



MNENJE 04/2011

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 1. junija 2011

o uredbi Komisije o določitvi izvedbenih pravil za zračne operacije

„Zračne operacije – OPS“

Kazalo

Povzetek	5
Uvod	6
I. Splošno.....	6
II. Obseg mnenja	6
III. Posvetovanje.....	8
IV. Dogovor o oštevilčevanju predpisov	9
Krovna uredba o zračnih operacijah	10
I. Področje uporabe	10
II. Pregled pripomb.....	10
III. Pojasnila	10
Priloga I – Opredelitev pojmov.....	16
I. Obseg	16
II. Pregled pripomb	16
III. Pregled razlik	16
IV. Pojasnila.....	18
Priloga II – Del ARO	20
I. Splošno	20
II. Posvetovanje	23
III. Obseg in uporaba	25
IV. Pregled razlik	44
V. Seznam predlaganih nalog za oblikovanje predpisov	45
Priloga III – Del ORO	47
I. Splošno	47
II. Posvetovanje	47

III.	Obseg in uporaba	49
IV.	Pregled razlik	71
V.	Seznam predlaganih nalog za oblikovanje predpisov	87
Priloga IV – Del CAT (L, H)		88
I.	Obseg	88
II.	Pregled pripomb	90
III.	Pregled razlik	91
IV.	Seznam predlaganih nalog za oblikovanje predpisov	97
V.	CAT.GEN: Poddel A – Splošne zahteve	101
VI.	CAT.OP: Poddel B – Operativni postopki	103
VII.	CAT.POL: Poddel C – Zmogljivost in operativne omejitve zrakoplovov	106
VIII.	CAT.IDE: Poddel D – Instrumenti, podatki, oprema	111
Priloga V – Del SPA.....		114
I.	Področje uporabe.....	114
II.	Pregled pripomb	116
III.	Pregled razlik	116
IV.	Seznam predlaganih nalog za oblikovanje predpisov	116
V.	SPA.GEN: Poddel A – Splošne zahteve.....	117
VI.	SPA.PBN: Poddel B – Operacije v zvezi z navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN) ..	119
VII.	SPA.MNPS: Poddel C – Operacije z določeno minimalno navigacijsko zmogljivostjo (MNPS)	120
VIII.	SPA.RVSM: Poddel D – Operacije v zračnem prostoru z zmanjšanimi minimalnimi navpičnimi razdvajanji (RVSM)	120
IX.	SPA.LVO: Poddel E – Operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO)	120
X.	SPA.ETOPS: Poddel F – Operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali (ETOPS)	122
XI.	SPA.DG: Poddel G – Prevoz nevarnega blaga	123

XII. SPA.NVIS: Poddel H – Helikopterske operacije s pomočjo sistemov za nočno gledanje	123
XIII. SPA.HHO: Poddel I – Helikopterske operacije z obešenim tovorom (HHO).....	124
XIV. SPA.HEMS: Poddel J – Operacije helikopterske nujne medicinske pomoči.....	126
KRATICE/OKRAJŠAVE, KI SE UPORABLJAJO V DELIH CAT IN SPA	129

Povzetek

To mnenje vsebuje naslednje dokumente:

- krovno uredbo o zračnih operacijah;
- Prilogo I – Opredelitev pojmov za priloge od II do VIII;
- Prilogo II – Del ARO, zahteve za organe za zračne operacije;
- Prilogo III – Del ORO, zahteve za organizacije za komercialne letalske prevoznike in nekomercialne letalske prevoznike, ki uporabljajo kompleksne zrakoplove na motorni pogon;
- Prilogo IV – Del CAT (L, H), tehnične zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza z letali in helikopterji;
- Prilogo V – Del SPA, zahteve za operacije, za katere je potrebna posebna odobritev.

Na podlagi načel, ki jih je upravni odbor določil skupaj z Evropsko komisijo, predlog Agencije prenaša vsebino EU-OPS in JAR-OPS 3 ter čim bolj prilagaja zahteve oddelkoma 1 in 2 dela I in dela III Priloge 6 k standardom in priporočenim praksam (SARP) organizacije ICAO.

Razvoj teh zahtev je temeljil na naslednjih ciljih:

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

To mnenje je rezultat obsežnih posvetovanj, v katerih so sodelovali organi, združenja, operatorji in strokovnjaki na področju letalstva.

Mnenje za preostale priloge te uredbe, Prilogo VI – Del NCC, Prilogo VII – Del NCO in Prilogo VIII – Del SPO, bo objavljeno pozneje.

Uvod

I. Splošno

1. Uredba (ES) št. 216/2008¹ Evropskega parlamenta in Sveta (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009², vzpostavlja ustrezen in celovit okvir za opredelitev in izvajanje skupnih tehničnih zahtev in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva.
2. Namen tega mnenja je pomagati Evropski komisiji pri določitvi izvedbenih pravil za zračne operacije.
3. Mnenje je bilo sprejeto po postopku, ki ga je določil upravni odbor Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: agencija)³ v skladu z določbami člena 19 osnovne uredbe.

II. Obseg mnenja

4. To mnenje vsebuje naslednje dokumente:
 - krovno uredbu o zračnih operacijah;
 - Prilogo I – Opredelitev pojmov za priloge od II do VIII;
 - Prilogo II – Del ARO, zahteve za organe za zračne operacije;
 - Prilogo III – Del ORO, zahteve za organizacije za komercialne letalske prevoznike in nekomercialne letalske prevoznike, ki uporabljajo kompleksne zrakoplove na motorni pogon;
 - Prilogo IV – Del CAT (L, H), tehnične zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza z letali in helikopterji;

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

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

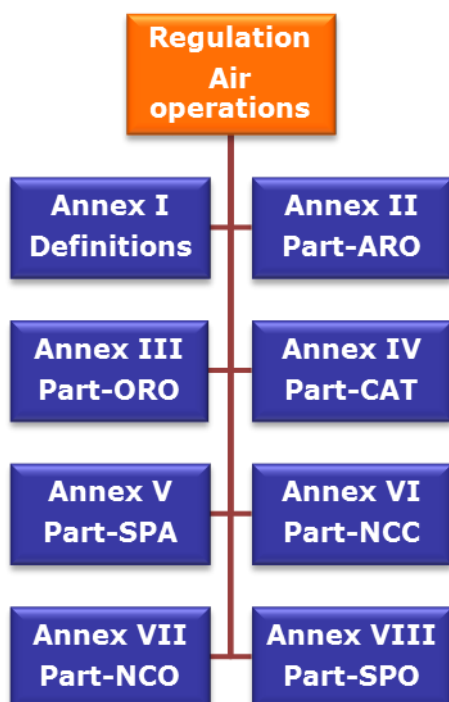
³ Sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil (postopek za oblikovanje predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

- Prilogo V – Del SPA, zahteve za operacije, za katere je potrebna posebna odobritev.
5. To mnenje ne vključuje:
- zahtev v zvezi s komercialnim zračnim prevozom za jadralna letala, balone in lete od A do A z letali in helikopterji iz Priloge III – Del CAT;
 - Priloge VI – Del NCC, tehnične zahteve za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon;
 - Priloge VII – Del NCO, tehnične zahteve za nekomercialne operacije z nekompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon;
 - Priloge VIII – Del SPO, tehnične zahteve za posebne operacije, vključno s komercialnimi in nekomercialnimi operacijami;
 - povezanih določb k zgoraj opisanim operacijam iz krovne uredbe o zračnih operacijah.

Mnenje za preostale zahteve bo objavljeno pozneje.

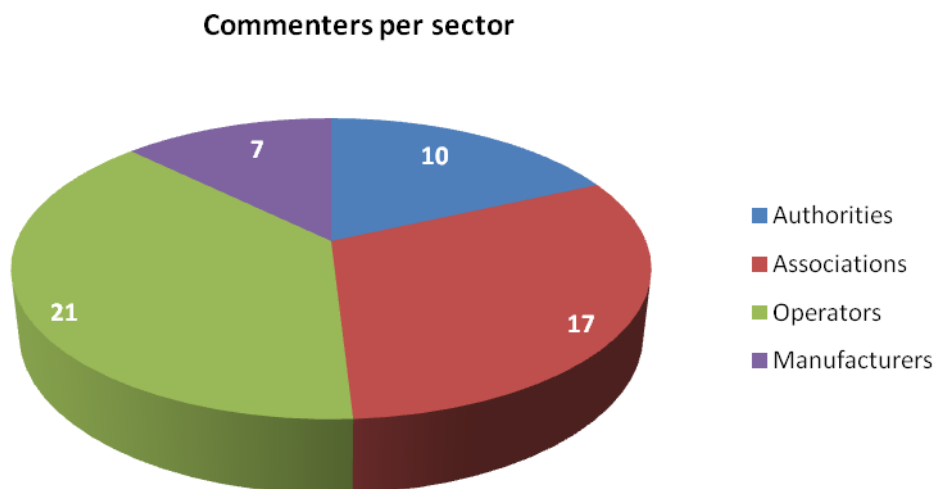
6. Dokumenti tega mnenja temeljijo na pregledani in spremenjeni strukturi predpisov, kot sta jo predlagali Evropska komisija in agencija aprila 2011. Naslednji prikaz zagotavlja pregled prilog k uredbi o zračnih operacijah.

Prikaz 1: Priloge k uredbi o zračnih operacijah



III. Posvetovanje

7. To mnenje temelji na:
 - obvestilu NPA 2008-22, ki vsebuje osnutke predlogov za izvedbena pravila ter povezane sprejemljive načine usklajevanja (Acceptable Means of Compliance, AMC) in navodila (Guidance Material, GM) za organe in organizacije;
 - obvestilu NPA 2009-02, ki vsebuje osnutke predlogov za izvedbena pravila ter povezane sprejemljive načine usklajevanja in navodila za zračne operacije.
8. Obvestilo NPA 2009-02 je bilo objavljeno na spletni strani agencije EASA (<http://www.easa.europa.eu>) 30. januarja 2009. Posvetovalno obdobje se je končalo 31. julija 2009. Agencija je prejela skupaj 13 775 pripomb, od tega se jih je približno 8 200 nanašalo na obseg tega mnenja.
9. Povzetek pripomb, zadevne odgovore na povzete pripombe ter predlagano pregledano in spremenjeno besedilo predpisov so podrobno obravnavale naslednje štiri skupine za pregled oblikovanja predpisov (RG):
 - RG01 (CAT), ki se je osredotočila na predpise za operacije komercialnega zračnega prevoza;
 - RG02 (SPO), ki se je osredotočila na predpise za specializirane operacije;
 - RG03 (NCC), ki se je osredotočila na predpise za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon, in
 - RG04 (NCO), ki se je osredotočila na predpise za nekomercialne operacije z nekompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon.
10. Osnutek besedila dokumenta CRD o delu CAT je proučila skupina za pregled oblikovanja predpisov RG01. Osnutek besedila dokumenta CRD o delu SPA so preučile vse štiri skupine za pregled oblikovanja predpisov.
11. Agencija je poleg tega sklicala več sestankov s strokovnjaki za helikopterje, ki so zagotovili nasvete o vprašanjih v zvezi s helikopterji in zastopali organe, operatorje in proizvajalce.
12. Agencija je 25. novembra 2010 na podlagi obširnih pogajanj z organi, združenji in operatorji objavila dokument CRD OPS I. Obdobje za predložitev pripomb se je končalo 15. februarja 2011. Agencija je prejela 1 009 pripomb.
13. Spodnji prikaz zagotavlja pregled predstavnikov zainteresiranih strani, ki so predložili pripombe in so razvrščeni v skupine organov, združenj, operatorjev in proizvajalcev.

Prikaz 2: Pregled predstavnikov zainteresiranih strani, ki so predložili pripombe

14. Vse pripombe so bile ocenjene in se je nanje odgovorilo, prav tako pa so se upoštevale pri oblikovanju osnutkov Priloge I, Priloge IV in Priloge V k temu mnenju.
15. Podrobnosti o postopku posvetovanja za obvestila NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c in NPA 2009-02d, ki se nanašajo na zahteve dela ARO Priloge II in dela ORO Priloge III k temu mnenju, so opisane v ustreznih oddelkih teh pojasnil.

IV. Dogovor o oštevilčevanju predpisov

16. V skladu s smernicami agencije za oblikovanje predpisov je bil za izvedbena pravila uporabljen naslednji dogovor o oštevilčevanju predpisov:

.<poddel>.<oddelek>.<Š>

Pojasnilo:

: obvezen – največ štiri črke ali številke.

Primeri: ARO, ORO, CAT, SPA.

<poddel>: obvezen – največ štiri črke ali številke.

Primeri: GEN, OP, POL, IDE.

<oddelek>: obvezen – največ štiri črke ali številke.

Primeri: MPA, A, H, MAB.

<Š>: obvezna – številka predpisa – tri številke, ki se začnejo s 100, številke, ki sledijo, pa so običajno štete v povečanjih za 5.

Krovna uredba o zračnih operacijah

I. Področje uporabe

17. Krovna uredba o „zračnih operacijah“ določa splošno uporabnost delov, ki jih zajema, ter predlaga predhodno veljavne pravice in prehodne ukrepe kot možnosti izbire⁴.

II. Pregled pripomb

18. V prejetih pripombah o krovni uredbi OPS je bila glavna pozornost namenjena prilagoditvi s krovnimi uredbami dela FCL in predlaganimi določbami o predhodno veljavnih pravicah JAR-OPS 3, poleg tega je bila v njih zahteva za pojasnitev uporabe nekaterih zrakoplovov iz Priloge II v operacijah CAT in opredelitev izraza specializirane operacije.

III. Pojasnila

19. Krovna uredba, objavljena v tem mnenju, v skladu s členom 4(1)(b) in (c) ter členom 8 osnovne uredbe vsebuje zahteve za operatorje EU, ki uporabljajo zrakoplove, registrirane v EU ali tretji državi, in za osebje, ki sodeluje pri upravljanju takih zrakoplovov.
20. Poleg tega so v njej določene zahteve za agencijo in pristojne organe na področju zračnih operacij, vključno s preverjanji na ploščadi v zvezi z zrakoplovi operatorjev pod varnostnim nadzorom druge države v skladu s členom 10 osnovne uredbe.
21. Člen 2 vključuje opredelitve izrazov, ki se uporabljajo v krovni uredbi. Opredelitev pojma „operacije CAT“, ki izhaja iz Priloge 6 ICAO, je nekoliko spremenjena za upoštevanje opredelitve pojma „komercialna operacija“ iz člena 3(i) osnovne uredbe. Poudarjeno je, da je področje uporabe opredelitve pojma „komercialna operacija“ širše od področja uporabe opredelitve pojma „operacije CAT“. Opredelitev pojma „specializirana operacija“ bo nadalje dopolnjena z neizčrpnim seznamom specializiranih storitev ali nalog v prihodnjem delu SPO. Poleg tega člen 6(6) določa, koliko oseb je lahko na zrakoplovu, ki se uporablja za specializirane operacije, da se jasno razlikuje med operacijami CAT in komercialnimi operacijami, ki niso operacije CAT.
22. Krovna uredba vključuje tudi dva člena, naslovljena na države članice. Člen 3 od držav članic in agencije zahteva, naj pripravijo načrte za varnost v letalstvu, katerih cilj je nenehno izboljševanje varnosti. Vključuje tudi zahtevo, naj države članice uskladijo svoje varnostne načrte, ker morajo države EASA zdaj skupaj

⁴ Možnost izbire je vrsta prehodnega ukrepa, ki državam članicam prepušča odločitev, ali bodo do zakonsko določenega roka odložile izvajanje nekega predpisa.

upravljati varnost v letalstvu. Zlasti trenutna razdelitev pristojnosti v Evropski uniji ne omogoča, da bi neka država članica sama izvajala varnostni načrt. V prihodnje se bo zagotovilo dodatno gradivo, ki bo obogatilo skupno izvajanje zahtev ICAO v zvezi z državnim varnostnim programom (State Safety Programme, SSP) v evropskem okviru. To gradivo bo temeljilo na delu, ki ga usklajuje Evropski svetovni odbor za varnost v letalstvu (European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC), zlasti v zvezi s priročnikom za evropski program za varnost v letalstvu (European Aviation Safety Programme, EASP).

23. V členu 4 so predlagane zahteve za nadzorne zmogljivosti. Te določbe, ki so sicer popolnoma v skladu z ustreznimi ključnimi elementi sistema nadzora nad varnostjo ICAO, dodatno zahtevajo od držav članic, naj svoje osebje za nadzor ustrezno pooblastijo za izvajanje nalog certificiranja in nadzornih nalog ter naj zagotovijo, da to osebje ni izpostavljeno navzkrižju interesov.
24. Člena 3 in 4 sta bila objavljena že v Mnenju 03-11 o krovni uredbi za letalsko osebje. Spremembe, ki izhajajo iz razprav odbora agencije EASA o zadevnem besedilu, so že vključene.
25. Člen 5 o preverjanjih na ploščadi vključuje prehodno določbo o minimalni letni kvoti, ki je sorazmerno prilagojena aprilskemu datumu začetka uporabe uredbe in znaša 65 % za leto 2012.
26. Člen 6 določa obseg in uporabo prilog, kot sledi:

Priloga	Uporaba	Člen v krovni uredbi
Priloga II – Del ARO	Zahteve za organe, vključno s preverjanji na ploščadi	1(1) in 5
Priloga III – Del ORO Priloga IV – Del CAT	Operacije komercialnega zračnega prevoza z letali in helikopterji, razen letov od A do A	1(2) in 6(1)
Priloga V – Del SPA	Vse operacije z letali, helikopterji, baloni ali jadralnimi letali	6(3)

27. Člen 6(4) iz področja uporabe te uredbe izključuje nekatere kategorije zrakoplovov ali vrste operacij, dokler ne bo dokončana povezana dejavnost oblikovanja predpisov. Te so:
- nekateri zrakoplovi iz Priloge II, kadar se uporabljajo v operacijah CAT. Upravljanje jih je treba v skladu s pogoji iz odločbe Komisije, sprejete v skladu z uredbo EU-OPS;
 - zračne ladje, zrakoplovi z nagibnim rotorjem, vezani baloni in zračni sistemi, ter
 - leti, ki jih opravijo projektivne ali proizvodne organizacije v zvezi s tako dejavnostjo.

28. Iz uporabe dela ORO in dela CAT so za zdaj izključene operacije CAT z letali in helikopterji od A do A (člen 6(2)) ter operacije z baloni in jadralnimi letali. Povezana izvedbena pravila bodo objavljena pozneje, krovna uredba pa bo ustrezno spremenjena.
29. Prav tako so iz uporabe dela ORO za zdaj izključene komercialne operacije, ki niso operacije CAT, in nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon. Krovna uredba bo spremenjena, ko bodo na voljo deli NCC, NCO in SPO in povezana mnenja agencije.
30. V več pripombah se je zahtevala pojasnitev operacij CAT z nekaterimi zrakoplovi iz Priloge II v skladu s členom 8(5)(g) osnovne uredbe. V sodelovanju z Evropsko komisijo je zagotovljeno naslednje pojasnilo:
31. Odločbe Komisije, izdane na podlagi člena 8(3) Uredbe (EGS) št. 3922/91⁵, lahko po razveljavitvi Priloge III k tej uredbi ostanejo veljavne, če je ta veljavnost izrecno navedena v izvedbenih pravilih. Zlasti Odločba Komisije C(2009) 7633⁶ z dne 14. oktobra 2009 bo ostala v veljavi kot prehodni ukrep. Odločba, o kateri so bile informativno obveščene vse države članice, je na voljo na spletu.
32. Odločba Evropske komisije je povezana z nekaterimi operatorji, tipi zrakoplovov iz Priloge II, dokazi in pogoji. Če eden od operatorjev načrtuje uporabo drugačnega tipa zrakoplova iz Priloge II, je treba pri Evropski komisiji vložiti novo oceno varnosti in zahtevo za odstopanje. Predlagana krovna uredba vključuje določbe za boljšo pojasnitev, kako naj države članice ravnajo pri spremembah delovanja, kot so bile sprejete v navedeni odločbi Komisije.
33. Vse države članice so upravičene do uporabe Odločbe Komisije C(2009) 7633 pod enakimi pogoji, kot so opredeljeni v njej in ki so povezani z enakim tipom zrakoplova. Odločba Komisije C(2009) 7633 se lahko nanaša na vsa naknadna dovoljenja, ki jih druga država članica izda pod enakimi pogoji in se uporabljajo za enak namen.
34. Za zagotavljanje pravilnega in usklajenega razumevanja Odločbe Komisije je v krovni uredbi pojasnjeno, da mora vsaka država članica, ki želi uporabiti že odobreno odstopanje, svojo namero sporočiti Evropski komisiji, preden začne uporabljati to odstopanje. To Evropski komisiji omogoča ocenjevanje, ali načrtovano odstopanje izpolnjuje pogoje in merila ocene varnosti, opravljene na podlagi Odločbe Komisije. V nasprotnem primeru je potrebno novo odstopanje v skladu s členom 14(6) osnovne uredbe.
35. Člen 7(1) vsebuje določbe o predhodno veljavnih pravicah za spričevala letalskih prevoznikov (AOC), izdana v skladu z uredbo EU-OPS. Predlagano je dveletno obdobje, da se po potrebi omogoči prilagoditev sistema upravljanja, programov usposabljanja, postopkov in priročnikov. Ker predlagana izvedbena pravila v

⁵ Uredba Sveta (EGS) št. 3922/91 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva. UL L 373, 31.12.1991, str. 4.

⁶ Odločba Komisije C(2009) 7633 z dne 14. oktobra 2009 o dovoljenju Avstriji, Nemčiji, Združenemu kraljestvu in Malti za izdajo spričeval letalskih prevoznikov z odstopanjem od Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva.

skladu z nedavno spremembo organizacije ICAO vsebujejo novo obliko spričevala AOC, je določen dveletni rok, v katerem je treba spričevalo AOC zamenjati za tako spričevalo AOC, ki je skladno z novo obliko.

36. Člen 7 od (3) do (6) vsebuje posebne določbe o preoblikovanju za operacije CAT s helikopterji. Predlagano je, naj se nacionalna spričevala AOC za helikopterje v dveh letih preoblikujejo v spričevala AOC, ki so skladna z izvedbenimi pravili. Države članice pripravijo poročilo o preoblikovanju v enem letu od datuma začetka uporabe uredbe. Poročilo vključuje opise nacionalnih zahtev, na podlagi katerih je bilo izdano spričevalo AOC, in obseg privilegijev, podeljenih operatorju, v njem je določeno, za katere zahteve v delih ORO, CAT in SPA je treba dati kreditne točke, določene so vse omejitve, ki jih je treba vključiti v novo spričevalo AOC, ki je skladno z izvedbenimi pravili, in vse zahteve, ki jih mora operator upoštevati za odpravo zadevnih omejitev.
37. Člen 8 določa, da poddel Q uredbe EU-OPS in določbe, ki so jih države članice sprejele na podlagi člena 8(4) Uredbe (EGS) št. 3922/91, ostajajo v veljavi do sprejetja povezanih izvedbenih pravil.
38. V členu 9 so določene predhodno veljavne pravice za sezname minimalne opreme (MEL), ki morda ne temeljijo na glavnem seznamu minimalne opreme (MMEL), oblikovanem v skladu z delom 21. Vse naknadne spremembe takega seznama MEL morajo biti v skladu s seznamom MMEL, ki ima predhodno veljavne pravice, ali je bil oblikovan v skladu z delom 21.
39. V členu 10 je obravnavano usposabljanje članov letalske posadke in kabinskega osebja v zvezi z elementi, ki izhajajo iz obveznih podatkov o operativni ustreznosti. Čeprav ima operator na voljo dve leti za prilagoditev ustreznih programov usposabljanja (člen 7(1)(b)), je potrebna prehodna določba, da se omogoči zagotavljanje usposabljanja za člane posadke. Predlog upošteva cikle usposabljanja, ki ga zagotovijo operatorji.
40. Člen 11 vsebuje določbe o začetku veljavnosti in možnosti izbire. Opredelitev zadnjega datuma za začetek uporabe izvedbenih pravil v členu 70 osnovne uredbe omejuje prehodna obdobja, in sicer z določitvijo, da se izvedbena pravila začnejo uporabljati najpozneje 8. aprila 2012. Na zahtevo Evropske komisije je bila izbrana metoda, ki dopušča možnost izbire, da se upošteva prehodno obdobje, če to traja dlje kot do 8. aprila 2012.
41. V pododstavku 2(a) je zagotovljena možnost izbire za organe v zvezi z deli sistema upravljanja. Organi, podobno kot operatorji, potrebujejo čas za prilagoditev sistemov upravljanja, postopkov in priročnikov. Predlog predvideva možnost izbire enoletnega prehodnega obdobja in upošteva predhodne razprave v odboru agencije EASA o povezanih zahtevah za organe v zvezi z letalskim osebjem.
42. V zvezi s operatorji helikopterjev CAT je zagotovljena možnost izbire dveletnega prehodnega obdobja za zgoraj opisano preoblikovanje spričevala AOC.

