M9

(d) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.

▼M15

(e) Letala so opremljena z nadzorno opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

▼M1

NCC.IDE.A.255 Radarski odzivnik

Letala so opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR), ki sporoča tlačno višino, in vsemi drugimi zmogljivostmi radarskega odzivnika SSR, ki se zahtevajo za predvideno zračno pot, na kateri bodo letela.

▼M9

NCC.IDE.A.260 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na aplikacijah certificiranih sistemov na zrakoplovu, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

(b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.

(c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.

▼M1

ODDELEK 2

Helikopterji

NCC.IDE.H.100 Instrumenti in oprema – splošno

(a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:

1. jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta;

▼M1

2. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCC.IDE.H.245;

3. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCC.IDE.H.250 ali

4. so vgrajeni na helikopterju.

(b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:

1. samostojno prenosno svetilko;

2. točni časomer;

3. držalo za karte;

4. komplet za prvo pomoč;

5. opremo za preživetje in signaliziranje;

6. vodno sidro in opremo za privez ter

7. otroško zadrževalno napravo.

▼M15

(c) Instrumenti in oprema ali pripomočki, ki se v tej prilogi ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se v skladu s to uredbo ne zahteva, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:

1. informacij, ki jih zagotavljajo navedeni instrumenti, oprema ali pripomočki, člani letalske posadke ne uporabljajo za izpolnjevanje zahtev iz Priloge II k Uredbi (EU) 2018/1139 ali točk NCC.IDE.H.245 in NCC.IDE.H.250 te priloge;

2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost helikopterja, niti v primeru odpovedi ali motnje v delovanju.

▼M1

(d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.

(e) Instrumenti, ki jih uporablja član letalske posadke, so razporejeni tako, da lahko član letalske posadke zlahka vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odmikom iz položaja in vidne črte, ki ju po navadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.

(f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

NCC.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij helikopterja, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

(a) se helikopter uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL) operatorja;

▼M15

(b) je pristojni organ odobril operatorja za uporabo helikopterja v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) v skladu s točko ORO.MLR.105(j) Priloge III ali

▼M1

(c) ima helikopter dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

▼M1

NCC.IDE.H.115 Operativne luči

Helikopterji, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

(a) sistemom luči proti trčenju;

(b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;

(c) pristajalnim žarometom;

(d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje helikopterja;

(e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;

(f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in

(g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je helikopter amfibijski.

NCC.IDE.H.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

(a) Helikopterji, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni z napravami za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M1

4. indicirane hitrosti in

5. zdrsa.

(b) Helikopterji, ki se uporabljajo v vizualnih meteoroloških razmerah VMC nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega ali v razmerah VMC ponoči ali pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko helikopterja ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:

1. napravo za merjenje in prikazovanje:

(i) položaja;

(ii) navpične hitrosti in

(iii) stabilizirane smeri;

2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo, in

3. napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz pododstavka (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

(c) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so helikopterji opremljeni z dodatno ločeno napravo za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼M1

2. indicirane hitrosti;

3. zdrsa;

4. položaja, če je ustrezno;

5. navpične hitrosti, če je ustrezno, in

6. stabilizirane smeri, če je ustrezno.

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

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljeni z:

(a) napravo za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M1

4. indicirane hitrosti;

5. navpične hitrosti;

6. zdrsa;

7. položaja;

8. stabilizirane smeri in

9. temperature zunanjega zraka;

(b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;

(c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼M1

2. indicirane hitrosti;

3. navpične hitrosti;

4. zdrsa;

5. položaja in

6. stabilizirane smeri;

(d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistemov za prikaz hitrosti iz pododstavkov (a)(4) in (c)(2) zaradi kondenzacije ali zaledenitve;

(e) nadomestnim virom statičnega tlaka;

(f) držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki ga je mogoče osvetliti za nočne operacije, in

(g) dodatno napravo za merjenje in prikazovanje položaja kot instrumentom v pripravljenosti.

▼M1

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

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljeni z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

NCC.IDE.H.145 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer

Helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, so opremljeni z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če najnovejša vremenska poročila kažejo, da se na poti, na kateri bodo leteli, lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer.

NCC.IDE.H.150 Dodatna oprema za nočne operacije v pogojih zaledenitve

(a) Helikopterji, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljeni z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.

(b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane letalske posadke oviralo pri opravljanju nalog.

NCC.IDE.H.155 Interfonski sistem za letalsko posadko

Helikopterji, ki jih upravlja letalska posadka z več kot enim članom, so opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

NCC.IDE.H.160 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

(a) Helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 7 000 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini.

(b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini lahko shrani podatke, zapisane vsaj v zadnjih dveh urah.

(c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ob upoštevanju časovnih presledkov zapisuje:

1. govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;

2. govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;

3. zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofonov posadke, in

4. glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.

(d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini samodejno začne zapisovanje, preden se helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.

(e) Poleg zahtev iz odstavka (d) zapisovalnik zvoka v pilotski kabini, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.

▼M8

(f) Če se CVR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se CVR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Zapisovalnik letov

(a) Helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni z zapisovalnikom letov, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov in za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.

(b) Zapisovalnik letov zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja helikopterja, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 10 urah.

(c) Podatki se pridobijo iz virov na helikopterju, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.

(d) Zapisovalnik letov začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se helikopter lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.

▼M8

(e) Če se FDR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se FDR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M1

NCC.IDE.H.170 Zapisovanje podatkovnih zvez

(a) Helikopterji s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljeni z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:

1. sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili službe zračnega prometa (ATS) helikopterju in sporočili, poslanimi iz helikopterja, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:

   (i) vzpostavitev podatkovne zveze;

   (ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom helikopterja;

   (iii) usmerjeni nadzor;

   (iv) informacije o letu;

   (v) nadzor nad oddajanjem zrakoplova, če je mogoče glede na strukturo sistema;

   (vi) podatke o operativnem nadzoru zrakoplova, če je mogoče glede na strukturo sistema, in

   (vii) grafični zapis podatkov, če je mogoče glede na strukturo sistema;

2. informacije, ki omogočajo povezanost z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od helikopterja, in

▼M1

3. informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.

(b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.

(c) Zapisovalnik lahko hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v NCC.IDE.H.160 določeno za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini.

▼M8

(d) Če se zapisovalnik ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se zapisovalnik uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M1

(e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) NCC.IDE.H.160 navedene za začetek in konec delovanja zapisovalnika zvoka v pilotski kabini.

NCC.IDE.H.175 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini

Skladnost z zahtevami za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in zapisovalnik letov je mogoče doseči s kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini.

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

(a) Helikopterji so opremljeni s:

1. sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več;

2. varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;

3. za helikopterje s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti po 31. decembru 2012, varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsakega potnika, starega 24 mesecev ali več;

4. otroško zadrževalno napravo za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev;

5. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta, na vsakem sedežu letalske posadke in

6. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na sedežih najmanjšega zahtevanega števila članov kabinskega osebja pri helikopterjih s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti po 31. decembru 1980.

(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa:

1. ima enotočkovno odpenjanje in

2. na sedežih letalske posadke, vseh sedežih poleg pilotovega in sedežih za najmanjše zahtevano število članov kabinskega osebja vključuje dva ramenska pasova in varnostni pas, ki ga je mogoče uporabljati samostojno.

▼M1

NCC.IDE.H.185 Znaka pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje

Helikopterji, na katerih niso vsi potniški sedeži vidni s sedežev letalske posadke, so opremljeni z znakom za prikaz vsem potnikom in kabinskemu osebju, kdaj morajo biti pasovi sedežev pripeti in kdaj kajenje ni dovoljeno.

NCC.IDE.H.190 Komplet za prvo pomoč

(a) Helikopterji so opremljeni najmanj z enim kompletom za prvo pomoč.

(b) Kompleti za prvo pomoč so:

1. zlahka dostopni za uporabo in

2. se stalno obnavljajo.

NCC.IDE.H.200 Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom

(a) Helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

(b) Na helikopterjih, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

1. vseh članov posadke in najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, ter

2. vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Ročni gasilni aparati

(a) Helikopterji so opremljeni najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:

1. v pilotski kabini in

2. v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.

(b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

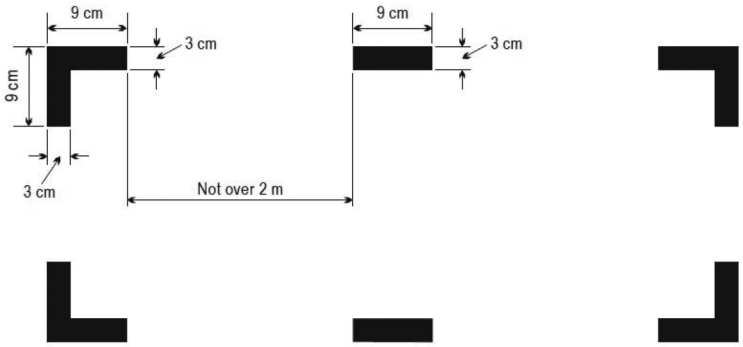
NCC.IDE.H.210 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa helikopterja, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v helikopter v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

▼M1

Prikaz 1

Označitev točk prodora



NCC.IDE.H.215 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

(a) Helikopterji so opremljeni najmanj z enim samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče (ELT).

▼M9

_____

▼M1

(c) Oddajnik ELT katere koli vrste lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Rešilni jopiči

(a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju ali enakovrednimi individualno napihljivimi napravami za vse osebe na helikopterju, mlajše od 24 mesecev, ki so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, ki so jim namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča, če:

1. se uporabljajo za lete nad vodo na oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja lahko zadrži vodoravni let;

2. se uporabljajo za lete nad vodo na oddaljenosti od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, ali

3. vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem poteka vzletna ali priletna pot nad vodo.

(b) Vsak rešilni jopič ali enakovredna individualno napihljiva naprava je opremljena z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

▼M9

NCC.IDE.H.226 Obleka za preživetje posadke

Vsak član posadke ima na sebi obleko za preživetje, če tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja ob upoštevanju naslednjih okoliščin:

(a) pri letih nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo ali razdaljo za varen zasilni pristanek, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta; in

(b) kadar vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C.

▼M1

NCC.IDE.H.227 Rešilni čolni, oddajniki ELT, ki opozarjajo na preživele, in oprema za preživetje za podaljšane lete nad vodo

Helikopterji, ki se uporabljajo:

(a) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja lahko zadrži vodoravni let, ali

(b) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 3 minute letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, in če tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja,

so opremljeni z:

1. pri helikopterjih, na katerih je manj kot 12 oseb, najmanj enim rešilnim čolnom z nominalno zmogljivostjo, ki ustreza najmanj največjemu številu oseb na helikopterju, zloženim tako, da omogoča takojšnjo uporabo v sili;

2. pri helikopterjih, na katerih je več kot 11 oseb, najmanj dvema rešilnima čolnoma, zloženima tako, da omogočata takojšnjo uporabo v sili, ki lahko skupaj sprejmeta vse osebe, ki se lahko prevažajo na helikopterju, pri izgubi enega pa imajo preostali čolni ustrezno preobremenitveno zmogljivost za sprejem vseh oseb na helikopterju;

3. najmanj enim oddajnikom ELT (ELT(S)) za preživele za vsak zahtevani rešilni čoln in

4. reševalno opremo, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja in ustreza predvidenemu letu.

NCC.IDE.H.230 Oprema za preživetje

Helikopterji, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bila iskanje in reševanje posebej zahtevna, so opremljeni s:

(a) signalno opremo za oddajanje signalov v sili;

(b) najmanj enim oddajnikom ELT(S) za preživele in

(c) dodatno opremo za preživetje za predvideno pot, ob upoštevanju števila oseb na helikopterju.

▼M9

_____

▼M1

NCC.IDE.H.232 Helikopterji, certificirani za operacije na vodi – razna oprema

Helikopterji, certificirani za operacije na vodi, so opremljeni z:

(a) vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje helikopterja na vodni površini, ki ustrezata njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim rokovanjem, ter

(b) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov iz mednarodnih predpisov za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

▼M15

NCC.IDE.H.235 Vsi helikopterji na letih nad vodo – zasilni pristanek na vodi

Helikopterji so zasnovani za pristanek na vodi ali certificirani za zasilni pristanek na vodi v skladu z ustreznimi certifikacijskimi specifikacijami ali opremljeni z reševalno opremo za lebdenje na vodi, če se uporabljajo za lete nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti.

▼M1

NCC.IDE.H.240 Slušalke

Če se zahteva radiokomunikacijski in/ali radionavigacijski sistem, je helikopter opremljen s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo in gumbom za oddajanje na krmilu vsakega zahtevanega pilota in/ali člana posadke na njegovem dodeljenem mestu.

NCC.IDE.H.245 Radiokomunikacijska oprema

(a) Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:

1. izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;

2. sprejemajo meteorološke informacije;

3. izvaja dvosmerna komunikacija kadar koli med letom z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki jih določi ustrezni organ, in

4. omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.

(b) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

(c) Če se zahteva radiokomunikacijski sistem, so helikopterji opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko iz NCC.IDE.H.155 in gumbom za oddajanje na krmilu za vsakega zahtevanega pilota in/ali člana posadke na njegovem dodeljenem mestu.

NCC.IDE.H.250 Navigacijska oprema

(a) Helikopterji so opremljeni z navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:

1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in

2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

(b) Helikopterji imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega dela opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.

(c) Helikopterji, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljeni z navigacijsko opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Navedena oprema zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

▼M9

(d) Kadar se zahteva PBN, zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.

▼M15

(e) Helikopterji so opremljeni z nadzorno opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

▼M1

NCC.IDE.H.255 Radarski odzivnik

Helikopterji so opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR), ki sporoča tlačno višino, in vsemi drugimi zmogljivostmi radarskega odzivnika SSR, ki se zahtevajo za pot, na kateri bodo leteli.

▼M9

NCC.IDE.H.260 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na aplikacijah certificiranih sistemov na zrakoplovu, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

(b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.

(c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.

▼M1

PRILOGA VII

NEKOMERCIALNE ZRAČNE OPERACIJE Z ZRAKOPLOVI, KI NISO KOMPLEKSNI ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON

[Del NCO]

PODDEL A

SPLOŠNE ZAHTEVE

NCO.GEN.100 Pristojni organ

(a) Pristojni organ je organ, ki ga imenuje država članica, v kateri je zrakoplov registriran.

▼M15

(b) Če je zrakoplov registriran v tretji državi, je pristojni organ tisti organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja, sedež ali stalno prebivališče.

▼M1

NCO.GEN.101 Načini usklajevanja

Operator lahko za vzpostavitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili poleg načinov usklajevanja, ki jih sprejme Agencija, uporablja tudi druge načine usklajevanja.

▼M14

_____

▼M4

NCO.GEN.103 Uvodni leti

▼M9

Uvodni leti iz člena 6(4a)(c) te uredbe, ki se izvajajo v skladu s to prilogo:

▼M14

(a) se začnejo in končajo na istem aerodromu ali območju delovanja;

▼M9

(b) se izvajajo podnevi po VFR;

(c) so pod nadzorom imenovane osebe, odgovorne za njihovo varnost; ter

(d) izpolnjujejo vse druge pogoje, ki jih določi pristojni organ.

▼M15

NCO.GEN.104 Uporaba zrakoplovov, vključenih v spričevalo AOC operatorja NCO

(a) Operator nekomercialnih operacij (v nadaljnjem besedilu: NCO) lahko za izvajanje nekomercialnih operacij v skladu s to prilogo uporablja zrakoplove iz spričevala AOC operatorja, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.

(b) Operator NCO, ki uporablja zrakoplov v skladu s točko (a), določi postopek:

1. v katerem je jasno opisano, kako se operativni nadzor nad zrakoplovom prenese med imetnikom spričevala AOC in operatorjem NCO, kot je določeno v točki ORO.GEN.310 Priloge III;

▼M15

2. v katerem je opisan postopek izročitve zrakoplova ob vrnitvi imetniku spričevala AOC.

Navedeni postopek se vključi v pogodbo med imetnikom spričevala AOC in operatorjem NCO.

Operator NCO zagotovi, da se postopek sporoči ustreznemu osebju.

(c) Stalno plovnost zrakoplova, ki se uporablja v skladu s točko (a), upravlja organizacija, odgovorna za stalno plovnost zrakoplova, vključenega v spričevalo AOC, v skladu z Uredbo (EU) št. 1321/2014.

(d) Operator NCO, ki uporablja zrakoplov v skladu s točko (a), zagotovi, da:

1. se vsak let, izveden pod njegovim operativnim nadzorom, evidentira v sistem tehničnega dnevnika zrakoplova;

2. se sistemi ali konfiguracija zrakoplovov ne spremenijo;

3. se vsaka okvara ali tehnična napaka, ki se pojavi, ko je zrakoplov pod njegovim operativnim nadzorom, takoj po letu sporoči organizaciji iz točke (c);

4. imetnik spričevala AOC prejme izvod vsakega poročila o dogodkih, povezanih z leti, opravljenimi z zrakoplovom, ki je pripravljeno v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014 in Uredbo (EU) 2015/1018.

▼M1

NCO.GEN.105 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova

(a) Vodja zrakoplova je odgovoren za:

1. varnost zrakoplova in vseh članov posadke, potnikov in tovora na zrakoplovu med operacijami zrakoplova v skladu s točko 1.c Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;

2. začetek, nadaljevanje, končanje ali preusmeritev leta zaradi varnosti;

3. zagotovitev, da se upoštevajo vsi operativni postopki in kontrolni seznami v skladu s točko 1.b Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;

4. let začne samo, če se prepriča, da so upoštevane vse naslednje operativne omejitve iz točke 2.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008:

(i) zrakoplov je ploven;

(ii) zrakoplov je ustrezno registriran;

▼M14

(iii) instrumenti in oprema, potrebni za izvedbo zadevnega leta, so vgrajeni v zrakoplov in operativni, razen če seznam minimalne opreme (MEL) ali, če je ustrezno, enakovredni dokument, dovoljuje delovanje z nedelujočo opremo, kakor je določeno v točki NCO.IDE.A.105 ali NCO.IDE.H.105;

▼M11

(iv) masa zrakoplova in lega masnega središča sta taki, da omogočata izvajanje leta v okviru omejitev iz dokumentacije o plovnosti;

▼M1

(v) vsa oprema, prtljaga in tovor so pravilno naloženi in zavarovani ter omogočajo evakuacijo v sili; ►M9 ——————— ◄

(vi) operativne omejitve za zrakoplov iz letalskega priročnika zrakoplova (AFM) med letom ne bodo nikoli presežene ►M9 ter ◄

▼M9

(vii) vse navigacijske zbirke podatkov, potrebne za PBN, so ustrezne in posodobljene;

▼M1

5. ne začne leta, če ni sposoben opravljati nalog zaradi razlogov, kot so poškodba, bolezen, utrujenost, ali ker je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi;

6. let nadaljuje samo do najbližjega vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, če se njegova sposobnost za izvajanje nalog bistveno zmanjša zaradi razlogov, kot so utrujenost, bolezen ali pomanjkanje kisika;

7. odloča o sprejetju zrakoplova z okvarami v skladu s seznamom dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL) ali seznamom minimalne opreme (MEL), kot je ustrezno, in

8. zapis podatkov o uporabi in vseh znanih ali domnevnih okvarah na zrakoplovu na koncu leta ali vrste letov v tehnično knjigo zrakoplova ali dnevnik potovanja za zrakoplov.

(b) Vodja zrakoplova zagotovi, da v ključnih fazah leta, ali če je to potrebno zaradi varnosti, vsi člani osebja sedijo na svojem dodeljenem mestu in ne izvajajo nobenih dejavnosti, razen tistih, ki so potrebne za varno delovanje zrakoplova.

(c) Vodja zrakoplova je pristojen, da zavrne prevoz ali izkrca vsako osebo, prtljago ali tovor, ki lahko ogroža varnost zrakoplova in vseh, ki so na njem.

(d) Vodja zrakoplova čim prej poroča pristojni enoti služb zračnega prometa (ATS) o nevarnih vremenskih razmerah ali pogojih letenja, na katere je naletel in ki bi lahko vplivali na varnost drugih zrakoplovov.

(e) Vodja zrakoplova v izrednih razmerah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno v skladu s točko 7.d Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V takih primerih lahko zaradi varnosti ne upošteva pravil, operativnih postopkov in metod.

▼M1

(f) Vodja zrakoplova je med letom:

▼M11

1. na svojem mestu z zapetim varnostnim pasom in

▼M1

2. ves čas ostane pri krmilu zrakoplova, razen če krmilo prevzame drug pilot.

(g) Vodja zrakoplova nemudoma predloži pristojnemu organu poročilo o dejanju nezakonitega vmešavanja in obvesti pristojni lokalni organ.

(h) Vodja zrakoplova obvesti najbližji ustrezni organ na najhitrejši razpoložljiv način o vsaki nesreči, v katero je bil vpleten zrakoplov in ki je imela za posledico hudo poškodbo ali smrt katere koli osebe ali znatno poškodbo zrakoplova ali materialno škodo.

▼M11

_____

▼M1

NCO.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov

(a) Vodja zrakoplova upošteva zakone in druge predpise ter postopke držav, v katerih se izvajajo operacije.

(b) Vodja zrakoplova se seznani z zakoni in drugimi predpisi ter postopki, ki se nanašajo na opravljanje njegovih nalog in so določeni za območja, čez katera naj bi se letelo, za letališča ali območja delovanja, ki naj bi se uporabila, ter povezane letalske navigacijske naprave v skladu s točko 1.a Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

NCO.GEN.115 Vožnja letal po tleh

Letalo se vozi po tleh na območju letališča, predvidenem za gibanje, samo če je oseba pri krmilu:

(a) ustrezno usposobljen pilot ali

(b) jo je imenoval operator in:

1. je usposobljena za vožnjo letala po tleh;

2. je usposobljena za uporabo radijske postaje, če se zahteva radijska komunikacija;

3. je bila seznanjena z načrtom letališča, potmi, znaki, označbami, lučmi, signali in navodili kontrole zračnega prometa (ATC), frazeologijo in postopki ter

4. je sposobna upoštevati operativne standarde, ki se zahtevajo za varno gibanje letala po letališču.

NCO.GEN.120 Uporaba rotorja – helikopterji

Rotor helikopterja se lahko vrti s pogonom za namene letenja samo, če je pri krmilu ustrezno usposobljen pilot.

▼M14

NCO.GEN.125 Prenosne elektronske naprave

Poveljujoči pilot nikomur na zrakoplovu ne dovoli uporabe prenosne elektronske naprave (PED), vključno z elektronsko letalsko torbo (EFB), ki lahko škodljivo vpliva na delovanje letalskih sistemov in opreme ali na zmožnost člana letalske posadke za upravljanje zrakoplova.

▼M1

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

Operator ima vedno na voljo sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom, razen za zrakoplove, ki vzletijo in pristanejo na istem letališču/območju delovanja.

NCO.GEN.135 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

(a) Razen če ni drugače določeno, so med vsakim letom na zrakoplovu izvirniki ali kopije naslednjih dokumentov, priročnikov in informacij:

1. letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednih dokumentov;

2. izvirnega potrdila o vpisu v register;

3. izvirnega spričevala o plovnosti;

4. spričevala o hrupu, če je ustrezno;

5. seznama posebnih odobritev, če je ustrezno;

6. dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu, če je ustrezno;

7. potrdila o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb;

8. dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta za zrakoplov;

9. podrobnosti iz oddanega načrta leta ATS, če je ustrezno;

10. najnovejših in ustreznih letalskih navigacijskih kart za ►M4 območja poti ◄ predlaganega leta in vseh ►M4 območij poti ◄, vzdolž katerih se upravičeno pričakuje, da se na njih let lahko preusmeri;

11. informacij o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrezni in prestreženi zrakoplovi;

12. seznama minimalne opreme (MEL) ali seznama dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL), če je ustrezno, in

13. vse druge dokumentacije, ki se lahko nanaša na let ali jo zahtevajo države, ki jih let zadeva.