43. Del SPA vključuje posebne odobritve, ki so na voljo vsem operatorjem, razen za operacije helikopterske nujne medicinske pomoči (HNMP), helikopterske operacije z obešenim tovorom (HHO), operacije z uporabo sistema za nočno gledanje (NVIS), in operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali (ETOPS), ki so na voljo le imetnikom spričevala AOC. V zvezi z operacijami CAT z letali in helikopterji se uporabljajo načela glede predhodno veljavnih pravic in prehodnih obdobj, kot so opisana zgoraj. Kar zadeva operacije CAT z baloni in jadralnimi letali, je predlagano triletno prehodno obdobje, čeprav bodo vloge za posebno odobritev za prevoz nevarnega blaga morda maloštevilne. Enako obdobje je predlagano za specializirane operacije. Za nekomercialne operacije, ki niso specializirane operacije, je predlagano dveletno prehodno obdobje.

44. Možnosti izbire so povzete v spodnji preglednici:

Operacija	Del	Zrakoplov	Možnost izbire
CAT, razen operacij od A do A	Del ORO Del CAT Del SPA	Letala	Navedba smiselno ni potrebna.
	Del ORO Del CAT Del SPA	Helikopterji	2-letno prehodno obdobje
CAT od A do A	Del ORO Del CAT	Letala Helikopterji	Se še ne uporablja; na voljo bo pozneje.
	Del SPA	Letala Helikopterji	3-letno prehodno obdobje
CAT z baloni in jadralnimi letali	Del ORO Del CAT	Baloni Jadralna letala	Se še ne uporablja; na voljo bo pozneje.
	Del SPA	Baloni Jadralna letala	3-letno prehodno obdobje
Specializirane operacije	Del ORO* Del SPO	Letala Helikopterji Baloni Jadralna letala	Se še ne uporablja; na voljo bo pozneje.
	Del SPA	Letala Helikopterji	3-letno prehodno obdobje

Operacija	Del	Zrakoplov	Možnost izbire
		Baloni Jadralna letala	
Nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon	Del ORO Del NCC	Letala Helikopterji	Se še ne uporablja; na voljo bo pozneje.
	Del SPA	Letala Helikopterji	2-letno prehodno obdobje
Nekomercialne operacije z nekompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon	Del NCO	Letala Helikopterji Baloni Jadralna letala	Se še ne uporablja; na voljo bo pozneje.
	Del SPA	Letala Helikopterji Baloni Jadralna letala	2-letno prehodno obdobje

* Uporablja se za komercialne operacije, ki niso operacije CAT, in nekomercialne specializirane operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon.

Priloga I – Opredelitev pojmov

I. Obseg

45. Priloga I vsebuje opredelitev izrazov, ki se uporabljajo v prilogah od II do VIII k tej uredbi.

II. Pregled pripomb

46. V zvezi s Prilogo I je bilo prejetih 53 pripomb, ki jih je predložilo 18 predstavnikov zainteresiranih strani (nacionalni letalski organi, industrijska združenja, proizvajalci, letalske družbe, eno letališko združenje in en posameznik). Na splošno je bila izražena podpora združitvi opredelitev pojmov v Prilogo I, podpore pa ni dobila razdelitev na izvedbena pravila, sprejemljive načine usklajevanja in navodila. Postavka, v zvezi s katero je bilo prejetih največ pripomb, je bila „največje število potniških sedežev“, zanjo pa se je soglasno zahteval prenos namena iz opredelitve EU-OPS/JAR-OPS 3. Preostale pripombe so se nanašale na 30 izrazov in so predlagale redaktorske popravke, spremembe zaradi večje jasnosti ali boljše uskladitve s predpisi ter uskladitev z EU-OPS, JAR-OPS 3, opredelitvami iz certifikacijskih specifikacij (CS) in Prilogo 6 ICAO.

III. Pregled razlik

Razlike v primerjavi z EU-OPS/JAR-OPS 3

47. Večina opredelitev pojmov je usklajenih z opredelitvami pojmov iz EU-OPS in JAR-OPS 3. Opredelitev za izraze, ki se uporabljajo v več izvedbenih pravilih, je bila vključena v Prilogo I. Opravljene so bile manjše redaktorske spremembe za jasno opredelitev, kdaj se nekateri izrazi uporabljajo za vrsto operacije ali tip zrakoplova, in zagotovitev skladnosti s smernicami za pripravo. Naslednji izrazi so bili dodatno spremenjeni:
- izraz „nadomestno letališče na zračni poti 3 %“ je bil uveden v dokument CRD namesto izraza „nadomestno letališče na zračni poti za gorivo“ iz EU-OPS – zahteva za 3 % je navedena v sprejemljivih načinih usklajevanja k CAT.OP.MPA.150 Politika ravnanja z gorivom;
 - „ustrezno letališče“: opredelitev iz EU-OPS je določala, kaj mora biti tako letališče, in vključevala neizčrpen seznam potrebnih pomožnih storitev za tako letališče. V povratnih informacijah zainteresiranih strani je bilo v zvezi s seznamom potrebnih pomožnih storitev iz opredelitve iz EU-OPS navedeno, da zrakoplovi, ki se uporabljajo na podlagi delov NCC in NCO, težko izpolnjujejo zahteve iz tega seznama, čeprav so druge zainteresirane strani zahtevale, naj se za operacije CAT prenese popolna opredelitev iz EU-OPS. Agencija se je za

obravnava tega vprašanja o sorazmernosti odločila prenesti seznam potrebnih pomožnih storitev v ustrezna izvedbena pravila v delu CAT. Zato je bila za operacije CAT ohranjena popolna opredelitev iz EU-OPS;

- „operacija prileta kategorije I (CAT I)“ vključuje sistem GNSS/SBAS (zemeljski razširjeni globalni satelitski navigacijski sistem) za pojasnitev, da se operacije, v katerih se uporablja zmogljivost oddajnika smeri prileta z vertikalnim vodenjem (LPV) z višino odločitve pod 250 ft (in ne manj kot 200 ft), štejejo za operacije CAT I;
- „pristajalni sistem GNSS (GLS)“ je bil preimenovan v „pristajalni sistem GBAS (GLS)“ in preoblikovan za usklajitev s sistemoma PANS ATM in PANS ABC ICAO;
- „heliport“: agencija meni, da ta izraz zajemata izraza „letališče“ (kot je opredeljeno v osnovni uredbi) in „območje delovanja“, zato ga ni prenesla v novo uredbo;
- „čas zaščite (HoT)“: ta opredelitev je nespremenjena v primerjavi z dokumentom CRD in je usklajena s Prilogo 14 ICAO;
- izraz „največje operativno število potniških sedežev (MOPSC)“ je uveden namesto izraza „največje odobreno število potniških sedežev“ iz EU-OPS/JAR-OPS 3. V povratnih informacijah zainteresiranih strani je bilo navedeno, da se izraz „največje odobreno število potniških sedežev“ (MAPSC) iz EU-OPS obravnava kot operativna odobritev ter da opredelitvi največjega števila potniških sedežev iz obvestila NPA in dokumenta CRD tega ne izražata. Agencija je zato ob upoštevanju teh pripomb pripravila opredelitev za novi izraz MOPSC. MOPSC je očitno postavka, ki je bila oblikovana za operativne namene in jo je treba navesti v operativnem priločniku. V opredelitvi je tudi pojasnjeno, da je treba kot izhodišče za izraz MOPSC uporabiti največje število potniških sedežev, opredeljeno v postopku certificiranja;
- „standardna kategorija I“ je bila preimenovana v „operacijo prileta kategorije I (CAT I)“ in preoblikovana zaradi boljše uskladitve z opredelitvijo iz EU-OPS/JAR-OPS 3 (redatorska sprememba je ta, da so bile v Prilogi I kratice iz opredelitve iz EU-OPS izpisane v celoti).

Razlike v primerjavi s Prilogo 6 ICAO

48. Čeprav je večina opredelitev usklajena z opredelitvami ICAO, saj ta uredba prenaša EU-OPS in JAR-OPS 3, obstajajo nekatere razlike:
- „operacije prileta CAT II, IIIA, IIIB“ so zdaj usklajene z EU-OPS, čeprav bo v okviru naloge za oblikovanje predpisov OPS.083 „Pregled SPA.LVO“ obravnavana usklajitev z zadnjo spremembo Priloge 6 ICAO;
 - „kategorija A/B v zvezi s helikopterji“ – po predložitvi pripomb k dokumentu CRD sta bili ti kategoriji usklajeni z opredelitvami za „kategorijo A“ in

„kategorijo B“ za rotoplane v opredelitvah iz certifikacijskih specifikacij, za kateri se šteje, da ustrezata namenu JAR-OPS 3. V nekaterih povratnih informacijah zainteresiranih strani se je zahtevala razširitev olajšav za nekatere operacije (zlasti operacije HNMP), da se helikopterjem, ki niso popolnoma v skladu s potrebnimi certifikacijskimi specifikacijami, omogoči, da vseeno izpolnjujejo pogoje za operacije razredov zmogljivosti 1 in 2. Druge zainteresirane strani so zahtevale umik olajšav. Agencija ne vidi varnostnega razloga za spremembo namena opredelitev;

- „nadomestno letališče na zračni poti (ERA)“: opredelitev je še naprej usklajena z EU-OPS in se razlikuje od opredelitve ICAO, ker se nanaša na „ustrezno letališče“ in je morda potrebna pri načrtovanju;
- izraz „elektrooptični polprosojni zaslon (HUD)“ je zdaj usklajen z izrazom iz EU-OPS, v okviru naloge za oblikovanje predpisov OPS.084 „HUD/EVS“ pa bo obravnavana uskladitev z zadnjo spremembo Priloge 6 ICAO;
- „operacija razreda zmogljivosti 1/2/3“ za helikopterje: v dokumentu CRD je bilo pojasnjeno, da opredelitve ostajajo usklajene z opredelitvami iz JAR-OPS 3, saj agencija meni, da so te najprimernejše. Ker v zvezi s temi postavkami niso bile prejete pripombe k dokumentu CRD, ni bilo potrebe po dodatnih spremembah. V opredelitvi ICAO za razred zmogljivosti 1 je navedeno, da je treba zmogljivosti pri enem nedelujočem motorju (OEI) obravnavati pred točko odločitve za vzlet (TDP) ali po točki odločitve za pristanek (LDP). V izbrani opredelitvi iz Priloge I ni jasno določeno, na kateri točki je treba obravnavati zmogljivost, čeprav je v izvedbenem pravilu navedeno, da je to treba storiti na točki TDP ali pred njo (CAT.POL.H.205) in na točki LDP ali pred njo (CAT.POL.H.220). Izbrana opredelitev za razred zmogljivosti 3 v nasprotju z opredelitvijo ICAO razlikuje med večmotornimi in enomotornimi helikopterji;
- opredelitev izraza „stanje na površini vzletno-pristajalne steze“ je prav tako usklajena z EU-OPS, opredelitve pa bodo pregledane za uskladitev z zadnjimi spremembami Priloge 6 ICAO v okviru naloge za oblikovanje predpisov OPS.005 „Prvi redakcijski pregled izvedbenih pravil OPS“, ki se bo začel v letu 2013. To bo omogočilo prejem povratnih informacij zainteresiranih strani.

IV. Pojasnila

49. Ker je bilo glavno načelo priprave predloga prenosa EU-OPS in JAR-OPS 3, je to povzročilo nekatere razlike v primerjavi s Prilogo 6 ICAO (navedeno zgoraj). Pri majhnem številu izrazov je bila opredelitev iz EU-OPS in/ali JAR-OPS 3 razdeljena na glavno opredelitev v Prilogi I in na drugo gradivo v navodilih in/ali izvedbenem pravilu ali sprejemljivih načinih usklajevanja. Zato so bila oblikovana navodila za naslednje elemente: elektrooptično vodeni sistem za pristajanje, neprijazno okolje, operacije na morju, sistem za nočno gledanje in V_1 ; ti vključujejo gradivo, ki omogoča različne razlage, ali gradivo, ki je samo ponazoritveno, zato ni primerno za vključitev v glavno opredelitev. Opredelitve iz EU-OPS/JAR-OPS 3 so bile razdeljene tudi zaradi upoštevanja sorazmernosti za zagotovitev, da se lahko

opredelitev v zvezi z nekaterimi ključnimi izrazi uporablja za več delov. Primer opredelitev izraza „ustrezno letališče“ je opisan zgoraj.

50. Nekatero zainteresirane strani so zahtevale, naj se opredelitve iz sprejemljivih načinov usklajevanja k Prilogi I vključijo v samo prilogo. Agencija meni, da so sprejemljivi načini usklajevanja k Prilogi I primerni za tiste izraze, ki se uporabljajo v drugih sprejemljivih načinih usklajevanja ali navodilih, ne pa za tiste izraze, ki se uporabljajo v izvedbenih pravilih, in da bo odločba vključevala sprejemljive načine usklajevanja k Prilogi I. Po spremembah strukture predpisov in vključitvi zahtev za organe in organizacije v to uredbo so bile nekatere opredelitve, ki so bile pred tem objavljene v dokumentu CRD k deloma AR in OR, dodane Prilogi I k tej uredbi: sprejemljivi načini usklajevanja, drugi načini usklajevanja, leti pod skupno oznako, pogodba o najemu zrakoplova brez osebja, simulacijska naprava za usposabljanje za letenje (FSTD), prepoved izvedbe leta, operativni nadzor, glavni kraj poslovanja, prednostna razvrstitev preverjanj na ploščadi, preverjanje na ploščadi, čas za odpravo napake in pogodba o najemu zrakoplova z osebjem. Zainteresirane strani so pregledale te opredelitve v fazah NPA in CRD delov AR in OR.
51. Ob upoštevanju posebnih pripomb k dokumentu CRD OPS I so bile nekatere opredelitve spremenjene:
- postopka „preprečevanje zaledenitve“ in „razledenitev“ sta bila jasno opredeljena kot postopka na zemlji, preprečevanje zaledenitve pa kot postopek, ki se uporablja za letala;
 - izraz „sistem za izboljšanje vidnosti (EVS)“ je bil preoblikovan za uskladitev s spremembo 34 Priloge 6 ICAO, kar je mogoče šteti le za redatorsko spremembo.
52. Nazadnje, opredelitev izraza „operacija komercialnega zračnega prevoza“ je bila prenesena v krovno uredbo, saj je ključna za razumevanje področja uporabe različnih prilog k tej uredbi.

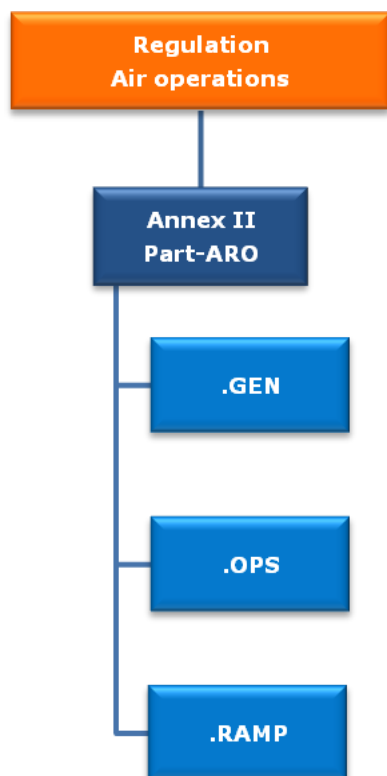
Priloga II – Del ARO

I. Splošno

53. Del ARO, kot je predlagan v tem mnenju, sestavljajo trije poddeli:

- poddel GEN dela ARO, splošne zahteve;
- poddel OPS dela ARO, posebne zahteve v zvezi z zračnimi operacijami;
- poddel RAMP dela ARO, zahteve za preverjanja na ploščadi v zvezi z zrakoplovi operatorjev pod regulativnim nadzorom druge države.

Prikaz 3: Del ARO Priloge II



54. V besedilu, predlaganem v tem mnenju, so upoštevane spremembe prvotnih predlogov agencije (kot so bili objavljeni v obvestilih NPA 2008-22b in 2009-02d), ki so bile rezultat javnega posvetovanja, in dodatne spremembe, sprejete po analizi in oceni pripomb k dokumentu CRD. Poddel GEN dela ARO je večinoma usklajen s poddelom GEN dela ARA (zahteve za organe glede letalskega osebja). Določbe za operatorje, ki morajo dati izjavo o svoji dejavnosti, so pomembne le za zračne operacije in niso bile vključene v osnutek uredbe o letalskem osebju

(del ARA). Vsi sklici na predpise so bili spremenjeni za upoštevanje dogovora o poimenovanju, predlaganega po sprejetju odločitve o spremembi strukture predpisov:

- a. prejšnje določbe dela AR so zdaj vključene kot določbe „dela ARO“ („O“ pomeni „operacije“, v primerjavi z delom ARA, kjer „A“ pomeni „letalsko osebje – angl. *aircrew*“);
- b. prejšnji oddelek IV poddela AR.GEN je zdaj vključen kot ločen poddel „ARO.RAMP“;
- c. prejšnji poddel AR.OPS je bil preimenovan v „ARO.OPS“.

Številke predpisov (zadnje tri številke) so ostale nespremenjene, razen v poddelu RAMP dela ARO.

55. V spodnji preglednici so prikazani sklici na predpise glede na dokument CRD in to mnenje, in sicer po vrstnem redu iz mnenja:

Sklic na predpis v CRD	Naslov predpisa v CRD	Sklic na predpis v mnenju	Naslov predpisa v mnenju
AR.GEN	Splošne zahteve	ARO.GEN	Poddel ARO „Splošne zahteve“
---	---	ARO.GEN.005	Obseg
AR.GEN.115	Dokumentacija o nadzoru	ARO.GEN.115	Dokumentacija o nadzoru
AR.GEN.120	Načini usklajevanja	ARO.GEN.120	Načini usklajevanja
AR.GEN.125	Obveščanje agencije	ARO.GEN.125	Obveščanje agencije
AR.GEN.135	Takojšen odziv na varnostno težavo	ARO.GEN.135	Takojšen odziv na varnostno težavo
AR.GEN.200	Sistem upravljanja	ARO.GEN.200	Sistem upravljanja
AR.GEN.205	Uporaba usposobljenih subjektov	ARO.GEN.205	Dodelitev nalog
AR.GEN.210	Spremembe sistema upravljanja	ARO.GEN.210	Spremembe sistema upravljanja
AR.GEN.220	Vodenje evidenc	ARO.GEN.220	Vodenje evidenc
AR.GEN.300	Stalni nadzor	ARO.GEN.300	Nadzor
AR.GEN.305	Program nadzora	ARO.GEN.305	Program nadzora
AR.GEN.310	Postopek prvega certificiranja – organizacije	ARO.GEN.310	Postopek prvega certificiranja – organizacije
AR.GEN.315	Postopek za izdajo, podaljšanje veljavnosti, obnovo ali spremembo licenc, ratingov ali certifikatov – osebje	ARO.GEN.315	Postopek za izdajo, podaljšanje veljavnosti, obnovo ali spremembo licenc, ratingov ali certifikatov – osebje
AR.GEN.330	Spremembe – organizacije	ARO.GEN.330	Spremembe – organizacije
AR.GEN.345	Izjava – organizacije	ARO.GEN.345	Izjava – organizacije
AR.GEN.350	Ugotovitve in korektivni ukrepi – organizacije	ARO.GEN.350	Ugotovitve in korektivni ukrepi – organizacije
AR.GEN.355	Izvršilni ukrepi – osebe	ARO.GEN.355	Ugotovitve in izvršilni ukrepi – osebje

Sklic na predpis v CRD	Naslov predpisa v CRD	Sklic na predpis v mnenju	Naslov predpisa v mnenju
AR.OPS	Zračne operacije	ARO.OPS	Poddel ARO „Zračne operacije“
AR.OPS.100	Izdaja spričevala letalskega prevoznika	ARO.OPS.100	Izdaja spričevala letalskega prevoznika
AR.OPS.105	Sporazumi o letih pod skupno oznako	ARO.OPS.105	Sporazumi o letih pod skupno oznako
AR.OPS.110	Pogodbe o najemu	ARO.OPS.110	Pogodbe o najemu
AR.OPS.200	Postopek posebne odobritve	ARO.OPS.200	Postopek posebne odobritve
AR.OPS.205	Odobritev seznama minimalne opreme	ARO.OPS.205	Odobritev seznama minimalne opreme
AR.OPS.210	Lokalno območje	ARO.OPS.210	Določitev lokalnega območja
---	---	ARO.OPS.215	Odobritev helikopterskih operacij nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja
---	---	ARO.OPS.220	Odobritev helikopterskih operacij do območja javnega interesa in z njega
---	---	ARO.OPS.225	Odobritev operacij do izoliranega letališča
AR.GEN	Oddelek IV AR.GEN	ARO.RAMP	Poddel ARO „Preverjanja na ploščadi“
AR.GEN.405	Obseg	ARO.RAMP.005	Obseg
AR.GEN.415	Splošno	ARO.RAMP.100	Splošno
AR.GEN.420	Merila za prednostno razvrstitev	ARO.RAMP.105	Merila za prednostno razvrstitev
AR.GEN.425	Zbiranje informacij	ARO.RAMP.110	Zbiranje informacij
AR.GEN.430	Usposobljenost inšpektorjev za preverjanja na ploščadi	ARO.RAMP.115	Usposobljenost inšpektorjev za preverjanja na ploščadi
---	---	ARO.RAMP.120	Odobritev organizacij za usposabljanje
AR.GEN.435	Opravljanje preverjanj na ploščadi	ARO.RAMP.125	Opravljanje preverjanj na ploščadi
AR.GEN.440	Kategorizacija ugotovitev	ARO.RAMP.130	Kategorizacija ugotovitev
AR.GEN.445	Nadaljnji ukrepi v zvezi z ugotovitvami	ARO.RAMP.135	Nadaljnji ukrepi v zvezi z ugotovitvami
AR.GEN.450	Prepoved izvedbe leta zrakoplovu	ARO.RAMP.140	Prepoved izvedbe leta zrakoplovu
AR.GEN.455	Poročanje	ARO.RAMP.145	Poročanje
AR.GEN.460	Usklajevalne naloge agencije	ARO.RAMP.150	Usklajevalne naloge agencije
AR.GEN.465	Letno poročilo	ARO.RAMP.155	Letno poročilo
AR.GEN.470	Obveščanje javnosti	ARO.RAMP.160	Obveščanje javnosti
Del AR	Dodatki	Del ARO	Dodatki
Dodatek IV	Spričevalo letalskega prevoznika	Dodatek I	Spričevalo letalskega prevoznika
Dodatek V	Operativne specifikacije	Dodatek II	Operativne specifikacije
Dodatek VI	Seznam posebnih odobritev	Dodatek III	Seznam posebnih odobritev
Dodatek I	Obrazec za standardno poročilo	Dodatek IV	Obrazec za standardno