(b) Brez poseganja v točko (a) se lahko na letih:

1. za katere sta vzlet in pristanek predvidena na istem letališču/območju delovanja ali

2. ki ostanejo na razdalji ali območju, ki ju določi pristojni organ,

dokumenti in informacije iz (a)(2) do (a)(8) hranijo na letališču ali območju delovanja.

▼M14

_____

▼M1

(d) Vodja zrakoplova v razumnem času po tem, ko ga je za to zaprosil pristojni organ, predloži dokumentacijo, ki mora biti na zrakoplovu.

▼M1

NCO.GEN.140 Prevoz nevarnega blaga

(a) Zračni prevoz nevarnega blaga se izvaja v skladu s Prilogo 18 k Čikaški konvenciji, kakor je bila nazadnje spremenjena in razširjena s Tehničnimi navodili za varen zračni prevoz nevarnega blaga (dokument ICAO 9284-AN/905), vključno z dodatki in vsemi drugimi dopolnitvami ali popravki.

(b) Nevarno blago prevaža samo operator, potrjen v skladu s poddelom G Priloge V (del SPA) k Uredbi (EU) št. 965/2012, razen če:

1. za blago veljajo Tehnična navodila v skladu z delom 1 navedenih navodil;

2. ga prenašajo potniki ali vodja zrakoplova ali je v prtljagi v skladu z delom 8 Tehničnih navodil ali

3. ga prenašajo operatorji zrakoplova tipa ELA2.

(c) Vodja zrakoplova sprejme vse ustrezne ukrepe za preprečevanje nenamernega prevoza nevarnega blaga na zrakoplovu.

(d) Vodja zrakoplova v skladu s Tehničnimi navodili pristojni organ in ustrezni organ države dogodka nemudoma obvesti o vseh nesrečah in incidentih, ki vključujejo nevarno blago.

(e) Vodja zrakoplova zagotovi, da se v skladu s Tehničnimi navodili potnikom predložijo informacije o nevarnem blagu.

▼M9

(f) Razumne količine predmetov in snovi, ki bi bili sicer razvrščeni kot nevarno blago in se uporabljajo za večjo varnost letenja, če njihov prevoz na zrakoplovu upravičuje njihova pravočasna razpoložljivost za operativne namene, se štejejo za odobrene v skladu z odstavkom 1:2.2.1(a) Tehničnih navodil. To velja ne glede na to, ali se prevoz ali uporaba takih predmetov in snovi zahteva v zvezi s posameznim letom.

Za pakiranje in natovarjanje zgoraj omenjenih predmetov in snovi je odgovoren vodja zrakoplova; pakiranje in natovarjanje se izvedeta tako, da so tveganja za člane posadke, potnike, tovor ali zrakoplov med operacijami zrakoplova čim manjša.

▼M1

NCO.GEN.145 Takojšen odziv na varnostno težavo

Operator sprejme:

(a) vse varnostne ukrepe, ki jih zahteva pristojni organ v skladu z ARO.GEN.135(c), in

(b) vse ustrezne obvezne varnostne zahteve, ki jih izda Agencija, vključno s plovnostnimi zahtevami.

NCO.GEN.150 Dnevnik potovanja

Podatki o zrakoplovu, njegovi posadki in posameznem potovanju se hranijo za vsak let ali vrsto letov v obliki dnevnika potovanj ali enakovrednega dokumenta.

▼M1

NCO.GEN.155 Seznam minimalne opreme

(a) Lahko se oblikuje seznam minimalne opreme ob upoštevanju naslednjega:

1. v dokumentu se predvidi delovanje zrakoplova pod določenimi pogoji z določenimi instrumenti, deli opreme ali funkcijami, ki na začetku letenja ne delujejo;

2. dokument se pripravi za vsak posamezen zrakoplov, ob upoštevanju ustreznih pogojev delovanja in vzdrževanja s strani operatorja, in

3. seznam minimalne opreme temelji na ustreznem glavnem seznamu minimalne opreme, kot je opredeljeno v podatkih, oblikovanih v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012 ([1]), in ne sme biti manj omejevalen kot glavni seznam minimalne opreme.

(b) O seznamu minimalne opreme in kateri koli njegovih sprememb se obvesti pristojni organ.

PODDEL B

OPERATIVNI POSTOPKI

NCO.OP.100 Uporaba letališč in območij delovanja

Vodja zrakoplova uporablja samo letališča in območja delovanja, ki ustrezajo zadevnemu tipu zrakoplova in vrsti operacije.

▼M21

NCO.OP.101 Preverjanje in nastavitve višinomera

(a) Vodja zrakoplova pred vsakim odhodom preveri pravilno delovanje višinomera.

(b) Vodja zrakoplova uporabi ustrezne nastavitve višinomera za vse faze leta, pri čemer upošteva postopke, ki jih določi država aerodroma ali država zračnega prostora.

———————

NCO.OP.110 Aerodromski operativni minimumi – letala in helikopterji

(a) Za lete po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) vodja zrakoplova določi aerodromske operativne minimume za vsak odhoden, namenben ali nadomesten aerodrom, ki ga namerava uporabiti za zagotovitev razdvajanja zrakoplova od terena in ovir ter za zmanjšanje tveganja izgube vizualnih referenc med delom vizualnega letenja pri operacijah instrumentalnega prileta.

(b) V aerodromskih operativnih minimumih so po potrebi upoštevani naslednji elementi:

(1) tip, zmogljivost in značilnosti upravljanja zrakoplova;

(2) oprema, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo, pridobivanje vizualnih referenc in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, pristankom in neuspelim priletom;

(3) vsi pogoji ali omejitve, navedene v letalskem priročniku zrakoplova (AFM);

(4) dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez/območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;

([1]) UL L 224, 21.8.2012, str. 1.

▼M21

(5) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih pripomočkov ter infrastrukture;

(6) najmanjša nadmorska/relativna višina nad ovirami (OCA/H) za postopke instrumentalnega prileta (IAP), če so vzpostavljeni;

(7) ovire na območjih vzpenjanja in prosta višina nad ovirami;

(8) usposobljenost in ustrezne operativne izkušnje vodje zrakoplova;

(9) postopek instrumentalnega prileta (IAP), če je vzpostavljen;

(10) značilnosti aerodroma in vrsta razpoložljivih navigacijskih služb zračnega prometa (ANS), če obstajajo;

(11) kakršni koli minimumi, ki jih lahko razglasi država aerodroma;

(12) pogoji, predpisani v morebitnih posebnih odobritvah operacij pri zmanjšani vidljivosti ali operacij z operativnimi kreditnimi točkami.

NCO.OP.111 Aerodromski operativni minimumi – 2D in 3D operacije prileta

(a) Relativna višina odločitve (DH), ki se uporabi za 3D ali 2D operacijo prileta s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem (CDFA), ni manjša od največje od naslednjih višin:

(1) najmanjše relativne višine nad ovirami (OCH) za kategorijo zrakoplova;

(2) DH ali MDH objavljenega postopka prileta, kadar je ustrezno;

(3) sistemskega minimuma iz preglednice 1;

(4) najmanjše DH, določene v AFM ali enakovrednem dokumentu, če je navedena.

(b) MDH za 2D operacijo prileta, ki ni izvedena s tehniko CDFA, ni manjša od največje od naslednjih višin:

(1) OCH za kategorijo zrakoplova;

(2) MDH objavljenega postopka prileta, če je ustrezno;

(3) sistemskega minimuma iz preglednice 1 ali

(4) najmanjše MDH iz AFM, če je navedena.

▼**M21**

Preglednica 1

Sistemski minimumi

Naprava	Najmanjša DH/MDH (v ft)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Radar za natančni prilet (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/barometrska vertikalna navigacija (LNAV/VNAV)	250
Helikopterski prilet prek točke v prostoru	250
Lokalizator z merilnikom razdalje (DME) ali brez njega	250
SRA (zaključek pri ½ NM)	250
SRA (zaključek pri 1 NM)	300
SRA (zaključek pri 2 NM ali več)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

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

(a) MDH za operacijo kroženja z letali ni manjša od največje od naslednjih višin:

(1) objavljene najmanjše relativne višine nad ovirami (OCH) pri kroženju za kategorijo letala;

(2) najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali

(3) DH/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta (IAP).

▼M21

(b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:

(1) vidljivosti pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena, ali

(2) najmanjše vidljivosti iz preglednice 1.

Preglednica 1

MDH in najmanjša vidljivost pri kroženju glede na kategorijo letala

	Kategorija letala			
	A	B	C	D
MDH (v ft)	400	500	600	700
Najmanjša vidljivost (VIS) (v m)	1 500	1 500	2 400	3 600

▼M1

NCO.OP.113 ►M4 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji nad kopnim ◄

MDH za operacijo kroženja s helikopterji na kopnem je najmanj 250 ft, meteorološka vidljivost pa najmanj 800 m.

NCO.OP.115 Postopki odleta in prileta – letala in helikopterji

(a) Vodja zrakoplova uporablja postopke odleta in prileta, ki jih je določila država letališča, če so bili taki postopki objavljeni za predvideno vzletno-pristajalno stezo ali območje končnega prileta in vzleta (FATO).

(b) Vodja zrakoplova se lahko odmakne od objavljene odletne poti, priletne poti ali priletnega postopka:

1. če so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami ter v celoti upoštevani obratovalni pogoji in vsa dovoljenja kontrole zračnega prometa (ATC) ali

2. če ga enota ATC usmerja prek radarja.

▼M9

NCO.OP.116 Navigacija na podlagi zmogljivosti – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova zagotovi, da se, kadar se za predvideno zračno pot ali predvideni postopek zahteva PBN:

(a) ustrezne specifikacije PBN navedejo v AFM ali drugem dokumentu, ki ga je organ za certificiranje odobril pri oceni plovnosti ali ki temelji na taki odobritvi; ter

(b) zrakoplov uporablja v skladu z ustreznimi specifikacijami in omejitvami navigacije iz AFM ali drugega dokumenta, navedenega zgoraj.

▼M14

NCO.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa – letala in helikopterji

▼M1

Vodja zrakoplova upošteva objavljene postopke za zmanjšanje hrupa za čim večje zmanjšanje vpliva hrupa zrakoplova ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

▼M11

_____

▼M20

NCO.OP.125 Zaloga goriva/energije in olja – letala in helikopterji

(a) Vodja zrakoplova zagotovi, da je na zrakoplovu zadostna količina goriva/energije in olja, ob upoštevanju meteoroloških razmer, kakršnega koli elementa, ki vpliva na zmogljivost zrakoplova, morebitnih zamud, ki se pričakujejo med letom, in morebitnih izrednih razmer, za katere se lahko razumno pričakuje, da bodo vplivale na let.

(b) Vodja zrakoplova načrtuje količino goriva/energije, ki se zavaruje kot končna rezerva goriva/energije za zagotovitev varnega pristanka. Vodja zrakoplova za določitev količine končne rezerve goriva/energije upošteva vse naslednje in v naslednjem prednostnem vrstnem redu:

1. resnost nevarnosti za osebe ali imetje, ki lahko nastane zaradi zasilnega pristanka, potem ko zmanjka goriva/energije, ter

2. verjetnost nepričakovanih okoliščin, da končna rezerva goriva/energije ne bi več bila zavarovana.

(c) Vodja zrakoplova začne let, samo če je na zrakoplovu zadostna količina goriva/energije in olja:

1. kadar ni potrebno nadomestno namembno letališče, za let do letališča ali območja delovanja predvidenega pristanka in končna rezerva goriva/energije ali

2. kadar je potrebno nadomestno namembno letališče, za let do letališča ali območja delovanja predvidenega pristanka in nato do nadomestnega letališča ter končna rezerva goriva/energije.

_____

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.130 Dajanje navodil potnikom

Vodja zrakoplova zagotovi, da pred ali, če je ustrezno, med letom potniki dobijo navodila v zvezi z reševalno opremo in postopki v sili.

NCO.OP.135 Priprava leta

▼M9

(a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da vesoljske zmogljivosti ter zemeljske in/ali vodne zmogljivosti, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo na zadevnem letu in se neposredno zahtevajo za varno uporabo zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, predvideni za let.

▼M21

(b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznani z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za predvideni let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:

(1) študijo najnovejših razpoložljivih meteoroloških poročil in napovedi ter

(2) načrtovanje nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi meteoroloških razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.

NCO.OP.140 Nadomestni namembni aerodromi – letala

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi vsaj en nadomestni namembni aerodrom, razen če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije za namembni kraj kažejo, da bo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, baza oblakov vsaj 1 000 ft nad DH/MDH za razpoložljivi postopek instrumentalnega prileta (IAP) in vidljivost najmanj 5 000 m.

NCO.OP.141 Nadomestni namembni aerodromi – helikopterji

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi vsaj en nadomestni namembni aerodrom, razen če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije za namembni kraj kažejo, da bo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, baza oblakov vsaj 1 000 ft nad DH/MDH za razpoložljivi postopek instrumentalnega prileta (IAP) in vidljivost najmanj 3 000 m.

NCO.OP.142 Nadomestni namembni aerodromi – operacije instrumentalnega prileta

Vodja zrakoplova izbere aerodrom kot nadomestni namembni aerodrom le, če:

(a) je postopek instrumentalnega prileta (IAP), ki ne uporablja GNSS, na voljo na namembnem aerodromu ali na nadomestnem namembnem aerodromu, ali

(b) so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(1) GNSS oprema na krovu podpira SBAS;

(2) namembni aerodrom, katero koli nadomestno namembno letališče in ruta med njima so znotraj območja službe SBAS;

(3) ABAS naj bi bil na voljo v primeru nepričakovane nerazpoložljivosti sistema SBAS;

(4) izbran je IAP (bodisi na namembnem bodisi nadomestnem namembnem aerodromu), ki ni odvisen od razpoložljivosti sistema SBAS;

(5) ustrezen ukrep za nepredvidljive razmere omogoča varno dokončanje leta v primeru nerazpoložljivosti GNSS.

NCO.OP.143 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – letala

Aerodrom se opredeli kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovale naslednje meteorološke razmere:

(a) za nadomestni aerodrom z razpoložljivo operacijo instrumentalnega prileta z DH manj kot 250 ft:

▼M21

(1) baza oblakov najmanj 200 ft nad relativno višino odločitve (DH) ali najmanjšo relativno višino spuščanja (MDH) za operacijo instrumentalnega prileta in

(2) vidljivost najmanj 1 500 m; ali

(b) za nadomestni aerodrom z operacijo instrumentalnega prileta z DH ali MDH najmanj 250 ft:

(1) baza oblakov najmanj 400 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in

(2) vidljivost najmanj 3 000 m; ali

(c) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta:

(1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je višje, in

(2) vidljivost najmanj 5 000 m.

NCO.OP.144 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – helikopterji

Aerodrom se opredeli kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovale naslednje meteorološke razmere:

(a) za nadomestni aerodrom s postopkom instrumentalnega prileta (IAP):

(1) baza oblakov najmanj 200 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in

(2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči; ali

(b) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta (IAP):

(1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je višje, in

(2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči.

▼M1

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

(a) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z gorivom avgas (letalski bencin) ali gorivom široke frakcije „wide-cut“ ali mešanico teh vrst goriv, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.

▼M20

(b) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z vsemi drugimi vrstami goriva/energije, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem in izkrcavanjem, če ni prisoten vodja zrakoplova ali drugo usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljivi način.

NCO.OP.147 Polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev – helikopterji

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

(a) če ni mogoče zaustaviti ali ponovno zagnati motorja;

(b) v skladu z morebitnimi posebnimi postopki in omejitvami v letalskem priročniku zrakoplova;

▼M20

(c) z vrstama goriva JET A ali JET A-1;

(d) na krovu ni potnikov ali strokovnjakov za nalogo oziroma se ti ne vkrcavajo ali izkrcavajo;

(e) če operator letališča ali območja delovanja dovoli take operacije;

(f) v bližini ustreznih objektov ali opreme za reševanje in gašenje požarov ter

(g) v skladu s kontrolnim seznamom, ki vsebuje:

1. običajne postopke in postopke v sili;

2. potrebno opremo;

3. omejitve ter

4. pristojnosti in naloge vodje zrakoplova ter, če je to ustrezno, članov posadke in strokovnjakov za nalogo.

▼M11

NCO.OP.150 Prevoz potnikov

Vodja zrakoplova zagotovi, da so pred in med vožnjo po tleh, vzletom in pristankom, ter ko je to potrebno zaradi varnosti, vsi potniki na zrakoplovu na svojem sedežu ali ležišču s pravilno zapetim varnostnim pasom ali zadrževalno napravo.

▼M1

NCO.OP.155 Kajenje na zrakoplovu – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova ne dovoli kajenja na zrakoplovu:

(a) če meni, da je to potrebno zaradi varnosti, in

(b) med ponovnim polnjenjem rezervoarjev zrakoplova.

▼M14

_____

▼M1

NCO.OP.160 Meteorološke razmere

▼M21

(a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih VFR samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo meteorološke razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih operativnih minimumov za lete po VFR ali boljše.

(b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih IFR do načrtovanega namembnega aerodroma samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda meteorološke razmere na namembnem aerodromu ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih aerodromov na ravni veljavnih aerodromskih operativnih minimumov ali boljše.

▼M1

(c) Če let vključuje dele VFR in IFR, se meteorološke informacije iz točk (a) in (b) uporabljajo, če so pomembne.

NCO.OP.165 Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh

Vodja zrakoplova začne vzlet šele, ko je zrakoplov brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost ali vodljivost zrakoplova, razen v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova.

▼M1

NCO.OP.170 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom

(a) Vodja zrakoplova začne let ali namerno leti v pričakovano ali dejansko zaledenitev, če je zrakoplov certificiran in opremljen za obvladovanje takih razmer v skladu s točko 2.a.5 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

(b) Če zaledenitev presega intenzivnost zaledenitve, za katero je zrakoplov certificiran, ali če zrakoplov, ki ni certificiran za letenje v znanih razmerah zaledenitve, naleti na zaledenitev, vodja zrakoplova nemudoma zapusti take razmere s spremembo nivoja letenja in/ali poti ter po potrebi obvesti kontrolo zračnega prometa o nevarnosti.

▼M21

NCO.OP.175 Pogoji za vzlet – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

(a) po razpoložljivih informacijah meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega vzleta in odhoda in

(b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:

(1) operativno opremo na tleh;

(2) operativnimi sistemi zrakoplova;

(3) zmogljivostjo zrakoplova;

(4) usposobljenostjo letalske posadke.

▼M11

———————

▼M1

NCO.OP.180 Simulirane neobičajne situacije med letom

(a) Vodja zrakoplova zagotovi, da se pri prevozu potnikov ali tovora ne simulirajo:

1. situacije, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili, ali

2. leta v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC).

▼M14

(b) Brez poseganja v točko (a) se take situacije lahko simulirajo s piloti pripravniki na zrakoplovu med leti za usposabljanje, ki jih izvaja organizacija za usposabljanje iz člena 10a Uredbe Komisije (EU) št. 1178/2011.

▼M20

NCO.OP.185 Upravljanje goriva/energije med letom

(a) Vodja zrakoplova spremlja količino uporabnega goriva/energije, ki ostaja na krovu, za zagotovitev, da je zaščitena in ni manjša od goriva/energije, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do letališča ali območja delovanja, na katerem je mogoč varen pristanek.

▼M20

(b) Vodja zrakoplova, ki izvaja nadzorovan let, opozori kontrolo zračnega prometa o stanju z minimalno ravnjo goriva/energije, tako da javi „MINIMUM FUEL“, kadar vodja zrakoplova:

1. mora pristati na določenem letališču ali območju delovanja ter

2. je izračunal, da bi kakršna koli sprememba obstoječega dovoljenja za pristanek na tem letališču ali območju delovanja ali morebitne druge zamude zračnega prometa lahko povzročile pristanek z manj kot načrtovano končno rezervo goriva/energije.

(c) Vodja zrakoplova, ki izvaja nadzorovan let, lahko proglasi „izredno stanje zaradi ravni goriva/energije“, tako da javi „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kadar sta uporabno gorivo/energija, ki sta po izračunu razpoložljiva ob pristanku na najbližjem letališču, na katerem je mogoč varen pristanek, manjša od načrtovane končne rezerve goriva/energije.

▼M9

NCO.OP.190 Uporaba dodatnega kisika

(a) Vodja zrakoplova zagotovi, da vsi člani letalske posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno delovanje zrakoplova med letom, uporabijo dodatni kisik vedno, ko ugotovi, da bi na nadmorski višini predvidenega leta pomanjkanje kisika lahko povzročilo oslabitev spretnosti članov posadke, ter zagotovi, da je potnikom na voljo dodatni kisik, če bi pomanjkanje kisika lahko negativno vplivalo na potnike.

(b) V vseh drugih primerih, ko vodja zrakoplova ne more ugotoviti, kako bi pomanjkanje kisika lahko vplivalo na vse osebe na zrakoplovu, vodja zrakoplova zagotovi, da:

(1) vsi člani posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno delovanje zrakoplova med letom, uporabijo dodatni kisik za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft; in

(2) vse osebe na zrakoplovu uporabijo dodatni kisik za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.

▼M1

NCO.OP.195 Zaznavanje bližine tal

Če vodja zrakoplova ali sistem za opozarjanje na bližino tal zazna neprimerno bližino tal, vodja zrakoplova takoj sprejme popravne ukrepe za vzpostavitev varnih pogojev letenja.

NCC.OP.200 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS II)

Če je v uporabi sistem ACAS II, so operativni postopki in usposabljanje v skladu z Uredbo (EU) št. 1332/2011.

▼M21

NCO.OP.205 Pogoji pri priletu in pristanku – letala

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da:

(a) po razpoložljivih informacijah meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta in

(b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:

(1) operativno opremo na tleh;

(2) operativnimi sistemi zrakoplova;

(3) zmogljivostjo zrakoplova in

(4) usposobljenostjo letalske posadke.

NCO.OP.206 Pogoji pri priletu in pristanku – helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da:

(a) po razpoložljivih informacijah meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na območju končnega prileta in vzleta (FATO), ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta in

(b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:

(1) operativno opremo na tleh;

(2) operativnimi sistemi zrakoplova;

(3) zmogljivostjo zrakoplova;

(4) usposobljenostjo letalske posadke.

NCO.OP.210 Začetek in nadaljevanje prileta – letala in helikopterji

(a) Če je kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od 550 m (ali katere koli nižje vrednosti, določene v skladu z odobritvijo na podlagi točke SPA.LVO), se operacija instrumentalnega prileta ne nadaljuje:

(1) po preletu točke, na kateri je zrakoplov 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali

(2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.

(b) Če zahtevana vizualna referenca ni vzpostavljena, se neuspeli prilet izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.

(c) Če se zahtevana vizualna referenca pod DA/H ali MDA/H ne ohrani, se takoj izvede prekinjeni prilet.

▼M11

_____

▼M9

NCO.OP.220 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS II)

Če se uporablja sistem ACAS II, vodja zrakoplova uporablja ustrezne operativne postopke in je ustrezno usposobljen.

▼M1

PODDEL C

ZMOGLJIVOST IN OPERATIVNE OMEJITVE ZRAKOPLOVOV

NCO.POL.100 Operativne omejitve – vsi zrakoplovi

▼M11

(a) V kateri koli fazi operacije so obremenitev, masa in lega masnega središča zrakoplova v skladu z omejitvami iz letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega dokumenta.

▼M1

(b) Plakati, seznami, oznake instrumentov ali njihove kombinacije, ki vsebujejo navedene operativne omejitve iz letalskega priročnika zrakoplova za vizualno predstavitev, so prikazani na zrakoplovu.

▼M11

NCO.POL.105 Tehtanje

(a) Operator zagotovi, da se masa in CG zrakoplova določita z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso in ravnotežje. Navedene informacije se dajo na voljo vodji zrakoplova. Če učinek predelav na maso in ravnotežje ni točno znan, se zrakoplov ponovno stehta.

▼M14

(b) Tehtanje opravi proizvajalec zrakoplova ali potrjena organizacija za vzdrževanje.

▼M1

NCO.POL.110 Zmogljivost – splošno

Vodja zrakoplova upravlja zrakoplov samo, če zmogljivost zrakoplova omogoča upoštevanje veljavnih pravil letenja in vseh drugih omejitev, ki se uporabljajo za let, uporabljeni zračni prostor ali letališča ali območja delovanja, ob upoštevanju natančnosti vseh uporabljenih kart in zemljevidov.

PODDEL D

INSTRUMENTI, PODATKI IN OPREMA

ODDELEK 1

Letala

NCO.IDE.A.100 Instrumenti in oprema – splošno

(a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:

1. jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta;

▼M1

2. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCO.IDE.A.190;

3. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCO.IDE.A.195 ali

4. so vgrajeni na letalu.

▼M15

(b) Za naslednje kose opreme, če se zahtevajo v skladu s tem poddelom, se ne zahteva odobritev opreme:

1. rezervne varovalke;

2. samostojne prenosne svetilke;

3. točni časomer;

4. komplet za prvo pomoč;

5. opremo za preživetje in signaliziranje;

6. vodno sidro in opremo za privez;

7. napravo za zadrževanje otrok;

8. enostavni sistem za prevažanje osebja (PCDS), ki ga strokovnjak za nalogo uporablja kot zadrževalno napravo.

(c) Instrumenti in oprema, ki se v skladu s Prilogo VII (Del NCO) ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se v skladu s to uredbo ne zahteva, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:

1. informacij, ki jih zagotavljajo navedeni instrumenti ali oprema, člani letalske posadke ne uporabljajo za izpolnjevanje zahtev iz Priloge II k Uredbi (EU) 2018/1139 ali točk NCO.IDE.A.190 in NCO.IDE.A.195 Priloge VII;

2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost letala, niti v primeru odpovedi ali motnje v delovanju.

▼M1

(d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.

(e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

NCO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

(a) se letalo uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen, ali

(b) če ima letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

NCO.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke

Letala so opremljena z rezervnimi električnimi varovalkami razredov, ki so potrebni za popolno zaščito električnega kroga, za zamenjavo varovalk, ki jih je dovoljeno zamenjati med letom.

NCO.IDE.A.115 Operativne luči

Letala, ki se uporabljajo ponoči, so opremljena s:

▼M1

(a) sistemom luči proti trčenju;

(b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;

(c) pristajalnim žarometom;

(d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje letala;

(e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;

(f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in

(g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če se letalo uporablja kot vodno letalo.

NCO.IDE.A.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

(a) Letala, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljena z napravami za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M1

4. indicirane hitrosti in

5. Machovega števila, če so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom.

(b) Letala, ki se uporabljajo ponoči v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) ali v razmerah, ko letala ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:

1. naprave za merjenje in prikazovanje:

(i) zavoja in zdrsa;

(ii) položaja;

(iii) navpične hitrosti in

(iv) stabilizirane smeri

ter

2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo.

(c) Letala, ki se uporabljajo v pogojih, ko jih ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točk (a) in (b) še napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

▼M1

NCO.IDE.A.125 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljena z:

(a) napravo za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M1

4. indicirane hitrosti;

5. navpične hitrosti;

6. zavoja in zdrsa;

7. položaja;

8. stabilizirane smeri;

9. temperature zunanjega zraka in

10. Machovega števila, če so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom;

(b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo, in

(c) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

NCO.IDE.A.130 Sistem opozarjanja na teren (TAWS)

Turbinska letala, certificirana za največje število potniških sedežev nad devet, so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za:

(a) opremo razreda A v skladu s sprejemljivim standardom za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. januarju 2011, ali

(b) opremo razreda B v skladu s sprejemljivim standardom za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2011 ali pred tem.

NCO.IDE.A.135 Interfonski sistem za letalsko posadko

Letala, ki jih upravlja posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

NCO.IDE.A.140 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave

(a) Letala so opremljena z:

1. sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več;

▼M15

2. varnostnim pasom na vsakem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;

▼M1

3. otroško zadrževalno napravo za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev, in

▼M9

4. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vseh sedežih letalske posadke z enotočkovnim odpenjanjem za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 25. avgusta 2016 ali pozneje.

▼M1

NCO.IDE.A.145 Komplet za prvo pomoč

(a) Letala so opremljena s kompleti za prvo pomoč.

(b) Komplet za prvo pomoč je:

1. zlahka dostopen za uporabo in

2. se stalno obnavlja.

NCO.IDE.A.150 Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom

(a) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

(b) Na letalih s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

1. vseh članov posadke in:

(i) 100 % potnikov za vsako obdobje, ko tlačna višina kabine presega 15 000 ft, nikakor pa ne za manj kot desetminutno oskrbo;

(ii) najmanj 30 % potnikov za vsako obdobje, ko bo pri izgubi tlaka in ob upoštevanju okoliščin leta tlačna višina v prostoru za potnike med 14 000 ft in 15 000 ft, ter

(iii) najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 14 000 ft;

ter

2. vseh, ki so v prostoru za potnike, za najmanj 10 minut pri letalih, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft ali se uporabljajo pod navedeno višino, vendar v razmerah, ki jim ne omogočajo varnega spusta na tlačno višino 13 000 ft v štirih minutah.

(c) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft, so poleg tega opremljena z napravo za opozarjanje letalske posadke o izgubi tlaka.

▼M9

NCO.IDE.A.155 Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom

Letala, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo, ko se zahteva oskrba s kisikom v skladu z NCO.OP.190, so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

▼M1

NCO.IDE.A.160 Ročni gasilni aparati

▼M14

(a) Letala, razen letal tipa ELA1, so opremljena z najmanj enim ročnim gasilnim aparatom:

(1) v pilotski kabini in

(2) v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.

▼M1

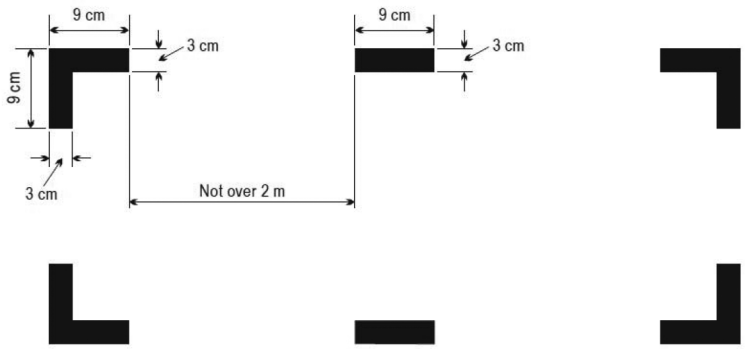
(b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

NCO.IDE.A.165 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa letala, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v letalo v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1

Označitev točk prodora



NCO.IDE.A.170 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

(a) Letala so opremljena z:

1. oddajnikom signala na kraju nesreče katere koli vrste, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. julija 2008 ali pred tem;

2. samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. juliju 2008, ali

3. oddajniki signala na kraju nesreče za preživele ali osebnim označevalcem (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali potnik, če so certificirana za največje število potniških sedežev šest ali manj.

(b) Oddajniki signala na kraju nesreče katere koli vrste in osebni označevalci lahko hkrati oddajajo na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Leti nad vodo

(a) Naslednja letala so opremljena z rešilnimi jopiči za vse osebe na letalu ali enakovrednimi individualno napihljivimi napravami za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča:

1. enomotorna kopenska letala, če:

▼M1

(i) se uporabljajo nad vodo na večji razdalji od kopnega, kot jo je mogoče prejadrati, ali

(ii) vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem sta po mnenju vodje zrakoplova vzletna ali priletna pot razporejeni nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do zasilnega pristanka na vodi;

2. vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, in

3. letala, ki se uporabljajo na razdalji od kopnega, primernega za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj.

(b) Vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, so opremljena z:

1. enim sidrom;

2. enim vodnim sidrom (drogue), če je potrebno kot pomoč pri manevriranju, in

3. opremo za ustvarjanje zvočnih signalov v skladu z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

(c) Vodja letala, ki se uporablja na razdalji od kopnega, primernega za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj, ugotovi tveganja za preživele iz letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na letalu:

1. oprema za oddajanje signalov v sili;

2. dovolj rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na krovu in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili, in

3. reševalna oprema, ki zagotavlja sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

NCO.IDE.A.180 Oprema za preživetje

Letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljena s signalnimi napravami in reševalno opremo, vključno s sredstvi za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preletela.

NCO.IDE.A.190 Radiokomunikacijska oprema

(a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so letala opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.

(b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

(c) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

NCO.IDE.A.195 Navigacijska oprema

(a) Letala, ki se uporabljajo na poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljena z vso potrebno navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:

▼M1

1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in

2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

(b) Letala imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega dela opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.

(c) Letala, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljena z ustrezno opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Ta oprema lahko zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

▼M9

(d) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.

▼M15

(e) Letala so opremljena z nadzorno opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

▼M1

NCO.IDE.A.200 Radarski odzivnik

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so letala opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

▼M9

NCO.IDE.A.205 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na aplikacijah certificiranih sistemov na zrakoplovu, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

(b) Vodja zrakoplova zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v zrakoplove, ki jih potrebujejo.

(c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, vodja zrakoplova poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih vodja zrakoplova zadevnih podatkov ne uporabi.

▼M1

ODDELEK 2

Helikopterji

NCO.IDE.H.100 Instrumenti in oprema – splošno

(a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:

1. jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta;

2. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCO.IDE.H.190;

3. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCO.IDE.H.195 ali

4. so vgrajeni na helikopterju.

▼M15

(b) Za naslednje kose opreme, če se zahtevajo v skladu s tem poddelom, se ne zahteva odobritev opreme:

1. samostojne prenosne svetilke;

2. točni časomer;

3. komplet za prvo pomoč;

4. opremo za preživetje in signaliziranje;

5. vodno sidro in opremo za privez;

6. napravo za zadrževanje otrok;

7. enostavni sistem za prevažanje osebja (PCDS), ki ga strokovnjak za nalogo uporablja kot zadrževalno napravo.

(c) Instrumenti in oprema ali pripomočki, ki se v skladu s Prilogo VII (Del NCO) ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se v skladu s to uredbo ne zahteva, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:

1. informacij, ki jih zagotavljajo navedeni instrumenti, oprema ali pripomočki, člani letalske posadke ne uporabljajo za izpolnjevanje zahtev iz Priloge II k Uredbi (EU) 2018/1139 ali točk NCO.IDE.H.190 in NCO.IDE.H.195 Priloge VII;

2. instrumenti in oprema ali pripomočki ne vplivajo na plovnost helikopterja, niti v primeru odpovedi ali motnje v delovanju.

▼M1

(d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.

(e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

NCO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij helikopterja, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

(a) se helikopter uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen, ali

(b) ima helikopter dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

NCO.IDE.H.115 Operativne luči

Helikopterji, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

(a) sistemom luči proti trčenju;

(b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;

(c) pristajalnim žarometom;

(d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje helikopterja;

(e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;

(f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in

▼M1

(g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je helikopter amfibijski.

NCO.IDE.H.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

(a) Helikopterji, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni z napravo za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M1

4. indicirane hitrosti in

5. zdrsa.

(b) Helikopterji, ki se uporabljajo v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) ponoči ali pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko helikopterja ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:

1. napravo za merjenje in prikazovanje:

(i) položaja;

(ii) navpične hitrosti in

(iii) stabilizirane smeri ter

2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo.

(c) Helikopterji, ki se uporabljajo pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko helikopterja ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točk (a) in (b) še napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

NCO.IDE.H.125 Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljeni z:

(a) napravo za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M1

4. indicirane hitrosti;

5. navpične hitrosti;

6. zdrsa;

7. položaja;

8. stabilizirane smeri in

9. temperature zunanjega zraka;

▼M1

(b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;

(c) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve in

(d) dodatno napravo za merjenje in prikazovanje položaja kot instrumenta v pripravljenosti.

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

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljeni z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

NCO.IDE.H.135 Interfonski sistem za letalsko posadko

Helikopterji, ki jih upravlja posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

NCO.IDE.H.140 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave

(a) Helikopterji so opremljeni s:

▼M15

1. sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več, ali mesti za vse člane posadke ali strokovnjake za nalogo na krovu zrakoplova;

2. varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče ter zadrževalnimi napravami za vsako mesto;

▼M1

3. za helikopterje, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2012, varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsakega potnika, starega 24 mesecev ali več;

4. otroško zadrževalno napravo za vse osebe na helikopterju, mlajše od 24 mesecev, in

5. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta, na vsakem sedežu letalske posadke.

(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima enotočkovno odpenjanje.

NCO.IDE.H.145 Komplet za prvo pomoč

(a) Helikopterji so opremljeni s kompletom za prvo pomoč.

(b) Komplet za prvo pomoč je:

1. zlahka dostopen za uporabo in

2. se stalno obnavlja.

▼M9

NCO.IDE.H.155 Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom

Helikopterji, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo, ko se zahteva oskrba s kisikom v skladu z NCO.OP.190, so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

▼M1

NCO.IDE.H.160 Ročni gasilni aparati

(a) Helikopterji, razen helikopterjev tipa ELA2, so opremljeni najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:

1. v pilotski kabini in

2. v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.

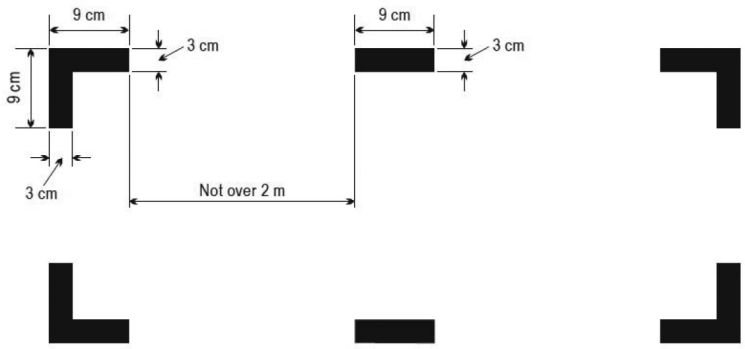
(b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

NCO.IDE.H.165 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa helikopterja, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v helikopter v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1

Označitev točk prodora



NCO.IDE.H.170 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

(a) Helikopterji, certificirani za največje število potniških sedežev nad šest, so opremljeni s:

1. samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče in

2. enim oddajnikom signala na kraju nesreče za preživele ELT (ELT(S)) v rešilnem čolnu ali na rešilnem jopiču, če se helikopter uporablja na razdalji od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti.

▼M27

(b) Helikopterji, certificirani za največjo razporeditev potniških sedežev šest ali manj, so opremljeni z oddajnikom signala na kraju nesreče za preživele (ELT(S)) ali osebnim označevalcem kraja (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali potnik, ali z avtomatskim ELT.

▼M1

(c) Oddajniki signala na kraju nesreče katere koli vrste in osebni označevalci lahko hkrati oddajajo na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Leti nad vodo

(a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju ali enakovrednimi napihljivimi napravami za vse osebe na helikopterju, mlajše od 24 mesecev, ki jih imajo te na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča, če:

▼M1

1. se uporabljajo nad vodo na taki razdalji od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo in v primeru odpovedi ključnega motorja ne morejo zadržati vodoravnega leta;

2. se uporabljajo nad vodo na taki razdalji od kopnega, ki presega 10 minut pri običajni potovalni hitrosti in v primeru odpovedi ključnega motorja lahko zadržijo vodoravni let;

3. vzletajo ali pristajajo na letališču/območju delovanja, na katerem poteka vzletna ali priletna pot nad vodo.

(b) Vsak rešilni jopič ali enakovredna individualno napihljiva naprava je opremljena z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

(c) Vodja helikopterja, ki se uporablja nad vodo na razdalji od kopnega, ki presega 30 minut pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj, ugotovi tveganja za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na helikopterju:

1. oprema za oddajanje signalov v sili;

2. dovolj rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na helikopterju in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili, in

3. reševalna oprema, ki zagotavlja sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

(d) Vodja helikopterja ugotovi tveganja za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi pri odločanju, ali si morajo vse osebe na helikopterju nadeti rešilni jopič iz točke (a).

NCO.IDE.H.180 Oprema za preživetje

Helikopterji, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljeni s signalnimi napravami in reševalno opremo, vključno s sredstvi za ohranjanje življenja, kot je lahko ustrezno za območje, ki ga bodo preleteli.

▼M15

NCO.IDE.H.185 Vsi helikopterji na letih nad vodo – zasilni pristanek na vodi

Helikopterji, ki letijo nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega več kot 50 NM, so eno od navedenega:

(a) projektirani za pristanek na vodi v skladu z ustreznimi certifikacijskimi specifikacijami;

(b) certificirani za zasilni pristanek na vodi v skladu z ustreznimi certifikacijskimi specifikacijami;

(c) opremljeni z reševalno opremo za lebdenje na vodi.

▼M1

NCO.IDE.H.190 Radiokomunikacijska oprema

(a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so helikopterji opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.

(b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

▼M1

(c) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

(d) Če se zahteva radijski komunikacijski sistem, so helikopterji opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko iz NCO.IDE.H.135 in gumbom za oddajanje na krmilu za vsakega zahtevanega pilota in/ali člana posadke na njegovi delovni postaji.

NCO.IDE.H.195 Navigacijska oprema

(a) Helikopterji, ki se uporabljajo na poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljeni z navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:

1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in

2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

(b) Helikopterji imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega kosa opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.

(c) Helikopterji, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljeni z navigacijsko opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Ta oprema zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

▼M9

(d) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.

▼M15

(e) Helikopterji so opremljeni z nadzorno opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

▼M1

NCO.IDE.H.200 Radarski odzivnik

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so helikopterji opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

▼M9

NCO.IDE.H.205 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na aplikacijah certificiranih sistemov na zrakoplovu, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

(b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos posodobljenih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v zrakoplove, ki jih potrebujejo.

(c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih vodja zrakoplova zadevnih podatkov ne uporabi.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

PODDEL E

POSEBNE ZAHTEVE

ODDELEK 1

Splošno

NCO.SPEC.100 Področje uporabe

Ta poddel določa posebne zahteve, ki jih mora izpolnjevati vodja zrakoplova, ki izvaja nekomercialne specializirane operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.

NCO.SPEC.105 Kontrolni seznam

(a) Vodja zrakoplova pred začetkom specializirane operacije opravi oceno tveganja, s katero oceni kompleksnost dejavnosti, da bi določil nevarnosti in povezana tveganja, značilna za operacijo, ter sprejel ukrepe za njihovo obvladovanje.

(b) Specializirane operacije se izvajajo v skladu s kontrolnim seznamom. Vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja določi kontrolni seznam, ki je primeren za specializirano dejavnost in uporabljeni zrakoplov, ob upoštevanju zahtev iz oddelkov tega poddela.

(c) Kontrolni seznam, ki se nanaša na naloge vodje zrakoplova, članov posadke in strokovnjakov za nalogo, je zlahka dostopen na vsakem letu.

(d) Kontrolni seznam se redno pregleduje in posodablja, kot je ustrezno.

NCO.SPEC.110 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova

Kadar člani posadke ali strokovnjaki za nalogo sodelujejo v operaciji, vodja zrakoplova:

(a) zagotovi, da člani posadke in strokovnjaki za nalogo upoštevajo zahteve iz NCO.SPEC.115 in NCO.SPEC.120;

(b) ne začne leta, če kateri koli član posadke ali strokovnjak za nalogo ni sposoben opravljati nalog zaradi razlogov, kot so poškodba, bolezen, utrujenost ali ker je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi;

(c) let nadaljuje samo do najbližjega vremensko sprejemljivega aerodroma ali območja delovanja, če se sposobnost za izvajanje nalog katerega koli člana posadke ali strokovnjaka za nalogo bistveno zmanjša zaradi razlogov, kot so utrujenost, bolezen ali pomanjkanje kisika;

(d) zagotovi, da člani posadke in strokovnjaki za nalogo upoštevajo zakone in druge predpise ter postopke držav, v katerih se izvajajo operacije;

(e) zagotovi, da se vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo lahko sporazumevajo v skupnem jeziku, ter

▼M9

(f) zagotovi, da strokovnjaki za nalogo in člani posadke uporabijo dodatni kisik vedno, ko ugotovi, da na nadmorski višini predvidenega leta pomanjkanje kisika lahko povzroči oslabitev spretnosti članov posadke ali negativno vpliva na strokovnjake za nalogo. Če vodja zrakoplova ne more ugotoviti, kako bi pomanjkanje kisika lahko vplivalo na osebe na zrakoplovu, zagotovi, da strokovnjaki za nalogo in člani posadke dodatni kisik uporabijo vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft.

▼M4

NCO.SPEC.115 Odgovornosti posadke

(a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog. Dolžnosti članov posadke so določene na kontrolnem seznamu.

▼M11

(b) Člani posadke v ključnih fazah leta, ali če se vodji zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti, sedijo na svojem dodeljenem mestu, razen če na kontrolnem seznamu ni določeno drugače.

▼M4

(c) Člani letalske posadke so med letom na svojem mestu vedno pripeti z varnostnimi pasovi.

(d) Med letom je pri krmilu zrakoplova vedno najmanj en ustrezno usposobljen član letalske posadke.

(e) Član posadke ne izvaja nalog na zrakoplovu:

(1) če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je navedeno v točki 7.f Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, ali se sicer počuti nezmožnega za delo ali

▼M12

(2) če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali zaradi drugih vzrokov iz točke 7.g Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

▼M4

(f) Član posadke, ki izvaja naloge za več operatorjev:

1. vodi posamične evidence v zvezi s trajanjem letenja, delovnim časom in časom počitka v skladu s poddelom FTL Priloge III (del ORO) k Uredbi (EU) št. 965/2012, če je ustrezno, in

2. vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami FTL.

(g) Član posadke vodjo zrakoplova obvesti o:

1. vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno uporabo zrakoplova, vključno s sistemi v sili, in

2. vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

▼M4

NCO.SPEC.120 Odgovornosti strokovnjakov za nalogo

(a) Strokovnjak za nalogo je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog. Dolžnosti strokovnjakov za nalogo so določene na kontrolnem seznamu.

▼M11

(b) Strokovnjaki za nalogo v ključnih fazah leta, ali če se vodji zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti, sedijo na svojem dodeljenem mestu, razen če na kontrolnem seznamu ni določeno drugače.

▼M4

(c) Strokovnjak za nalogo zagotovi, da med izvajanjem specializiranih nalog, pri katerih so zunanja vrata odprta ali odstranjena, sedi pripet na svojem mestu.

(d) Strokovnjak za nalogo obvesti vodjo zrakoplova o:

1. vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno delovanje zrakoplova, vključno s sistemi v sili, in

2. vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

NCO.SPEC.125 Navodila o varnosti

(a) Vodja zrakoplova pred vzletom strokovnjake za nalogo seznani z:

1. reševalno opremo in postopki v sili;

2. operativnimi postopki, povezani s specializirano nalogo, pred vsakim letom ali vrsto letov.

(b) Navodila iz (a)(2) morda niso potrebna, če so bili strokovnjaki za nalogo seznanjeni z operativnimi postopki pred začetkom sezone operacij v tistem koledarskem letu.