Sklic na predpis v CRD	Naslov predpisa v CRD	Sklic na predpis v mnenju	Naslov predpisa v mnenju
			poročilo
Dodatek II	Obrazec za dokazilo o preverjanju na ploščadi	Dodatek V	Obrazec za dokazilo o preverjanju na ploščadi
Dodatek III	Poročilo o preverjanju na ploščadi	Dodatek VI	Poročilo o preverjanju na ploščadi

Preglednica 1: Navzkrižno sklicevanje na dokument CRD/mnenje za del ARO

II. Posvetovanje

56. Obvestilo NPA 2008-22 je bilo objavljeno na spletni strani agencije (<http://www.easa.europa.eu>) 31. oktobra 2008. Obvestilo NPA 2009-02 je bilo objavljeno 30. januarja 2009. Posvetovalno obdobje za navedeni obvestili NPA je bilo na zahtevo zainteresiranih strani podaljšano v skladu s členom 6(6) postopka za oblikovanje predpisov⁷, da se je zagotovilo prekrivanje njunega posvetovalnega obdobja s posvetovalnim obdobjem za obvestila NPA za prvo širitev pristojnosti⁸. Agenciji je do 28. maja 2009 (NPA 2008-22) in 31. julija 2009 (NPA 2009-02), ko je potekel rok za oddajo pripomb, več kot 400 predstavnikov zainteresiranih strani, vključno z nacionalnimi letalskimi organi, poklicnimi združenji, zasebnimi podjetji in posamezniki, poslalo 9 405 pripomb k deloma AR in OR. Skupno število pripomb k obema obvestiloma NPA je bilo 18 243.
57. Pripombe so bile pregledane v skladu s skupnim pristopom k širitvi pristojnosti EU, ki sta ga določili agencija in Evropska unija, potrdila pa upravni odbor in odbor agencije EASA.⁹
58. Spremenjena besedila predpisov sta podrobno obravnavali skupini za pregled oblikovanja predpisov, ustanovljeni za obvestili NPA 2008-22 in 2009-02. Skupini za pregled sta bili sestavljeni na podlagi prvotnih skupin za pripravo predlogov, ustanovljenih za naloge za oblikovanje predpisov OPS.001 in FCL.001. Število članov teh prvotnih skupin za pripravo predlogov se je povečalo, saj so se vključili dodatni predstavniki zainteresiranih strani in predstavnik oddelka za standardizacijo pri agenciji, kar je v skladu s predpisi o postopkih za članstvo v skupinah za oblikovanje predpisov. Del AR je bil obravnavan skupaj z delom OR zaradi zagotovitve skladnosti rezultatov in učinkovitosti postopka pregleda. Postopek pregleda je vključeval tudi tesno usklajevanje s skupinami, ki so bile ustanovljene za pregled tehničnih zahtev za zračne operacije (OPS) (NPA 2009-02b), in posvetovanje s skupinami za pripravo predlogov, ustanovljenimi za drugo

⁷ Sklep upravnega odbora agencije EASA 08-2007 o spremembi in nadomestitvi postopka za oblikovanje predpisov, sprejet na sestanku upravnega odbora 03-2007 z dne 13. junija 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

⁸ Natančneje, obvestilo NPA 2008-22 o zahtevah za organe in organizacije ter obvestilo NPA 2009-02 o izvedbenih pravilih za zračne operacije operatorjev EU (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

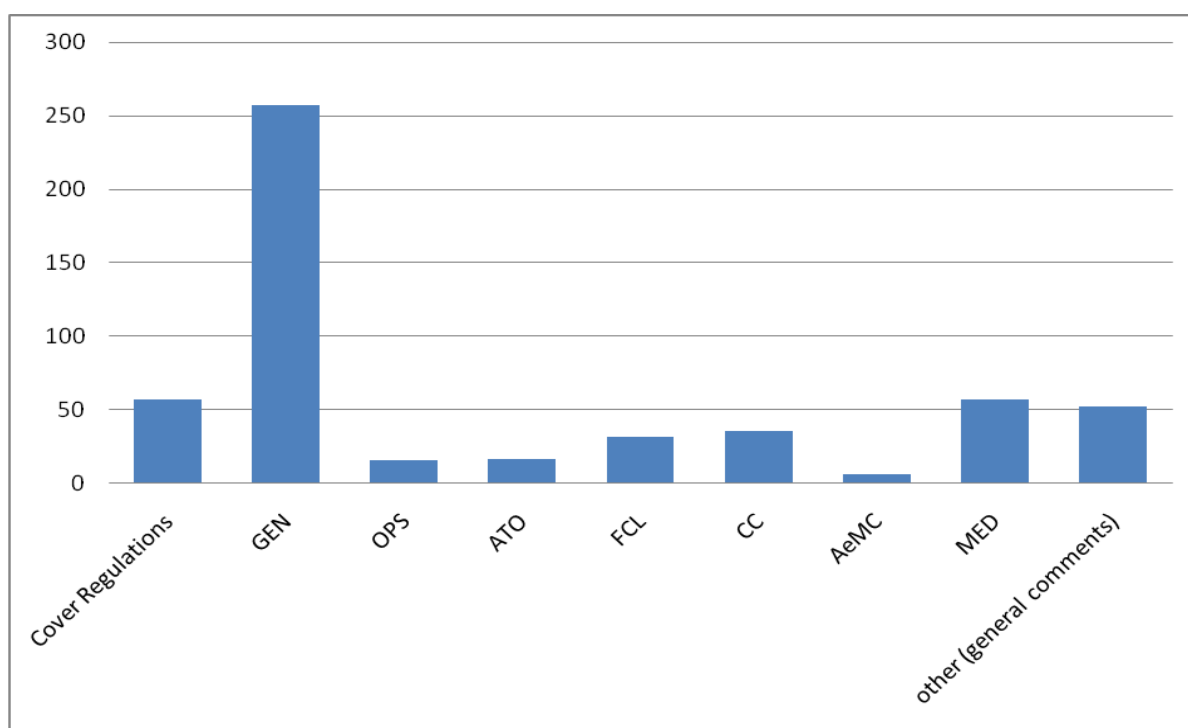
⁹

http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20M.B.%2015%2009%2009.pdf.

širitev pristojnosti (letališča, upravljanje zračnega prometa, navigacijske službe zračnega prometa).

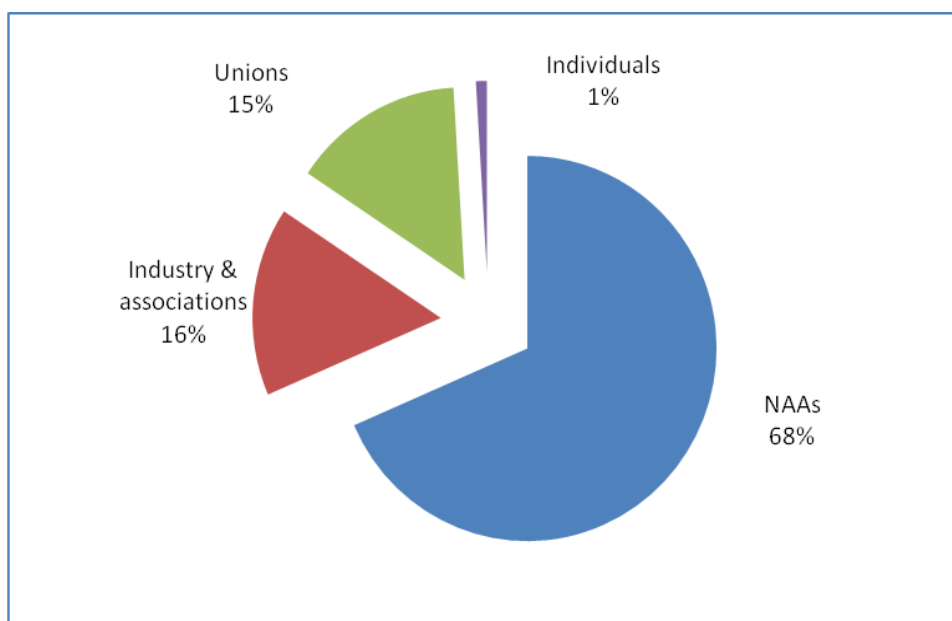
59. Dokumenta CRD za del AR in del OR s povzetki pripomb in zadevnimi odgovori agencije ter spremenjeno besedilo so bili objavljeni 4. oktobra 2010 na spletni strani agencije. Vključujejo seznam vseh oseb in/ali organizacij, ki so predložile pripombe. Agenciji je do 6. decembra 2010, tj. do zadnjega roka za predložitev pripomb, več kot 70 predstavnikov zainteresiranih strani, vključno z letalskimi organi iz Avstrije, Belgije, Finske, Francije, Irske, Italije, Nemčije, Nizozemske, Norveške, Španije, Švedske, Švice in Združenega kraljestva ter poklicnimi združenji, nepridobitnimi organizacijami, zasebnimi podjetji in nekaj posamezniki, poslalo 1 020 pripomb k delu AR in delu OR. Dokumenta CRD je preučila tudi ameriška Zvezna uprava za letalstvo (Federal Aviation Administration, FAA), ki ni imela pripomb. Od vseh prejetih pripomb se jih 530 nanaša na del AR, 490 pa na del OR. Večina prejetih pripomb se je nanašala na poddele GEN. Približno 20 % od 1 020 pripomb pa se je nanašalo na sprejemljive načine usklajevanja in navodila k deloma AR in OR.

Spodnji graf prikazuje porazdelitev pripomb k delu AR le po različnih poddelih.



Prikaz 4: Pripombe k delu AR – porazdelitev

60. Spodaj je prikazan izvor pripomb. Če upoštevamo, da se pripombe predstavniki združenj industrije po navadi pošljejo v imenu njihovih posameznih članov, lahko domnevamo, da je v tem grafu prikazani delež industrijskih združenj premajhen. Ni presenetljivo, da so večino pripomb prispevali nacionalni letalski organi.



Prikaz 5: Pripombe k delu AR – izvor

III. Obseg in uporaba

61. Čeprav je to mnenje predloženo le za operacije CAT, se del ARO, kot je predlagan v tem mnenju, uporablja za vse vrste zračnih operacij, vključno s komercialnimi operacijami, ki niso operacije CAT, ter nekomercialnimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in nekompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon. To zagotavlja, da bodo predpisi na koncu postopka sprejemanja točni in skladni za vse vrste zračnih operacij (komercialne in nekomercialne operacije). Poudarjeno je, da bodo vse zahteve za organe, v zvezi s katerimi se predvideva, da se bodo uporabljale tudi za operacije, ki niso operacije CAT, ostale nerešene, dokler ne bodo sprejeta mnenja, ki vsebujejo ustrezne tehnične zahteve (na primer del NCC, del NCO, del SPO).

Poddel GEN dela ARO, v katerem so določene skupne zahteve za pristojne organe, sestavljajo trije oddelki:

- oddelek 1: Splošno;
- oddelek 2: Upravljanje in
- oddelek 3: Nadzor, certificiranje in izvrševanje.

62. S temi oddelki se izvajajo ustrezni členi osnovne uredbe v zvezi s sodelovanjem med odobrenimi organizacijami in pristojnim organom, sodelovanjem in izmenjavo informacij med pristojnimi organi in z agencijo, odobritvijo načinov usklajevanja, ki niso načini, ki jih je določila agencija, potrebo po takojšnjem odzivu na varnostno težavo ter pogoji za izdajo, ohranitev, spremembo, omejitev, začasni odvzem ali preklic certifikatov in odobritev. Poddel GEN vsebuje tudi zahteve za organizacijo in sistem upravljanja pristojnih organov, ki so neposredno pomembni za nadzorne zmogljivosti pristojnih organov.

Osnovna uredba	Zahteve za organe
Člen 2(2)(d) Cilji Člen 15 Informacijska mreža	Načrtovanje varnosti (krovna uredba, člen 3)
Člen 18 Dejavnosti agencije Člen 19 Mnenja, certifikacijske zahteve in navodila	Načini usklajevanja (ARO.GEN.120)
Člen 7 Piloti	Nadzorne zmogljivosti (krovna uredba, člen 4)
Člen 7 Piloti (organizacije ATO, centri AeMC, naprave FSTD)	Nadzor (ARO.GEN.300) Program nadzora (ARO.GEN.305)
Člen 8 Letalske operacije	Prvo certificiranje (ARO.GEN.310 in ARO.GEN.315) Spremembe – organizacije (ARO.GEN.330)
Člen 8(4) Letalske operacije – kabinsko osebje	Ugotovitve – organizacije (ARO.GEN.350) Ugotovitve in izvršilni ukrepi – osebje (ARO.GEN.355)
Člen 10 Nadzor in izvrševanje	Nadzor (ARO.GEN.300) Program nadzora (ARO.GEN.305) Ugotovitve (ARO.GEN.350) Izvršilni ukrepi – osebje (ARO.GEN.355)
Člen 13 in Priloga V – Usposobljeni subjekti	Dodelitev nalog (ARO.GEN.205)
Člen 15 Informacijska mreža	Obveščanje agencije (ARO.GEN.125) Program nadzora (ARO.GEN.305) Sistem upravljanja (ARO.GEN.200)
Člen 14 Določbe o prožnosti Člen 15 Informacijska mreža Člen 22(1) Certifikacija letalskih operacij	Takojšen odziv na varnostno težavo (ARO.GEN.135)
Člen 24 Spremljanje uporabe predpisov	Sistem upravljanja (ARO.GEN.200) Spremembe sistema upravljanja (ARO.GEN.210)
Člen 54 Inšpekcijski pregledi v državah članicah	Spremembe sistema upravljanja (ARO.GEN.210) Vodenje evidenc (ARO.GEN.220)

Preglednica 2: Členi osnovne uredbe in ustrezne zahteve za organe (AR)

63. V skladu s celovitim sistemskim pristopom so bile zahteve v poddelu GEN osnovane za zagotovitev čim večje skladnosti in združljivosti z ustreznimi predpisi na področjih letališč, upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa in plovnosti. Ker so predlagana izvedbena pravila tako splošna, ustrezno upoštevajo ključne elemente (critical element, CE) sistema nadzora nad varnostjo, ki jih je opredelila organizacija ICAO¹⁰, zlasti če gre za:

- CE-3: Državni sistem civilnega letalstva in naloge nadzora nad varnostjo;
- CE-4: Usposobljenost in usposabljanje tehničnega osebja;

¹⁰ Glej dokument ICAO št. 9735 *Priročnik za pregled nadzora nad varnostjo* (Safety Oversight Audit Manual), 2. izdaja – 2006, Dodatek C – z oceno učinkovitega izvajanja ključnih elementov sistema nadzora nad varnostjo je sposobnost države za izvajanje nadzora nad varnostjo opredeljena kot sestavni del revizijskega programa splošnega pregleda varnostnih standardov organizacije ICAO.

- CE-5: Tehnična navodila, orodja in zagotavljanje informacij, pomembnih za varnost;
 - CE-6: Obveznosti izdaje licenc, certificiranja, izdaje pooblastil in/ali odobritev;
 - CE-7: Obveznosti nadzora;
 - CE-8: Odpravljanje varnostnih pomanjkljivosti.
64. S standardi organizacije ICAO za izvajanje državnega varnostnega programa (SSP) se od države zahteva, naj vzpostavi mehanizme za zagotovitev učinkovitega spremljanja navedenih ključnih elementov¹¹. Zato bodo zahteve, predlagane v poddelu GEN, podpirale države članice pri njihovih prizadevanjih za izvajanje državnih varnostnih programov.
65. Predlagani predpisi temeljijo tudi na ustreznih določbah poddela C uredbe EU-OPS „Certificiranje in nadzorovanje operatorjev“¹² in določbah iz skupnih postopkov izvajanja (Joint Implementation Procedures, JIP) Združenih letalskih organov (Joint Aviation Authorities, JAA). Izvedbena pravila in povezani sprejemljivi načini usklajevanja v poddelu GEN dela ARO so popolnoma skladni z ustreznimi standardi za nadzor nad varnostjo iz dela 1 (Dodatka 5) in dela 3 (Dodatka 1) Priloge 6 ICAO.

Del 1 Priloge 6 ICAO – Dodatek 5 Del 3 Priloge 6 ICAO – Dodatek 1	Predpisi EASA in povezani AMC/GM
1. Primarna letalska zakonodaja	Osnovna uredba ORO.GEN.140
2. Posebni predpisi o delovanju	Uredba (ES) št. 216/2008; Bistvene zahteve Uredba (ES) št. 2042/2003 ¹³ Poddel OPS dela ARO
3. Struktura uprave za civilno letalstvo (CAA) in naloge nadzora nad varnostjo	ARO.GEN.200(a)(2) dovolj osebja Krovna uredba, člen 4
4. Tehnična navodila	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)
5. Usposobljeno tehnično osebje	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 in 2-ARO.GEN.200(a)(2)
6. Obveznosti licenciranja in certificiranja	ARO.GEN.200(a)(1)-AMC1-ARO.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310-AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS

¹¹ Glej Dodatek C k Prilogi 1 ICAO in člen 3.1 Dodatka J „Okvir za državni varnostni program“ (Framework for the State Safety Programme) k Prilogi 6 ICAO.

¹² Primerjalne preglednice predpisov za EU-OPS in JAR-OPS 3 so bile objavljene z dokumenti CRD o delu AR in delu OR, glej <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

¹³ Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami. *UL L 315, 28.11.2003, str. 1.*

Del 1 Priloge 6 ICAO – Dodatek 5 Del 3 Priloge 6 ICAO – Dodatek 1	Predpisi EASA in povezani AMC/GM
7. Obveznosti stalnega nadzora	ARO.GEN.200(a)(1) ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Odpravljanje varnostnih težav	ARO.GEN.200(a)(1) in ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

Preglednica 3: Povezava med ustreznimi standardi organizacije ICAO za nadzor in delom ARO/delom ORO

66. Poddel GEN dela ARO s predlogom skupnih zahtev, ki se lahko uporabljajo za vse vrste certifikatov in odobritev, uresničuje sklepe poročila o pobudi COra JAA v smislu nadzora, odvisnega od rezultatov, poenostavljenih postopkov odobritve, ki zagotavljajo skladnost odobritev organizacij, če je taka skladnost za organizacije ključna za učinkovito izvajanje sistemov upravljanja (varnosti). Cilj organizacije ICAO glede uvedbe sistemov upravljanja varnosti (SMS) na vsa letalska področja nujno vodi k enakim temeljnim načelom upravljanja in potrjevanja organizacij.
67. Glede na to, da del ARO temelji na veljavnih predpisih in predlaga zahteve, ki so popolnoma v skladu z ustreznimi standardi organizacije ICAO za sisteme nadzora nad varnostjo posameznih držav, se glavne naloge organov iz izvedbenih pravil, predlaganih v tem mnenju, bistveno ne razlikujejo od nalog, ki jih pristojni organi izvajajo že zdaj. Dodatne naloge se lahko upravičijo neposredno z osnovno uredbo (tj. izvedba členov, ki se nanašajo na prvo širitev, izpolnitev glavnega cilja osnovne uredbe v smislu varnosti, standardizacije in uskladitve) ali standardi organizacije ICAO, ki se nanašajo na vzpostavitev državnega varnostnega programa.

Oddelek 1 dela ARO.GEN – Splošno

68. Oddelek 1 dopolnjuje zahteve za države članice, opredeljene na ravni krovne uredbe (člen 4 – Nadzorne zmogljivosti), s splošnimi zahtevami, ki se uporabljajo za pristojne organe. Njegov cilj je zlasti spodbuditi sodelovanje in izmenjavo informacij med organi in agencijo ter med samimi organi. Te določbe izhajajo iz zahtev na visoki ravni iz osnovne uredbe (zlasti iz členov 5(5), 7(6), 8(5), 10, 15, 22(1) in 24). Oddelek 1 vključuje tudi obveznosti v zvezi z dokumentacijo o nadzoru, ki dopolnjujejo ustrezne določbe o nadzornih zmogljivostih iz krovne uredbe s sklicevanjem na ključni element ICAO CE-5 „Tehnična navodila, orodja in zagotavljanje informacij, pomembnih za varnost“.
69. V oddelku 1 se od pristojnih organov tudi zahteva, naj agenciji predložijo informacije, pomembne za varnost (ARO.GEN.125(b)). Čeprav je bila z Direktivo 2003/42/ES¹⁴ vzpostavljena zamisel o obveznem varnostnem poročanju

¹⁴ Direktiva 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2003 o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu (UL L 167, 4.7.2003, str. 23).

pri hujših incidentih, je prevladalo mnenje, da povezani izvedbeni ukrepi¹⁵ ne določajo jasno zahtev, da je treba agenciji v ustrezni obliki sporočiti vse razpoložljive varnostne informacije. Agencija bi morala biti praviloma obveščena o vprašanih, ki se nanašajo na projektiranje, podatke o operativni ustreznosti in varnost delovanja v skladu z evropskim programom za varnost v letalstvu (EASP), ali področja, ki jih je agencija posebej opredelila kot področja, ki vzbuja pomisleke v zvezi z varnostjo. Gradivo o sprejemljivih načinih usklajevanja bo vključeno v AR.GEN.125(b) kot rezultat dela, ki trenutno poteka v okviru notranjega sistema poročanja o dogodkih (Internal Occurrence Reporting System, IORS) pri agenciji. Tako bo agencija dobila pomembno orodje za razvoj letnega varnostnega pregleda, ki ga zahteva zakonodajalec¹⁶.

70. Oddelek 1 vključuje zahteve za obravnavanje drugih načinov usklajevanja, kot jih objavi agencija. Izraz sprejemljivi načini usklajevanja iz členov 18 in 19 osnovne uredbe se uporablja zlasti za opredelitev tehničnega/postopkovnega gradiva, ki ga uporabijo države članice in industrija pri izvajanju osnovne uredbe in njenih izvedbenih pravil. V zvezi s tem sprejemljivi načini usklajevanja ponazarjajo postopek za zagotovitev skladnosti s predpisom. Ker povezano gradivo, ki ga izda agencija, ni zakonodajno, ne more ustvariti obveznosti za regulirane osebe, in te se tako lahko odločijo, da bodo izpolnjevanje ustreznih zahtev dokazale z drugimi postopki. Vendar je zakonodajalec tako gradivo namenil za zagotovitev pravne varnosti proslcem in prispevek k enotnemu izvajanju, zato mu je dodal domnevo o skladnosti s predpisom. Sprejemljivi načini usklajevanja zavezujejo pristojne organe, tako da je treba regulirane osebe, ki delujejo v skladu z njimi, priznati kot osebe, ki delujejo v skladu z zakonodajo. Vendar je zagotovljena prožnost, saj lahko zainteresirane strani svojemu pristojnemu organu predlagajo druge načine usklajevanja, in če lahko dokažejo, da zagotavljajo enakovredno stopnjo varnosti, se ti drugi načini usklajevanja lahko odobrijo in izvedejo.
71. Cilj predloga iz dokumenta CRD je zagotoviti, da bi pristojni organi enotno obravnavali take druge načine ter da se izvaja popolna preglednost, ki je zdajšnji sistem ne zagotavlja. Pravno podlago za mehanizem drugih načinov usklajevanja in obveznosti za pristojne organe med drugim zagotavljajo členi 5(5), 7(6) in 8(5) osnovne uredbe, ki določajo, da se sprejmejo izvedbena pravila o načinih izdaje, ohranitve in spremembe certifikatov in odobritev. Ker so drugi načini usklajevanja predvsem postopki, ki jih proslci uporabljajo za vzpostavitev skladnosti z izvedbenimi pravili, je po mnenju agencije treba določiti postopek, v skladu s katerim proslci in organi obravnavajo te druge načine usklajevanja. Kar zadeva vlogo in obveznosti agencije, pa je njihova pravna podlaga v pristojnostih, dodeljenih agenciji za spremljanje izvajanja predpisov s strani pristojnih organov in standardiziranje njihovega izvajanja (glej člena 10 in 24 osnovne uredbe).
72. Za zagotovitev standardizacije in usklajenosti je bilo določeno, da mora pristojni organ obvestiti agencijo o vseh drugih načinih usklajevanja, ki jih je odobril ali jih

¹⁵ Člen 2 Uredbe Komisije (ES) št. 1321/2007 z dne 12. novembra 2007 o določitvi izvedbenih pravil za vključitev informacij o dogodkih v civilnem letalstvu, izmenjanih v skladu z Direktivo 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta, v centralno podatkovno bazo. Besedilo velja za EGP (*UL L 294, 13.11.2007, str. 3*).

¹⁶ Člen 15(4) osnovne uredbe.

uporablja, in da mora vsem organizacijam in osebam pod njegovim nadzorom dati na voljo druge načine usklajevanja, ki jih sam uporablja za zagotovitev skladnosti z veljavnimi predpisi. To pomeni novo nalogo za pristojne organe, ki se lahko izvaja na podlagi obstoječih mehanizmov in postopkov; zato se pričakuje le omejena dodatna obremenitev.

73. Na podlagi pripomb k obvestilu NPA in pripomb k dokumentu CRD je postalo očitno, da bi večina zainteresiranih strani podprla predlog, naj agencija opravi predhodno sistematičen pregled vseh drugih načinov usklajevanja, preden jih pristojni organ odobri in/ali izvede. Glavna argumenta sta ohranitev enakih pogojev za vse in odprava negotovosti, ki izhaja iz dejstva, da se drugi načini usklajevanja, ki jih pristojni organ odobri brez posredovanja agencije, lahko pozneje zavrnejo, na primer med inšpekcijskim pregledom za ugotavljanje izpolnjevanja standardov. Osnovna uredba ne vključuje pristojnosti agencije za navedeno predhodno odobritev, ker izvajanje predpisov prepušča državam članicam. Zato teh pomislekov ni mogoče obravnavati v okviru veljavnega pravnega sistema. Da pa bi se kljub temu upoštevali pomisleki zainteresiranih strani, je bil predviden omilitveni olajševalni element z izrecno določitvijo zahteve, da mora pristojni organ vzpostaviti sistem za dosledno ocenjevanje vseh drugih načinov usklajevanja, ki jih uporablja sam ali jih uporabljajo organizacije pod njegovim nadzorom, in nadzor nad njimi. Pri tem je pomembno opozoriti, da so drugi načini usklajevanja, ki jih odobri pristojni organ, omejeni na posebno organizacijo. Druge organizacije, ki nameravajo uporabiti enake druge načine usklajevanja, morajo te spet obravnavati s svojim pristojnim organom.
74. Nazadnje, agencija je ob upoštevanju pripomb k dokumentu CRD poenostavila opredelitve pojmov s črtanjem izraza „dodatni načini usklajevanja“ in razširitvijo opredelitve izraza „drugi načini usklajevanja“, da je vključila postopke, ki pomenijo drugo možnost namesto sedanjih povezanih sprejemljivih načinov usklajevanja, in nove postopke za vzpostavitev skladnosti z osnovno uredbo in njenimi izvedbenimi pravili, če agencija ni sprejela povezanih sprejemljivih načinov usklajevanja.

Oddelek 2 dela ARO.GEN – Upravljanje

75. Predpisi iz oddelka 2 določajo, da morajo pristojni organi vzpostaviti in vzdrževati sistem upravljanja, da izpolnjujejo svoje obveznosti in izvajajo svoje odgovornosti iz dela ARO. Glavni elementi takega sistema upravljanja so podobni običajnim zahtevam za sistem upravljanja, ki se uporabljajo za organizacije:
- dokumentirane politike in postopki;
 - dovolj ustrezno usposobljenega osebja, vključno z obveznim načrtovanjem razpoložljivosti osebja;
 - imenovanje vodstvenega osebja za različna področja dejavnosti;
 - ustrezne zmogljivosti in prostori;

- naloga spremljanja skladnosti sistema upravljanja, vključno z imenovanjem osebe ali skupine oseb, odgovornih za spremljanje skladnosti;
 - obvezna zagotovitev, da so naloge certificiranja in nadzorne naloge, ki se izvajajo v imenu pristojnega organa, v skladu z veljavnimi zahtevami;
 - sistem za ugotavljanje sprememb, ki vplivajo na sistem upravljanja, in sprejetje ukrepov za ohranitev njegove učinkovitosti ter
 - sistem vodenja evidenc, da se zagotovi sledljivost izvedenih dejavnosti.
76. Navedene zahteve za sistem upravljanja dopolnjuje posebna zahteva za vzpostavitev postopkov za učinkovito izmenjavo informacij in pomoči z drugimi organi, ki dodatno podrobno opisuje zahteve iz člena 15(1) osnovne uredbe. Predlagani sklop skupnih zahtev za sisteme upravljanja pristojnih organov iz oddelka 2 se neposredno nanaša na ključne elemente sistemov nadzora nad varnostjo ICAO CE-4 „Usposobljenost in usposabljanje tehničnega osebja“ („Technical personnel qualification and training“) in CE-5 „Tehnična navodila, orodja in zagotavljanje informacij, pomembnih za varnost“ („Technical guidance, tools and the provision of safety critical information“). Te zahteve podpirajo izvajanje državnih varnostnih programov in prispevajo k oblikovanju učinkovitega sistema nadzora, ki spodbuja regulirane organizacije k izvajanju sistemov upravljanja v skladu z delom ORO.
77. Da bi oddelek 2 podprl postopek standardizacije in omogočil lažji prehod od navedenega postopka k stalnemu spremljanju¹⁷, določa tudi to, da morajo pristojni organi agenciji zagotoviti ustrezno dokumentacijo o svojem sistemu upravljanja in njegovih spremembah.
78. Nekaterе države članice so v zvezi z ARO.GEN.205 nasprotovale vključitvi posebnih določb v del ARO in trdile, da je navedeno vprašanje zadovoljivo obravnavano v členu 13 osnovne uredbe in Prilogi V. Nasprotno pa agencija meni, da osnovna uredba ne določa, kako se določene obveznosti zagotovijo, zato je določbe ohranila, le nekoliko jih je spremenila: predpis zdaj obravnava dodelitev nalog certificiranja in nadzornih nalog pravnim ali fizičnim osebam, ki jo opravi pristojni organ, osredotočen pa je na merila, ki jih je treba izpolnjevati. Cilj takih posebnih predpisov je zagotoviti, da so vse naloge certificiranja in nadzorne naloge, ki se izvajajo v imenu pristojnega organa, v skladu z veljavnimi zahtevami, podobno kot se zahteva od organizacij, če dejavnosti, ki spadajo pod odobritev, oddajo v izvajanje. To novo izvedbeno pravilo je neposredno pomembno za zagotavljanje visoke stopnje varnosti pri dejavnostih certificiranja in nadzornih dejavnosti, ki jih izvajajo pristojni organi, ter za enotno izvajanje ustreznih določb osnovne uredbe. Ne posega v prožnost, ki je državam članicam zagotovljena v zvezi z imenovanjem enega ali več subjektov za pristojni organ,

¹⁷ Pristop stalnega spremljanja (Continuous Monitoring Approach, CMA) vključuje vzpostavitev sistema stalnega spremljanja držav članic v skladu z usklajenim in doslednim pristopom. Spremljanje zmogljivosti držav članic za nadzor nad varnostjo bo temeljil na naslednjih štirih ključnih korakih: (1) zbiranje in potrditev varnostnih podatkov, (2) analiza in izmera stopnje zmogljivosti za varnostni nadzor, (3) opredelitev pomanjkljivosti in ocena povezanih tveganj, (4) določitev in izvajanje strategij za zmanjšanje tveganj.

kot je določeno v členu 4(1) krovne uredbe; uporablja se v okviru vsakega pristojnega organa, ki ga imenuje država članica.

79. Ker določbe oddelka 2 temeljijo na veljavnih zahtevah, kot so zahteve iz oddelkov B Uredbe (ES) št. 2042/2003 v zvezi z organizacijo pristojnega organa, njegovo usposobljenostjo in usposabljanjem, postopki, zmogljivostmi, vodenjem evidenc itd., zahtevajo nekatere nove naloge za pristojne organe:
- a. prenos postopkov in njihovih sprememb na agencijo ter obveščanje agencije o spremembah, ki vplivajo na sistem upravljanja (ARO.GEN.200(d) in ARO.GEN.210(c));
 - b. določitev in izvajanje postopkov za sodelovanje pri vzajemni izmenjavi informacij in pomoči z drugimi pristojnimi organi ARO.GEN.200(c) ter
 - c. izvajanje sistema spremljanja skladnosti, ki zajema postopka notranje revizije in obvladovanja varnostnih tveganj (ARO.GEN.200 (a)(4); (5)), vključno z izvajanjem sistema za prvo oceno in stalno ocenjevanje pravnih ali fizičnih oseb, ki izvajajo naloge certificiranja ali nadzorne naloge v imenu pristojnega organa (ARO.GEN.205).
80. Medtem ko se za naloge iz točk (a) in (b) lahko predpostavi, da se organi lahko oprejo na obstoječe vire in komunikacijske poti, se priznava, da izvajanje nalog iz točke (c) morda zahteva dodatne vire. Odgovornosti držav članic, da pristojnim organom zagotovijo potrebne nadzorne zmogljivosti in vire za izvajanje njihovih nalog v skladu z veljavnimi zahtevami, so jasno navedene v členu 4(4) krovne uredbe. To je pravna podlaga za zagotovitev možnosti financiranja vseh dodatnih nalog. V zvezi s tem je treba omeniti, da učinkovit sistem upravljanja, vključno s spremljanjem skladnosti in obvladovanjem varnostnih tveganj, prispeva tudi k zagotavljanju stroškovne učinkovitosti postopkov certificiranja in nadzornih postopkov ter spodbujanju izvajanja državnih varnostnih programov.
81. Določbe oddelka 2 zdaj pomenijo tudi naslednje obveznosti:
- a. da pristojni organi vodijo seznam vseh izdanih certifikatov organizacij, certifikatov o ustreznosti naprav FSTD ter licenc, ratingov, certifikatov ali potrdil osebja (ARO.GEN.220(b));
 - b. da pristojni organi vodijo evidenco ocene drugih načinov usklajevanja, ki jih predlagajo organizacije, ki se morajo certificirati, in ocene drugih načinov usklajevanja, ki jih pristojni organ sam uporablja (ARO.GEN.220(a)(11)), ter
 - c. da se izvaja sistem za načrtovanje razpoložljivosti osebja (ARO.GEN.200(a)(2)).
82. Čeprav veljavni predpisi ne vključujejo tako jasnih zahtev, je mogoče predpostaviti, da imajo pristojni organi že vzpostavljene sisteme, potrebne za izpolnitev teh novih zahtev, v okviru svojega upravljanja certifikatov in odobritev ter osebja.

Oddelek 3 dela ARO.GEN – Nadzor, certificiranje in izvrševanje

83. Ta oddelek poddela GEN dela ARO pristojnemu organu zagotavlja potrebne elemente glede sodelovanja z reguliranimi organizacijami in osebami. Opisuje splošna načela nadzora, obravnava elemente programa nadzora ter podrobno

opisuje posebne ukrepe, vloge in odgovornosti pristojnih organov pri certificiranju, stalnem nadzoru in izvrševanju. Temelji na določenih postopkih iz veljavnih predpisov. V predpisih o nadzoru se upoštevajo zahteve na visoki ravni iz osnovne uredbe za zagotovitev, da nadzor ni omejen na organizacije in osebe, ki jih je certificiral pristojni organ.

84. Ustrezne določbe temeljijo na skupnih postopkih izvajanja JAA k JAR-OPS in JAR-FCL ter veljavnih zahtevah oddelka B iz uredb (ES) št. 1702/2003¹⁸ in 2042/2003. Ustrezni členi osnovne uredbe so za OPS: člen 8(5); za FCL: člen 7(6); za skupni nadzor: členi 10, 11 in 15. Ob upoštevanju povratnih informacij zainteresiranih strani bodo v sprejemljive načine usklajevanja in navodila vključena podrobnejša navodila za prvo certificiranje in nadzor, ki bodo posebej obravnavala postopke, usposobljenost in ustrezno število osebja, veljavnost licenc in ratingov za inštruktorje letenja itd.
85. Predlog iz obvestila NPA vključuje elemente, ki temeljijo na priporočilih pobude COra za izdajo enotnega certifikata organizacije organizacijam, ki imajo odobritve v skladu z več deli. Analiza pripomb k obvestilu NPA je jasno pokazala, da zamisel o „enotnem certifikatu“ nima podpore: pomisleki industrije se nanašajo na dejstvo, da organizacija ICAO poleg spričevala letalskega prevoznika (AOC) ne zahteva „krovne“ odobritve organizacije, zato bi bil enotni certifikat evropska posebnost, ki ne bi bila mednarodno priznana. Pristojni organi so pripomnili, da pogoji za izdajo enotnega certifikata in povezava med samostojnim certifikatom organizacije in certifikati za posamezna področja (AOC, ATO, AeMC) niso jasno določeni. Trdili so tudi, da bi enotni certifikat organizacije bistveno povečal njihovo delovno obremenitev, ki pa z vidika varnosti ne bi bila upravičena. Ker je mogoče glavne cilje zamisli o enotnem certifikatu organizacije doseči brez uvedbe izdaje enotnega certifikata, se je agencija strinjala z opustitvijo zamisli o enotnem certifikatu. Dejansko je z vidika učinkovitega nadzora veliko ustrežnejše poenostaviti program nadzora za organizacije, ki imajo odobritve v skladu z več deli, kot pa izdati samostojen certifikat organizacije. Predmeti revizije za organizacije, certificirane v skladu z več deli, se lahko priznajo v skladu s sprejemljivimi načini usklajevanja k ARO.GEN.305.
86. V obvestilo NPA je vključen tudi predlog skupnega nadzora¹⁹, katerega cilj je bil oblikovati podlago za zagotavljanje najučinkovitejšega nadzora nad dejavnostmi, ki niso geografsko omejene na države članice, v katerih je bil izdan certifikat. Glavni cilj določb o skupnem nadzoru je vključiti evropsko razsežnost v nadzor s spodbujanjem najučinkovitejše uporabe virov za nadzor na lokalni ravni ter hkrati zagotoviti redni nadzor nad vsemi osebami, organizacijami ali zrakoplovi. To bi uresničilo nekatera posebna priporočila konference generalnih direktorjev za civilno letalstvo o svetovni strategiji za varnostni nadzor (ki je potekala v prostorih organizacije ICAO leta 1997), na kateri je bila poudarjena potreba po uskladitvi načel in postopkov za oceno varnostnega nadzora na svetovni ravni in na kateri so bile priznane prednosti sprejetja regionalne usmeritve. Agencija je v zvezi s

¹⁸ Uredba Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 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 243, 27.9.2003, str. 6.*

¹⁹ Izraz „kolektivni nadzor“ iz pojasnil k obvestilu NPA 2008-22 je bil zdaj nadomeščen z izrazom „skupni nadzor“, v katerem se bolje izraža namen ustreznih določb.

svojim predlogom dobila veliko pripomb. Večino so jih poslali pristojni organi, ki jih skrbijo morebitna zameglitev odgovornosti za nadzor in praktični vidiki sodelovanja med organi, ker bi različni pravni sistemi ali jezikovne pregrade pomenili morebitne ovire. Industrija je v pomislekih zlasti opozorila na dodatno obremenitev in morebitno podvajanje nadzora nad organizacijami, ki delujejo v več državah članicah.

87. V skladu s priporočili skupine za pregled AR/OR in po namenskem sestanku s predstavniki svetovalne skupine nacionalnih organov (Advisory Group of National Authorities, AGNA) so bile dodatno izpopolnjene ustrezne določbe oddelka 3 dela ARO.GEN, pri čemer so bili upoštevani glavni pomisleki zainteresiranih strani. Pristop, ki temelji na tveganjih in v katerem so bile prvotno upoštevane varnostne prednostne naloge iz državnega varnostnega načrta v skladu s členom 3 krovne uredbe, se uporabi za določitev obsega nadzora nad dejavnostmi, ki jih na ozemlju države članice izvajajo osebe ali organizacije, ki jih ni certificiral pristojni organ. Glavna odgovornost pristojnega organa, ki je izdal certifikat, ostaja nespremenjena. Predlog dopolnjuje določbe o prostovoljnem sodelovanju v obliki dogovorov med organi, tako da lahko nekatere nadzorne naloge izvaja organ, na ozemlju katerega se izvaja dejavnost, s čimer se poveča prepoznavnost navedenih dejavnosti. To bi moralo pristojne organe spodbuditi k čim učinkovitejši uporabi virov, ki jih imajo na voljo na lokalni ravni. Izvedbena pravila, ki se nanašajo na ugotovitve in izvrševanje (ARO.GEN.350 in ARO.GEN.355), so bila ustrezno spremenjena. ARO.GEN.350 je bil spremenjen tudi zaradi skladnosti z ARA.CC za obravnavanje ponarejanja in goljufije. Dodan je bil nov pododstavek ARO.GEN.300(f), da se je vključila določba za pristojne organe o zbiranju in obdelavi vseh informacij, koristnih za nadzor, ki je bila prvotno opredeljena v AR.GEN.425(a), saj zbiranje takih informacij ni pomembno le za preverjanja na ploščadi. Ta določba bo podpirala opredelitev varnostnih prednostnih nalog v skladu z izvajanjem nadzora, ki temelji na tveganjih, in stalnega spremljanja.
88. Čeprav je agencija spremenila svoj predlog o skupnem nadzoru, da bi upoštevala glavne pomisleke držav članic, kljub temu vztraja pri pomembnosti razširitve nadzora na vse dejavnosti na ozemlju države članice in okrepljenega sodelovanja med pristojnimi organi držav članic pri spopadanju z izzivi skupnega trga: povečalo se je število pilotov in operatorjev, ki lahko svoje privilegije uresničujejo v drugi državi EU, kot je bila prvotno odgovorna za njihov nadzor. Zato agencija predlaga pregled izvajanja določb o skupnem nadzoru in ustreznega delovanja sistema nadzora v prihodnosti, da bi čim prej odkrili morebitne vrzeli in določili potrebo po podrobnejših določbah ter tako okrepili nadzorne zmogljivosti na evropski ravni z vidika varnosti in učinkovite uporabe virov.
89. Drug pomemben predlagan element iz obvestila NPA, ki prav tako izvira iz pobude COra, je bil prehod k nadzoru, ki temelji na tveganjih in rezultatih. Na podlagi ocene pripomb k obvestilu NPA je bil zaradi zagotovitve prožnosti 24-mesečni premor med nadzori, prvotno določen na ravni izvedbenega pravila, prenesen v sprejemljivi način usklajevanja k AR.GEN.305 za dokument CRD. Navedena sprememba na ravni sprejemljivih načinov usklajevanja je sprožila odzive zainteresiranih strani, ki imajo resne pomisleke, da bi se v sedanji fazi izvajal sistem, ki bi temeljil izključno na tveganjih: zatrjevale so, da se tak sistem ne bi smel sprejeti, dokler regulirane organizacije ne bi imele dovolj izpopolnjenih

sistemov upravljanja varnosti in dokler pristojni organi ne bi dosegli prepoznavnosti svojih rezultatov na področju varnosti z zbiranjem in analizo ustreznih podatkov. Nekateri zainteresirane strani so tudi trdile, da bi se predvidena prožnost lahko uporabila za upravičenost dodatnega zmanjšanja virov pristojnih organov. Ob upoštevanju navedenih pomislekov se je agencija strinjala, da znova uvede 24-mesečni razmik na ravni izvedbenega pravila, zdaj pa predlaga več meril za podaljšanje ali skrajšanje navedenega običajnega razmika med nadzori. Navedene določbe se uporabljajo za organizacije, ki jih je certificiral pristojni organ.

90. Predlagane določbe o „posredni odobritvi“ nekaterih vrst sprememb organizacije iz obvestila NPA so bile ponovno pregledane. To vprašanje je zdaj obravnavano v ARO.GEN.330 „Spremembe – organizacije“, spremembe pa so razvrščene kot spremembe, ki zahtevajo predhodno odobritev pristojnega organa, ali spremembe, ki ne zahtevajo predhodne odobritve pristojnega organa. Vključene so tudi določbe za organizacije, ki želijo izvesti spremembe brez predhodne odobritve pristojnega organa: organizacija vzpostavi postopek, ki določa obseg takih sprememb in opisuje način njihovega upravljanja, ter ta postopek predloži pristojnemu organu v odobritev (glej ARO.GEN.310(c)). Spremenjene določbe popolnoma izpolnjujejo namen „posredne odobritve“ ali sprememb, „sprejemljivih za organ“.
91. Predlagana izvedbena pravila v zvezi z ugotovitvami in izvršilnimi ukrepi so bila spremenjena zaradi vključitve opisa ugotovitev, prej vključenega v del OR, ter uskladitve s spremembami iz ARO.GEN.300 in ARO.GEN.305 v zvezi s skupnim nadzorom. Poleg tega so bili črtani vsi sklici na kazni, ker so te predmet veljavnih nacionalnih predpisov za izvajanje člena 68 osnovne uredbe. Nazadnje, obdobje izvajanja korektivnih ukrepov je bilo znova določeno zaradi uskladitve z veljavnimi zahtevami iz predpisov o stalni plovnosti. Naslov ARO.GEN.355 je bil spremenjen zaradi večje skladnosti z naslovom ARO.GEN.350.
92. Glede na to, da velik del izvedbenih pravil, predlaganih v oddelku 3 ARO.GEN, temelji na veljavnih zahtevah, in ob upoštevanju obveznosti držav članic v okviru organizacije ICAO za izvajanje učinkovitih sistemov nadzora v okviru njihovega državnega varnostnega programa, so naloge, ki so dejansko nove, ali tiste, ki niso del nalog, ki izhajajo iz obveznosti v skladu s Čikaško konvencijo ali skupnimi postopki izvajanja, omejene na naslednje obveznosti:
- obveščanje oseb in organizacij, ki so predmet dogovora o nadzoru, ki ga medsebojno sklenejo pristojni organi (ARO.GEN.300(e));
 - odobritev postopka organizacije v zvezi s spremembami, ki ne zahtevajo predhodne odobritve (ARO.GEN.310(c));
 - obvestitev pristojnega organa, ki je izdal certifikat, če je ugotovljeno, da organizacija, ki jo je certificiral pristojni organ druge države članice ali agencija, ne izpolnjuje ustreznih zahtev, in navedba stopnje ugotovitve (ARO.GEN.350(e)) ter
 - obvestitev pristojnega organa, ki je izdal licenco, certifikat, rating ali potrdilo, če je ugotovljeno, da oseba, ki jo je certificiral pristojni organ druge države članice, ne izpolnjuje ustreznih zahtev (ARO.GEN.355(e)).

93. Mogoče je predpostaviti, da se organi pri izvajanju teh dodatnih nalog lahko oprejo na obstoječe vire, postopke nadzora in certificiranja ter komunikacijske poti.