NCO.SPEC.130 Najmanjše višine nad ovirami – IFR leti

Vodja zrakoplova določi najmanjše višine letenja za vsak let, da zagotovi zahtevano višino leta nad terenom, za vse predvidene segmente poti, na katerih se bo letelo po IFR. Najmanjše višine letenja niso manjše od višin, ki jih objavi država, prek katere se leti.

▼M20

_____

▼M4

NCO.SPEC.145 Simulirane neobičajne situacije med letom

Vodja zrakoplova zagotovi, da se pri prevozu strokovnjakov za nalogo, razen kadar so slednji na zrakoplovu zaradi usposabljanja, ne simulirajo:

▼M4

(a) situacije, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili, ali

(b) leti v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC).

NCO.SPEC.150 Zaznavanje bližine tal

Sistem za opozarjanje na bližino tal, če je nameščen, se lahko izklopi med tistimi specializiranimi nalogami, ki že po svoji naravi zahtevajo, da se zrakoplov uporablja pri takšni razdalji od tal, pri kateri bi se sistem za opozarjanje na bližino tal sprožil.

NCO.SPEC.155 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS II)

Ne glede na NCO.OP.200 se sistem ACAS II lahko izklopi med tistimi specializiranimi nalogami, ki že po svoji naravi zahtevajo, da se zrakoplov uporablja pri takšni razdalji od drugega letala, da bi se sistem ACAS sprožil.

NCO.SPEC.160 Sprostitev nevarnega blaga

Vodja zrakoplova med sprostitvijo nevarnega blaga ne uporablja zrakoplova nad gosto naseljenimi območji mest ali naselij ali nad območjem, kjer je na prostem zbranih veliko ljudi.

NCO.SPEC.165 Prevoz in uporaba orožja

(a) Vodja zrakoplova zagotovi, da je orožje, ki se prevaža na zrakoplovu za namen specializirane naloge, zavarovano, kadar se ne uporablja.

(b) Strokovnjak za nalogo, ki uporablja orožje, sprejme vse potrebne ukrepe, da prepreči ogroženost zrakoplova in oseb na zrakoplovu ali na tleh.

NCO.SPEC.170 Merila za zmogljivost in delovanje – letala

Vodja zrakoplova pri upravljanju letala na višini manj kot 150 m (500 ft) nad nenaseljenim območjem za operacije letal, ki v primeru odpovedi ključnega motorja ne morejo zadržati vodoravnega leta:

(a) določi operativne postopke za čim večje zmanjšanje posledic odpovedi motorja in

(b) vsem članom posadke in strokovnjakom za nalogo na zrakoplovu da navodila o postopkih, ki jih je treba opraviti v primeru pristanka v sili.

NCO.SPEC.175 Merila za zmogljivost in delovanje – helikopterji

(a) Vodja zrakoplova lahko zrakoplov uporablja nad naseljenimi območji, če:

1. je helikopter certificiran v kategoriji A ali B in

2. so sprejeti varnostni ukrepi, da bi se preprečilo nepotrebno ogrožanje oseb ali premoženja na tleh.

▼M4

(b) Vodja zrakoplova:

1. določi operativne postopke za čim večje zmanjšanje posledic odpovedi motorja in

2. vsem članom posadke in strokovnjakom za nalogo na zrakoplovu da navodila o postopkih, ki jih je treba opraviti v primeru pristanka v sili.

(c) Vodja zrakoplova zagotovi, da masa pri vzletu, pristanku ali lebdenju ne presega najvišje mase, določene za:

1. lebdenje brez talnega učinka (HOGE) z vsemi delujočimi motorji, ki delujejo z ustrezno nazivno močjo, ali

2. če prevladajo razmere, v katerih HOGE ni mogoče vzpostaviti, masa helikopterja ne preseže največje mase, določene za lebdenje s talnim učinkom (HIGE) z vsemi delujočimi motorji, ki delujejo z ustrezno stopnjo moči, pod pogojem, da prevladujoče razmere dovoljujejo lebdenje z učinkom tal pri najvišji določeni masi.

ODDELEK 2

Helikopterske operacije z obešenim tovorom (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolni seznam

Kontrolni seznam za HESLO vključuje:

(a) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah;

(b) ustrezne podatke o zmogljivosti;

(c) potrebno opremo;

(d) omejitve ter

(e) pristojnosti in naloge vodje zrakoplova ter, če je to ustrezno, članov posadke in strokovnjakov za nalogo.

NCO.SPEC.HESLO.105 Posebna oprema za HESLO

Helikopter je opremljen vsaj z:

(a) enim varnostnim ogledalom za tovor ali drugimi pripomočki, ki omogočajo vidljivost kavlja(-ev)/tovora, in

(b) eno tehtnico za tovor, razen če so na voljo druge metode določanja teže tovora.

NCO.SPEC.HESLO.110 Prevoz nevarnega blaga

Operator, ki prevaža nevarno blago na ali iz krajev brez osebja ali oddaljenih lokacij, poda vlogo pristojnemu organu za izjemo od določb tehničnih navodil, če te ne bodo skladne z zahtevami, ki so določene v navedenih navodilih.

ODDELEK 3

Operacije s človeškim zunanjim tovorom (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolni seznam

Kontrolni seznam za HEC vključuje:

(a) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah;

▼M4

(b) ustrezne podatke o zmogljivosti;

(c) potrebno opremo;

(d) omejitve ter

(e) pristojnosti in naloge vodje zrakoplova ter, če je to ustrezno, članov posadke in strokovnjakov za nalogo.

NCO.SPEC.HEC.105 Posebna oprema za HEC

(a) Helikopter je opremljen z:

1. opremo za operacije dviganja ali kavljem za tovor;

2. enim varnostnim ogledalom za tovor ali drugimi pripomočki, ki omogočajo vidljivost kavlja, in

3. eno tehtnico za tovor, razen če so na voljo druge metode določanja teže tovora.

▼M15

(b) Za namestitev vse opreme za dviganje in kavljev za tovor, razen enostavnega sistema za prevažanje osebja (PCDS), ter vse naknadne spremembe je treba pridobiti odobritev plovnosti, ki ustreza predvideni funkciji.

▼M4

ODDELEK 4

Padalske operacije (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolni seznam

Kontrolni seznam za PAR vključuje:

(a) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah;

(b) ustrezne podatke o zmogljivosti;

(c) potrebno opremo;

(d) omejitve ter

(e) pristojnosti in naloge vodje zrakoplova ter, če je to ustrezno, članov posadke in strokovnjakov za nalogo.

NCO.SPEC.PAR.105 Prevoz članov posadke in strokovnjakov za nalogo

Zahteva iz NCO.SPEC.120(c) ne velja za strokovnjake za nalogo, ki izvajajo skoke s padalom.

NCO.SPEC.PAR.110 Sedeži

Ne glede na NCO.IDE.A.140(a)(1) in NCO.IDE.H.140(a)(1) se lahko kot sedež uporabijo tla zrakoplova, če so na voljo sredstva, ki se jih strokovnjak za nalogo lahko oprime ali s katerimi se lahko priveže.

NCO.SPEC.PAR.115 Dodatni kisik

Ne glede na NCO.SPEC.110(f) zahteva glede uporabe dodatnega kisika ne velja za člane posadke, razen za vodjo zrakoplova, in strokovnjake za nalogo, ki izvajajo dolžnosti, ki so bistvene za specializirano nalogo, ko višina kabine:

(a) preseže 13 000 ft za največ 6 minut ali

(b) preseže 15 000 ft za največ 3 minute.

▼M15

NCO.SPEC.PAR.120 Prevoz in sprostitev nevarnega blaga

Ne glede na točko NCO.SPEC.160 imajo lahko padalci pri sebi naprave za puščanje dimnih sledi, če so proizvedene za ta namen, in zapustijo zrakoplov v primeru padalskih predstav nad gosto naseljenimi mesti in drugimi naselji ali nad zbirališči ljudi na prostem.

▼M4

ODDELEK 5

Akrobatski leti (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolni seznam

Kontrolni seznam za ABF vključuje:

(a) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah;

(b) ustrezne podatke o zmogljivosti;

(c) potrebno opremo;

(d) omejitve ter

(e) pristojnosti in naloge vodje zrakoplova ter, če je to ustrezno, članov posadke in strokovnjakov za nalogo.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenti in informacije

Naslednji dokumenti in informacije, navedeni v NCO.GEN.135(a), se za akrobatske lete ne zahtevajo:

(a) podrobnosti iz oddanega načrta leta ATS, če je ustrezno;

(b) najnovejše in ustrezne letalske navigacijske karte za zračno pot/območje predlaganega leta in vseh zračnih poti, na katere bi bil let lahko preusmerjen, ter

(c) informacije o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrezni in prestreženi zrakoplovi.

NCO.SPEC.ABF.110 Oprema

Naslednje zahteve glede opreme za akrobatske lete ne veljajo:

(a) zahteve v zvezi s kompleti za prvo pomoč iz NCO.IDE.A.145 in NCO.IDE.H.145;

(b) zahteve v zvezi z ročnimi gasilnimi aparati iz NCO.IDE.A.160 in NCO.IDE.H.180 ter

(c) zahteve glede oddajnikov signala na kraju nesreče ali osebnih označevalcev iz NCO.IDE.A.170 in NCO.IDE.H.170.

▼M15

ODDELEK 6

Vzdrževalni testni leti (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Ravni vzdrževalnih testnih letov

Operator pred opravljanjem vzdrževalnega testnega leta določi ustrezno raven vzdrževalnega testnega leta:

(a) vzdrževalni testni let ravni A za let, pri katerem je predvidena uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili, kot je določeno v letalskem priročniku zrakoplova, ali pri katerem je treba z letom dokazati delovanje rezervnega sistema ali drugih varnostnih naprav;

▼M15

(b) vzdrževalni testni let ravni B za vse druge vzdrževalne testne lete, razen vzdrževalnih testnih letov ravni A.

NCO.SPEC.MCF.105 Operativne omejitve

(a) Z odstopanjem od točke NCO.GEN.105(a)(4) te priloge se lahko vzdrževalni testni let izvede z zrakoplovom, ki je bil sproščen v uporabo z nepopolnim vzdrževanjem v skladu s točko M.A.801(g) ali točko 145.A.50(e) Priloge I k Uredbi Komisije (EU) št. 1321/2014.

▼M16

(b) Z odstopanjem od točke NCO.GEN.105(a)(4) te priloge je mogoče vzdrževalni testni let izvajati z zrakoplovom, ki je bil sproščen v uporabo z nepopolnim vzdrževanjem v skladu s točko M.A.801(f) Priloge I (del M), 145.A.50(e) Priloge II (del 145) ali ML.A.801(f) Priloge Vb (del ML) k uredbi Komisije (EU) št. 1321/2014.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrolni seznam in navodila o varnosti

(a) Kontrolni seznam iz točke NCO.SPEC.105 se po potrebi posodobi pred vsakim vzdrževalnim testnim letom, pri čemer se upoštevajo operativni postopki, ki naj bi se upoštevali med posameznim vzdrževalnim testnim letom.

(b) Ne glede na točko NCO.SPEC.125(b) je treba pred vsakim vzdrževalnim testnim letom strokovnjaku za nalogo dati navodila o varnosti.

NCO.SPEC.MCF.120 Zahteve glede letalske posadke

Operator pri izbiri člana letalske posadke za vzdrževalni testni let upošteva kompleksnost zrakoplova in raven vzdrževalnega testnega leta, kot je določena v točki NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Sestava posadke in osebe na krovu zrakoplova

(a) Poveljujoči pilot pred vsakim načrtovanim vzdrževalnim testnim letom opredeli potrebo po dodatnih članih posadke in/ali strokovnjakih za nalogo, pri čemer upošteva predvideno delovno obremenitev člana letalske posadke ali strokovnjaka za nalogo in oceno tveganja.

(b) Poveljujoči pilot med vzdrževalnim testnim letom ravni A na krovu zrakoplovu dovoli le osebe, potrebne v skladu s točko (a).

▼M16

NCO.SPEC.MCF.130 Simulirani neobičajni postopki in postopki v sili med letom

Z odstopanjem od točke NCO.SPEC.145 lahko poveljujoči pilot simulira situacije, za katere je potrebna uporaba neobičajnih postopkov ali postopkov v sili s strokovnjakom za nalogo na zrakoplovu, če je simulacija potrebna za izpolnitev namena leta in je bila opredeljena na kontrolnem seznamu iz točke NCO.SPEC.MCF.110 ali v operativnih postopkih.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.140 Sistemi in oprema

Če je vzdrževalni testni let namenjen preverjanju ustreznega delovanja sistema ali opreme, se navedeni sistem ali oprema opredeli kot potencialno nezanesljiv, pred letom pa se sprejme dogovor o ustreznih ukrepih za čim večje zmanjšanje tveganja varnosti leta.

▼M4

PRILOGA VIII

SPECIALIZIRANE OPERACIJE

[DEL SPO]

SPO.GEN.005 Področje uporabe

▼M15

(a) Ta priloga se uporablja za vsako specializirano operacijo, pri kateri se zrakoplov uporablja za specializirane dejavnosti, kot so kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, zemljemerstvo, opazovanje in patruljiranje, oglaševanje v zraku ali vzdrževalni testni leti.

▼M4

(b) Ne glede na odstavek (a) morajo nekomercialne specializirane operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, izpolnjevati pogoje iz Priloge VII (del NCO).

(c) Ne glede na odstavek (a) se lahko naslednje operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, izvajajo v skladu s Prilogo VII (del NCO):

1. tekmovalni ali predstavitveni leti, pod pogojem, da je plačilo ali druga protivrednost za take lete omejena na pokritje neposrednih stroškov in je prispevek k letnim stroškom sorazmeren ter da nagrade ne presegajo vrednosti, ki jih določi pristojni organ;

▼M14

2. leti za spuščanje padal, vleka jadralnih letal ali akrobatski leti, ki jih izvaja bodisi organizacija za usposabljanje iz člena 10a Uredbe (EU) št. 1178/2011, ki ima glavni kraj poslovanja v državi članici, bodisi organizacija, ki je bila ustanovljena z namenom spodbujanja zračnih športov ali rekreacijskega letalstva, pod pogojem, da organizacija zrakoplov upravlja na podlagi lastništva ali zakupa brez posadke, da let ne ustvari dobička, ki se distribuira zunaj organizacije, ter da, kadar sodelujejo nečlani organizacije, takšni leti predstavljajo le postransko dejavnost organizacije.

▼M4

PODDEL A

SPLOŠNE ZAHTEVE

▼M15

SPO.GEN.100 Pristojni organ

Pristojni organ je organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja, sedež ali stalno prebivališče.

▼M4

SPO.GEN.101 Načini usklajevanja

Operator lahko za vzpostavitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili poleg načinov usklajevanja, ki jih sprejme Agencija, uporablja tudi alternativne načine usklajevanja.

▼M14

———————

▼M4

SPO.GEN.105 Odgovornosti posadke

(a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog. Naloge članov posadke so določene v standardnih operativnih postopkih (SOP) in, če je ustrezno, v operativnem priročniku.

▼M11

(b) Člani posadke v ključnih fazah leta, ali če se vodji zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti, sedijo na svojem dodeljenem mestu, razen če v SOP ni določeno drugače.

▼M4

(c) Člani letalske posadke so med letom na svojem mestu vedno pripeti z varnostnimi pasovi.

(d) Med letom je pri krmilu zrakoplova vedno najmanj en ustrezno usposobljen član letalske posadke.

(e) Član posadke ne izvaja nalog na zrakoplovu:

1. če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je navedeno v točki 7.f Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, ali se sicer počuti nezmožnega za delo ali

▼M12

2. če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali zaradi drugih vzrokov iz točke 7.g Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

▼M4

(f) Član posadke, ki izvaja naloge za več operatorjev:

1. vodi posamične evidence v zvezi s trajanjem letov, delovnim časom in časom počitka v skladu s poddelom FTL Priloge III (del ORO) k Uredbi (EU) št. 965/2012, če je ustrezno, ter

2. vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi s FTL.

(g) Član posadke vodjo zrakoplova obvesti o:

1. vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno uporabo zrakoplova, vključno s sistemi v sili, in

2. vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

SPO.GEN.106 Odgovornosti strokovnjakov za nalogo

(a) Strokovnjak za nalogo je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog. Dolžnosti strokovnjakov za nalogo so določene v SOP.

▼M11

(b) Strokovnjaki za nalogo v ključnih fazah leta, ali če se vodji zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti, sedijo na svojem dodeljenem mestu, razen če v SOP ni določeno drugače.

▼M4

(c) Strokovnjak za nalogo zagotovi, da med izvajanjem specializiranih nalog, pri katerih so zunanja vrata odprta ali odstranjena, sedi pripet na svojem mestu.

(d) Strokovnjak za nalogo vodjo zrakoplova obvesti o:

1. vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno delovanje zrakoplova, vključno s sistemi v sili, in

2. vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

SPO.GEN.107 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova

(a) Vodja zrakoplova je odgovoren:

1. za varnost zrakoplova in vseh članov posadke, strokovnjakov za nalogo in tovora na zrakoplovu med operacijami zrakoplova;

2. za začetek, nadaljevanje, končanje ali preusmeritev leta zaradi varnosti;

3. za zagotovitev, da se upoštevajo vsi operativni postopki in kontrolni seznami v skladu z ustreznim priročnikom;

4. da let začne samo, če se prepriča, da so upoštevane vse naslednje operativne omejitve iz točke 2.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008:

(i) zrakoplov je ploven;

(ii) zrakoplov je ustrezno registriran;

▼M14

(iii) instrumenti in oprema, potrebni za izvedbo zadevnega leta, so vgrajeni v zrakoplov in operativni, razen če seznam minimalne opreme (MEL) ali, če je ustrezno, enakovredni dokument, dovoljuje delovanje z nedelujočo opremo, kakor je določeno v točki SPO.IDE.A.105 ali SPO.IDE.H.105;

▼M11

(iv) masa zrakoplova in lega masnega središča sta taki, da omogočata izvajanje leta v okviru omejitev iz dokumentacije o plovnosti;

▼M4

(v) vsa oprema in prtljaga je pravilno naložena in zavarovana; ►M9 ——————— ◄

(vi) operativne omejitve za zrakoplov iz letalskega priročnika zrakoplova (AFM) med letom ne bodo nikoli presežene ►M9 ter ◄

▼M9

(vii) vse navigacijske zbirke podatkov, potrebne za PBN, so ustrezne in posodobljene;

▼M4

5. da ne začne leta, če sam ali kateri koli drug član posadke ali strokovnjak za nalogo ni sposoben opravljati nalog zaradi razlogov, kot so poškodba, bolezen, utrujenost ali ker je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi;

6. da let nadaljuje samo do najbližjega vremensko sprejemljivega aerodroma ali območja delovanja, če se njegova sposobnost za izvajanje nalog ali sposobnost za izvajanje nalog katerega koli drugega člana posadke ali strokovnjaka za nalogo bistveno zmanjša zaradi razlogov, kot so utrujenost, bolezen ali pomanjkanje kisika;

7. da odloča o sprejetju zrakoplova z okvarami v skladu s seznamom dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL) ali MEL, kot je ustrezno;

8. da zapisuje podatke o uporabi in vseh znanih ali domnevnih okvarah na zrakoplovu na koncu leta ali vrste letov v tehnično knjigo zrakoplova ali dnevnik potovanja za zrakoplov ter

▼M8

9. da zagotovi, da:

(i) zapisovalniki podatkov o letu med letom niso onesposobljeni ali izključeni;

(ii) v primeru dogodka, ki ni nesreča ali resen incident in o katerem je treba poročati v skladu z ORO.GEN.160(a), zapisi zapisovalnikov podatkov o letu niso namerno izbrisani in

(iii) v primeru nesreče ali resnega incidenta ali če shranitev zapisov zapisovalnikov poletov odredi preiskovalni organ:

(A) zapisi zapisovalnikov podatkov o letu niso namerno izbrisani;

(B) se zapisovalniki podatkov o letu takoj po končanem letu deaktivirajo in

(C) se previdnostni ukrepi za shranitev zapisov zapisovalnikov poletov izvedejo pred odhodom iz pilotske kabine.

▼M4

(b) Vodja zrakoplova je pristojen, da zavrne prevoz ali izkrca vsako osebo ali tovor, ki lahko ogroža varnost zrakoplova in vseh, ki so na njem.

(c) Vodja zrakoplova pristojni enoti služb zračnega prometa (ATS) čim prej poroča o nevarnih vremenskih razmerah ali pogojih letenja, na katere je naletel in ki bi lahko vplivali na varnost drugih zrakoplovov.

(d) Ne glede na določbo iz točke (a)(6) pri operaciji z veččlansko posadko vodja zrakoplova lahko nadaljuje let prek najbližjega vremensko sprejemljivega aerodroma, če se vzpostavijo ustrezni blažitveni postopki.

(e) Vodja zrakoplova v izrednih razmerah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno v skladu s točko 7.d Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V takih primerih zaradi varnosti lahko odstopi od pravil, operativnih postopkov in metod.

▼M4

(f) Vodja zrakoplova pristojnemu organu nemudoma predloži poročilo o dejanju nezakonitega vmešavanja in obvesti pristojni lokalni organ.

(g) Vodja zrakoplova najbližji ustrezni organ na najhitrejši razpoložljiv način obvesti o vsaki nesreči, v katero je bil vpleten zrakoplov in ki je imela za posledico hudo poškodbo ali smrt katere koli osebe ali znatno poškodbo zrakoplova ali materialno škodo.

▼M11

_____

▼M4

SPO.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov

Vodja zrakoplova, člani posadke in strokovnjaki za nalogo upoštevajo zakone in druge predpise ter postopke držav, v katerih se izvajajo operacije.

SPO.GEN.115 Skupni jezik

Operator zagotovi, da se vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo lahko sporazumevajo v skupnem jeziku.

▼M5

SPO.GEN.119 Vožnja zrakoplova po tleh

Operator določi postopke za vožnjo zrakoplova po tleh, da se zagotovi varno delovanje in izboljša varnost.

▼M4

SPO.GEN.120 Vožnja letal po tleh

Operator zagotovi, da se letalo vozi po tleh na območju gibanja na aerodromu samo, če je oseba pri krmilu:

(a) ustrezno usposobljen pilot ali

(b) jo je imenoval operator in:

1. je usposobljena za vožnjo letala po tleh;

2. je usposobljena za uporabo radijske postaje, če se zahteva radijska komunikacija;

3. je bila seznanjena z načrtom aerodroma, potmi, znaki, označbami, lučmi, signali, navodili, frazeologijo in postopki kontrole zračnega prometa (ATC) ter

4. je sposobna upoštevati operativne standarde, ki se zahtevajo za varno gibanje letala po aerodromu.

SPO.GEN.125 Uporaba rotorja

Rotor helikopterja se lahko vrti s pogonom za namene letenja samo, če je pri krmilu ustrezno usposobljen pilot.

SPO.GEN.130 Prenosne elektronske naprave

Operator nikomur na zrakoplovu ne dovoli uporabe prenosne elektronske naprave (PED), ki lahko škodljivo vpliva na delovanje sistemov in opreme na zrakoplovu.

▼M14

SPO.GEN.131 Uporaba elektronskih letalskih torb (EFB)

(a) Kadar se na zrakoplovu uporablja EFB, operator zagotovi, da ne vpliva negativno na delovanje letalskih sistemov ali opreme ali na zmožnost člana letalske posadke za upravljanje zrakoplova.

(b) Operator pred uporabo aplikacije EFB tipa B:

(1) opravi oceno tveganja v zvezi z uporabo naprave EFB, ki gosti aplikacijo, ter zadevno aplikacijo EFB in z njo povezanih funkcij, v kateri opredeli povezana tveganja in zagotovi, da se ta ustrezno blažijo; v oceni tveganja so obravnavana tveganja, povezana z vmesnikom človek-stroj zadevne naprave in aplikacije EFB; in

(2) vzpostavi upravni sistem za EFB, vključno s postopki in zahtevami glede usposabljanja za upravljanje in uporabo naprave in aplikacije EFB.