ARO.OPS – Zračne operacije

94. Poddel OPS dela ARO se uporablja za komercialne in nekomercialne operatorje. Določa postopek predložitve vloge za spričevalo letalskega prevoznika, odobritev dogovorov o najemu in letih pod skupno oznako, postopek odobritve posebnih operacij, odobritev seznama minimalne opreme (**MEL**), določitev lokalnega območja, odobritev helikopterskih operacij nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja, odobritev helikopterskih operacij do območja javnega interesa in z njega ter odobritev operacij do izoliranega letališča.
95. Poddel ARO.OPS sestavljata dva oddelka:
- oddelek 1 ARO.OPS: Certificiranje komercialnih letalskih prevoznikov
 - oddelek 2 ARO.OPS: Odobritve
96. Ta poddel temelji na ustreznih skupnih postopkih izvajanja JAA k JAR.OPS.
97. Glavna vprašanja iz pripomb na dokument CRD so se nanašala na odobritev sporazumov o letih pod skupno oznako (**ARO.OPS.105**) in pogodbe o najemu (**ARO.OPS.110**). Nekatero določbo tega oddelka so bile spremenjene, zlasti določbe o letih pod skupno oznako in najemu.
98. **ARO.OPS.020** „Vodenje evidenc – Register spričeval in izjav operatorjev“ je bil črtan, ker je vodenje evidenc v zvezi s postopkom certificiranja in dajanja izjav zajeto v ARO.GEN.220.
99. V **ARO.OPS.100** „Izdaja spričevala letalskega prevoznika“ ni bilo večjih sprememb. Zdi se, da iz pripomb ni jasno razvidno, kaj pomeni besedna zveza „in splošne pogoje“. Besedilo „in splošne pogoje“ je že zajeto v besedilu „povezane operativne specifikacije“, zato se črta.
100. **ARO.OPS.230** „Spremembe“ je bil črtan, ker je zadostno obravnavan v ARO.GEN.310 (c) in (d) ter ARO.GEN.330.
101. **ARO.OPS.105** „Sporazumi o letih pod skupno oznako“: pripombe o letih pod skupno oznako in najemu so bile podobne pripombam k ustrezni določbi v ORO.AOC. Podrobna pojasnitev sprememb in utemeljitve so na voljo v pojasnilih k delu ORO, glej poddel ORO.AOC.
102. Potrebni je bilo nekaj redaktorskih sprememb, določba pa je bila usklajena z ORO.AOC.115. Sklica na Uredbo (ES) št. 2111/2005²⁰ (varnostni seznam EU) in

²⁰ 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.

del TCO se črtata za uskladitev določbe s spremembo ORO.AOC.115. Sprememba ORO.AOC.115 operatorju EU preprečuje prodajo in izdajo vozovnic za lete, ki jih izvaja operator, za katerega velja prepoved opravljanja letov v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

103. **ARO.OPS.110** „Pogodbe o najemu“: besedilo te določbe je bilo precej spremenjeno. Določba o najemu zrakoplova brez osebja bo znova ocenjena med spremembo Uredbe (ES) št. 2042/2003 („del T“ obvestila NPA 2010-10). Poleg tega so bile uvedene posebne zahteve za začasni odvzem in preklic odobritve pogodb o najemu zrakoplova z osebjem, vključno s sklicevanjem na Uredbo (ES) št. 2111/2005.
104. V zvezi z oddajo zrakoplova brez osebja v najem je bil dodan odstavek za zagotovitev, da bo pristojni organ, ki odobri pogodbo, usklajeval organ, pristojen za nadzor nad zrakoplovom v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003 ali za delovanje zrakoplova, če zanj ni pristojen isti organ, in da se zrakoplov, oddan v najem brez osebja, pravočasno izbriše iz operatorjevega spričevala AOC.
105. Za kratkoročni najem v primeru nepredvidenih nujnih operativnih okoliščin ali operativnih potreb za omejeno obdobje se uporablja člen 14(4) osnovne uredbe. ACJ OPS 1.165 zagotavlja smernice o kratkoročnem najemu pristojnemu organu in najemjemalecu. V več pripombah je bila predlagana vključitev te skupne okrožnice s tehničnimi napotki (Advisory Circular Joint, ACJ). Vendar se je po oceni štelo, da ta okrožnica ni primerna v sedanjem pravnem okviru. Zato je bila sprejeta odločitev, da bo okrožnica s tehničnimi napotki OPS1.165 obravnavana v ločeni nalogi za oblikovanje predpisov.
106. AR.OPS.300 „Postopek certificiranja“, zdaj **ARO.OPS.200** „Postopek posebne odobritve“, je bil spremenjen za upoštevanje na novo uvedene predloge seznama posebnih odobritev za nekomercialne operacije (glej Dodatek III – obrazec EASA št. 140).
107. AR.OPS.305, zdaj **ARO.OPS.205** „Odobritev seznama minimalne opreme“: določba je bila urejena za izboljšanje jasnosti. Besedilo „... in po potrebi opravi inšpekcijski pregled organizacije“ je bilo črtano, ker je odobritev seznama MEL ter povezanih postopkov vzdrževanja in operativnih postopkov samo dokumentacijski postopek.
108. Dodan je bil nov predpis **ARO.OPS.210** „Določitev lokalnega območja“. Izraz „lokalno območje“ se uporablja v nekaterih določbah za določitev nekaterih olajšav, na primer v zvezi z uporabo zahtev glede usposabljanja letalske posadke.
109. Velikost tega lokalnega območja opredeli pristojni organ, odvisna pa je od lokalnega okolja in obratovalnih pogojev. Več smernic bo zagotovljenih v navodilih k temu odstavku.
110. **ARO.OPS.215** „Odobritev helikopterskih operacij nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja“ je uveden zato, da se od države članice zahteva določitev tistih goratih in oddaljenih območij, za katera je mogoče odobriti izvajanje operacij brez zagotovljene možnosti varnega pristanka v sili, in da se od

pristojnega organa zahteva, da pred odobritvijo takih operacij pregleda oceno tveganja ter upošteva tehnične in ekonomske razloge za njihovo izvajanje.

111. **ARO.OPS.220** „Odobritev helikopterskih operacij do območja javnega interesa in z njega“ in **ARO.OPS.225** „Odobritev operacij do izoliranega letališča“ sta uvedena za zagotovitev, da je na voljo seznam, na katerega se nanaša odobritev, saj mora pristojni organ pred izdajo odobritve oceniti postopke v zvezi z območji/letališči. Odobritev brez opredelitve, na katera območja ali letališče se nanaša, ne bi zagotavljala, da so bili postopki v zvezi z območjem ali letališčem ustrezno ocenjeni ali razviti.

ARO.OPS – Spričevalo letalskega prevoznika in operativne specifikacije

112. Predloga spričevala letalskega prevoznika, zdaj **Dodatek I k delu ARO, obrazec EASA št. 138**, temelji na predlogi spričevala letalskega prevoznika, ki jo je razvila organizacija ICAO.
113. Predloga je bila nekoliko spremenjena. Datum poteka veljavnosti je bil umaknjen, ker je spričevalo letalskega prevoznika izdano za neomejeno obdobje. Sklic na operacije komercialnega zračnega prevoza (CAT) in nekomercialnega zračnega prevoza v operativnih specifikacijah je bil prenesen v predlogo spričevala AOC. To pomeni, da bo v spričevalu AOC navedeno, ali so operacije, ki se izvajajo na podlagi tega spričevala, operacije komercialnega zračnega prevoza.
114. Predloga operativnih specifikacij v **Dodatku II k delu ARO, obrazec EASA št. 139**, prav tako temelji na predlogi, ki jo je razvila organizacija ICAO. Ta je bila na nekaterih mestih spremenjena. Deloma zato, ker je področje uporabe širše (vsi komercialni operatorji EU morajo imeti spričevalo AOC), vendar tudi zaradi sprememb terminologije, posebnih odobritev, na primer za usposabljanje kabinskega osebja ter izdajo potrdil kabinskega osebja, in sprememb, ki so posledica prejetih pripomb. Vključen je bil oddelek v zvezi z registrskimi oznakami zrakoplova. V opombo 6 je bil dodan stavek za pojasnitev, da se lahko registrska oznaka vnese v stolpec za opombe za povezano posebno odobritev, če se vse posebne odobritve ne nanašajo na isti model zrakoplova. V opombo 20 je bil dodan stavek za zagotovitev, da so zrakoplovi, ki se uporabljajo za nekomercialne operacije v skladu z ORO.AOC.125, navedeni v operativnih specifikacijah.
115. **Dodatek III k delu ARO** je bil dodan za dokumentiranje posebnih odobritev, ki se usklajeno izdajajo nekomercialnim operatorjem. Ta predloga je podobna predlogi operativnih specifikacij za komercialne operacije. Določena je s številko obrazca EASA (obrazec EASA št. 140).

ARO.RAMP – Preverjanja na ploščadi v zvezi z zrakoplovi operatorjev pod regulativnim nadzorom druge države

116. Poddel RAMP se uporablja za pristojne organe, kadar se opravljajo preverjanja na ploščadi v zvezi z zrakoplovi, ki jih uporabljajo operatorji iz tretjih držav ali operatorji EU pod regulativnim nadzorom katere koli druge države članice. V njem

so določeni letna kvota preverjanj na ploščadi v zvezi z zrakoplovi, ki pristanejo na letališčih države članice, pogoji za agencijo v zvezi z opravljanjem preverjanj na ploščadi, merila za prednostno razvrstitev preverjanj na ploščadi, usposobljenost inšpektorjev za preverjanja na ploščadi, odobritev organizacij za usposabljanje, opravljanje preverjanj na ploščadi, kategorizacija ugotovitev in nadaljnjih ukrepov v zvezi z ugotovitvami, prepoved izvedbe leta zrakoplovom in usklajevalne naloge agencije.

117. Ta poddel temelji na Uredbi (ES) št. 216/2008, Direktivi 2004/36/ES („Direktiva SAFA“)²¹, Uredbi Komisije (ES) št. 351/2008²², Uredbi Komisije (ES) št. 768/2006²³ in Direktivi 2008/49/ES²⁴.
118. Glavna vprašanja, obravnavana v tem poddelu, so zadevala obseg (ARO.RAMP.005), merila za prednostno razvrstitev (ARO.RAMP.105), opravljanje preverjanj na ploščadi (ARO.RAMP.125), kategorizacijo ugotovitev (ARO.RAMP.130), prepoved izvedbe leta zrakoplovom (ARO.RAMP.140) in minimalno letno kvoto (ARO.RAMP.100(c)(1) in povezani sprejemljivi načini usklajevanja).
119. **ARO.RAMP.005** „Obseg“: številne države članice uporabljajo metodologijo iz direktive SAFA, kadar opravljajo preverjanja na ploščadi v zvezi z zrakoplovi, ki jih uporabljajo operatorji pod njihovim nadzorom, tako imenovani „domači operatorji“. Druge države članice so navedle, da so v zvezi z nadzorom domačih operatorjev sprejele drugačen pristop ali le delno uporabljajo metodologijo SAFA. Te države članice menijo, da uporaba ARO.RAMP za domače operatorje ni niti potrebna niti sorazmerna in da bo imela škodljiv učinek na vire. Verjamejo, da morajo biti inšpekcijski pregledi osredotočeni na „preverjanja sistema“ in ne na „preverjanja rezultatov“, ki se štejejo za manj učinkovita. V nekaterih pripombah je bilo navedeno, da bi moralo biti obseg tega poddela omejen le na presojo varnosti tujih zrakoplovov (SAFA).
120. Direktiva SAFA določa, da morajo države članice inšpekcijsko pregledati zrakoplove iz tretjih držav, pri katerih obstaja sum, da niso v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. Omogoča izvajanje inšpekcijskih pregledov na kraju samem (tj. inšpekcijskih pregledov brez obstoja vsakršnega suma) in potrjuje pravico držav članic, da opravljajo druga preverjanja na ploščadi (tj. v zvezi z zrakoplovi, registriranimi v državi članici). Zamisel o preverjanjih na ploščadi v zvezi s tujimi zrakoplovi je bila potrjena na 36. skupščini organizacije

²¹ Direktiva 2004/36/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o varnosti zrakoplovov iz tretjih držav, ki pristajajo na letališčih Skupnosti. *UL L 143, 30.4.2004, str. 76.*

²² Uredba Komisije (ES) št. 351/2008 z dne 16. aprila 2008 o izvajanju Direktive 2004/36/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede prednostne razvrstitve preverjanj na ploščadi pri zrakoplovi, ki pristajajo na letališčih Skupnosti. *UL L 109, 19.4.2008, str. 7.*

²³ Uredba Komisije (ES) št. 768/2006 z dne 19. maja 2006 o izvajanju Direktive 2004/36/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede zbiranja in izmenjave informacij o varnosti zrakoplovov, ki pristajajo na letališčih Skupnosti, in upravljanja informacijskega sistema. *UL L 134, 20.5.2006, str. 16.*

²⁴ Direktiva Komisije 2008/49/ES z dne 16. aprila 2008 o spremembi Priloge II k Direktivi 2004/36/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede meril za izvajanje preverjanj na ploščadi pri zrakoplovi, ki pristajajo na letališčih Skupnosti. *UL L 109, 19.4.2008, str. 17.*

ICAO, zato je bila spremenjena Priloga 6 za določitev, da morajo države pogodbenice „vzpostaviti program s postopki za nadzor nad operacijami tujih letalskih prevoznikov na svojem ozemlju in za sprejetje ustreznih ukrepov, kadar je to potrebno za ohranitev varnosti“. Priročnik organizacije ICAO o postopkih za preglede letalskih dejavnosti, certifikacijo in stalni nadzor (dokument 8335) vsebuje smernice za opravljanje preverjanj na ploščadi v zvezi s tujimi operatorji, ki v veliki meri posnemajo postopke iz programa EU za presojo varnosti tujih zrakoplovov (program SAFA).

121. Zdaj se nekaj več kot 50 % preverjanj na ploščadi opravlja na zrakoplovih, ki jih uporabljajo operatorji EU (čeprav je glede na dejstvo, da je velik del prometa promet znotraj EU, stopnja inšpekcijskih pregledov (inšpekcijski pregledi/št. pristankov) v zvezi z operatorji iz tretjih držav precej višja). Inšpekcijski pregledi se izvajajo v skladu s standardi organizacije ICAO za zrakoplove iz EU in tretjih držav. Inšpekcijski pregledi operatorjev EU – čeprav je v zvezi z njimi na splošno manj ugotovitev v primerjavi z drugimi svetovnimi regijami – še vedno odkrijejo primere hude neskladnosti pri številnih operatorjih EU. Te informacije se po redni analizi, ki jo opravi agencija EASA, posredujejo ustreznim nacionalnim letalskim organom, pristojnim za nadzor, ki se pogosto odločijo opraviti nadaljnje, bolj poglobljene preiskave in revizije, ki so v več primerih privedle do omejitve, začasnega odvzema ali preklica spričevala AOC.
122. Podatki, zbrani s preverjanji na ploščadi, ki je program vzorčenja proizvodov „od spodaj navzgor“, dopolnjujejo in se dobro skladajo z drugimi programi „od zgoraj navzdol“, kot so redni programi nadzora ali program agencije EASA za standardizacijo. Ob upoštevanju pobude za postopno spremembo nadzornih dejavnosti iz dejavnosti „na podlagi težave“ v „pogojne“ dejavnosti z uvedbo pristopa, ki temelji na tveganjih, je zato zelo pomembno, da so na voljo sredstva za merjenje in spremljanje tveganja. Preverjanja na ploščadi so se izkazala za dobro orodje za zbiranje podatkov o varnosti in izpeljavo kazalnikov tveganja, zato prispevajo k ustreznemu nadzoru, ki temelji na tveganjih.
123. Načela skupnega nadzora so jasno opredeljena v členu 10 osnovne uredbe, ki določa, da:
- države članice in agencija sodelujejo med seboj za zagotavljanje skladnosti z veljavnimi varnostnimi predpisi EU;
 - države članice poleg spoštovanja nacionalnih obveznosti za nadzor opravljajo preverjanja na ploščadi;
 - se izvajajo ukrepi, ki določajo „pogoje za izvajanje preverjanj na ploščadi, vključno s sistematičnimi preverjanji“.
124. Glede na navedeno in dejstvo, da je bila večina standardov in priporočenih praks (SARP) organizacije ICAO uvedena v zakonodajo EU, je zato jasno, da je treba še naprej izvajati inšpekcijske preglede zrakoplovov, ki jih uporabljajo operatorji EU, in da jih je treba opravljati v skladu s standardi EU. Agencija verjame, da bo program presoje varnosti zrakoplovov Skupnosti (Safety Assessment of Community Aircraft, SACA), ko bo ustrezno izveden, mogoče uporabljati kot

orodje za nadzor nad domačimi operatorji. Agencija se je zato odločila, da ne bo spremenila obsega tega oddelka.

125. **ARO.RAMP.100** „Splošno“: odstavek (a) je bil usklajen z ARO.GEN.305 „Program nadzora“. Sklic na „postopek na kraju samem“ je bil zato črtan. ARO.GEN.305 določa, da morajo pristojni organi vzpostaviti program nadzora, ki temelji na preteklih nadzornih dejavnostih in oceni tveganja. Agencija zato meni, da je cilj črtanega dela tega odstavka ustrezno zajet v ARO.GEN.305.
126. Odstavek (b) je bil črtan, ker je program presoje varnosti domačih zrakoplovov (Safety Assessment of National Aircraft, SANA) izključen iz področja uporabe tega poddela. Nov odstavek (b) je bil usklajen z odstavkom (a). Letni program bo del programa nadzora iz ARO.GEN.305.
127. **„Minimalna letna kvota“**: število inšpekcijskih pregledov presoje varnosti tujih zrakoplovov (SAFA), ki jih države članice opravijo letno, se izjemno razlikuje, ne le v absolutnih številkah, temveč tudi glede števila tujih operatorjev (iz EU in tretjih držav), ki pristanejo na njihovem ozemlju, in obsega njihovih operacij.
128. Neposredni učinek tega „neravnovesja“ je omejeno število podatkov, zbranih o tistih operatorjih, ki ne delujejo v najbolj dejavnih državah, kar vpliva na pomembnost vseh naknadnih analiz.
129. Zamisel o minimalni nacionalni kvoti je bila uvedena za zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev med državami članicami z zagotovitvijo primerljivih informacij od vsake med njimi. V formuli za izračun nacionalnih kvot sta upoštevana dva dejavnika: (1) raznolikost tujega prometa (število operatorjev) in (2) obseg operacij (število pristankov). Formula je bila na podlagi pripomb, prejetih med obdobjem za predložitev pripomb, pregledana in spremenjena za dodelitev drugačne obremenitve tistim operatorjem, ki imajo omejeno število pristankov (manj kot 12) v določeni državi članici v enem letu. Prav tako je bila formula na podlagi prejetih pripomb pregledana in spremenjena za različno vrednotenje inšpekcijskih pregledov glede na dejavnike tveganja (na primer prednostno razvrščene teme, nižja stopnja vzorčenja) in stroškovne dejavnike (oddaljene lokacije, neobičajne ure). Pri uporabi formule je treba upoštevati dva dejavnika, čeprav nista količinsko izražena: (1) doseganje najširše osnove vzorčenja in (2) preprečevanje ponavljajočih se inšpekcijskih pregledov operatorjev, pri katerih med predhodnimi inšpekcijskimi pregledi niso bile odkrite varnostne pomanjkljivosti. Cilj minimalne kvote ni povečati skupnega števila inšpekcijskih pregledov, temveč omogočiti boljše porazdelitev po državah članicah. Če bi dejansko uporabili to formulo za promet v letih 2009 in 2010, bi bila pridobljena splošna kvota nižja od dejanskega števila inšpekcijskih pregledov, opravljenih v teh letih.
130. Podatki, zbrani s preverjanji na ploščadi, bodo podpirali dva nova postopka: odobritev operatorjev iz tretjih držav in skupni nadzor nad operatorji EU. Zato je pomembno, da se podatki zbirajo skladno in enotno, s čimer se zagotavljajo zadostne zanesljive informacije za podporo nadzoru nad temi dejavnosti, ki temelji na tveganjih.

131. Agencija bo redno ocenjevala sprejemljive načine usklajevanja, ki vključujejo formulo za izračun letnih kvot. Besedilo v odstavku (d) je bilo spremenjeno za zagotovitev, da so preverjanja na ploščadi, ki jih izvaja agencija, opravljena v sodelovanju z državami članicami. Odstavek (d)(2) in (3) je bil na nekaterih mestih spremenjen, da se bolje pojasni, kdaj lahko agencija sama opravi preverjanje na ploščadi.
132. **ARO.RAMP.105** „Merila za prednostno razvrstitev“: v nov odstavku (c) je bil vključen sklic na varnostni seznam EU, da se omogoči začetek priprave prednostnega seznama po sestanku Odbora za varnost v zračnem prometu na podlagi Uredbe (ES) št. 2111/2005. Zadnji stavek v odstavku (b)(3)(i) je bil prenesen v navodila. ARO.RAMP.105(b)(5) je bil spremenjen za zagotovitev, da se za zrakoplove operatorjev iz tretjih držav, katerih dovoljenje, ki ga je izdala agencija, je omejeno ali obnovljeno po začasnem odvzemu ali preklicu, uporabljajo prednostni inšpekcijski pregledi. Odstavek (c) je bil spremenjen za upoštevanje pripomb, da je treba določiti postopke za pripravo seznama za prednostno razvrstitev.
133. V **ARO.RAMP.115** „Usposobljenost inšpektorjev za preverjanja na ploščadi“ je bil spremenjen naslov, vključeni sta bili besedi „na ploščadi“. V odstavku (d) je bila dodana zahteva, da mora agencija vzdrževati veljavne učne načrte.
134. Dokumenta CRD **AMC1-AR.GEN.430(c)(2) in (3)** sta bila posodobljena v **ARO.RAMP.120**. Direktiva 2008/49/ES med drugim zakonsko ureja ocenjevanje tretjih organizacij za usposabljanje, ki zagotavljajo usposabljanje o preverjanjih na ploščadi (tj. organizacij, ki niso del pristojnega organa). Države članice, ki uporabljajo storitve take organizacije, jo morajo oceniti. Vendar lahko države članice agencijo zaprosijo, naj v njihovem imenu opravi tehnično oceno organizacije za usposabljanje.
135. Države članice in tretje organizacije za usposabljanje za preverjanja na ploščadi so navedle, da je sedanji pristop neučinkovit ter povzroča nesorazmerne upravne in regulativne obremenitve. Glede na majhno število delujočih tretjih organizacij za usposabljanje bi centralizacija tehnične ocene na ravni agencije zato pomagala racionalizirati postopek ocenjevanja, hkrati pa ohranila varnostni cilj zagotavljanja visokokakovostnega usposabljanja. Zato sta evropska skupina za upravljanje programa SAFA (European SAFA Steering Group, ESSG) in Evropska komisija od agencije zahtevali, naj AMC1-AR.GEN.430(c)(2) in (3) posodobi v izvedbeno pravilo, kot je uvedeno v tem mnenju. Ta določba ustvarja pravno podlago za predhodno odobritev organizacije za usposabljanje in se nanaša na pogoje, ki jih mora organizacija izpolniti pred izdajo take odobritve. Ti pogoji so že opredeljeni v navodilih, ki jih je agencija oblikovala in objavila na podlagi Direktive 2008/49/ES, in bodo znova ocenjeni v ločeni nalogi za oblikovanje predpisov za dopolnitev izvedbenega pravila.
136. **ARO.RAMP.125** „Opravljanje preverjanj na ploščadi“: odstavek (a) o navzkrižju interesov je bil prenesen v člen 4 krovne uredbe (glej člen 4(4)), ker agencija meni, da ga je treba uporabljati za inšpektorje na vseh področjih, ki jih zajema del ARO. Sklic na Dodatek III (zdaj Dodatek VI k delu ARO) je bil črtan, ker bo ta obrazec uporabljala le agencija. Pristojni organ uporablja spremenjen obrazec iz

Dodatka V (dokazilo o preverjanju na ploščadi), ki zdaj vključuje tudi kategorijo ugotovitve.