▼M4

SPO.GEN.135 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu

Operator ima vedno na voljo sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom (RCCs).

SPO.GEN.140 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

(a) Razen če ni drugače določeno, so med vsakim letom na zrakoplovu izvirniki ali kopije naslednjih dokumentov, priročnikov in informacij:

1. AFM ali enakovrednih dokumentov;

2. izvirnega potrdila o vpisu v register;

3. izvirnega spričevala o plovnosti (CofA);

4. spričevala o hrupu, če je ustrezno;

5. kopije izjave v skladu z ORO.DEC.100 in, če je ustrezno, kopije dovoljenja v skladu z ORO.SPO.110;

6. seznama posebnih odobritev, če je ustrezno;

7. dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu, če je ustrezno;

8. potrdila o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb;

9. dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta za zrakoplov;

▼M16

10. tehnični dnevnik zrakoplova v skladu z Uredbo (EU) št. 1321/2014, če je ustrezno;

▼M4

11. podrobnosti iz oddanega načrta leta ATS, če je ustrezno;

12. najnovejših in ustreznih letalskih navigacijskih kart za zračno pot/območje predlaganega leta in vseh zračnih poti, na katere bi bil let lahko preusmerjen;

▼M4

13. informacij o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrezni in prestreženi zrakoplovi;

14. informacij o službah za iskanje in reševanje za območje predvidenega leta;

15. veljavnih delov operativnega priročnika in/ali SOP ali AFM, ki se nanašajo na naloge članov posadke in strokovnjakov za nalogo in so članom posadke zlahka dosegljivi;

16. MEL ali CDL, če je ustrezno;

17. ustreznih obvestil pilotom (NOTAM-ov) in dokumentacije o navodilih letalske informacijske službe (AIS);

18. ustreznih meteoroloških informacij, če je ustrezno;

19. blagovnega manifesta, če je ustrezno, in

20. vse druge dokumentacije, ki se lahko nanaša na let ali jo zahtevajo države, ki jih ta let zadeva.

(b) Ne glede na točko (a) se dokumenti in informacije iz točk (a)(2) do (a)(11) ter točk (a)(14), (a)(17), (a)(18) in (a)(19) lahko hranijo na aerodromu ali območju delovanja za lete:

1. pri katerih sta vzlet in pristanek predvidena na istem aerodromu ali območju delovanja ali

2. ki ostanejo na razdalji ali območju, ki ju določi pristojni organ v skladu z ARO.OPS.210.

▼M14

_____

▼M4

(d) V primeru izgube ali kraje dokumentov iz pododstavkov (a)(2) do (a)(8) se operacija sme nadaljevati, dokler se ne doseže namembni kraj ali kraj, kjer je mogoče zagotoviti nadomestne dokumente.

(e) Operator v razumnem času po tem, ko ga je za to zaprosil pristojni organ, predloži dokumentacijo, ki mora biti na zrakoplovu.

▼M16

SPO.GEN.145 Ravnanje z zapisi zapisovalnikov leta: hranjenje, predložitev, zaščita in uporaba

(a) Po nesreči, resnem incidentu ali dogodku, ki ga opredeli preiskovalni organ, operator zrakoplova hrani prvotno zapisane podatke zapisovalnikov leta 60 dni ali dokler preiskovalni organ ne odredi drugače.

(b) Operator izvede operativna preverjanja in pripravi ocene zapisov, da zagotovi stalno uporabnost zapisovalnikov leta, ki morajo biti na zrakoplovu.

▼**M16**

(c) Operator zagotovi, da se shranijo zapisi parametrov leta in sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, ki morajo biti zapisani na zapisovalnikih leta. Vendar se lahko zaradi testiranja in vzdrževanja zapisovalnikov leta v času testiranja izbriše največ ena ura najstarejših zapisov podatkov.

(d) Operator hrani in posodablja dokumentacijo, ki vsebuje informacije, potrebne za pretvorbo neobdelanih podatkov o letu v parametre leta, izražene v tehničnih enotah.

(e) Operator da na voljo vse zapise zapisovalnika leta, ki so bili shranjeni, če tako določi pristojni organ.

(f) Brez poseganja v uredbi (EU) št. 996/2010 in (EU) 2016/679, razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta:

1. zvočni zapisi zapisovalnika leta se ne razkrijejo ali uporabijo, razen če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zvočnimi zapisi in njihovim dobesednim prepisom;

(ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;

(iii) takšni zvočni zapisi se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.

1a. Kadar se zvočni zapisi zapisovalnika leta pregledajo za zagotovitev uporabnosti zapisovalnika leta, operator zagotovi zasebnost teh zvočnih zapisov in poskrbi, da se ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta.

2. Zapisi parametrov leta ali sporočil prek podatkovnih zvez na zapisovalniku leta se uporabljajo le za preiskavo nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje. Ta omejitev se ne uporablja, razen če ti zapisi izpolnjujejo enega od naslednjih pogojev:

(i) operator take zapise uporabi samo za namene plovnosti ali vzdrževanja;

(ii) uporabijo se anonimno;

(iii) razkrijejo se po varnih postopkih.

3. Razen za zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta se zapisi slik pilotske kabine na zapisovalniku leta ne razkrijejo ali uporabijo, razen če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

▼M16

(i) obstaja postopek v zvezi z ravnanjem s takimi zapisi slik;

(ii) vsi zadevni člani posadke in vzdrževalno osebje so dali svoje predhodno soglasje;

(iii) taki zapisi slik se uporabljajo samo za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.

3a. Kadar se zapisi slik pilotske kabine, nastali z zapisovalnikom leta, pregledujejo zaradi zagotavljanja uporabnosti zapisovalnika leta:

(i) se te slike ne razkrijejo ali uporabijo za namene, ki niso zagotavljanje uporabnosti zapisovalnika leta;

(ii) če je verjetno, da bodo na slikah deloma vidni člani posadke, operator zagotovi zasebnost teh slik.

▼M4

SPO.GEN.150 Prevoz nevarnega blaga

(a) Zračni prevoz nevarnega blaga se izvaja v skladu s Prilogo 18 k Čikaški konvenciji, kakor je bila nazadnje spremenjena in ojačena s Tehničnimi navodili za varen zračni prevoz nevarnega blaga (dokument ICAO 9284-AN/905), vključno z dodatki in vsemi drugimi dopolnitvami ali popravki.

(b) Nevarno blago prevaža le operator, odobren v skladu s Prilogo V (del SPA), poddel G, k Uredbi (EU) št. 965/2012, razen če:

1. zanj ne veljajo Tehnična navodila v skladu z delom 1 navedenih navodil;

2. ga prenašajo strokovnjaki za nalogo ali člani posadke ali je v prtljagi, ki je ločena od lastnika, v skladu z delom 8 Tehničnih navodil;

3. morajo biti na krovu zrakoplova za specializirane namene v skladu s Tehničnimi navodili;

4. se uporabljajo za omogočanje večje varnosti letenja, če njihov prevoz na zrakoplovu upravičuje njihova pravočasna razpoložljivost za operativne namene, ne glede na to, ali se prevoz ali uporaba takšnih predmetov in snovi zahteva v zvezi z določenim letom.

▼M4

(c) Operator določi postopke za zagotovitev, da se sprejmejo vsi razumni ukrepi za preprečevanje nenamernega prevoza nevarnega blaga na krovu.

(d) Operator zagotovi osebju potrebne informacije, ki mu omogočajo izvajanje njegovih obveznosti v skladu s Tehničnimi navodili.

(e) Operator v skladu s Tehničnimi navodili pristojni organ in ustrezni organ države dogodka nemudoma obvesti o:

1. vseh nesrečah ali incidentih, ki vključujejo nevarno blago;

2. odkritju nevarnega blaga pri strokovnjakih za nalogo ali posadki ali v njihovi prtljagi, kadar to ni v skladu z delom 8 Tehničnih navodil.

(f) Operator zagotovi, da se strokovnjakom za nalogo predložijo informacije o nevarnem blagu.

(g) Operator zagotovi, da so v skladu s Tehničnimi navodili na sprejemnih mestih za tovor na voljo obvestila o prevozu nevarnega blaga.

SPO.GEN.155 Sprostitev nevarnega blaga

Operator med sprostitvijo nevarnega blaga ne uporablja zrakoplova nad gosto naseljenimi območji mest ali naselij ali nad območjem, kjer je na prostem zbranih veliko ljudi.

SPO.GEN.160 Prevoz in uporaba orožja

(a) Operator zagotovi, da je orožje, ki se prevaža na zrakoplovu za namen specializirane naloge, zavarovano, kadar se ne uporablja.

(b) Strokovnjak za nalogo, ki uporablja orožje, sprejme vse potrebne ukrepe, da prepreči ogroženost zrakoplova in oseb na zrakoplovu ali na tleh.

SPO.GEN.165 Vstop v pilotsko kabino

Dokončno odločitev glede dovoljenja za vstop v pilotsko kabino sprejme vodja zrakoplova, ki zagotovi tudi, da:

(a) dovoljenje za vstop v pilotsko kabino ne zmoti in/ali ovira poteka leta ter

(b) so vse osebe v pilotski kabini seznanjene z ustreznimi varnostnimi postopki.

PODDEL B

OPERATIVNI POSTOPKI

SPO.OP.100 Uporaba aerodromov in območij delovanja

Operator uporablja samo aerodrome in območja delovanja, ki ustrezajo zadevnemu tipu zrakoplova in vrsti operacije.

▼M21

SPO.OP.101 Preverjanje in nastavitve višinomera

(a) Operator pred vsakim odhodom določi postopke za preverjanje višinomera.

(b) Operator določi postopke za nastavitve višinomera za vse faze leta, pri čemer upošteva postopke, ki jih določi država aerodroma ali država zračnega prostora, če je ustrezno.

▼M20

SPO.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala

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

(a) za letala z batnimi motorji 60 minut ali

(b) za turbinska letala 90 minut.

▼M21

SPO.OP.110 Aerodromski operativni minimumi – letala in helikopterji

(a) Operator določi aerodromske operativne minimume za vsak odhoden, namemben ali nadomesten aerodrom, ki ga namerava uporabiti za zagotovitev razdvajanja zrakoplova od terena in ovir ter za zmanjšanje tveganja izgube vizualnih referenc med delom vizualnega letenja pri operacijah instrumentalnega prileta.

(b) Pri metodi, ki se uporablja za določitev aerodromskih operativnih minimumov, se upoštevajo vsi naslednji elementi:

(1) tip, zmogljivost in značilnosti upravljanja zrakoplova;

(2) oprema, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo, pridobivanje vizualnih referenc in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, pristankom in neuspelim priletom;

(3) vsi pogoji ali omejitve, navedene v letalskem priročniku zrakoplova (AFM);

(4) dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez/območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;

(5) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih pripomočkov ter infrastrukture;

(6) najmanjša nadmorska/relativna višina nad ovirami (OCA/H) za postopke instrumentalnega prileta (IAP);

(7) ovire na območjih vzpenjanja in potrebna prosta višina nad ovirami;

(8) vse nestandardne značilnosti aerodroma, postopka instrumentalnega prileta ali lokalnega okolja;

(9) sestava letalske posadke, njena usposobljenost in izkušnje;

(10) postopek instrumentalnega prileta (IAP);

(11) značilnosti aerodroma in razpoložljive navigacijske službe zračnega prometa (ANS);

(12) kakršni koli minimumi, ki jih lahko razglasi država aerodroma;

(13) pogoji, predpisani v morebitnih posebnih odobritvah operacij pri zmanjšani vidljivosti ali operacij z operativnimi kreditnimi točkami, ter

(14) ustrezne operativne izkušnje operatorja.

(c) Operator opredeli metodo določitve aerodromskih operativnih minimumov v operativnem priročniku.

▼M21

_____

SPO.OP.112 Aerodromski operativni minimumi – operacije kroženja z letali

(a) Najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) za operacijo kroženja z letali ni manjša od največje od naslednjih višin:

(1) objavljene najmanjše relativne višine nad ovirami (OCH) pri kroženju za kategorijo letala;

(2) najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali

(3) višine odločitve (DH)/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta (IAP).

(b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:

(1) vidljivosti pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena, ali

(2) najmanjše vidljivosti iz preglednice 1.

Preglednica 1

MDH in najmanjša vidljivost pri kroženju glede na kategorijo letala

	Kategorija letala			
	A	B	C	D
MDH (v ft)	400	500	600	700
Najmanjša vidljivost (VIS) (v m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M4

SPO.OP.113 Aerodromski operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji na kopnem

MDH za operacijo kroženja s helikopterji na kopnem je najmanj 250 ft, meteorološka vidljivost pa najmanj 800 m.

SPO.OP.115 Postopki odleta in prileta – letala in helikopterji

(a) Vodja zrakoplova uporablja postopke odleta in prileta, ki jih je določila država aerodroma, če so bili taki postopki objavljeni za predvideno vzletno-pristajalno stezo ali FATO.

(b) Vodja zrakoplova se lahko odmakne od objavljene odletne poti, priletne poti ali priletnega postopka:

1. če so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami ter v celoti upoštevani obratovalni pogoji in vsa dovoljenja ATC ali

2. če ga enota ATC usmerja prek radarja.

(c) Pri operacijah s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon se končni prilet izvede vizualno ali v skladu z objavljenimi postopki prileta.

▼M9

SPO.OP.116 Navigacija na podlagi zmogljivosti – letala in helikopterji

Operator zagotovi, da se, kadar se za predvideno zračno pot ali predvideni postopek zahteva navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN):

(a) ustrezne specifikacije PBN navedejo v AFM ali drugem dokumentu, ki ga je organ za certificiranje odobril pri oceni plovnosti ali ki temelji na taki odobritvi; ter

(b) zrakoplov uporablja v skladu z ustreznimi specifikacijami in omejitvami navigacije iz AFM ali drugega dokumenta, navedenega zgoraj.

▼M4

SPO.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa

Vodja zrakoplova upošteva objavljene postopke za zmanjšanje hrupa za čim večje zmanjšanje vpliva hrupa zrakoplova ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.125 Najmanjše višine nad ovirami – IFR leti

(a) Operator določi metodo za določitev najmanjših višin letenja, ki zagotavljajo zahtevano višino leta nad terenom, za vse predvidene segmente poti, na katerih se bo letelo po IFR.

(b) Na podlagi te metode vodja zrakoplova določi najmanjše višine letenja za vsak let. Najmanjše višine letenja niso manjše od višin, ki jih objavi država, prek katere se leti.

▼M20

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

(a) Operator določi, izvaja in vzdržuje shemo za gorivo/energijo, ki zajema:

1. politiko za načrtovanje goriva/energije in ponovno načrtovanje med letom ter

2. politiko upravljanja goriva/energije med letom.

(b) Shema za gorivo/energijo:

1. je primerna za vrste operacij, ki se izvajajo, ter

2. ustreza zmogljivosti operatorja za podporo njenemu izvajanju.

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

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

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

▼**M20**

1. postopkih iz operativnega priročnika in:

   (i) tekočih podatkih o konkretnem zrakoplovu, pridobljenih na podlagi sistema za spremljanje porabe goriva/energije, ali, če ta ni na voljo,

   (ii) podatkih proizvajalca zrakoplova; ter

2. obratovalnih pogojih, v katerih naj bi potekal let, vključno s/z:

   (i) podatki o gorivu/energiji, ki ju porabi zrakoplov;

   (ii) načrtovanimi masami;

   (iii) pričakovanimi meteorološkimi razmerami;

   (iv) učinki preloženih posegov vzdrževanja in/ali odstopanj od konfiguracije ter

   (v) predvidenimi zamudami.

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

1. gorivo/energija za vožnjo po tleh, ki ne smeta biti manjša od količine, za katero se pričakuje, da se bo porabila pred vzletom;

2. gorivo/energija za potovanje, kar je količina goriva/energije, ki sta potrebna, da lahko letalo leti od vzleta ali od točke ponovnega načrtovanja med letom do pristanka na namembnem letališču;

3. gorivo/energija za izredne razmere, kar je količina goriva/energije, ki ju je treba nadomestiti v primeru nepredvidenih dejavnikov;

4. nadomestno namembno gorivo/energija

   (i) kadar gre za let z najmanj enim nadomestnim namembnim letališčem, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za let od namembnega letališča do nadomestnega namembnega letališča, ali

   (ii) kadar gre za let brez nadomestnega namembnega letališča, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za čakanje na namembnem letališču kot nadomestilo za odsotnost nadomestnega namembnega letališča;

5. končna rezerva goriva/energije, ki se zavaruje za zagotovitev varnega pristanka; operator za določitev količine končne rezerve goriva/energije upošteva vse naslednje in v naslednjem prednostnem vrstnem redu:

   (i) resnost nevarnosti za osebe ali imetje, ki lahko nastane zaradi zasilnega pristanka, potem ko zmanjka goriva/energije,

   (ii) verjetnost nepričakovanih okoliščin, da končna rezerva goriva/energije ne bi več bila zavarovana;

▼**M20**

6. dodatno gorivo/energija, če to zahteva vrsta operacije; to je količina goriva/energije, ki omogoča letalu, da varno pristane na nadomestnem letališču na zračni poti za gorivo/energijo (kritični scenarij nadomestnega letališča na zračni poti za gorivo/energijo) v primeru okvare motorja ali izgube tlaka, kar koli zahteva večjo količino goriva, na podlagi predpostavke, da se taka okvara pojavi na najbolj kritični točki vzdolž zračne poti; to dodatno gorivo/energija sta potrebna samo, če minimalna količina goriva/energije, izračunana v skladu s točkami (c)2 do (c)5, ne zadostuje v takem primeru;

7. posebno gorivo/energija za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev ter

8. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.

(d) Operator pri helikopterjih zagotovi, da se pred letom za izračun uporabnega goriva/energije, potrebnih za let, upošteva vse naslednje:

1. gorivo/energija za let do letališča ali območja delovanja predvidenega pristanka;

2. če se zahteva nadomestno namembno letališče, nadomestno namembno gorivo/energija, kar je količina goriva/energije, ki je potrebna za izvedbo neuspelega prileta na letališče ali območje delovanja predvidenega pristanka ter nato za letenje do določenega nadomestnega namembnega letališča, prilet in pristanek, ter

3. končna rezerva goriva/energije, ki se zavaruje za zagotovitev varnega pristanka; operator za določitev količine končne rezerve goriva/energije upošteva vse naslednje in v naslednjem prednostnem vrstnem redu:

   (i) resnost nevarnosti za osebe ali imetje, ki lahko nastane zaradi zasilnega pristanka, potem ko zmanjka goriva/energije, ter

   (ii) verjetnost takih nepričakovanih okoliščin, da končna rezerva goriva/energije ne bi več bila zavarovana;

4. posebno gorivo/energija za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev ter

5. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.

(e) Če se mora let nadaljevati do namembnega letališča, ki prvotno ni bilo predvideno, operator zagotovi, da so na voljo postopki ponovnega načrtovanja med letom za izračun zahtevanega uporabnega goriva/energije, ki so skladni s točkami (c)2 do (c)7 za letala in točko (d) za helikopterje

(f) Vodja zrakoplova let začne ali ga v primeru ponovnega načrtovanja med letom nadaljuje šele, ko se prepriča, da je na zrakoplovu vsaj načrtovana količina uporabnega goriva/energije in olja za varno izvedbo leta.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.135 Navodila o varnosti

(a) Operator pred vzletom zagotovi, da strokovnjaki za nalogo dobijo navodila v zvezi z:

1. reševalno opremo in postopki v sili;

2. operativnimi postopki, povezanimi s specializirano nalogo, pred vsakim letom ali vrsto letov.

(b) Navodila iz točke (a)(2) se lahko nadomestijo z začetnim ali osvežitvenim programom usposabljanja. V teh primerih operator določi tudi zahteve glede nedavnih izkušenj.

SPO.OP.140 Priprava leta

▼M9

(a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da vesoljske zmogljivosti ter zemeljske in/ali vodne zmogljivosti, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo na zadevnem letu in se neposredno zahtevajo za varno uporabo zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, predvideni za let.

▼M21

(b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznani z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za predvideni let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:

(1) študijo najnovejših razpoložljivih meteoroloških poročil in napovedi ter

(2) načrtovanje nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi meteoroloških razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.

SPO.OP.143 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – letala

Aerodrom se opredeli kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovale naslednje meteorološke razmere:

(a) za nadomestni aerodrom z razpoložljivo operacijo instrumentalnega prileta z DH manj kot 250 ft:

(1) baza oblakov najmanj 200 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in

(2) vidljivost vsaj 1 500 m oz. 800 m nad minimumi RVR/VIS za operacijo instrumentalnega prileta, kar je višje; ali

(b) za nadomestni aerodrom z operacijo instrumentalnega prileta z DH ali MDH najmanj 250 ft:

(1) baza oblakov najmanj 400 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in

(2) vidljivost najmanj 3 000 m; ali

▼M21

(c) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta:

(1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je višje, in

(2) vidljivost najmanj 5 000 m.

SPO.OP.144 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – helikopterji

Operator izbere aerodrom kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovale naslednje meteorološke razmere:

(a) za nadomestni aerodrom s postopkom instrumentalnega prileta (IAP):

(1) baza oblakov najmanj 200 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in

(2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči; ali

(b) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta (IAP):

(1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je višje, in

(2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči.

▼M4

SPO.OP.145 Nadomestni vzletni aerodromi – kompleksna letala na motorni pogon

▼M21

(a) Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj en vremensko sprejemljiv nadomestni vzletni aerodrom, če so meteorološke razmere na odhodnem aerodromu na ravni veljavnih aerodromskih operativnih minimumov ali pod njimi ali če se ne bi bilo mogoče vrniti na odhodni aerodrom zaradi drugih razlogov.

▼M4

(b) Nadomestni vzletni aerodrom je od odhodnega aerodroma oddaljen:

1. za dvomotorna letala največ eno uro letenja pri potovalni hitrosti z enim delujočim motorjem pri standardnih razmerah v brezvetrju ter

2. za letala s tremi ali več motorji največ dve uri letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) v skladu z AFM pri standardnih razmerah v brezvetrju.

(c) Za aerodrom, ki se določi kot nadomestni vzletni aerodrom, razpoložljive informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času uporabe razmere za zadevno operacijo na ravni letaliških operativnih minimumov ali nad njimi.

▼M4

SPO.OP.150 Nadomestni namembni aerodromi – letala

Za lete IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj en vremensko sprejemljiv nadomestni namembni aerodrom, razen če:

(a) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da se bosta v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prilet in pristanek lahko izvajala v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC), ali

▼M20

(b) kraj predvidenega pristanka je določen kot izolirano letališče in:

1. je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta ter

2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prisotne vse naslednje meteorološke razmere:

(i) baza oblakov bo najmanj 300 m (1 000 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta;

(ii) vidljivost bo najmanj 5,5 km ali 4 km večja od minimuma za postopek.

▼M4

SPO.OP.151 Nadomestni namembni aerodromi – helikopterji

Za lete IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj en vremensko sprejemljiv nadomestni namembni aerodrom, razen če:

(a) je za aerodrom predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, vremenske razmere naslednje:

1. baza oblakov bo najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in

2. vidljivost bo najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek; ali

(b) je kraj predvidenega pristanka izoliran in:

1. je za aerodrom predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta;

2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem meteorološke razmere naslednje:

(i) baza oblakov bo najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta;

(ii) vidljivost bo najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek.

▼M9

_____

SPO.OP.152 Namembna letališča – operacije instrumentalnega prileta

Vodja zrakoplova zagotovi, da so na voljo zadostna sredstva za navigacijo in pristanek na namembnem letališču ali katerem koli nadomestnem namembnem letališču v primeru izgube zmogljivosti za predvideno operacijo prileta in pristanka.