137. V **ARO.RAMP.130** „Kategorizacija ugotovitev“ so bile ugotovitve prve in druge stopnje spremenjene v ugotovitve kategorij 1, 2 in 3. Številni pomisleki so bili izraženi glede spremembe ugotovitev kategorije od 1 do 3, kot so določene v direktivi SAFA, v ugotovitve prve in druge stopnje, ki so določene v ARO.GEN.350. Ti pomisleki so bili znova izraženi na sestanku ad hoc skupine o „preverjanjih na ploščadi“, ki je potekal junija 2010 v Kölnu. Glavna razloga, ki so ju pristojni organi predložili za ohranitev sedanjega sistema razvrščanja, sta razvrstitev ugotovitev, kot je določena v direktivi SAFA, ki je primernejša pri reviziji proizvodov, ki so „posnetek“ v določenem času, in dejstvo, da ta razvrstitev zato bolje ustreza namenu preverjanj na ploščadi. Vendar se splošna razvrstitev (prva in druga stopnja) uporablja pri reviziji sistema ali postopkov. Pristojni organi so poleg tega dvomili o spremembi dobro uveljavljenega sistema razvrščanja, ki je dokazal, da je več kot primeren.
138. Agencija verjame, da uporaba treh kategorij ugotovitev ustreza sedanjim inšpekcijskim pregledom SAFA. Vendar je treba v nekaterih primerih opredeliti povezavo med operatorjem in zrakoplovom, ker je področje uporabe ARO.RAMP širše od področja uporabe direktive SAFA (velja tudi za zrakoplove, ki jih uporabljajo operatorji EU). Uporaba dveh različnih shem razvrščanja ugotovitev (prve in druge stopnje za operatorje in kategorij 1, 2 in 3 za zrakoplove) bi lahko povzročila težave za pristojne organe na eni strani in morebitno zmedo za operatorje na drugi strani.
139. Kljub temu se razume, da se je sistem SAFA, vključno s kategorizacijo ugotovitev, izkazal za učinkovit. Agencija poleg tega meni, da lahko preveliko število sprememb sistema naenkrat močno obremeni vire pristojnih organov in operatorjev. Zato se je odločila za uvedbo že obstoječe kategorizacije ugotovitev v ta poddel.
140. **ARO.RAMP.140** „Prepoved izvedbe leta zrakoplovu“: dodan je bil odstavek (d) za pojasnitev, katere ukrepe je treba sprejeti za odpravo prepovedi izvedbe leta, če neskladnost vpliva na veljavnost spričevala o plovnosti, ob upoštevanju različnih organov, pristojnih za stalni nadzor nad zrakoplovi. Odstavek (d)(4) je bil črtan, ker prihodnji del TCO zdaj ne obravnava zrakoplovov s „podlicenco ICAO“ (vključno z začasno neplovnimi zrakoplovi). Izdaja dovoljenja takim zrakoplovom bo obravnavana v ločeni nalogi za oblikovanje predpisov.
141. **ARO.RAMP.145** „Poročanje“: odstavek (a) je bil usklajen z ARO.RAMP.120 (a). V odstavku (b) je bil črtan sklic na agencijo, ker morajo zadevne informacije zbirati pristojni organi. Odstavek (c) je bil usklajen z ARO.RAMP.110(b). Izraz „prostovoljno“ je bil črtan iz odstavka (d) za zaščito vseh oseb, ki zagotavljajo informacije in tako spodbujajo razkrivanje informacij, pomembnih za varnost.
142. V **Dodatku IV k delu ARO „Obrazec za standardno poročilo“** sta bila črtana ime in podpis nacionalnega koordinatorskega, ker bodo informacije vnesene v centralizirano podatkovno zbirko iz ARO.RAMP.150(b)(2).

143. **Dodatek V „Dokazilo o preverjanju na ploščadi“** in **Dodatek VI „Poročilo o preverjanju na ploščadi“**: predlogi sta bili nekoliko spremenjeni zaradi jasnosti in skladnosti s spremembami terminologije ali ustreznih delov tega mnenja. Vsakemu obrazcu je bila dodeljena številka obrazca EASA.

IV. Pregled razlik

144. V naslednji preglednici so navedene razlike med delom ARO in EU-OPS/JAR-OPS 3. Ustrezne razlike med delom ORO in EU-OPS/JAR-OPS 3 so navedene v obrazložitenem memorandumu k delu ORO.

Razlike v primerjavi z EU-OPS/JAR-OPS 3

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
1./3.035 Sistem kakovosti (c)	ARO.GEN.310	Vodja kakovosti: V delu ORO je zamisel o „spremembah, sprejemljivih za pristojni organ“ za imenovane odgovorne osebe (zdaj se imenujejo „imenovane osebe“), vključena v odobritev operatorja in upravljanje sprememb v zvezi z imenovanimi osebami, kot je opisano v AMC1-ARO.GEN.330 „Spremembe – organizacije“.	To zagotavlja enakovredno raven nadzora.
1.165(b)(2)(i) in (c)(1)(i) Najem	Navedba smiselno ni potrebna	Ni zahtev za uvedbo pogojev v pogodbi o najemu, ki so del te odobritve.	Sklic na „vse pogoje, ki so del te odobritve, je treba vključiti v pogodbo o najemu“ se ne šteje za potreben, ker države članice ne smejo uvesti dodatnih pogojev v zvezi z varnostjo v pogodbo o najemu.

Razlike v primerjavi s Prilogo 6 za del ARO

145. Naslednja preglednica zagotavlja pregled standardov iz Priloge 6 ICAO v oddelkih 1 in 2 delov I in III v okviru tega mnenja²⁵, za katere se šteje, da niso bili

²⁵ Tukaj niso bili upoštevani zlasti standardi organizacije ICAO o vzdrževanju in nadzoru vzdrževanja, ki ga izvaja operator.

preneseni ali da so bili preneseni na način, ki ni skladen z ustreznimi standardi iz Priloge 6 ICAO.

Sklic na del I/III Priloge 6	Sklic na EASA-EU	Opis razlike
Del I – 3.3.1 Del III – 1.3.1 Države oblikujejo državni varnostni program za vzpostavitev sprejemljive ravni varnosti v civilnem letalstvu	Navedba smiselno ni potrebna	To ni značilno za zračne operacije. Zato tega ni mogoče prenesti v uredbi o zračnih operacijah.
Del I – 1.3.1 Del III – 1.3.2 Sprejemljivo raven varnosti, ki jo je treba doseči, določi država.	Navedba smiselno ni potrebna	

V. Seznam predlaganih nalog za oblikovanje predpisov

146. Naslednja preglednica zagotavlja pregled predlaganih nalog za oblikovanje predpisov, ki so pomembne za del ARO. V zvezi s poddelom GEN so te v glavnem osredotočene na naslednja vprašanja:

- a. po posvetovanju s skupinami za pregled zračnih operacij je bila predlagana dopolnitev gradiva o sprejemljivih načinih usklajevanja v oddelkih 2 in 3 dela ARO z dodatnimi določbami za osebje pristojnega organa, vključeno v nadzor nad imetniki spričevala AOC, ter za prvo certificiranje in nadzor nad imetniki spričevala AOC z vključitvijo ustreznih oddelkov iz skupnih postopkov izvajanja (JIP) in Priročnika organizacije ICAO o postopkih za inšpekcijske preglede, certifikacijo in stalni nadzor operacij (dokument 8335);
- b. določbe za organe in organizacije, ki obravnavajo oceno tveganja, upravljanje varnosti in državni varnostni program, bodo nadalje opredeljene sočasno z izvajanjem evropskega programa za varnost v letalstvu in po objavi nove Priloge 19 ICAO v zvezi s standardi upravljanja varnosti in priporočenimi praksami.

Sklici na dele in predpise	Področje uporabe	Sklic na program oblikovanja predpisov
ARO.GEN.125(b)	Oblikovati sprejemljive načine usklajevanja za opredelitev vrste informacij, ki jih je treba predložiti agenciji. Te bi morale praviloma vključevati vsa varnostna vprašanja, ki se nanašajo na projektiranje, vprašanja v zvezi s podatki o operativni ustreznosti in vprašanja v zvezi s posebnimi področji, ki jih je agencija opredelila kot področja, ki vzbujajo pomisleke v zvezi z varnostjo.	MDM.095(a) in (b)
ARO.GEN.200(a)(2)	Vključiti dodatne sprejemljive načine usklajevanja in navodila o usposobljenosti in usposabljanju inšpektorjev za nadzor nad imetniki spričeval AOC.	OPS.005(a), (b)
ARO.GEN.200(a)(4)	Vključiti dodatna navodila, kako vzpostaviti postopek obvladovanja varnostnih tveganj, vključno z opredelitvijo in uporabo ključnih elementov tveganja, ob upoštevanju oblikovanja evropskega programa za varnost v letalstvu in zahteve za varnostni načrt (člen 3 krovne uredbe).	MDM.095(a) in (b)
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Vključiti dodatne sprejemljive načine usklajevanja in navodila o preverjanju skladnosti za imetnike spričevala AOC ob prvem certificiranju in za stalni nadzor nad njimi.	OPS.005(a), (b)
ARO.OPS	Obravnavati ACJ OPS.1.165 o smernicah za pristojni organ in najemjemalca za kratkoročni najem v ločeni nalogi za oblikovanje predpisov.	OPS.005(a), (b)
ARO.RAMP	Razviti celovit sistem postopkov, ki zagotavlja usklajeno opravljanje preverjanj na ploščadi v skladu z delom ARO.RAMP, s prenosom sedanjih navodil agencije EASA o programu SAFA, v katerih so obravnavani usposobljenost inšpektorjev za preverjanja na ploščadi, pogoji za organizacije za usposabljanje in postopki za preverjanja na ploščadi, in z dopolnitvijo teh navodil z deli, potrebnimi zaradi uvedbe novih zahtev, predvsem tistih glede preverjanj na ploščadi, ki se opravljajo v zvezi z operatorji, certificiranimi v državi članici EASA.	OPS.087

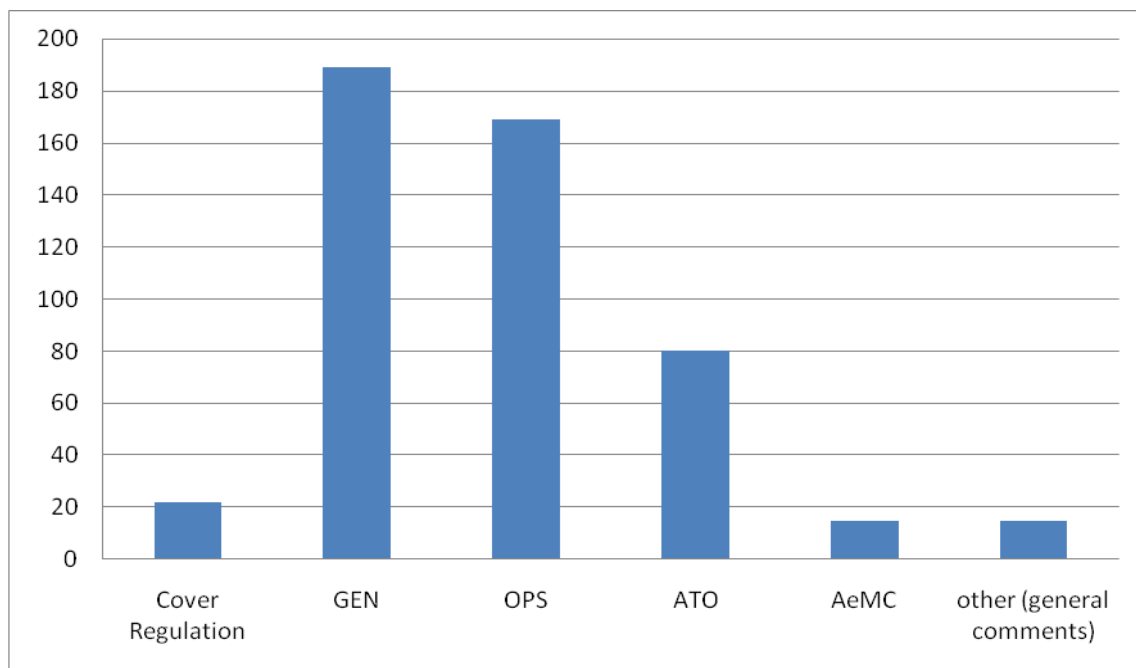
Priloga III – Del ORO**I. Splošno**

147. Del ORO, kot je predlagan v tem mnenju, sestavlja osem poddelov, naprej razdeljenih v oddelke, ki vsebujejo splošne zahteve in zahteve v zvezi z zračnimi operacijami:
148. poddel GEN dela ORO, splošne zahteve, dopolnjujejo:
- poddel AOC dela ORO, posebne zahteve za certificiranje letalskih prevoznikov;
 - poddel DEC dela ORO, posebne zahteve za operatorje, ki morajo dati izjavo o svoji dejavnosti;
 - poddel MLR dela ORO, posebne zahteve v zvezi s priročniki, dnevniki in zapisi o letenju;
 - poddel SEC dela ORO, posebne zahteve o varnosti;
 - poddel FC dela ORO, posebne zahteve za letalsko posadko;
 - poddel CC dela ORO, posebne zahteve za kabinsko osebje, in
 - poddel TC dela ORO, posebne zahteve za tehnično osebje pri operacijah HNMP, HHO ali NVIS.
149. Poddel GEN dela ORO, kot je predlagan v tem mnenju, sestavljata dva oddelka:
- oddelek 1 Splošno
 - oddelek 2 Sistem upravljanja.
150. Zahteve iz poddela GEN dela ORO temeljijo na glavnih priporočilih pobude CorA in standardih organizacije ICAO za sisteme upravljanja varnosti. Dopolnjujejo zahteve za organe v zvezi s pogoji za izdajo, ohranitev, spremembo, omejitev, začasen odvzem ali preklic certifikatov in odobritev.
151. V besedilu, predlaganem v tem mnenju, se upoštevajo spremembe prvotnega predloga agencije (kot je bil objavljen v obvestilih NPA 2008-22c in 2009-02c) in dodatne spremembe, sprejete po analizi in oceni pripomb k dokumentu CRD.

II. Posvetovanje

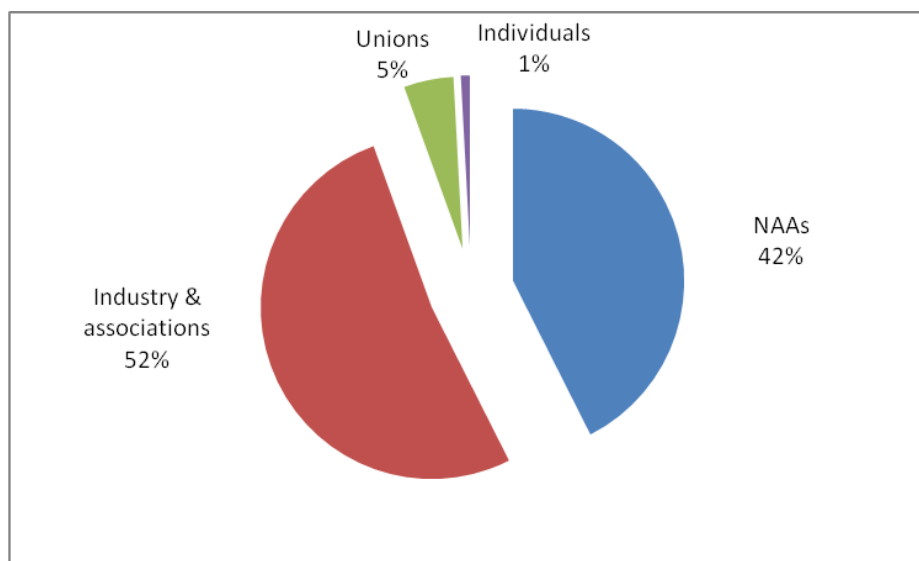
152. Obrazložiten memorandum k delu ARO vsebuje splošne informacije o pripombah k dokumentom CRD k deloma AR in OR. Spodnja preglednica prikazuje porazdelitev 490 prejetih pripomb k delu OR (dokumenta CRD 2008-22c in 2009-

02c), od katerih se jih tretjina nanaša na sprejemljive načine usklajevanja in navodila, dve tretjini pa na izvedbena pravila.



Prikaz 6: Pripombe k delu OR – porazdelitev

153. Spodaj je prikazan izvor pripomb. Če upoštevamo, da se pripombe predstavnih združenj industrije po navadi pošljejo v imenu njihovih posameznih članov, lahko domnevamo, da je v tem grafu prikazani delež industrije premajhen.

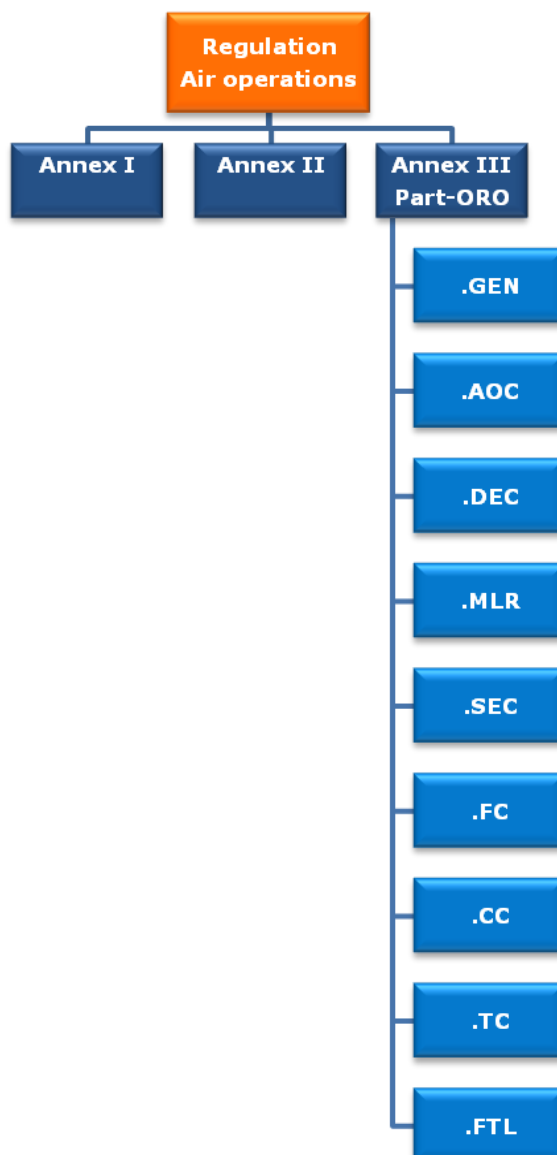


Prikaz 7: Pripombe k delu OR – izvor

154. Glavna vprašanja iz pripomb k dokumentu CRD so obravnavana v naslednjih odstavkih.

III. Obseg in uporaba

155. Del ORO, kot je predlagan v tem mnenju, se uporablja za odobritev organizacij in/ali stalni nadzor nad zračnimi operatorji, ki izvajajo nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon ali komercialne operacije. V pregledani in spremenjeni strukturi za uredbo o zračnih operacijah so zahteve za organizacije v zvezi z zračnimi operacijami (del ORO) v posebni prilogi, ki vsebuje vse predpise v zvezi z nekomercialnimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon ali komercialnimi operacijami. To zagotavlja, da bodo predpisi na koncu postopka sprejemanja točni in skladni za vse vrste zračnih operacij (operacije CAT in nekomercialne operacije). Zato je bila ohranjena podstruktura dela ORO, čeprav se to samo z vidika komercialnega zračnega prevoza sprva morda zdi nepotrebno.
156. Poudarjeno je, da bodo vse zahteve iz dela ORO, v zvezi s katerimi se predvideva, da se bodo uporabljale za operacije, ki niso operacije CAT, ostale nerešene, dokler ne bodo sprejeta mnenja, ki vsebujejo ustrezne tehnične zahteve (na primer del NCC, del NCO).
157. Poddela GEN dela ORO je usklajen s poddelom GEN zahtev za organizacije v zvezi z letalsko posadko (del ORA), z dvema izjemama:
- določbe o izjavi so vključene samo v predpise za zračne operacije in
 - za zagotovitev skladnosti z deloma CAT in SPA je bil izraz „organizacija“ v delu ORO nadomeščen z izrazom „operator“.
158. Oddelek 1 poddela GEN dela ORO dopolnjuje zahteve iz dela ARO za organe v zvezi z izdajo, ohranitvijo, spremembo, omejitvijo, začasnim odvzemom in preklicem certifikatov in odobritev. Oddelek 2 poddela GEN dela ORO določa splošne zahteve za sistem upravljanja, ki vključujejo spremljanje skladnosti in upravljanje varnosti.
159. Poleg tega poddel GEN dela ORO zdaj vključuje določbe o odgovornostih operatorjev, ki so bile prej vključene v oddelek GEN poddela OPS dela OR (OR.OPS.GEN). Preostali oddelki prejšnjega poddela OPS dela OR so zdaj vključeni kot ločeni poddeli. V prihodnosti bodo dopolnjeni z novim poddelom o omejitvah časa letenja (poddel FTL).

Prikaz 8: Priloga III – Del ORO

160. Oštevilčevanje (zadnje tri številke) prejšnjih določb iz dela OR je z nekaj izjemami ostalo nespremenjeno. V spodnji preglednici o navzkrižnem sklicevanju so prikazani sklici na predpise glede na dokument CRD in to mnenje, in sicer po vrstnem redu iz mnenja:

Sklic na predpis v CRD	Naslov predpisa v CRD	Sklic na predpis v mnenju	Naslov predpisa v mnenju
OR.GEN	Splošne zahteve	ORO.GEN	Del ORO, poddel Splošne zahteve
---	---	ORO.GEN.100	Obseg
OR.GEN.105	Pristojni organ	ORO.GEN.105	Pristojni organ
---	---	ORO.GEN.110	Odgovornosti operatorja
OR.GEN.115	Vloga za certifikat organizacije	ORO.GEN.115	Vloga za izdajo certifikata operatorja

Sklic na predpis v CRD	Naslov predpisa v CRD	Sklic na predpis v mnenju	Naslov predpisa v mnenju
OR.GEN.120	Načini usklajevanja	ORO.GEN.120	Načini usklajevanja
OR.GEN.125	Pogoji odobritve in privilegiji organizacije	ORO.GEN.125	Pogoji odobritve in privilegiji operatorja
OR.GEN.130	Spremembe organizacij, za katere je obvezno certificiranje	ORO.GEN.130	Spremembe
OR.GEN.135	Stalna veljavnost	ORO.GEN.135	Stalna veljavnost
OR.GEN.140	Dostop	ORO.GEN.140	Dostop
OR.GEN.145	Izjava	---	(zdaj v ločenem poddelu ORO.DEC)
OR.GEN.150	Ugotovitve	ORO.GEN.150	Ugotovitve
OR.GEN.155	Takojšen odziv na varnostno težavo	ORO.GEN.155	Takojšen odziv na varnostno težavo
OR.GEN.160	Poročanje o dogodkih	ORO.GEN.160	Poročanje o dogodkih
OR.GEN.200	Sistem upravljanja	ORO.GEN.200	Sistem upravljanja
OR.GEN.205	Dejavnosti izvajalcev in nakup	ORO.GEN.205	Dejavnosti izvajalcev
OR.GEN.210	Zahteve glede osebja	ORO.GEN.210	Zahteve glede osebja
OR.GEN.215	Zahteve glede zmogljivosti	ORO.GEN.215	Zahteve glede zmogljivosti
OR.GEN.220	Vodenje evidenc	ORO.GEN.220	Vodenje evidenc
OR.OPS	Poddel OPS dela OR Zračne operacije	---	(vsi oddelki so vključeni kot poddeli)
OR.OPS.GEN	Oddelek: Splošne zahteve	---	---
OR.OPS.GEN.100	Obseg	---	(vključen v ORO.GEN kot 005)
OR.OPS.GEN.105	Odgovornosti operatorja	---	(vključen v ORO.GEN kot 110)
OR.OPS.AOC	Oddelek: Certificiranje letalskih prevoznikov	ORO.AOC	Del ORO, poddel Certificiranje letalskih prevoznikov
OR.OPS.AOC.100	Vloga za izdajo spričevala letalskega prevoznika	ORO.AOC.100	Vloga za izdajo spričevala letalskega prevoznika
OR.OPS.AOC.105	Operativne specifikacije in privilegiji imetnika spričevala letalskega prevoznika	ORO.AOC.105	Operativne specifikacije in privilegiji imetnika spričevala letalskega prevoznika
OR.OPS.AOC.110	Pogodba o najemu	ORO.AOC.110	Pogodba o najemu
OR.OPS.AOC.115	Sporazumi o letih pod skupno oznako	ORO.AOC.115	Sporazumi o letih pod skupno oznako
OR.OPS.AOC.120	Odobritve za zagotavljanje usposabljanja iz dela CC in izdajo potrdil kabinskega osebja	ORO.AOC.120	Odobritve za zagotavljanje usposabljanja iz dela CC in izdajo potrdil kabinskega osebja
OR.OPS.AOC.125	Nekomercialne operacije zrakoplovov, ki morajo biti navedene v spričevalu AOC	ORO.AOC.125	Nekomercialne operacije zrakoplovov, ki morajo biti navedene v spričevalu AOC
OR.OPS.AOC.130	Spremljanje podatkov o letih – letala	ORO.AOC.130	Spremljanje podatkov o letih – letala
OR.OPS.AOC.135	Zahteve glede osebja	ORO.AOC.135	Zahteve glede osebja
OR.OPS.AOC.140	Zahteve glede zmogljivosti	ORO.AOC.140	Zahteve glede zmogljivosti
OR.OPS.AOC.150	Zahteve glede dokumentacije	ORO.AOC.150	Zahteve glede dokumentacije
OR.OPS.DEC	Oddelek: Izjava letalskega prevoznika	ORO.DEC	Del ORO, poddel Izjava
OR.OPS.DEC.100	Izjava	ORO.DEC.100	Izjava
OR.OPS.DEC.105	Vsebina izjave	---	---
OR.OPS.MLR	Oddelek: Priročniki, dnevniki in zapisi o letenju	ORO.MLR	Del ORO, poddel Priročniki, dnevniki in zapisi o letenju
OR.OPS.MLR.100	Operativni priročnik – splošno	ORO.MLR.100	Operativni priročnik – splošno
OR.OPS.MLR.101	Operativni priročnik – zgradba za komercialne operacije in specializirane nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon	ORO.MLR.101	Operativni priročnik – zgradba za komercialne operacije in specializirane nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon
OR.OPS.MLR.105	Seznam minimalne opreme (MEL)	ORO.MLR.105	Seznam minimalne opreme (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Dnevnik potovanja	ORO.MLR.110	Dnevnik potovanja