▼M4

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

(a) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z letalskim bencinom (AVGAS) ali gorivom široke frakcije ali mešanico teh vrst goriv, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.

▼M20

(b) Za vse druge vrste goriva/energije se sprejmejo potrebni previdnostni ukrepi, na zrakoplovu pa je ustrezno usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljiv način.

SPO.OP.157 Polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev – helikopterji

(a) Polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev se izvaja samo:

1. brez vkrcavanja ali izkrcavanja strokovnjakov za nalogo;

2. če operator letališča ali območja delovanja dovoli take operacije;

3. v skladu z morebitnimi posebnimi postopki in omejitvami v letalskem priročniku zrakoplova;

4. z vrstama goriva JET A ali JET A-1 ter

5. v bližini ustreznih objektov ali opreme za reševanje in gašenje požarov.

(b) Operator oceni tveganja, povezana s polnjenjem rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev.

(c) Operator določi ustrezne postopke, ki jih mora upoštevati vse zadevno osebje, kot so člani posadke, strokovnjaki za nalogo in osebje za operacije na tleh.

(d) Operator zagotovi, da so njegovi člani posadke, osebje za operacije na tleh ter morebitni strokovnjaki za nalogo, vključeni v postopke, ustrezno usposobljeni.

(e) Operator zagotovi, da so v operativnem priročniku določeni postopki polnjenja rezervoarjev helikopterjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev.

▼M11

SPO.OP.160 Uporaba slušalk

Vsi člani letalske posadke, ki opravljajo delo v pilotski kabini, nosijo slušalke z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo in jih uporabljajo kot glavno napravo za govorno sporazumevanje z ATS, drugimi člani posadke in strokovnjaki za nalogo.

▼M4

SPO.OP.165 Kajenje

Vodja zrakoplova ne dovoli kajenja na krovu ali med polnjenjem ali praznjenjem rezervoarjev za gorivo zrakoplova.

▼M4

SPO.OP.170 Meteorološke razmere

▼M21

(a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih VFR samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo meteorološke razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih operativnih minimumov za lete po VFR ali boljše.

(b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih IFR do načrtovanega namembnega aerodroma samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda meteorološke razmere na namembnem aerodromu ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih aerodromov na ravni veljavnih aerodromskih operativnih minimumov ali boljše.

▼M4

(c) Če let vključuje dele VFR in IFR, se meteorološke informacije iz točk (a) in (b) uporabljajo, če so pomembne.

SPO.OP.175 Led in drugi kontaminati – postopki na tleh

(a) Vodja zrakoplova začne vzlet šele, ko je zrakoplov brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost ali vodljivost zrakoplova, razen v skladu z AFM.

(b) Pri operacijah s kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon operator določi postopke, ki se izvajajo, ko je treba zrakoplove na letališču razledeniti in preprečiti njihovo zaledenitev, ter opraviti s tem povezane preglede, da se omogoči varna uporaba zrakoplovov.

SPO.OP.176 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom

(a) Vodja zrakoplova začne let ali namerno leti v pričakovano ali dejansko zaledenitev, če je zrakoplov certificiran in opremljen za obvladovanje takih razmer v skladu s točko 2.a.5 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

(b) Če zaledenitev presega intenzivnost zaledenitve, za katero je zrakoplov certificiran, ali če zrakoplov, ki ni certificiran za letenje v znanih razmerah zaledenitve, naleti na zaledenitev, vodja zrakoplova nemudoma zapusti take razmere s spremembo nivoja letenja in/ali poti ter po potrebi razglasi stanje nevarnosti in razglasitev sporoči ATC.

(c) Pri operacijah s kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon operator določi postopke za lete ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi.

▼M21

SPO.OP.180 Pogoji za vzlet – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

(a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega vzleta in odhoda in

(b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:

(1) operativno opremo na tleh;

(2) operativnimi sistemi zrakoplova;

(3) zmogljivostjo zrakoplova;

(4) usposobljenostjo letalske posadke.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.185 Simulirane situacije med letom

Vodja zrakoplova zagotovi, da se pri prevozu strokovnjakov za nalogo, razen kadar so slednji na zrakoplovu zaradi usposabljanja, ne simulirajo:

(a) situacije, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili, ali

(b) let v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC).

▼M20

SPO.OP.190 Shema za gorivo/energijo – politika upravljanja goriva/energije med letom

(a) Operator kompleksnega zrakoplova na motorni pogon vzpostavi postopke za zagotovitev, da se med letom izvajata preverjanje in upravljanje goriva/energije.

(b) Vodja zrakoplova spremlja količino uporabnega goriva/energije, ki ostaja na krovu, za zagotovitev, da je zaščitena in ni manjša od goriva/energije, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do letališča ali območja delovanja, na katerem je mogoč varen pristanek.

(c) Vodja zrakoplova opozori kontrolo zračnega prometa o stanju z minimalno ravnjo goriva/energije, tako da javi „MINIMUM FUEL“, kadar vodja-zrakoplova:

1. mora pristati na določenem letališču ali območju delovanja ter

2. je izračunal, da bi kakršna koli sprememba obstoječega dovoljenja za pristanek na tem letališču ali območju delovanja ali morebitne druge zamude zračnega prometa lahko povzročile pristanek z manj kot načrtovano končno rezervo goriva/energije.

(d) Vodja zrakoplova lahko proglasi „izredno stanje zaradi ravni goriva/energije“, tako da javi „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kadar sta uporabno gorivo/energija, ki sta po oceni razpoložljiva ob pristanku na najbližjem letališču ali območju delovanja, na katerem je mogoč varen pristanek, manjša od načrtovane končne rezerve goriva/energije.

▼M4

SPO.OP.195 Uporaba dodatnega kisika

(a) Operator zagotovi, da strokovnjaki za nalogo in člani posadke uporabijo dodatni kisik vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft, razen če pristojni organ ali SPO določajo drugače.

(b) Ne glede na točko (a) in z izjemo padalskih operacij se lahko krajša odstopanja od določenega trajanja nad 13 000 ft in brez uporabe dodatnega kisika na zrakoplovih, ki niso kompleksna letala in helikopterji, izvajajo brez predhodne odobritve s strani pristojnega organa, če se upošteva:

1. da trajanje poti nad 13 000 ft ne presega 10 minut ali, če mora pot trajati daljše obdobje, časa, ki je nujno potreben za izvršitev specializirane naloge;

2. da se let ne izvaja nad 16 000 ft;

3. da navodila o varnosti v skladu s SPO.OP.135 vključujejo ustrezne informacije o učinkih hipoksije za člane posadke in strokovnjake za nalogo;

4. SOP za zadevno operacijo, ki upoštevajo točke 1, 2 in 3;

▼M4

5. predhodne izkušnje operatorja pri izvajanju operacij nad 13 000 ft brez uporabe dodatnega kisika;

6. izkušnje posameznih članov posadke in strokovnjakov za nalogo ter njihovo fiziološko prilagoditev velikim višinam in

7. višina baze operatorja ali baze, iz katere se izvajajo operacije.

SPO.OP.200 Zaznavanje bližine tal

(a) Če član letalske posadke ali sistem za opozarjanje na bližino tal zazna neprimerno bližino tal, pilot, ki upravlja zrakoplov, nemudoma sprejme korektivne ukrepe za vzpostavitev varnih pogojev letenja.

(b) Sistem za opozarjanje na bližino tal se lahko izklopi med tistimi specializiranimi nalogami, ki že po svoji naravi zahtevajo, da se zrakoplov uporablja pri takšni razdalji od tal, pri kateri bi se sistem za opozarjanje na bližino tal sprožil.

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

▼M9

(a) Operator določi operativne postopke in programe usposabljanja, ko je sistem ACAS vgrajen in deluje, da se letalska posadka ustrezno usposobi za preprečevanje trčenj in zna uporabljati opremo ACAS II.

▼M4

(b) ACAS II se lahko izklopi med tistimi specializiranimi nalogami, ki že po svoji naravi zahtevajo, da se zrakoplov uporablja pri takšni razdalji od drugega zrakoplova, da bi se ACAS sprožil.

▼M21

SPO.OP.210 Pogoji pri priletu in pristanku – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom operacije prileta prepriča, da:

(a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega prileta, pristanka ali prekinjenega prileta, ob upoštevanju informacij o zmogljivosti iz operativnega priročnika, in

(b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:

(1) operativno opremo na tleh;

(2) operativnimi sistemi zrakoplova;

(3) zmogljivostjo zrakoplova;

(4) usposobljenostjo letalske posadke.

▼M16

SPO.OP.211 Pogoji pri priletu in pristanku – helikopterji

Poveljujoči pilot se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja ter stanje območja končnega prileta in vzleta (FATO), ki ga namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.

▼M21

SPO.OP.215 Začetek in nadaljevanje prileta

(a) Če je sporočena vidljivost (VIS) ali kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta z letali ne nadaljuje:

(1) po preletu točke, na kateri je letalo 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali

(2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.

(b) Če je sporočena RVR manjša od 550 m in kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta s helikopterji ne nadaljuje:

(1) po preletu točke, na kateri je helikopter 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali

(2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.

(c) Če zahtevana vizualna referenca ni vzpostavljena, se neuspeli prilet izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.

(d) Če se zahtevana vizualna referenca pod DA/H ali MDA/H ne ohrani, se takoj izvede prekinjeni prilet.

(e) Ne glede na točko (a) se lahko instrumentalni prilet nadaljuje do DA/H ali MDA/H, če se RVR ne sporoči in je sporočena vidljivost (VIS) manjša od veljavnega minimuma, pretvorjena meteorološka vidljivost (CMV) pa večja od veljavnega minimuma.

(f) Ne glede na točki (a) in (b) se lahko instrumentalni prilet nadaljuje do DA/H ali MDA/H, če pilot ne namerava pristati. Neuspeli prilet se izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.230 Standardni operativni postopki

(a) Operator pred začetkom specializirane operacije opravi oceno tveganja, s katero oceni kompleksnost dejavnosti, da bi določil nevarnosti in povezana tveganja, značilna za operacijo, ter sprejel ukrepe za njihovo obvladovanje.

(b) Operator na podlagi ocene tveganja opredeli standardne operativne postopke (SOP), ki so primerni za specializirano dejavnost in uporabljeni zrakoplov, ob upoštevanju zahtev iz poddela E. SOP so del operativnega priročnika ali ločen dokument. SOP se redno pregleduje in posodablja, kot je ustrezno.

(c) Operator zagotovi, da se specializirane operacije izvajajo v skladu s SOP.

▼M21

SPO.OP.235 Operacije EFVS 200

(a) Operator, ki namerava izvajati operacije EFVS 200 z operativnimi kreditnimi točkami in brez posebne odobritve, zagotovi, da:

(1) je zrakoplov certificiran za predvidene operacije;

▼M21

(2) se uporabljajo samo vzletno-pristajalne steze, območja FATO in postopki IAP, primerni za operacije EFVS;

(3) je letalska posadka usposobljena za izvajanje predvidene operacije ter se vzpostavi program usposabljanja in preverjanja za člane letalske posadke in ustrezno osebje, vključeno v pripravo leta;

(4) so vzpostavljeni operativni postopki;

(5) so vse ustrezne informacije dokumentirane na seznamu minimalne opreme (MEL);

(6) so vse ustrezne informacije dokumentirane v programu vzdrževanja;

(7) se izvajajo ocene varnosti in določijo kazalniki uspešnosti za spremljanje ravni varnosti operacije in

(8) aerodromski operativni minimumi upoštevajo zmogljivost uporabljenega sistema.

(b) Operator pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti (LVO) ne izvaja operacij EFVS 200.

(c) Ne glede na točko (a)(1) lahko operator uporabi sistem EVS, ki izpolnjuje minimalna merila za izvajanje operacij EFVS 200, če to odobri pristojni organ.

▼M4

PODDEL C

ZMOGLJIVOST IN OPERATIVNE OMEJITVE ZRAKOPLOVOV

SPO.POL.100 Operativne omejitve – vsi zrakoplovi

▼M11

(a) V kateri koli fazi operacije so obremenitev, masa in lega masnega središča (CG) zrakoplova v skladu z omejitvami iz ustreznega priročnika.

▼M4

(b) Plakati, seznami, oznake instrumentov ali njihove kombinacije, ki vsebujejo navedene operativne omejitve iz AFM za vizualno predstavitev, so prikazani v zrakoplovu.

▼M11

SPO.POL.105 Masa in ravnotežje

(a) Operator zagotovi, da se masa in CG zrakoplova določita z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso in ravnotežje. Navedene informacije se dajo na voljo vodji zrakoplova. Če učinek predelav na maso in ravnotežje ni točno znan, se zrakoplov ponovno stehta.

▼M14

(b) Tehtanje opravi proizvajalec zrakoplova ali potrjena organizacija za vzdrževanje.

▼M20

SPO.POL.110 Sistem mase in ravnotežja – komercialne operacije z letali in helikopterji ter nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon

(a) Operator določi sistem mase in ravnotežja, da za vsak let ali vrsto letov določi:

1. suho operativno maso zrakoplova;

2. maso prometnega tovora;

3. maso napolnjenega goriva/energije;

4. tovor zrakoplova in porazdelitev tovora;

5. vzletno maso, pristajalno maso in maso brez goriva/energije ter

6. veljavne lege masnega središča zrakoplova.

(b) Letalska posadka ima na voljo sredstva za pripravo dvojnikov ter preverjanje vseh izračunov mase in ravnotežja, ki temeljijo na elektronskih izračunih.

(c) Operator določi postopke, s katerimi vodja zrakoplova lahko določi maso napolnjenega goriva/energije na podlagi dejanske gostote ali, če ta ni znana, na podlagi gostote, ki se izračuna po postopku iz operativnega priročnika.

▼M26

(d) Poveljujoči pilot zagotovi, da:

(1) natovarjanje zrakoplova poteka pod nadzorom usposobljenega osebja;

(2) je prometni tovor skladen s podatki, uporabljenimi za izračun mase in ravnotežja zrakoplova.

(e) Operator v operativnem priročniku navede načela in metode v zvezi z natovarjanjem ter maso in ravnotežjem, ki izpolnjujejo zahteve iz točk (a)–(d). Ta sistem zajema vse vrste predvidenih operacij.

▼M4

SPO.POL.115 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju – komercialne operacije z letali in helikopterji ter nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon

(a) Operator pred vsakim letom ali vrsto letov določi podatke o masi in ravnotežju ter pripravi dokumentacijo o masi in ravnotežju, v kateri sta navedena tovor in njegova porazdelitev, tako da omejitve zrakoplova za maso in ravnotežje niso presežene. Dokumentacija o masi in ravnotežju vsebuje naslednje informacije:

1. registracijo in tip zrakoplova;

2. identifikacijo, številko in datum leta, kot je ustrezno;

3. ime vodje zrakoplova;

4. ime osebe, ki je pripravila dokument;

5. suho operativno maso in ustrezno CG zrakoplova;

▼M20

6. maso goriva/energije ob vzletu in maso goriva/energije za potovanje;

7. maso drugega potrošnega materiala razen goriva/energije, kot je ustrezno;

8. sestavne dele tovora;

9. vzletno maso, pristajalno maso in maso brez goriva/energije;

▼M4

10. lege CG zrakoplova, ki se uporabljajo, ter

11. mejne vrednosti mase in CG.

▼M4

(b) Če se dokumentacija o masi in ravnotežju pripravlja z računalniško podprtimi sistemi za maso in ravnotežje, operator preveri celovitost izhodnih podatkov.

SPO.POL.116 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju – milejše zahteve

Ne glede na SPO.POL.115(a)(5) lege CG morda ni treba navesti v dokumentaciji o masi in ravnotežju, če je porazdelitev tovora v skladu z vnaprej izračunano preglednico o ravnotežju ali če je mogoče dokazati, da je za načrtovane operacije mogoče zagotoviti ustrezno ravnotežje, ne glede na dejanski tovor.

SPO.POL.120 Zmogljivost – splošno

Vodja zrakoplova uporablja zrakoplov samo, če zmogljivost zrakoplova omogoča upoštevanje veljavnih pravil letenja in vseh drugih omejitev, ki se uporabljajo za let, uporabljeni zračni prostor ali aerodrome ali območja delovanja, ob upoštevanju natančnosti vseh uporabljenih kart in zemljevidov.

SPO.POL.125 Omejitve vzletne mase – kompleksna letala na motorni pogon

Operator zagotovi, da:

(a) masa letala na začetku vzleta ne presega omejitev mase:

1. ob vzletu v skladu z zahtevami iz SPO.POL.130;

2. na poti z enim nedelujočim motorjem (OEI) v skladu z zahtevami iz SPO.POL.135 in

3. ob pristanku v skladu z zahtevami iz SPO.POL.140,

pri čemer upošteva pričakovano zmanjšanje mase med letom in izpuščanje goriva v zrak;

(b) masa na začetku vzleta nikoli ne presega največje vzletne mase iz AFM za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini aerodroma ali območja delovanja in, če se uporabijo kot merilo za določitev največje vzletne mase, katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram, ter

(c) načrtovana masa ob predvidenem času pristanka na aerodromu ali območju delovanja predvidenega pristanka in na katerem koli nadomestnem namembnem aerodromu nikoli ne presega največje pristajalne mase iz AFM za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini navedenih aerodromov ali območij delovanja in, če se uporabijo kot merilo za določitev največje pristajalne mase, katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram.

SPO.POL.130 Vzlet – kompleksna letala na motorni pogon

(a) Pri določitvi največje vzletne mase vodja zrakoplova upošteva naslednje:

1. izračunana vzletna razdalja ne presega razpoložljive vzletne razdalje, pri čemer razdalja čistine ne presega polovice dolžine razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;

2. izračunani vzletni zalet ne presega razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;

3. enotna vrednost V1 se uporablja za zaustavljeni in neprekinjeni vzlet, pri čemer je vrednost V1 navedena v AFM, in

▼M4

4. na mokri ali kontaminirani vzletno-pristajalni stezi vzletna masa ne presega mase, dovoljene za vzlet na suhi vzletno-pristajalni stezi pri enakih pogojih.

(b) Razen za letala, opremljena s turbopropelerskimi motorji in največjo vzletno maso 5 700 kg ali manj, mora v primeru odpovedi motorja med vzletom vodja zrakoplova zagotoviti, da letalo lahko:

1. prekine vzlet in se ustavi v okviru razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja ali razpoložljive vzletno-pristajalne steze ali

2. nadaljuje vzlet in do konca vzletne poti leti na ustrezni razdalji nad vsemi ovirami, dokler ni mogoče izpolniti zahtev iz SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Na zračni poti – en nedelujoči motor – kompleksna letala na motorni pogon

Vodja zrakoplova zagotovi, da pri odpovedi motorja na kateri koli točki zračne poti večmotorno letalo lahko nadaljuje let do ustreznega aerodroma ali območja delovanja in nikoli ne leti pod najmanjšo nadmorsko višino nad ovirami.

SPO.POL.140 Pristanek – kompleksna letala na motorni pogon

Vodja zrakoplova zagotovi, da na vsakem aerodromu ali območju delovanja, potem ko pot prileta preleti na varni razdalji nad vsemi ovirami, letalo lahko pristane in se zaustavi, vodno letalo pa ustrezno zmanjša hitrost v okviru razpoložljive pristajalne razdalje. Upoštevajo se odstopanja zaradi pričakovanih razlik v tehnikah za prilet in pristanek, če niso bila upoštevana že pri načrtovanju podatkov o zmogljivosti.

SPO.POL.145 Merila za zmogljivost in delovanje – letala

Operator pri upravljanju letala na višini manj kot 150 m (500 ft) nad nenaseljenim območjem za operacije letal, ki v primeru odpovedi ključnega motorja ne morejo zadržati vodoravnega leta:

(a) določi operativne postopke za čim večje zmanjšanje posledic odpovedi motorja;

(b) vzpostavi program usposabljanja za člane posadke in

(c) zagotovi, da vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo na zrakoplovu dobijo navodila o postopkih, ki jih je treba opraviti v primeru pristanka v sili.

SPO.POL.146 Merila za zmogljivost in delovanje – helikopterji

(a) Vodja zrakoplova lahko zrakoplov upravlja nad naseljenimi območji, če:

1. je helikopter certificiran v kategoriji A ali B in

2. so sprejeti varnostni ukrepi, da bi se preprečilo nepotrebno ogrožanje oseb ali premoženja na tleh, ter če sta operacija in njen SOP odobrena.

(b) Operator:

1. določi operativne postopke za čim večje zmanjšanje posledic odpovedi motorja;

2. vzpostavi program usposabljanja za člane posadke in

3. zagotovi, da vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo na zrakoplovu dobijo navodila o postopkih, ki jih je treba opraviti v primeru pristanka v sili.

▼M4

(c) Operator zagotovi, da vzletna in pristajalna masa ter masa pri lebdenju ne presegata najvišje mase, določene za:

1. lebdenje brez talnega učinka (HOGE) z vsemi delujočimi motorji, ki delujejo z ustrezno nazivno močjo, ali

2. če prevladajo razmere, v katerih HOGE ni mogoče vzpostaviti, masa helikopterja ne preseže največje mase, določene za lebdenje s talnim učinkom (HIGE) z vsemi delujočimi motorji, ki delujejo z ustrezno nazivno močjo, pod pogojem, da prevladujoče razmere dovoljujejo lebdenje s talnim učinkom pri najvišji določeni masi.

PODDEL D

INSTRUMENTI, PODATKI IN OPREMA

ODDELEK 1

Letala

SPO.IDE.A.100 Instrumenti in oprema – splošno

(a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:

1. jih uporablja letalska posadka za nadzor poti leta;

2. se uporabljajo za doseganje skladnosti s SPO.IDE.A.215;

3. se uporabljajo za doseganje skladnosti s SPO.IDE.A.220 ali

4. so vgrajeni na letalu.

▼M15

(b) Za naslednje kose opreme, če se zahtevajo v skladu s tem poddelom, se ne zahteva odobritev opreme:

1. rezervne varovalke;

2. samostojne prenosne svetilke;

3. točni časomer;

4. držalo za karte;

5. komplet prve pomoči;

6. opremo za preživetje in signaliziranje;

7. vodno sidro in opremo za privez;

8. enostavni sistem za prevažanje osebja (PCDS), ki ga strokovnjak za nalogo uporablja kot zadrževalno napravo.

(c) Instrumenti, oprema ali pripomočki, ki se v tej prilogi (Del SPO) ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se v skladu s to uredbo ne zahteva, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:

1. informacij, ki jih zagotavljajo navedeni instrumenti, oprema ali pripomočki, člani letalske posadke ne uporabljajo za izpolnjevanje zahtev iz Priloge II k Uredbi (EU) 2018/1139 ali točk SPO.IDE.A.215 in SPO.IDE.A.220 te priloge;

2. instrumenti, oprema ali pripomočki ne vplivajo na plovnost letala, niti v primeru odpovedi ali motnje v delovanju.

▼M4

(d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.

▼M4

(e) Instrumenti, ki jih uporablja kateri koli član letalske posadke, so razporejeni tako, da prikaze na njih zlahka vidi že s svojega mesta s kar najmanjšim odmikom iz položaja in vidne črte, ki ju po navadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.

(f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

▼M15

SPO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:

(a) letalo se uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL);

(b) pristojni organ je za kompleksna letala na motorni pogon in katero koli letalo, ki se uporablja v komercialnih operacijah, odobril operatorja za uporabo letala v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) v skladu s točko ORO.MLR.105(j) Priloge III;

(c) letalo ima dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

▼M4

SPO.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke

Letala so opremljena z rezervnimi električnimi varovalkami razredov, ki so potrebni za popolno zaščito električnega kroga, za zamenjavo varovalk, ki jih je dovoljeno zamenjati med letom.