Sklic na predpis v CRD	Naslov predpisa v CRD	Sklic na predpis v mnenju	Naslov predpisa v mnenju
OR.OPS.MLR.115	Vodenje evidenc	ORO.MLR.115	Vodenje evidenc
OR.OPS.SEC	Oddelek: Varnost	ORO.SEC	Del ORO, poddel Varnost
OR.OPS.SEC.100.A	Varnost v pilotski kabini	ORO.SEC.100.A	Varnost v pilotski kabini
OR.OPS.SEC.100.H	Varnost v pilotski kabini	ORO.SEC.100.H	Varnost v pilotski kabini
OR.OPS.FC	Oddelek: Letalska posadka	ORO.FC	Del ORO, poddel Letalska posadka
OR.OPS.FC.005	Obseg	ORO.FC.005	Obseg
OR.OPS.FC.100	Sestava letalske posadke	ORO.FC.100	Sestava letalske posadke
OR.OPS.FC.105	Imenovanje za vodjo zrakoplova	ORO.FC.105	Imenovanje za vodjo zrakoplova
OR.OPS.FC.110	Inženir leta	ORO.FC.110	Inženir leta
OR.OPS.FC.115	Usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini (CRM)	ORO.FC.115	Usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini (CRM)
OR.OPS.FC.120	Preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator	ORO.FC.120	Preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator
OR.OPS.FC.125	Izobraževanje o razlikah in seznanitveno usposabljanje	ORO.FC.125	Izobraževanje o razlikah in seznanitveno usposabljanje
OR.OPS.FC.130	Periodično usposabljanje	ORO.FC.130	Periodično usposabljanje
OR.OPS.FC.135	Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotovem sedežu	ORO.FC.135	Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotovem sedežu
OR.OPS.FC.140	Operacije na več kot enem tipu ali različici	ORO.FC.140	Operacije na več kot enem tipu ali različici
OR.OPS.FC.145	Zagotavljanje usposabljanja	ORO.FC.145	Zagotavljanje usposabljanja
OR.OPS.FC.200	Sestava letalske posadke	ORO.FC.200	Sestava letalske posadke
OR.OPS.FC.205	Tečaj poveljevanja	ORO.FC.205	Tečaj poveljevanja
OR.OPS.FC.215	Začetno usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini, ki ga zagotovi operator	ORO.FC.215	Začetno usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini, ki ga zagotovi operator
OR.OPS.FC.220	Preusmeritveno usposabljanje in preverjanje, ki ju zagotovi operator	ORO.FC.220	Preusmeritveno usposabljanje in preverjanje, ki ju zagotovi operator
OR.OPS.FC.230	Periodično usposabljanje in preverjanje	ORO.FC.230	Periodično usposabljanje in preverjanje
OR.OPS.FC.240	Operacije na več kot enem tipu ali različici	ORO.FC.240	Operacije na več kot enem tipu ali različici
OR.OPS.FC.235	Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotovem sedežu	ORO.FC.235	Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotovem sedežu
OR.OPS.FC.245.A	Nadomestni program za usposabljanje in usposobljenost	ORO.FC.245.A	Nadomestni program za usposabljanje in usposobljenost
OR.OPS.FC.255.A	Vodje zrakoplova z licenco poklicnega pilota (letalo) (CPL(A))	ORO.FC.255.A	Vodje zrakoplova z licenco poklicnega pilota (letalo) (CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Vodje zrakoplova z licenco poklicnega pilota (letalo) (CPL(A))	ORO.FC.255.H	Vodje zrakoplova z licenco poklicnega pilota (letalo) (CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Periodično usposabljanje in preverjanje – preverjanje strokovnosti, ki ga zagotovi operator	ORO.FC.330	Periodično usposabljanje in preverjanje – preverjanje strokovnosti, ki ga zagotovi operator
OR.OPS.FC.201.A	Zamenjava članov letalske posadke med letom	ORO.FC.A.201	Zamenjava članov letalske posadke med letom
OR.OPS.CC	Oddelek: Kabinsko osebje	ORO.CC	Del ORO, poddel Kabinsko osebje
OR.OPS.CC.005	Obseg	ORO.CC.005	Obseg
OR.OPS.CC.100	Število in sestava kabinskega osebja	ORO.CC.100	Število in sestava kabinskega osebja
OR.OPS.CC.110	Pogoji za dodelitev nalog	ORO.CC.110	Pogoji za dodelitev nalog
OR.OPS.CC.115	Izvajanje tečajev usposabljanja in povezanega preverjanja	ORO.CC.115	Izvajanje tečajev usposabljanja in povezanega preverjanja

Sklic na predpis v CRD	Naslov predpisa v CRD	Sklic na predpis v mnenju	Naslov predpisa v mnenju
OR.OPS.CC.120	Tečaj začetnega usposabljanja	ORO.CC.120	Tečaj začetnega usposabljanja
OR.OPS.CC.125	Usposabljanje, značilno za tip zrakoplova, in preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator	ORO.CC.125	Usposabljanje, značilno za tip zrakoplova, in preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator
OR.OPS.CC.130	Izobraževanje o razlikah	ORO.CC.130	Izobraževanje o razlikah
OR.OPS.CC.135	Seznanjanje s tipom zrakoplova	ORO.CC.135	Seznanjanje s tipom zrakoplova
OR.OPS.CC.140	Periodično usposabljanje	ORO.CC.140	Periodično usposabljanje
OR.OPS.CC.145	Osvežitveno usposabljanje	ORO.CC.145	Osvežitveno usposabljanje
OR.OPS.CC.200	Število in sestava kabinskega osebja	ORO.CC.200	Število in sestava kabinskega osebja
OR.OPS.CC.205	Najmanjše število kabinskega osebja v nepredvidenih okoliščinah in med zemeljskimi operacijami	ORO.CC.205	Običajne zemeljske operacije in nepredvidene okoliščine
OR.OPS.CC.210	Pogoji za razporeditev na delovno mesto	ORO.CC.210	Pogoji za razporeditev na delovno mesto
OR.OPS.CC.215	Izvajanje tečajev usposabljanja in povezanega preverjanja	ORO.CC.215	Izvajanje tečajev usposabljanja in povezanega preverjanja
OR.OPS.CC.250	Delo na več kot enem tipu ali različici zrakoplova	ORO.CC.250	Delo na več kot enem tipu ali različici zrakoplova
OR.OPS.CC.255	Operacije s samo enim članom kabinskega osebja	ORO.CC.255	Operacije s samo enim članom kabinskega osebja
OR.OPS.CC.260	Vodilni član kabinskega osebja	ORO.CC.260	Vodilni član kabinskega osebja
OR.OPS.TC	Oddelek: Člani tehničnega osebja pri operacijah HNMP, HHO ali NVIS	ORO.TC	Del ORO, poddel Tehnično osebje pri operacijah HNMP, HHO ali NVIS
OR.OPS.TC.100	Obseg	ORO.TC.100	Obseg
OR.OPS.TC.105	Pogoji za razporeditev na delovno mesto	ORO.TC.105	Pogoji za razporeditev na delovno mesto
OR.OPS.TC.110	Usposabljanje in preverjanje	ORO.TC.110	Usposabljanje in preverjanje
OR.OPS.TC.115	Začetno usposabljanje	ORO.TC.115	Začetno usposabljanje
OR.OPS.TC.120	Preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator	ORO.TC.120	Preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator
OR.OPS.TC.125	Izobraževanje o razlikah	ORO.TC.125	Izobraževanje o razlikah
OR.OPS.TC.130	Seznanitveni leti	ORO.TC.130	Seznanitveni leti
OR.OPS.TC.135	Periodično usposabljanje	ORO.TC.135	Periodično usposabljanje
OR.OPS.TC.140	Osvežitveno usposabljanje	ORO.TC.140	Osvežitveno usposabljanje
Del OR	Dodatki	Del ORO	Dodatki
Del OR Dodatek I	Obrazec za izjavo	Del ORO Dodatek I	Obrazec za izjavo

Preglednica 4: Navzkrižno sklicevanje na dokument CRD/mnenje za del ORO

Oddelek 1 ORO.GEN – Splošno

161. Izvedbena pravila v oddelku I vsebujejo splošne zahteve za organizacije, zlasti v zvezi s prvim certificiranjem in nadzorom. Ustrezajo zadevnim zahtevam za organe iz oddelkov 1 in 3 poddela GEN dela ARO. Temeljijo na zahtevah na visoki ravni iz osnovne uredbe. V skladu s spremembami ARO.GEN sta bila dodana dva nova odstavka predpisa, da so bile uvedene zahteve za organizacije v zvezi z ukrepi, ki se sprejmejo za takojšen odziv na varnostno težavo (ORO.GEN.155), in poročanjem o dogodkih (ORO.GEN.160). Z novim ORO.GEN.155 se uvaja zahteva, da morajo biti organizacije v skladu z direktivama o plovnosti in povečanju varnosti, ki ju je izdala agencija, pri čemer je zadnja rezultat naloge za oblikovanje predpisov 21.039 „Podatki o operativni ustreznosti“²⁶ („Operational Suitability Data“).

Del ORO	Naslov	Ustrezne določbe dela ARO
ORO.GEN.105	Pristojni organ	Navedba smiselno ni potrebna
ORO.GEN.115	Vloga za certifikat organizacije	ARO.GEN.310(a)
ORO.GEN.120	Načini usklajevanja	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Pogoji odobritve in privilegiji organizacije	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.130	Spremembe organizacije	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Stalna veljavnost	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Dostop	Krovna uredba Člen 4(5)
ORO.GEN.150	Ugotovitve	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Takojšen odziv na varnostno težavo	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Poročanje o dogodkih	ARO.GEN.135

Preglednica 5: Povezava med poddeloma ARO.GEN in ORO.GEN

162. Po spremembi strukture predpisov sta dve izvedbeni pravili, ki sta bili prej vključeni v OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 in OR.OPS.GEN.105), zdaj vključeni v ORO.GEN. **ORO.GEN.110** določa odgovornosti operatorja za varno delovanje zrakoplova, vključno z zahtevo za vzpostavitev in vzdrževanje sistema za operativni nadzor nad vsakim letom, ki se izvaja pod pogoji iz njegove izjave ali certifikata, ki temeljijo na veljavnih zahtevah, tj. EU-OPS in JAR-OPS 3, z naslednjimi pomembnimi razlikami:

- obvezen bo sistem kontrolnih seznamov za upoštevanje človeških dejavnikov, kot je navedeno v delih I, II in III Priloge 6 ICAO. Poleg tega je treba upoštevati najnovejšo dokumentacijo proizvajalca zrakoplova – to dodatno besedilo je bilo dodano v odziv na pripombe zainteresiranih strani;

²⁶ Dokument CRD 2009-01, glej [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

- operator bo moral v skladu z oddelkom 3 dela II Priloge 6 ICAO določiti postopke načrtovanja letov v operativnem priročniku.
163. Več organizacij letalskih dispečerjev je zahtevalo uvedbo predpisov o licenciranju letalskih dispečerjev, vendar te zahteve ni bilo mogoče izpolniti, saj je zunaj področja uporabe obvestila NPA. Obvestilo NPA prenaša veljavne zahteve, EU-OPS, JAR-OPS 3 in osnovna uredba pa take zahteve ne vsebujejo. Predlagano besedilo je v skladu s Prilogo 6 ICAO, ki določa, da se operator lahko odloči za metodo nadzora, ki zahteva uporabo uradnikov za načrtovanje letalskih operacij ali letalskih dispečerjev, vendar to ni obvezno. Če se ti uradniki za načrtovanje letalskih operacij/letalski dispečerji uporabljajo, lahko država operatorja v skladu s Prilogo 6 ICAO zahteva (ali ne), da morajo imeti licenco.
164. Opredelitev pojma „glavni kraj poslovanja“ za določitev pristojnega organa v skladu z **ORO.GEN.105** je zdaj skladna z opredelitvijo iz Uredbe (ES) št. 1008/2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev)²⁷, ki je enaka opredelitvi iz Uredbe (ES) št. 2042/2003, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 127/2010²⁸. To ustreza dejstvu, da morajo biti letalski prevozniki z licenco odobreni v skladu s poddelom G Priloge 1 (del M) k Uredbi (ES) št. 2042/2003, ta odobritev pa je del njihovega spričevala AOC. Pri tej opredelitvi se predpostavlja, da se glavne finančne naloge organizacije in operativni nadzor nad njo izvajajo v isti državi članici. Agencija priznava prednosti sprejetja skupnih opredelitev pojmov za različne uredbe, vendar bo po njenem mnenju opredelitev, prevzeta iz Uredbe (ES) št. 1008/2008, povzročila težave pri izvajanju. Zato priporoča, naj se ta opredelitev pregleda za vse zadevne uredbe agencije EASA, vključno z uredbami o plovnosti. Pri pregledu je treba kraj tehničnega upravljanja organizacije v zvezi z dejavnostjo, odobreno v skladu z osnovno uredbo in njenimi izvedbenimi pravili, upoštevati kot glavno merilo pri določitvi glavnega kraja poslovanja organizacije zaradi določitve pristojnega organa.
165. **ORO.GEN.115** določa postopek za predložitev vloge za izdajo certifikata organizacije. Ob upoštevanju pripomb zainteresiranih strani k obvestilu NPA predlog za enoten certifikat organizacije iz obvestila NPA 2008-22c ni bil ohranjen, hkrati pa v delu ORO ni bil predlagan niti standardni obrazec vloge. Kar zadeva obrazec, države članice dvomijo o vplivih uvedbe standardnega obrazca za vlogo na različne upravne sisteme, ki so že vzpostavljeni v skladu z veljavnimi predpisi. V zvezi z zamislijo o „enotnem certifikatu“ je po mnenju agencije njene glavne cilje mogoče doseči brez uvedbe izdajanja enotnega certifikata organizacije: certifikat, ki je samo „potrditev“ postopka certificiranja, se lahko izda kot en sam dokument ali več različnih dokumentov. Glavni cilj je zagotoviti, da lahko pristojni organi najučinkoviteje izvajajo nadzor nad organizacijami, ki imajo več

²⁷ Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev) (Besedilo velja za EGP). *UL L 293, 31.10.2008, str. 3–20.*

²⁸ Uredba Komisije (EU) št. 127/2010 z dne 5. februarja 2010 o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (Besedilo velja za EGP). *UL L 40, 13.2.2010, str. 4–50.*

odobritev.²⁹ V zvezi s tem so ključne skupne zahteve za sistem upravljanja, ki se uporabljajo za vse vrste organizacij.

166. **ORO.GEN.120** določa postopek za odobritev drugih načinov usklajevanja, ki se uporablja za organizacije s certifikatom v skladu z delom ORO. Med postopkom posvetovanja so bili izraženi pomisleki glede drugih načinov usklajevanja, ki jih uporabljajo organizacije, ki morajo dati samo izjavo. Kot poudarja agencija, v osnovni uredbi ni pravne podlage, da bi se za take organizacije uvedla zahteva, da morajo za druge načine usklajevanja izvajati enak postopek odobritve kot certificirane organizacije. Odobritev drugih načinov usklajevanja je mogoča samo, če je priložena certifikatu ali odobritvi, taki načini usklajevanja pa se potem štejejo za sestavni del podlage za izdajo odobritve. Za organizacije, ki morajo dati izjavo, pa se postopek odobritve dejansko uporablja za druge načine usklajevanja, kot so sprejemljivi načini usklajevanja, ki so neposredno povezani z vsemi posebnimi odobritvami, ki jih take organizacije lahko imajo v skladu z delom SPA. Kar zadeva možnost, da poklicne organizacije ali predstavniški organi zainteresiranih strani, ki nimajo certifikata organizacije v skladu z osnovno uredbo in njenimi izvedbenimi pravili, uporabijo druge načine usklajevanja, takim organizacijam ni treba zaprositi za odobritev takih drugih načinov, če zanje ne velja obveznost zagotovitve skladnosti v skladu z osnovno uredbo in njenimi izvedbenimi pravili.
167. Agencija bo kot odgovor na pripombe zainteresiranih strani iz industrije uvedla dodatno nalogo za oblikovanje predpisov, da bo zagotovila metodologijo, s katero se bo ob predložitvi vloge za odobritev drugih načinov usklajevanja dokazalo, da je varnostni cilj izvedbenih pravil izpolnjen.
168. V **ORO.GEN.130** „Spremembe organizacij, za katere velja obvezno certificiranje“ je podrobneje določena vrsta sprememb, ki zahtevajo predhodno odobritev, v zvezi s sistemom organizacije za upravljanje, da se zmanjša obremenitev organizacij in organov: kar zadeva sistem upravljanja, so zdaj spremembe, ki zahtevajo predhodno odobritev, podrobneje opredeljene kot spremembe, ki vplivajo na pristojnost in odgovornost in/ali varnostno politiko. Predlog agencije za ORO.GEN.130 se skupaj z ustreznimi določbami ARO bistveno ne razlikuje od zamisli o „posrednih odobritvah“ ali „spremembah, sprejemljivih za pristojni organ“: pristojni organ ob prvi certifikaciji preveri skladnost z veljavnimi zahtevami in odobri sistem organizacije za upravljanje, vključno z njenim sistemom operativnega nadzora in postopkom za upravljanje sprememb, ki ne zahtevajo predhodne odobritve. Spremembe so tako bodisi spremembe, ki zahtevajo predhodno odobritev, bodisi spremembe, ki jih je mogoče upravljati na podlagi dogovora s pristojnim organom. Predlagani predpisi so tudi primernejši v zvezi z izvajanjem nadzora, ki temelji na rezultatih: ob prvi certifikaciji lahko organizacija skupaj s pristojnim organom v okviru omejitev iz ORO.GEN.130 določi obseg sprememb, ki ne zahtevajo predhodne odobritve. Ko organizacija „dozori“, se obseg takih sprememb lahko razširi, če ostanejo v okviru omejitev, določenih na ravni izvedbenih pravil.

²⁹ Merila za „priznanje“ predmetov revizije za nadzor nad organizacijami z več odobritvami bodo zagotovljena s sprejemljivimi načini usklajevanja k ARO.GEN.305.

169. Pristojni organi več držav članic so v zvezi z zamisljivo o neomejeni veljavnosti certifikatov poslali pripombe in izrazili bojazen, da bi bil lahko nadzor nad certifikati z neomejeno veljavnostjo premalo učinkovit. Agencija poudarja, da je neomejena veljavnost certifikatov na področju plovnosti zdaj na splošno sprejeta. Stalno veljavnost certifikatov organizacij nenehno nadzoruje pristojni organ. Agencija s svojim predlogom spodbuja postopek stalnega spremljanja z revizijami, pregledi in inšpekcijskimi pregledi v razmikih, ki se določijo na podlagi rezultatov preteklih pregledov in ob upoštevanju elementov tveganja. Če bi bila veljavnost certifikatov omejena, bi pristojni organi lahko odlašali z revizijami in inšpekcijskimi pregledi vse do poteka veljavnosti certifikata. Z delom ARO se pristojnim organom zagotavljajo potrebni elementi, da lahko kadar koli sprejmejo ustrezne ukrepe v zvezi s certifikatom, če je ugotovljeno, da je varnost resno ogrožena. Države članice lahko sprejmejo tudi izvršilne ukrepe z uporabo kazni v skladu z nacionalnimi predpisi za izvajanje člena 68 osnovne uredbe.
170. Novo izvedbeno pravilo ORO.GEN.160 „Poročanje o dogodkih“ je bilo vključeno za sklicevanje na veljavno zakonodajo in opredelitev zahtev za poročanje, vključno s poročanjem organizaciji, odgovorni za projektiranje zrakoplova, za vse organizacije, za katere se uporablja del ORO. Besedilo temelji na veljavnih zahtevah iz predpisov o plovnosti. Dogodki, o katerih je treba poročati, so dogodki, ki dejansko ogrozijo varno delovanje zrakoplovov, v nasprotju z nevarnostmi na področju letalstva, ki se upravljajo v okviru notranjega sistema poročanja o dogodkih, iz ORO.GEN.200(a)(3). Da bi se upoštevale pripombe k dokumentu CRD, so bile zahteve znova preučene: za prva poročila, ki jih je treba predložiti v 72 urah po tem, ko je organizacija opredelila dogodek, se ne zahteva, da morajo vsebovati podrobnosti o predvidenih ukrepih organizacije za preprečitev njegove ponovitve, ker bi določitev takih ukrepov morda zahtevala več časa.

Oddelek 2 poddela GEN dela ORO – Sistem upravljanja

171. Agencija predlaga, naj se poseben oddelek splošnih zahtev za organizacije nameni zahtevam, ki se nanašajo na sisteme organizacij za upravljanje. Te zahteve temeljijo predvsem na zahtevah, ki so že vključene v veljavne standarde, na primer skupne letalske predpise (JAR). Vključujejo potrebo po zadostnem številu usposobljenega osebja, zlasti oseb, odgovornih za zagotavljanje skladnosti organizacije z veljavnimi zahtevami. Med njimi sta tudi zahteva po zagotavljanju ustrezne zmogljivosti za izvajanje zahtevanih nalog in zahteva po vodenju evidenc o vseh dejavnostih, izvedenih v skladu z veljavnimi predpisi.
172. Ta posebni oddelek je tudi ustrezno mesto za izvajanje standardov organizacije ICAO za sisteme upravljanja varnosti³⁰. Po mnenju agencije se ti ne bi smeli izvajati z dodatno zahtevo za sistem upravljanja, ki bi se uvedla poleg veljavnih predpisov, in to ne glede na to, ali so povezani s financami, kakovostjo ali drugo nalogo vodilnega delavca organizacije. Sistem upravljanja varnosti, ki bi se uvedel ločeno od drugih sistemov, bi lahko veljal za še eno predpisano zahtevo s tveganjem, da bodo organizacije skušale prepričati svoj pristojni organ z dokazi,

³⁰ Dodatek 4 k Prilogi 1 ICAO/Dodatek 7 k Prilogi 6 ICAO „Okvir za sisteme upravljanja varnosti“ („Framework for Safety Management Systems“).

da so v svojo organizacijo vključile vse zahtevane predpisane elemente. To ne bi podprlo izvajanja predpisov, ki temeljijo na rezultatih, kot to spodbuja organizacija ICAO za lažje uresničevanje načel sistema upravljanja varnosti.