SPO.IDE.A.115 Operativne luči

Letala, ki se uporabljajo ponoči, so opremljena s:

(a) sistemom luči proti trčenju;

(b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;

(c) pristajalnim žarometom;

(d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje letala;

(e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;

(f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in

(g) lučmi zaradi uskladitve z Mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če se letalo uporablja kot vodno letalo.

SPO.IDE.A.120 Operacije VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

(a) Letala, ki se uporabljajo podnevi po VFR, so opremljena z napravami za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M4

4. indicirane hitrosti;

5. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, in

6. zdrsa v primeru kompleksnih letal na motorni pogon.

▼M4

(b) Letala, ki se uporabljajo ponoči v VMC, so poleg opreme iz točke (a) opremljena še z:

1. napravami za merjenje in prikazovanje:

(i) zavoja in zdrsa;

(ii) položaja;

(iii) navpične hitrosti in

(iv) stabilizirane smeri;

2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo.

(c) Kompleksna letala na motorni pogon, ki se uporabljajo v VMC nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega, so poleg opreme iz točk (a) in (b) opremljena še z napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti, do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

(d) Letala, ki se uporabljajo v pogojih, ko jih ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, so poleg opreme iz točke (a) in (b) opremljena še z napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4), do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

(e) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so letala opremljena z dodatnimi ločenimi napravami za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼M4

2. indicirane hitrosti;

3. zdrsa ali zavoja in zdrsa, kot je ustrezno;

4. položaja, če je ustrezno;

5. navpične hitrosti, če je ustrezno;

6. stabilizirane smeri, če je ustrezno, in

7. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, če je ustrezno.

SPO.IDE.A.125 Operacije IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Letala, ki se uporabljajo po IFR, so opremljena z:

(a) napravami za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M4

4. indicirane hitrosti;

5. navpične hitrosti;

6. zavoja in zdrsa;

7. položaja;

▼M4

8. stabilizirane smeri;

9. temperature zunanjega zraka in

10. Machovega števila, če so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom;

(b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;

(c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za drugega pilota za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼M4

2. indicirane hitrosti;

3. navpične hitrosti;

4. zavoja in zdrsa;

5. položaja;

6. stabilizirane smeri in

7. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, če je ustrezno;

(d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točk (a)(4) in (c)(2), do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije ali zaledenitve, ter

(e) kompleksna letala na motorni pogon morajo biti, kadar se uporabljajo po IFR, poleg opreme iz točk (a), (b), (c) in (d) opremljena še z:

1. nadomestnim virom statičnega tlaka;

2. držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki se za nočne operacije lahko osvetli;

3. drugo ločeno napravo za merjenje in prikazovanje višine, razen če je že vgrajena za namene točke (e)(1), in

▼M15

4. preskrbo z električno energijo v sili, neodvisno od glavnega sistema za proizvodnjo električne energije, za delovanje in osvetlitev sistema za prikaz položaja za najmanj 30 minut. Preskrba z električno energijo v sili začne samodejno delovati po popolnem izpadu glavnega sistema za proizvodnjo električne energije, na instrumentu ali instrumentni plošči pa se jasno prikaže, da se za delovanje kazalnika položaja uporablja električna energija v sili.

▼M4

SPO.IDE.A.126 Dodatna oprema za operacije IFR z enim pilotom

Kompleksna letala na motorni pogon, ki se uporabljajo po IFR z enim pilotom, so opremljena z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

▼M12

SPO.IDE.A.130 Sistem opozarjanja na teren (TAWS)

(a) Turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali MOPSC nad devet so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za:

▼M12

1. opremo razreda A v skladu s sprejemljivim standardom za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti (CofA) prvič izdano po 1. januarju 2011; ali

2. opremo razreda B v skladu s sprejemljivim standardom za letala, za katera je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2011 ali pred tem.

(b) Kadar se turbinska letala, za katera je bilo individualno CofA prvič izdano po 1. januarju 2019 in imajo MCTOM 5 700 kg ali manj ter MOPSC šest do devet, uporabljajo v komercialnih operacijah, so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za opremo razreda B v skladu s sprejemljivim standardom.

▼M4

SPO.IDE.A.131 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS II)

Razen če Uredba (EU) št. 1332/2011 ne določa drugače, so turbinska letala z MCTOM nad 5 700 kg opremljena s sistemom ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer – kompleksna letala na motorni pogon

Naslednja letala so opremljena z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če se taka letala uporabljajo ponoči ali v IMC na območjih, na katerih se na zračni poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer:

(a) letala s kabino pod tlakom;

(b) letala, ki nimajo kabine pod tlakom, z MCTOM nad 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi – kompleksna letala na motorni pogon

(a) Letala, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljena z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.

(b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane letalske posadke oviralo pri opravljanju nalog.

SPO.IDE.A.135 Interfonski sistem za letalsko posadko

Letala, ki jih upravlja letalska posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

SPO.IDE.A.140 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

(a) Naslednja letala so opremljena s CVR:

1. letala z MCTOM nad 27 000 kg, za katera je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, in

2. letala z MCTOM nad 2 250 kg:

(i) certificirana za delovanje s posadko, ki jo sestavljata najmanj dva pilota;

(ii) opremljena z enim ali več turboreaktivnimi motorji ali več kot enim turbopropelerskim motorjem in

▼M4

(iii) za katera je bil certifikat tipa prvič izdan 1. januarja 2016 ali pozneje.

▼M8

(b) CVR lahko shrani podatke, zapisane vsaj:

▼M18

1. v zadnjih 25 urah za letala z MCTOM nad 27 000 kg, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2022 ali pozneje, ali

▼M8

2. v zadnjih dveh urah v vseh ostalih primerih.

▼M4

(c) CVR s časovno referenco zapisuje:

1. govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;

2. govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;

3. zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi iz vseh usmerjenih mikrofonov in masknih mikrofonov v uporabi, ter

4. glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih ali priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.

(d) CVR samodejno začne zapisovanje, preden se letalo začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.

(e) Poleg zahtev iz odstavka (d) CVR, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.

▼M8

(f) Če se CVR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se CVR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M4

SPO.IDE.A.145 Zapisovalnik podatkov o letenju

(a) Letala z MCTOM nad 5 700 kg in za katere je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljena s FDR, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov ter za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.

(b) FDR zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja letala, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 25 urah.

(c) Podatki se pridobijo iz virov na letalu, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.

▼M4

(d) FDR začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.

▼M8

(e) Če se FDR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se FDR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M16

SPO.IDE.A.146 Lahek zapisovalnik leta

(a) turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 2 250 kg ali več in letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 9 so opremljena z zapisovalnikom leta, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

1. ne spadajo na področje uporabe iz točke SPO.IDE.A.145(a);

2. uporabljajo se za operacije komercialnega prevoza;

3. individualno spričevalo o plovnosti jim je bilo prvič izdano 5. septembra 2022 ali pozneje.

(b) Zapisovalnik leta s podatki o letu ali slikami zapisuje informacije, ki omogočajo določitev poti leta in hitrosti zrakoplova.

(c) Zapisovalnik leta lahko shrani podatke o letu in slike, zapisane vsaj v zadnjih petih urah.

(d) Zapisovalnik leta samodejno začne zapisovanje, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.

(e) Če zapisovalnik leta zapisuje slike ali zvok iz pilotske kabine, se zagotovi funkcija, ki jo lahko upravlja poveljujoči pilot in s katero spremeni slike in zvočne zapise, zabeležene pred uporabo te funkcije, tako da teh zapisov ni mogoče pridobiti z običajnimi tehnikami za ponovno predvajanje ali kopiranje.

▼M4

SPO.IDE.A.150 Zapisovanje podatkovnih zvez

(a) Letala, za katere je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljena s CVR, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:

1. sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili ATS letalu in sporočili, poslanimi z letala, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:

(i) vzpostavitev podatkovne zveze;

(ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom;

(iii) obravnavani nadzor;

(iv) informacije o letenju;

(v) nadzor nad oddajanjem zrakoplova, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;

(vi) podatke o operativnem nadzoru zrakoplova, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema, in

(vii) slikovni zapis podatkov, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;

▼M4

2. informacije, ki omogočajo korelacijo z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze in se hranijo ločeno od letala, in

3. informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.

(b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.

(c) Zapisovalnik hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v SPO.IDE.A.140 določeno za CVR.

▼M8

(d) Če se zapisovalnik ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se zapisovalnik uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M4

(e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) SPO.IDE.A.140 navedene za začetek in konec delovanja CVR.

SPO.IDE.A.155 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letenju in zvoka v pilotski kabini

Skladnost z zahtevami za CVR in FDR je mogoče doseči z:

(a) enim kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letenju in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno s CVR ali FDR, ali

(b) dvema kombiniranima zapisovalnikoma podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini in zapisovalnikom podatkov o letu.

SPO.IDE.A.160 Sedeži, sedežni varnostni pasovi in zadrževalni sistemi

Letala so opremljena:

(a) s sedeži ali mesti za vse člane posadke ali strokovnjake za nalogo na zrakoplovu;

(b) z varnostnim pasom na vsakem sedežu in zadrževalnimi napravami za vsako mesto;

▼M9

(c) za letala, ki niso kompleksna letala na motorni pogon, z varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vseh sedežih letalske posadke z enotočkovnim odpenjanjem za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 25. avgusta 2016 ali pozneje;

(d) za kompleksna letala na motorni pogon, z varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta:

(1) na vseh sedežih letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža ter

(2) na vseh sedežih opazovalcev v pilotski kabini;

▼M15

(e) varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa, ki se zahteva v skladu s točko (d), ima:

1. enotočkovno odpenjanje;

2. na sedežih članov letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža eno od navedenega:

▼M15

(i) dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno;

(ii) diagonalni ramenski pas in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno za naslednja letala:

(A) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj, ki izpolnjujejo zahteve glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanek, opredeljene v veljavni certifikacijski specifikaciji;

(B) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj, ki ne izpolnjujejo zahtev glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanek, opredeljenih v veljavni certifikacijski specifikaciji, in za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 25. avgustom 2016.

▼M4

SPO.IDE.A.165 Komplet za prvo pomoč

(a) Letala so opremljena s kompleti za prvo pomoč.

(b) Kompleti za prvo pomoč:

1. so zlahka dostopni za uporabo in

2. se stalno obnavljajo.

SPO.IDE.A.170 Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom

(a) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

(b) Na letalih s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo vseh članov posadke in strokovnjakov za nalogo najmanj za:

1. vsako obdobje, ko tlačna višina kabine presega 15 000 ft, nikakor pa ne za manj kot desetminutno oskrbo;

2. vsako obdobje, ko bo pri izgubi tlaka in ob upoštevanju okoliščin leta tlačna višina v pilotski kabini in prostoru za potnike med 14 000 ft in 15 000 ft;

3. vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v pilotski kabini in prostoru za potnike med 10 000 ft in 14 000 ft, ter

4. najmanj 10 minut pri letalih, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft ali se uporabljajo pod navedeno višino, vendar v razmerah, ki jim ne omogočajo varnega spusta na tlačno višino 13 000 ft v štirih minutah.

(c) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft, so poleg tega opremljena z:

1. napravo za opozarjanje letalske posadke o izgubi tlaka in

2. v primeru kompleksnih letal na motorni pogon, maskami za člane letalske posadke, ki se lahko hitro nadenejo.

SPO.IDE.A.175 Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom

(a) Letala, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

▼M4

(b) Na letalih, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

1. vseh članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, ter

2. vseh oseb na letalu za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.

(c) Ne glede na točko (b) se lahko krajše poti določenega trajanja v višini med 13 000 ft in 16 000 ft opravljajo brez zalog kisika v skladu s SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.A.180 Ročni gasilni aparati

▼M14

(a) Letala, razen letal tipa ELA1, so opremljena z najmanj enim ročnim gasilnim aparatom:

(1) v pilotski kabini in

(2) v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.

▼M4

(b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

SPO.IDE.A.181 Sekire in lomilke

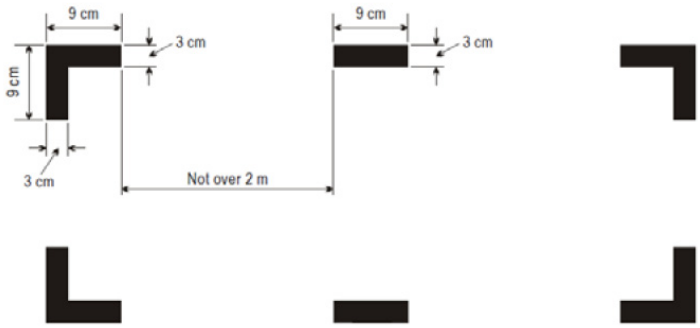
Letala z MCTOM nad 5 700 kg so opremljena z najmanj eno sekiro ali lomilko, nameščeno v pilotski kabini.

SPO.IDE.A.185 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa letala, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v letalo v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s sliko 1.

Slika 1

Označitev točk prodora



SPO.IDE.A.190 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

▼M8

(a) Letala so opremljena z:

1. oddajnikom ELT katere koli vrste ali sredstvom za lokalizacijo zrakoplova, ki izpolnjuje zahtevo iz CAT.GEN.MPA.210 v Prilogi IV (delu CAT) k Uredbi (EU) št. 965/2012, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. julija 2008 ali pred tem;

▼M8

2. samodejnim oddajnikom ELT ali sredstvom za lokalizacijo zrakoplova, ki izpolnjuje zahtevo iz CAT.GEN.MPA.210 v Prilogi IV (delu CAT) k Uredbi (EU) št. 965/2012, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. juliju 2008, ali

3. oddajnikom ELT za preživele (ELT(S)) ali osebnim označevalcem (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali strokovnjak za nalogo, če so certificirana za največje število potniških sedežev šest ali manj.

▼M4

(b) ELT katere koli vrste in PLB so zmožni hkrati oddajati na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Leti nad vodo

(a) Naslednja letala so opremljena z rešilnimi jopiči za vse osebe na letalu, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali mesta:

1. enomotorna kopenska letala, če:

(i) letijo nad vodo na večji razdalji od kopnega, kot jo je mogoče prejadrati, ali

(ii) vzletajo ali pristajajo na aerodromu ali območju delovanja, na katerem sta po mnenju vodje zrakoplova vzletna ali priletna pot razporejeni nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do zasilnega pristanka na vodi;

2. vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, in

3. letala, ki se uporabljajo na razdalji od kopnega, primernega za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj.

(b) Vsak rešilni jopič je opremljen z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

(c) Vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, so opremljena z:

1. vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje vodnega letala na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim rokovanjem, in

2. opremo za ustvarjanje zvočnih signalov v skladu z Mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

(d) Vodja letala, ki se uporablja na razdalji od kopnega, primernega za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj, ugotovi tveganja za preživele iz letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na letalu:

1. oprema za oddajanje signalov v sili;

2. dovolj rešilnih čolnov, da lahko sprejmejo vse osebe na letalu in ki so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili, ter

3. reševalna oprema, ki zagotavlja sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

SPO.IDE.A.200 Oprema za preživetje

(a) Letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljena s:

1. signalno opremo za oddajanje signalov v sili;

2. najmanj enim oddajnikom ELT (ELT(S)) za preživele in

▼M4

3. dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na letalu.

(b) Na letalu ni treba imeti dodatne opreme za preživetje iz točke (a)(3), če letalo:

1. ostane na razdalji od območja, na katerem iskanje in reševanje nista posebej zahtevna, ki ustreza:

(i) 120 minutam letanja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) za letala, ki lahko pri odpovedi ključnega motorja ali motorjev na kateri koli točki zračne poti ali načrtovanih preusmeritev nadaljujejo let do aerodroma, ali

(ii) 30 minutam letenja pri potovalni hitrosti za vsa druga letala, ali

2. največ 90 minutam letenja pri potovalni hitrosti od območja, primernega za pristanek v sili, za letala, certificirana v skladu z veljavnim plovnostnim standardom.

SPO.IDE.A.205 Individualna zaščitna oprema

Vsaka oseba na zrakoplovu nosi individualno zaščitno opremo, ki je primerna za vrsto operacije, ki se izvaja.

SPO.IDE.A.210 Slušalke

(a) Letala so opremljena s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo za vsakega člana letalske posadke, ki opravlja svoje delo na dodeljenem mestu v pilotski kabini.

(b) Letala, ki se uporabljajo po IFR ali ponoči, so opremljena z gumbom za oddajanje na napravi za ročno uravnavanje naklona in nagiba za vsakega zahtevanega člana letalske posadke.

SPO.IDE.A.215 Radiokomunikacijska oprema

(a) Letala, ki se uporabljajo po IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:

1. izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;

2. kadar koli med letom prejemajo meteorološke informacije;

3. kadar koli med letom izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki jih določi ustrezni organ, ter

4. omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.

(b) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj ločene do te mere, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

SPO.IDE.A.220 Navigacijska oprema

(a) Letala so opremljena z navigacijsko opremo, ki jim omogoča izvedbo leta v skladu z:

1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in

2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

▼M4

(b) Letala imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru odpovedi enega kosa opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.

(c) Letala, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v IMC, so opremljena z ustrezno opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Navedena oprema zagotavlja tako vodenje za vsak aerodrom, na katerem je predviden pristanek v IMC, in vse določene nadomestne aerodrome.

▼M9

(d) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.

▼M15

(e) Letala so opremljena z nadzorno opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

▼M4

SPO.IDE.A.225 Radarski odzivnik

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so letala opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

▼M9

SPO.IDE.A.230 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na certificiranih aplikacijah sistemov zrakoplova, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

(b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.

(c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.

▼M4

ODDELEK 2

Helikopterji

SPO.IDE.H.100 Instrumenti in oprema – splošno

(a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:

1. jih uporablja letalska posadka za nadzor poti leta;

2. se uporabljajo za doseganje skladnosti s SPO.IDE.H.215;

3. se uporabljajo za doseganje skladnosti s SPO.IDE.H.220 ali

4. so vgrajeni na helikopterju.

▼M15

(b) Za naslednje kose opreme, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:

1. samostojne prenosne svetilke;

▼M15

2. točni časomer;

3. komplet za prvo pomoč;

4. opremo za preživetje in signaliziranje;

5. vodno sidro in opremo za privez;

6. napravo za zadrževanje otrok;

7. enostavni sistem za prevažanje osebja (PCDS), ki ga strokovnjak za nalogo uporablja kot zadrževalno napravo.

(c) Instrumenti, oprema ali pripomočki, ki se v tej prilogi (Del SPO) ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se v skladu s to uredbo ne zahteva, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:

1. informacij, ki jih zagotavljajo navedeni instrumenti, oprema ali pripomočki, člani letalske posadke ne uporabljajo za izpolnjevanje zahtev iz Priloge II k Uredbi (EU) 2018/1139 ali točk SPO.IDE.H.215 in SPO.IDE.H.220 te priloge;

2. instrumenti, oprema ali pripomočki ne vplivajo na plovnost helikopterja, niti v primeru odpovedi ali motnje v delovanju.

▼M4

(d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.

(e) Instrumenti, ki jih uporablja kateri koli član letalske posadke, so razporejeni tako, da prikaze na njih zlahka vidi že s svojega mesta s kar najmanjšim odmikom iz položaja in vidne črte, ki ju po navadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.

(f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

▼M15

SPO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij helikopterja, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:

(a) helikopter se uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL);

(b) pristojni organ je za kompleksne helikopterje na motorni pogon in kateri koli helikopter, ki se uporablja v komercialnih operacijah, odobril operatorja za uporabo helikopterja v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) v skladu s točko ORO.MLR.105(j) Priloge III;

(c) helikopter ima dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

▼M4

SPO.IDE.H.115 Operativne luči

Helikopterji, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

(a) sistemom luči proti trčenju;

(b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;

(c) pristajalnim žarometom;

(d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje helikopterja;

▼M4

(e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;

(f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in

(g) lučmi zaradi uskladitve z Mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je helikopter amfibijski.

SPO.IDE.H.120 Operacije VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

(a) Helikopterji, ki se uporabljajo podnevi po VFR, so opremljeni z napravami za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M4

4. indicirane hitrosti in

5. zdrsa.

(b) Helikopterji, ki se uporabljajo v VMC nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega, so poleg opreme iz točke (a) opremljeni še z:

1. napravo za merjenje in prikazovanje:

(i) položaja;

(ii) navpične hitrosti in

(iii) stabilizirane smeri;

2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo, in

3. kompleksni helikopterji na motorni pogon z napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4), do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije in zaledenitve.

(c) Helikopterji, ki se uporabljajo pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko jih ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, so poleg opreme iz točke (a) in (b) opremljeni še z napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4), do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

(d) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so helikopterji opremljeni z dodatno ločeno napravo za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼M4

2. indicirane hitrosti;

3. zdrsa;

4. položaja, če je ustrezno;

5. navpične hitrosti, če je ustrezno, in

6. stabilizirane smeri, če je ustrezno.

▼M4

SPO.IDE.H.125 Operacije po IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Helikopterji, ki se uporabljajo po IFR, so opremljeni z:

(a) napravo za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;

2. časa v urah, minutah in sekundah;

▼M15

3. barometrske višine;

▼M4

4. indicirane hitrosti;

5. navpične hitrosti;

6. zdrsa;

7. položaja;

8. stabilizirane smeri in

9. temperature zunanjega zraka;

(b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;

(c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za prikazovanje:

▼M15

1. barometrske višine;

▼M4

2. indicirane hitrosti;

3. navpične hitrosti;

4. zdrsa;

5. položaja in

6. stabilizirane smeri;

(d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točk (a)(4) in (c)(2), do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije ali zaledenitve;

(e) dodatno napravo za merjenje in prikazovanje položaja kot instrumentom v pripravljenosti ter

(f) za kompleksne helikopterje na motorni pogon:

1. nadomestnim virom statičnega tlaka in

2. držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki se za nočne operacije lahko osvetli.

SPO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po IFR

Helikopterji, ki se uporabljajo po IFR z enim pilotom, so opremljeni z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

▼M4

SPO.IDE.H.132 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer – kompleksni helikopterji na motorni pogon

Helikopterji, ki se uporabljajo po IFR ali ponoči, so opremljeni z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če najnovejša vremenska poročila kažejo, da se na predvideni zračni poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer.

SPO.IDE.H.133 Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi – kompleksni helikopterji na motorni pogon

(a) Helikopterji, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljeni z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.

(b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane letalske posadke oviralo pri opravljanju nalog.

SPO.IDE.H.135 Interfonski sistem za letalsko posadko

Helikopterji, ki jih upravlja letalska posadka z več kot enim članom, so opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

SPO.IDE.H.140 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

(a) Helikopterji z MCTOM nad 7 000 kg in za katere je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni s CVR.

(b) CVR lahko shrani podatke, zapisane vsaj v zadnjih dveh urah.

(c) CVR s časovno referenco zapisuje:

1. govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;

2. govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;

3. zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofonov posadke, ter

4. glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih ali priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.

(d) CVR samodejno začne zapisovanje, preden se helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.

(e) Poleg zahtev iz odstavka (d) CVR, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.

▼M8

(f) Če se CVR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se CVR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M4

SPO.IDE.H.145 Zapisovalnik podatkov o letenju

(a) Helikopterji z MCTOM nad 3 175 kg in za katere je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni s FDR, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov ter za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.

(b) FDR zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja helikopterja, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 10 urah.

(c) Podatki se pridobijo iz virov na helikopterju, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.

(d) FDR začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se helikopter lahko premika s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.

▼M8

(e) Če se FDR ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se FDR uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M16

SPO.IDE.H.146 Lahek zapisovalnik leta

(a) Turbinski helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 2 250 kg ali več so opremljeni z zapisovalnikom leta, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

▼M20

1. ne spadajo na področje uporabe točke (a) SPO.IDE.H.145;

▼M16

2. uporabljajo se za operacije komercialnega prevoza;

3. individualno spričevalo o plovnosti jim je bilo prvič izdano 5. septembra 2022 ali pozneje.

(b) Zapisovalnik leta s podatki o letu ali slikami zapisuje informacije, ki omogočajo določitev poti leta in hitrosti zrakoplova.

(c) Zapisovalnik leta lahko shrani podatke o letu in slike, zapisane vsaj v zadnjih petih urah.

(d) Zapisovalnik leta samodejno začne zapisovanje, preden se lahko helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.

(e) Če zapisovalnik leta zapisuje slike ali zvok iz pilotske kabine, se zagotovi funkcija, ki jo lahko upravlja poveljujoči pilot in s katero spremeni slike in zvočne zapise, zabeležene pred uporabo te funkcije, tako da teh zapisov ni mogoče pridobiti z običajnimi tehnikami za ponovno predvajanje ali kopiranje.

▼M4

SPO.IDE.H.150 Zapisovanje podatkovnih zvez

(a) Helikopterji, za katere je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljeni s CVR, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:

1. sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili ATS helikopterju in sporočili, poslanimi s helikopterja, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:

(i) vzpostavitev podatkovne zveze;

(ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom;

▼M4

(iii) usmerjeni nadzor;

(iv) informacije o letu;

(v) nadzor nad oddajanjem zrakoplova, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;

(vi) podatke o operativnem nadzoru zrakoplova, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema, in

(vii) slikovni zapis podatkov, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;

2. informacije, ki omogočajo korelacijo z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od helikopterja, in

3. informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.

(b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.

(c) Zapisovalnik hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v SPO.IDE.H.140 določeno za CVR.

▼M8

(d) Če se zapisovalnik ne uporabi, ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi. Ta naprava ima najpozneje do 1. januarja 2020 podvodni oddajni čas najmanj 90 dni. Če se zapisovalnik uporabi, ima samodejni oddajnik signala na kraju nesreče.

▼M4

(e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) SPO.IDE.H.140 navedene za začetek in konec delovanja CVR.

SPO.IDE.H.155 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini

Skladnost z zahtevami za CVR in FDR je mogoče doseči s kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini.

SPO.IDE.H.160 Sedeži, sedežni varnostni pasovi in zadrževalni sistemi

(a) Helikopterji so opremljeni:

1. s sedeži ali mesti za vse člane posadke ali strokovnjake za nalogo na zrakoplovu;

2. z varnostnim pasom na vsakem sedežu in zadrževalnimi napravami za vsako mesto;

3. za helikopterje, za katere je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2012, z varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsak sedež in

4. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta, na vsakem sedežu letalske posadke.

(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima enotočkovno odpenjanje.

▼M4

SPO.IDE.H.165 Komplet za prvo pomoč

(a) Helikopterji so opremljeni s kompletom za prvo pomoč.

(b) Kompleti za prvo pomoč:

1. so zlahka dostopni za uporabo in

2. se stalno obnavljajo.

SPO.IDE.H.175 Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom

(a) Helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

(b) Na helikopterjih, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

1. vseh članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, ter

2. vseh članov posadke in strokovnjakov za nalogo za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.

(c) Ne glede na točko (b) se lahko krajše poti določenega trajanja v višini med 13 000 ft in 16 000 ft opravljajo brez zalog kisika v skladu s SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.H.180 Ročni gasilni aparati

(a) Helikopterji, razen helikopterjev ELA2, so opremljeni z najmanj enim ročnim gasilnim aparatom:

1. v pilotski kabini in

2. v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.

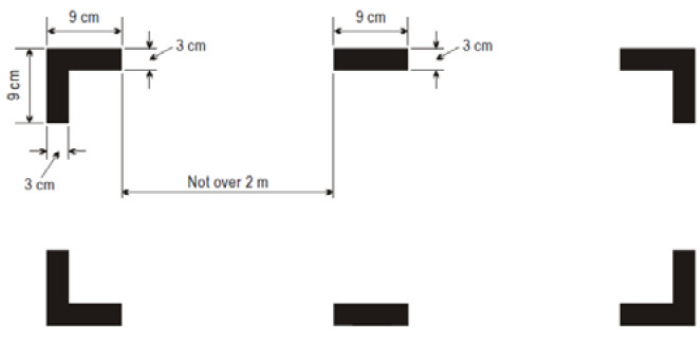
(b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

SPO.IDE.H.185 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa helikopterja, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v zrakoplov v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s sliko 1.

Slika 1

Označitev točk prodora



▼M4

SPO.IDE.H.190 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

(a) Helikopterji, certificirani za največje število potniških sedežev nad šest, so opremljeni s:

1. samodejnim ELT in

2. enim ELT za preživele (ELT(S)) v rešilnem čolnu ali na rešilnem jopiču, če se helikopter uporablja na razdalji od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti.

▼M27

(b) Helikopterji, certificirani za največjo razporeditev potniških sedežev šest ali manj, so opremljeni z ELT(S) ali osebnim označevalcem kraja (PLB), ki ju nosi član posadke ali strokovnjak za nalogo, ali z avtomatskim ELT.

▼M4

(c) ELT katere koli vrste in PLB so zmožni hkrati oddajati na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Leti nad vodo – helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon

(a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali mesta, če:

1. se uporabljajo pri letenju nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, ali

2. se uporabljajo pri letenju nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let, ali

3. se uporabljajo pri vzletanju ali pristajanju na aerodromu/območju delovanja, kjer vzletna ali priletna pot poteka nad vodo.

(b) Vsak rešilni jopič je opremljen z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

(c) Vodja helikopterja, ki se uporablja nad vodo na razdalji od kopnega, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj, ugotovi tveganja za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na helikopterju:

1. oprema za oddajanje signalov v sili;

2. dovolj rešilnih čolnov, da lahko sprejmejo vse osebe na helikopterju, in ki so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili, in

3. reševalna oprema, ki zagotavlja sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

(d) Vodja helikopterja ugotovi tveganja za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi pri odločanju, ali si morajo vse osebe na helikopterju nadeti rešilni jopič iz točke (a).

SPO.IDE.H.197 Rešilni jopiči – kompleksni helikopterji na motorni pogon

(a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali mesta, če:

▼M4

1. se uporabljajo pri letih nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let;

2. se uporabljajo pri letih nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, ali

3. vzletajo ali pristajajo na aerodromu ali območju delovanja, kjer vzletna ali priletna pot poteka nad vodo tako, da bi bilo v primeru nesreče morda treba zasilno pristati na vodi.

(b) Vsak rešilni jopič je opremljen z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

▼M9

SPO.IDE.H.198 Obleka za preživetje – kompleksni helikopterji na motorni pogon

Vse osebe na helikopterju imajo na sebi obleko za preživetje, če tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja ob upoštevanju naslednjih okoliščin:

(a) pri letih nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo ali razdaljo za varen zasilni pristanek, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta; in

(b) kadar vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C.

▼M4

SPO.IDE.H.199 Rešilni čolni, ELT za preživele in oprema za preživetje za podaljšane lete nad vodo – kompleksni helikopterji na motorni pogon

Helikopterji, ki se uporabljajo:

(a) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let, ali

(b) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, in če tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja, so opremljeni z:

1. najmanj enim rešilnim čolnom z nominalno zmogljivostjo, ki ustreza najmanj največjemu številu oseb na helikopterju, zloženim tako, da omogoča takojšnjo uporabo v sili;

2. najmanj enim ELT za preživele (ELT(S)) za vsak zahtevani rešilni čoln in

3. reševalno opremo, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

SPO.IDE.H.200 Oprema za preživetje

Helikopterji, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljeni s:

(a) signalno opremo za oddajanje signalov v sili;

(b) najmanj enim ELT za preživele (ELT(S)) in

(c) dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na helikopterju.

▼M9

_____

▼M4

SPO.IDE.H.202 Helikopterji, certificirani za operacije na vodi – razna oprema

Helikopterji, certificirani za operacije na vodi, so opremljeni z:

(a) vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje helikopterja na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim rokovanjem, ter

(b) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov iz Mednarodnih predpisov za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

SPO.IDE.H.203 Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi

▼M5

Kompleksni helikopterji na motorni pogon, ki se uporabljajo nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, in helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon, ki se uporabljajo nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 50 NM, so:

▼M4

(a) projektirani za pristanek na vodi v skladu z ustrezno plovnostno kodo;

(b) certificirani za pristanek v sili na vodi v skladu z ustrezno plovnostno kodo ali

(c) opremljeni z reševalno opremo za plovbo.

SPO.IDE.H.205 Individualna zaščitna oprema

Vsaka oseba na zrakoplovu nosi individualno zaščitno opremo, ki je primerna za vrsto operacije, ki se izvaja.

SPO.IDE.H.210 Slušalke

Če se zahteva radiokomunikacijski in/ali radionavigacijski sistem, je helikopter opremljen s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo in gumbom za oddajanje na krmilu vsakega zahtevanega pilota, člana posadke in/ali strokovnjaka za nalogo na njegovem dodeljenem mestu.

SPO.IDE.H.215 Radiokomunikacijska oprema

(a) Helikopterji, ki se uporabljajo po IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:

1. izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;

2. sprejemajo meteorološke informacije;

3. kadar koli med letom izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki jih določi ustrezni organ, ter

4. omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.

(b) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj ločene do te mere, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

▼M4

(c) Če se zahteva radiokomunikacijski sistem, so helikopterji opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko iz SPO.IDE.H.135, in gumbom za oddajanje na krmilu za vsakega zahtevanega pilota in člana posadke na njegovem dodeljenem mestu.

SPO.IDE.H.220 Navigacijska oprema

(a) Helikopterji so opremljeni z navigacijsko opremo, ki jim omogoča izvedbo leta v skladu z:

1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in

2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

(b) Helikopterji imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru odpovedi enega kosa opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.

(c) Helikopterji, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v IMC, so opremljeni z navigacijsko opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Navedena oprema zagotavlja tako vodenje za vsak aerodrom, na katerem je predviden pristanek v IMC, in vse določene nadomestne aerodrome.

▼M9

(d) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.

▼M15

(e) Helikopterji so opremljeni z nadzorno opremo v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

▼M4

SPO.IDE.H.225 Radarski odzivnik

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so helikopterji opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

▼M9

SPO.IDE.H.230 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na certificiranih aplikacijah sistemov zrakoplova, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

(b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.

(c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

PODDEL E

POSEBNE ZAHTEVE

ODDELEK 1

Helikopterske operacije z obešenim tovorom (HESLO)

▼M15

SPO.SPEC.HESLO.100 Standardni operativni postopki

Standardni operativni postopki za HESLO določajo:

(a) opremo, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v MEL, če je ustrezno;

(b) sestavo posadke in zahteve glede izkušenj, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;

(c) ustrezno teoretično in praktično usposabljanje za člane posadke za opravljanje njihovih nalog, ustrezno usposabljanje za strokovnjake za nalogo za opravljanje njihovih nalog ter imenovanje oseb, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;

(d) odgovornosti in dolžnosti članov posadke in strokovnjakov za nalogo;

(e) merila za zmogljivost helikopterja, ki jih je treba izpolnjevati za izvajanje operacij HESLO;

(f) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah.

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Posebna oprema za HESLO

Helikopter je opremljen vsaj z:

(a) enim varnostnim ogledalom za tovor ali drugimi pripomočki, ki omogočajo vidljivost kavlja(-ev)/tovora, in

(b) eno tehtnico za tovor, razen če so na voljo druge metode določanja teže tovora.

SPO.SPEC.HESLO.110 Prevoz nevarnega blaga

Operator, ki prevaža nevarno blago na ali iz krajev brez osebja ali oddaljenih lokacij, poda vlogo pristojnemu organu za izjemo od določb Tehničnih navodil, če te ne bodo skladne z zahtevami, ki so določene v navedenih navodilih.

ODDELEK 2

Operacije s človeškim zunanjim tovorom (HEC)

▼M15

SPO.SPEC.HEC.100 Standardni operativni postopki

Standardni operativni postopki za HEC določajo:

(a) opremo, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v MEL, če je ustrezno;

(b) sestavo posadke in zahteve glede izkušenosti, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;

▼M15

(c) ustrezno teoretično in praktično usposabljanje za člane posadke za opravljanje njihovih nalog, ustrezno usposabljanje za strokovnjake za nalogo za opravljanje njihovih nalog ter imenovanje oseb, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;

(d) odgovornosti in dolžnosti članov posadke in strokovnjakov za nalogo;

(e) merila za zmogljivost helikopterja, ki jih je treba izpolnjevati za izvajanje operacij HEC;

(f) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Posebna oprema za HEC

(a) Helikopterji so opremljeni z:

1. opremo za operacije dviganja ali kavljem za tovor;

2. enim varnostnim ogledalom za tovor ali drugimi pripomočki, ki omogočajo vidljivost kavlja, in

3. eno tehtnico za tovor, razen če so na voljo druge metode določanja teže tovora.

▼M15

(b) Za namestitev vse opreme za dviganje in kavljev za tovor, razen enostavnega sistema za prevažanje osebja (PCDS), ter vse naknadne spremembe je treba pridobiti odobritev plovnosti, ki ustreza predvideni funkciji.

▼M4

ODDELEK 3

Padalske operacije (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardni operativni postopki

Standardni operativni postopki za PAR določajo:

(a) opremo, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v MEL, če je ustrezno;

(b) sestavo posadke in zahteve glede izkušenosti, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;

(c) ustrezno usposabljanje za člane posadke in strokovnjake za nalogo, da bi lahko opravili svojo nalogo, ter osebe, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;

(d) odgovornosti in dolžnosti članov posadke in strokovnjakov za nalogo;

(e) merila zmogljivosti, ki jih je treba izpolniti za namen izvajanja padalskih operacij;

(f) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah.

SPO.SPEC.PAR.105 Prevoz članov posadke in strokovnjakov za nalogo

Zahteve glede odgovornosti strokovnjakov za nalogo iz SPO.GEN.106(c) ne veljajo za strokovnjake za nalogo, ki izvajajo skoke s padalom.

▼M4

SPO.SPEC.PAR.110 Sedeži

Ne glede na SPO.IDE.A.160(a) in SPO.IDE.H.160(a)(1) se lahko kot sedež uporabijo tla zrakoplova, če so na voljo sredstva, ki se jih strokovnjak za nalogo lahko oprime ali s katerimi se lahko priveže.

SPO.SPEC.PAR.115 Dodatni kisik

Ne glede na SPO.OP.195(a) zahteva glede uporabe dodatnega kisika ne velja za člane posadke, razen za vodjo zrakoplova, in strokovnjake za nalogo, ki izvajajo dolžnosti, ki so bistvene za specializirano nalogo, kadar višina kabine:

(a) preseže 13 000 ft za največ 6 minut;

(b) preseže 15 000 ft za največ 3 minute.

▼M11

_____

▼M15

SPO.SPEC.PAR.125 Izpust nevarnega blaga

Ne glede na točko SPO.GEN.155 lahko padalci zapustijo zrakoplov v primeru padalskih predstav nad gosto naseljenimi mesti in drugimi naselji ali nad zbirališči ljudi na prostem, pri čemer morajo imeti pri sebi naprave za puščanje dimnih sledi, ki morajo biti proizvedene za ta namen.

▼M4

ODDELEK 4

Akrobatski leti (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Standardni operativni postopki

Standardni operativni postopki za ABF določajo:

(a) opremo, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v MEL, če je ustrezno;

(b) sestavo posadke in zahteve glede izkušenosti, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;

(c) ustrezno usposabljanje za člane posadke in strokovnjake za nalogo, da bi lahko opravili svojo nalogo, ter osebe, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;

(d) odgovornosti in dolžnosti članov posadke in strokovnjakov za nalogo;

(e) merila zmogljivosti, ki jih je treba izpolniti za namen izvajanja akrobatskih letov;

(f) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

Naslednji dokumenti iz SPO.GEN.140(a) se za akrobatske lete ne zahtevajo:

(a) podrobnosti iz oddanega načrta leta ATS, če je ustrezno;

▼M4

(b) najnovejše in ustrezne letalske navigacijske karte za zračno pot/območje predlaganega leta in vseh zračnih poti, na katere bi bil let lahko preusmerjen;

(c) informacije o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrezni in prestreženi zrakoplovi, ter

(d) informacij o službah za iskanje in reševanje za območje predvidenega leta.

SPO.SPEC.ABF.115 Oprema

Naslednje zahteve glede opreme za akrobatske lete ne veljajo:

(a) zahteve v zvezi s kompleti za prvo pomoč iz SPO.IDE.A.165 in SPO.IDE.H.165;

(b) zahteve v zvezi z ročnimi gasilnimi aparati iz SPO.IDE.A.180 in SPO.IDE.H.180 ter

(c) zahteve glede oddajnikov signala na kraju nesreče ali osebnih označevalcev iz SPO.IDE.A.190 in SPO.IDE.H.190.

▼M15

ODDELEK 5

Vzdrževalni testni leti (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Ravni vzdrževalnih testnih letov

Operator pred opravljanjem vzdrževalnega testnega leta določi ustrezno raven vzdrževalnega testnega leta:

▼M16

(a) Vzdrževalni testni let „razreda A“ za lete, pri katerih se pričakuje uporaba neobičajnih postopkov ali postopkov v sili, kot so določeni v letalskem priročniku zrakoplova, ali kadar je namen leta dokazati delovanje nadomestnega sistema ali drugih varnostnih naprav;

▼M15

(b) vzdrževalni testni let ravni B za vse druge vzdrževalne testne lete, razen vzdrževalnih testnih letov ravni A.

SPO.SPEC.MCF.105 Program letenja za vzdrževalne testne lete ravni A

Pred opravljanjem vzdrževalnega testnega leta ravni A s kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon operator razvije in dokumentira program letenja.

SPO.SPEC.MCF.110 Priročnik za vzdrževalne testne lete za vzdrževalne testne lete ravni A

Operator, ki opravlja vzdrževalni testni let ravni A:

(a) opiše navedene operacije in z njimi povezane postopke v operativnem priročniku iz točke ORO.MLR.100 Priloge III ali namenskem priročniku za vzdrževalne testne lete;

(b) po potrebi posodobi priročnik;

(c) obvesti celotno ustrezno osebje o priročniku in njegovih spremembah, ki se nanašajo na njihove naloge;

(d) pristojnemu organu zagotovi priročnik in njegove posodobitve.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.115 Zahteve glede letalske posadke za vzdrževalne testne lete ravni A

(a) Operator izbere ustrezne člane letalske posadke ob upoštevanju kompleksnosti zrakoplova in ravni vzdrževalnega testnega leta. Pri izbiri članov letalske posadke za vzdrževalni testni let ravni A s kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon operator zagotovi vse naslednje:

1. poveljujoči pilot je opravil tečaj usposabljanja v skladu s točko SPO.SPEC.MDF.120; če je bilo usposabljanje izvedeno v simulatorju, pilot vsaj en vzdrževalni testni let ravni A izvede kot nadzorovalni pilot ali opazovalec, preden na vzdrževalnem testnem letu ravni A leti kot poveljujoči pilot;

2. poveljujoči pilot opravi na zrakoplovu, ki je iste kategorije kot zrakoplov, s katerim bo letel, vsaj 1 000 ur letenja, pri čemer vsaj 400 ur opravi kot poveljujoči pilot kompleksnega zrakoplova na motorni pogon in vsaj 50 ur na določeni vrsti zrakoplova.

Ne glede na točko 2 prvega odstavka lahko operator izbere pilota z manj kot 50 urami izkušenj na določeni vrsti zrakoplova, če začne operator uporabljati novo vrsto zrakoplova in oceni usposobljenost pilota v skladu z uveljavljenim postopkom ocenjevanja.

(b) Pilotom, ki imajo rating za preizkusne lete v skladu z Uredbo (EU) št. 1178/2011, se v celoti prizna tečaj usposabljanja iz točke (a)(1) te točke, če opravijo zahtevano začetno in periodično usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini v skladu s točkama ORO.FC.115 in ORO.FC.215 Priloge III.

(c) Poveljujoči pilot ne izvede vzdrževalnega testnega leta ravni A na kompleksnem zrakoplovu na motorni pogon, če v zadnjih 36 mesecih ni izvedel vzdrževalnega testnega leta ravni A.

(d) Poveljujoči pilot na vzdrževalnem testnem letu ravni A lahko nedavne izkušnje znova pridobi, če izvede vzdrževalni testni let ravni A kot opazovalec ali nadzorovalni pilot ali če izvede vzdrževalni testni let ravni A kot poveljujoči pilot v simulatorju.

SPO.SPEC.MCF.120
Tečaj usposabljanja letalske posadke za vzdrževalne testne lete ravni A

(a) Tečaj usposabljanja, ki se zahteva za vzdrževalne testne lete ravni A, se izvede v skladu s podrobnim učnim načrtom.

(b) Poučevanje letenja v okviru tečaja usposabljanja se izvede na enega od naslednjih načinov:

1. v simulatorju, ki za namene usposabljanja ustrezno ponazarja odziv zrakoplova in njegovih sistemov na opravljena preverjanja;

2. med letenjem v zrakoplovu, ko se prikažejo tehnike vzdrževalnih testnih letov.

(c) Tečaj usposabljanja, opravljen na eni kategoriji zrakoplova, velja za vse vrste zrakoplovov zadevne kategorije.

(d) Operator pri upoštevanju zrakoplova, ki bo uporabljen za usposabljanje, in zrakoplova, s katerim bo izveden vzdrževalni testni let, določi, ali sta potrebni izobraževanje o razlikah in seznanitveno usposabljanje, ter opiše vsebino takega usposabljanja.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.125 Sestava posadke in osebe na krovu zrakoplova

(a) Operator določi postopke za opredelitev potrebe po dodatnih strokovnjakih za nalogo.

(b) Operator za vzdrževalne testne lete ravni A v svojem priročniku opredeli politiko glede drugih oseb na krovu zrakoplova.

(c) Pri vzdrževalnem testnem letu ravni A se v pilotski kabini zahteva strokovnjak za nalogo ali dodatni pilot, ki pomaga članom letalske posadke, razen če konfiguracija zrakoplova tega ne omogoča ali če lahko operator ob upoštevanju delovne obremenitve članov letalske posadke na podlagi programa letenja utemelji, da člani letalske posadke ne potrebujejo dodatne pomoči.

SPO.SPEC.MCF.130 Postopki v simuliranih neobičajnih ali izrednih razmerah med letom

Z odstopanjem od točke SPO.OP.185 je lahko na krovu zrakoplova, s katerim se opravlja vzdrževalni testni let ravni A, strokovnjak za nalogo, če se zahteva za izpolnitev namena leta in je bil opredeljen v programu letenja.

SPO.SPEC.MCF.135 Omejitve časa letenja in zahteve glede počitka

Operatorji, za katere se uporablja poddel FTL Priloge III (Del ORO), ob dodeljevanju članov posadke na vzdrževalne testne lete uporabljajo določbe navedenega poddela.

SPO.SPEC.MCF.140 Sistemi in oprema

Če je vzdrževalni testni let namenjen preverjanju ustreznega delovanja sistema ali opreme, se zadevni sistem ali oprema opredeli kot potencialno nezanesljiv, pred letom pa se sprejmejo ustrezni ukrepi za čim večje zmanjšanje tveganja varnosti leta.

SPO.SPEC.MCF.145 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini, zapisovalnik podatkov o letu in zahteve glede zapisovanja prek podatkovnih zvez za imetnike spričeval AOC

Za vzdrževalne testne lete zrakoplova, ki se sicer uporablja za operacije CAT, se še naprej uporabljajo določbe v zvezi z zapisovalniki zvoka v pilotski kabini (CVR), zapisovalniki podatkov o letu (FDR) in zapisovanjem prek podatkovnih zvez (DLR) Priloge IV (Del CAT).