173. Agencija namesto tega predlaga, naj se pripravi seznam elementov, ki jih morajo organizacije obravnavati. Zato predlagane zahteve temeljijo na zamisli, da morajo vsi člani osebja zagotavljati varnost in upoštevanje predpisov, to pa mora veljati za vse dejavnosti organizacije. Zato so zahteve predstavljene na način, ki organizaciji omogoča njihovo uporabo, kot se ji zdi ustrezno, ob upoštevanju njenega poslovnega modela. Zahteve bodo zlasti omogočale izvajanje celovitega sistema upravljanja, pri katerem je varnost dejavnik, ki ga je treba upoštevati pri vsaki odločitvi, in ne nekaj, kar s sistemi upravljanja nima nobene povezave. Celovito upravljanje vodilnim delavcem omogoča prepoznavanje in upoštevanje vseh pomembnih vplivov na njihovo organizacijo, kot so strateška usmeritev poslovanja, ustrezni zakonodaja in standardi, notranje politike in kultura, tveganja in nevarnosti, potrebe v zvezi z viri in potrebe vseh, na katere lahko vpliva kateri koli vidik delovanja organizacije.
174. Agencija v zvezi s sistemi kakovosti predlaga, naj se ohrani to, za kar je zakonodajalec v resnici zainteresiran, ko zahteva, naj organizacije izvajajo sistem kakovosti: skladnost s predpisi. Sistem kakovosti se dejansko lahko uporablja za izpolnitev različnih sklopov zahtev. Po mnenju agencije je treba zahtevo za spremljanje skladnosti poenostaviti v okviru zahtev za sistem upravljanja. Tako predlagane zahteve zagotavljajo zmožnost organizacije za izvajanje standardov ICAO za sistem upravljanja varnosti, ne da bi se od nje zahtevalo, naj spremeni svoj poslovni model.
175. Predlagane zahteve za sistem upravljanja ustrezajo različnim organizacijam, ne glede na njihovo velikost, naravo ali zapletenost dejavnosti ali poslovni model, ki ga želijo uporabljati, s čimer se zagotavlja njihova sorazmerna uporaba. Agencija tudi predlaga, da bi morala organizacija, ki odda del svojih dejavnosti v izvajanje v skladu z zdaj predlaganimi zahtevami, ohraniti odgovornosti za skladnost z veljavnimi predpisi. To je potrebno, da se zagotovi nadaljnja polna odgovornost organizacij za dejavnosti, ki jih je treba certificirati.
176. Predlagane zahteve za sistem upravljanja naj bi se uporabljale za vse organizacije, vključene v te predlagane zahteve za organizacije. Agencija je med oblikovanjem osnutkov zahtev za sistem upravljanja preverila zahteve, ki se že uporabljajo za začetno in stalno plovnost organizacij, da bi preverila združljivost z njimi in po možnosti ohranila besedilo teh predpisov. V prihodnosti namerava predlagati predpise, s katerimi se bodo izvajali standardi ICAO za sistem upravljanja varnosti za druge vrste organizacij. Po svojih najboljših močeh si bo prizadevala ohraniti zahteve, ki so čim bolj podobne tistim, predlaganim v teh zahtevah za organizacije. To bo olajšalo poenostavljeno izvajanje standardov organizacije ICAO, zlasti za organizacije, katerih dejavnosti vključujejo več letalskih področij.
177. Agencija si je pri pripravi osnutkov zahtev prizadevala zagotoviti skladnost zahtev, ki se uporabljajo za različne vrste organizacij. Zato je preučila zahteve, določene v JAR-FCL 1, 2 in 3, uredbi EU-OPS, sprejemljivih načinih usklajevanja in navodilih k

JAR-OPS 1 ter v JAR-OPS 3. Navedeni standardi vsebujejo zahteve, ki jih morajo organizacije izpolnjevati v obsegu iz predlaganih zahtev za organizacije. Agencija je nato za zagotovitev splošne usklajenosti preučila ustrezne zahteve iz izvedbenih pravil, ki se že uporabljajo za organizacije za plovnost. Nato je v obvestilu NPA predlagala besedilo, ki naj bi najbolje ustrezalo vsem organizacijam, po potrebi pa ga dopolnjujejo zahteve za posebne vrste organizacij.

178. Navedene predlagane predpise je dopolnila z drugimi predpisi, temelječimi na standardih organizacije ICAO, ki niso bili vključeni v standarde iz prejšnjega odstavka. To velja na primer za zahteve organizacije ICAO za sistem upravljanja varnosti.
179. Agencija je med posvetovanjem izčrpno pojasnila postopek, v skladu s katerim je pripravila predloge zahtev za sistem upravljanja. Prve pripombe zainteresiranih strani so pokazale, da predlaganih predpisov niso popolnoma razumele, zato je agencija ob pomoči skupine za pregled znova preučila predlagano besedilo, da bi izboljšala njegovo jasnost.
180. Agenciji se zdi zanimivo tudi to, da so nekatere zainteresirane strani zahtevale predpise, ki še bolj temeljijo na rezultatih. Vendar meni, da v tej fazi ne bi bilo smiselno predlagati predpisov, ki bi temeljili samo na rezultatih, in da bo stalno izboljševanje predpisov v skladu z doseženim napredkom na ravni organizacij pospešilo premik k predpisom, ki temeljijo na rezultatih.
181. Čeprav je besedilo spremenjeno, so predlagane zahteve popolnoma skladne z zahtevami organizacije ICAO. Preglednica o povezavi s predlaganimi zahtevami ter povezanimi sprejemljivimi načini usklajevanja in navodili v delu OR(O) in ustreznimi standardi organizacije ICAO je bila predložena s Prilogo III pojasnil k dokumentu CRD „Zahteve za organizacije“ (2008-22c in 2009-02c)³¹. Na 37. zasedanju skupščine organizacije ICAO, ki je potekala septembra in oktobra 2010, je bila potrjena priprava nove priloge, v kateri se bo obravnavalo upravljanje varnosti – Priloge 19, ki bo po pričakovanjih vključevala splošne standarde sistema upravljanja varnosti, ki se uporabljajo za vse organizacije, da se bo tako upošteval celoviti sistemski pristop, ki ga je agencija EASA predlagala v obvestilu NPA o zahtevah za organe in organizacije. Po objavi te nove priloge bodo pregledane zahteve za organizacije v zvezi s sistemom upravljanja varnosti, tudi za obravnavo dela, opravljenega v okviru skupine za mednarodno sodelovanje na področju upravljanja varnosti (Safety Management International Collaboration Group, SM-ICG) in napredka pri izvajanju evropskega programa za varnost v letalstvu ter zlasti za obravnavo obvladovanja varnostnih tveganj, ki izhajajo iz sodelovanja z drugimi organizacijami. Agencija se v zvezi z zadnjo točko strinja z zainteresiranimi stranmi, da organizacije varnosti ne smejo upravljati same, temveč morajo pri tem sodelovati z drugimi organizacijami, s katerimi so povezane. Na primer, učinkovito upravljanje varnosti, ki ga izvaja upravljavec letališča, vključuje ustrezno usklajevanje z letalskimi prevozniki in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki ponujajo letališke storitve. Agencija zato

³¹

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>.

namerava preučiti zahteve za organizacije, kot je opisano zgoraj, v novi nalogi za oblikovanje predpisov.

ORO.AOC – Certificiranje letalskih prevoznikov

182. Ta poddel se uporablja za komercialne operatorje. Določa postopek vloge za izdajo spričevala letalskega prevoznika, pogoje za pogodbe o najemu in sporazume o letih pod skupno oznako, postopek vloge za izdajo odobritve za zagotavljanje usposabljanja kabinskega osebja in izdajo potrdil kabinskega osebja ter zahteve za nekomercialne operacije z zrakoplovi, ki se uporabljajo na podlagi spričevala AOC. Zadnje zahteve se nanašajo na spremljanje podatkov o letih, osebje, zmogljivosti ter pripravo priročnikov in dokumentacije.
183. Ta poddel temelji na ustreznih zahtevah EU-OPS in JAR-OPS 3, določenih v poddelih B in C. ORO.AOC vsebuje novo zahtevo o letih pod skupno oznako, vidiku, ki ni bil zajet v EU-OPS. To je bilo vključeno za upoštevanje širšega področja uporabe osnovne uredbe v primerjavi z EU-OPS. Začetni predlog iz obvestila NPA 2009-2c je bil po pripombah zainteresiranih strani spremenjen.
184. Glavna vprašanja, ki so jih zainteresirane strani postavile v zvezi s tem poddelom, so se nanašala na uporabo in obseg spričevala AOC (ORO.AOC.100), zahteve za najem zrakoplova tretje države brez osebja in z osebjem (ORO.AOC.110), lete pod skupno oznako (ORO.AOC.115) ter odnos med različnimi imenovanimi odgovornimi osebami in sistemom odgovornih oseb (ORO.AOC.135).
185. Po prejetih pripombah so bile pomembno spremenjene nekatere določbe. Nekatere spremembe so bolj redaktorske oziroma so določbe zaradi njih zdaj bolj razumljive.
186. **ORO.AOC.025** „Spremembe“ je bil črtan, ker je to ustrezno obravnavano v ORO.GEN. Predhodni seznam sprememb, za katere je potrebna predhodna odobritev, je bil kot navodilo uveden v ORO.GEN in bo objavljen skupaj z odločbo.
187. **ORO.AOC.110 (b)** „Najem“: izraženi so bili številni pomisleki glede najema zrakoplovov od operatorjev iz tretjih držav. Agencija je skrbno preučila prejete pripombe. Najem je pomembno poslovno orodje za komercialne prevoznike, zato morajo biti predpisi v zvezi z varnostjo sorazmerni. Vendar je jasno tudi to, da mora najem zrakoplovov, zlasti najem zrakoplovov pri operatorjih iz tretjih držav, potekati v nadzorovanem okolju, kar zagotavlja sprejemljivo raven varnosti. Evropski zakonodajalec je to priznal in najem obravnaval v Uredbi (ES) št. 1008/2008 in EU-OPS. Oba pravna akta sta bila upoštevana pri spremembi besedila predpisov iz obvestila NPA. Agencija verjame, da spremenjeno besedilo iz tega mnenja zagotavlja potrebno prožnost za komercialne prevoznike in hkrati raven varnosti, ki jo pričakujeta javnost in zakonodajalec.
188. Besedilo določbe o najemu je bilo precej spremenjeno. Glavne spremembe se nanašajo na najem zrakoplova z osebjem pri operatorjih iz tretjih držav. V številnih pripombah je bilo navedeno, da je težko zagotoviti skladnost z zahtevami za najem teh zrakoplovov z osebjem, kot so bile predstavljene v obvestilu

NPA/dokumentu CRD. Uredba EU-OPS pri najemu zrakoplova z osebjem omogoča uporabo varnostnih standardov, ki so „enakovredni“ standardom iz uredbe EU-OPS. Ob upoštevanju prejetih pripomb in za uskladitev z uredbo EU-OPS je bilo uvedeno besedilo „enakovredni varnostni standardi“. Zato so operatorji EU zdaj dobili možnost dokazati pristojnemu organu, da za najete zrakoplove z osebjem veljajo standardi, ki so enakovredni varnostnim predpisom EU. Izraženi so bili tudi pomisleki glede uporabe Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 in Priloge III k delu FCL. Pripombe v zvezi z Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003 bodo obravnavane v dokumentu CRD k obvestilu NPA 2010-10. Pripombe v zvezi s Prilogo III k delu FCL bodo obravnavane v novi nalogi za oblikovanje predpisov (FCL.002).

189. V nekaterih pripombah je bilo navedeno, da je treba v ORO.AOC upoštevati sedanjo prakso najema zrakoplova brez osebja, registriranega v tretji državi, v primeru časovno omejenih operativnih potreb. Podobne pripombe so bile predložene k obvestilu NPA 2010-10. Ker je najem zrakoplova brez osebja v glavnem vprašanje stalne plovnosti, bodo pogoji, pod katerimi bi bilo mogoče najeti zrakoplov brez osebja, registriran v tretji državi, ocenjeni v dokumentu CRD k obvestilu NPA 2010-10. Ta naloga za oblikovanje predpisov bi lahko zahtevala ponovno oceno v prihodnjih določbah v ORO.AOC o najemu zrakoplova brez osebja.
190. V zvezi z oddajo zrakoplova brez osebja v najem je bil sklic na Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003 prenesen v ARO.OPS.110. V ARO.OPS.110 je bila prenesena tudi zahteva za odstranitev zrakoplova iz spričevala AOC najemodajalca, ker je odgovornost pristojnega organa zagotoviti, da je zrakoplov odstranjen iz operatorjevega spričevala AOC v ustreznem časovnem obdobju. Besedilo je bilo spremenjeno za pojasnitev, da vlogi za izdajo odobritve ne bo treba priložiti finančnih pogojev iz pogodbe o najemu.
191. Uveden je bil nov odstavek o oddaji zrakoplova z osebjem v najem, ki zahteva, da morajo operatorji EU, ki sklenejo pogodbo o oddaji zrakoplova z osebjem v najem, o tem obvestiti pristojni organ.
192. **ORO.AOC.115** „Sporazumi o letih pod skupno oznako“: razprava o najemu se nanaša tudi za sporazume o letih pod skupno oznako. V številnih pripombah je bilo navedeno, da se dela TCO ne sme uporabljati za sporazume o letih pod skupno oznako z operatorji iz tretjih držav, ker nekateri partnerji sporazumov o letih pod skupno oznako nikoli ne letijo v Evropo. Nekatere pripombe izražajo dvom v pravno podlago za zakonsko ureditev letov pod skupno oznako in navajajo predlog, naj se nadzor nad partnerji sporazumov o letih pod skupno oznako prenese na operatorje EU. Poleg tega je bila izpodbijana skladnost z bistvenimi zahtevami (Priloga IV k Uredbi (ES) št. 216/2008), ker operatorji iz tretjih držav ne morejo zagotoviti polne skladnosti. V drugih pripombah je bilo navedeno, da je treba lete pod skupno oznako obravnavati v ločeni nalogi za oblikovanje predpisov. Najprej je treba poudariti, da agencija obravnava lete pod skupno oznako v okviru člena 4(1)(c) Uredbe (ES) št. 216/2008. Po preučitvi pripomb je bila določba o letih pod skupno oznako spremenjena. V novem predlogu mnenja je bil črtan sklic na del TCO. Nadzor nad partnerji sporazumov o letih pod skupno oznako zdaj spada pod pristojnost operatorja EU, kar zagotavlja stalno skladnost z

bistvenimi zahtevami. Zato mora operator vzpostaviti revizijski program letov pod skupno oznako. To velja tudi za partnerje sporazumov o letih pod skupno oznako, ki ne delujejo v EU. Pripravljena bodo navodila s preglednico določb, s katerimi je treba vzpostaviti skladnost. Skladnost s temi določbami bo zagotovila spoštovanje bistvenih zahtev iz Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. Določbe v preglednici so povsem enake tistim, ki se uporabljajo za operatorje iz tretjih držav, kadar vložijo vlogo za izdajo dovoljenja v skladu z delom TCO. Nazadnje, določba je bila spremenjena na način, ki zagotavlja, da operator EU ne more prodajati ali izdajati vozovnic za lete, ki jih izvaja operator iz tretje države, za katerega velja prepoved opravljanja letov v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005³² (varnostni seznam EU). Še vedno je mogoče, da operator iz tretje države, ki je na varnostnem seznamu EU, prodaja in izdaja vozovnice za let, ki ga izvaja njegov partner sporazuma o letih pod skupno oznako iz EU. Pristop, sprejet v zvezi z leti pod skupno oznako, je v glavnem usklajen s „Smernicami varnostnega programa za lete pod skupno oznako“ ameriškega ministrstva za promet in Zvezne uprave za letalstvo (FAA).

193. **ORO.AOC.120** „Odobritve spričevala AOC za zagotavljanje usposabljanja iz dela CC in izdajo potrdil kabinskega osebja“ prenaša zahteve EU-OPS, ki niso bile v celoti zajete v obvestilu NPA.
194. **ORO.AOC.125** „Nekomercialne operacije zrakoplovov, ki jih je treba navesti v spričevalu AOC“: ta določba je bila spremenjena na treh mestih. Prvič, OR.OPS.GEN.105 je bil prenesen v ORO.AOC.125. Drugič, naslov je bil za pojasnitev teme spremenjen v „Nekomercialne operacije zrakoplovov, ki jih je treba navesti v spričevalu AOC“. Tretjič, agencija predlaga novo besedilo, v katerem je določeno, kaj mora storiti operator, ki je imetnik spričevala AOC, če namerava uporabljati zrakoplov tudi za nekomercialne operacije. Načelo še vedno ostaja nespremenjeno: postopke za nekomercialne operacije je treba navesti v operativnem priložniku, v katerem je treba jasno opredeliti razlike v operativnih postopkih (med komercialnimi in nekomercialnimi operacijami). Operator mora tudi zagotoviti, da je zadevno osebje v celoti seznanjeno z najnovejšimi povezanimi postopki. Poleg tega mora to odobriti pristojni organ. Vendar ni potrebna nobena izjava, kadar komercialni operator izvaja nekomercialne lete. Določba je bila nekoliko spremenjena za izboljšanje jasnosti po prejetih pripombah k dokumentu CRD.
195. **ORO.AOC.130 (a)** „Spremljanje podatkov o letih“: pojem „razen če se uporabljajo začasno in le za prelete letal ali preskusne lete“ je bil uveden v besedilo dokumenta CRD po pripombi k obvestilu NPA 2009-2c, saj operatorji, ki zagotavljajo nepridobitne letalske storitve, ne morejo zlahka izvajati programa spremljanja podatkov o letih (FDM). Vendar je bilo po notranjem pregledu sklenjeno, da ta pojem neustrezno in nenatančno zajema namen spremembe ter da obstaja tveganje nenamernih in nepredvidenih negativnih učinkov na varnost. Poleg tega je ORO.AOC.130 popolnoma v skladu z EU-OPS 1.037 in s točko 3.3.6 dela I Priloge 6 ICAO. Zato je bila sprejeta odločitev o črtanju besedila „razen če se uporabljajo začasno in le za prelete letal ali preskusne lete“.

³² 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.

ORO.DEC – Izjava

196. Ta poddel vsebuje zahtevo za predložitev izjave. Vsebina obrazca za izjavo je opredeljena v Dodatku I k delu ORO. Uporablja se za nekomercialne operatorje kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon (operatorje NCC). Zahteve izvajajo člen 8(5)(d) osnovne uredbe. Ta poddel dopolnjuje ARO.GEN.345.
197. Vsi operatorji NCC bodo morali v skladu z osnovno uredbo in v skladu s tem, kar je že predlagano v obvestilu NPA/dokumentu CRD, dati izjavo državi operatorja. To vključuje upravljane operacije zrakoplovov, ki se izvajajo kot nekomercialne operacije.
198. Namen izjave je:
- zagotoviti, da operator prizna svoje odgovornosti na podlagi veljavnih varnostnih predpisov in ima vse potrebne odobritve;
 - obvestiti pristojni organ o obstoju operatorja in
 - omogočiti pristojnemu organu, da izpolnjuje svoje obveznosti za nadzor.
199. Vsebina izjave je bila pregledana in spremenjena na podlagi prejetih pripomb. Izrazi so bili usklajeni s tistimi, ki se uporabljajo v drugih poddelih in delih.

ORO. MLR – Priročniki, dnevniki in zapisi o letenju

200. Predlagana izvedbena pravila v ORO.MLR, ki izvajajo odstavka 8.a.3 in 8.b Priloge IV k osnovni uredbi, vključujejo določbe o operativnem priročniku, seznamu minimalne opreme, dnevniku potovanja in vodenju evidenc operatorja.
201. Kar zadeva operacije CAT s helikopterji in letali, predlagana izvedbena pravila temeljijo na veljavnih zahtevah, tj. EU-OPS, JAR-OPS 3 in JAR-MMEL/MEL, z naslednjimi pomembnimi razlikami:
- medtem ko so določbe o zgradbi operativnega priročnika (deli od A do D), prepisane iz dodatkov k EU-OPS/JAR-OPS 3, predstavljene kot izvedbena pravila, bo seznam vsebine za operativni priročnik predstavljen kot sprejemljivi načini usklajevanja za zagotovitev prožnosti in sorazmernosti;
 - priprava operativnega priročnika v angleškem jeziku v skladu z EU-OPS/JAR-OPS 3 ni obvezna, vendar je v prenesenih določbah EU-OPS/JAR-OPS 3 jasno navedena dolžnost operatorja, ki mora zagotoviti, da osebje razume jezik, v katerem je napisan operativni priročnik. Kot je pripomnilo več zainteresiranih strani, je sposobnost operativnega osebja, da razume jezik operativnega priročnika, varnostna zadeva;
 - določbe o seznamu minimalne opreme vsebujejo dodaten sklic na podatke o ustreznosti za delovanje, oblikovane v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 1702/2003.

202. Predlagana izvedbena pravila za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon temeljijo na oddelkih 2 in 3 dela II Priloge 6 ICAO in oddelku 3 dela III Priloge 6 ICAO brez večjih razlik.
203. Predlagana izvedbena pravila za specializirane nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in specializirane komercialne operacije temeljijo na oddelku 2 dela II Priloge 6 ICAO in oddelku 3 dela III Priloge 6 ICAO brez večjih razlik.

ORO.SEC – Varnost

204. Predlagana izvedbena pravila v OR.OPS.SEC vsebujejo zahteve, da morajo operatorji imeti vzpostavljene zaščitne postopke in opremo za zaščito pilotske kabine pred kršitvami varnosti. Pri letalih se zahteve uporabljajo za vsa letala, na katerih ima pilotska kabina vrata, in vsa letala za komercialni zračni prevoz z največjo potrjeno vzletno maso nad 45 500 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev nad 60.

Pri helikopterjih je treba zagotoviti skladnost s to zahtevo, če ima pilotska kabina vgrajena vrata.

205. Predlagani predpisi temeljijo na poddelu S EU-OPS in poddelu S JAR-OPS 3 ter izražajo vsebino in namen navedenih poddelov. Poleg tega so v skladu z delom I Priloge 6 ICAO.
206. Glavni pomislek je bil zaskrbljenost zainteresiranih strani glede morebitnega navzkrižja predpisov med predpisi, ki jih je predlagala agencija v zvezi z varnostjo med letom, in Uredbo (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002³³. S Komisijo je bilo dogovorjeno, da bo agencija v mnenju ohranila le tiste predpise, ki močno poudarjajo varnost in niso zajeti v Uredbi (ES) št. 300/2008, ali tiste, ki jih organizacija ICAO ne obravnava, preostale predpise pa bo posredovala Komisiji za poznejšo obravnavo.

ORO.FC – Letalska posadka

207. Predlagana izvedbena pravila v ORO.FC zajemajo usposobljenost, usposabljanje in zahteve glede preverjanja za člane letalske posadke.
- Oddelek 1, v katerem so navedene skupne zahteve, se uporablja za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in vse komercialne operacije.
 - V oddelku 2 so določene dodatne zahteve, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza, razen operacij z jadralnimi letali ali baloni in

³³ UL L 97, 9.4.2008, str. 72.

operacij prevoza potnikov po pravilih vizualnega letenja (VFR) podnevi, ki se začnejo in končajo na istem letališču/območju delovanja ter trajajo največ 30 minut ali znotraj lokalnega območja, ki ga opredeli pristojni organ, z:

- enomotornimi propellerskimi letali z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj, ki vključno s pilotom prevažajo največ šest oseb, ali
- enomotornimi helikopterji, ki vključno s pilotom prevažajo največ šest oseb.
- V oddelku 3 so določene dodatne zahteve, ki se uporabljajo za komercialne operacije, ki niso operacije komercialnega zračnega prevoza, in operacije z jadralnimi letali ali baloni in dejavnosti komercialnega zračnega prevoza od A do A, navedene v zgornjem odstavku.

208. Predlagani predpisi temeljijo na EU-OPS in JAR-OPS 3 za operacije komercialnega zračnega prevoza in osnutku JAR-OPS 0, 2 in 4 za komercialne operacije, ki niso operacije komercialnega zračnega prevoza, in nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon. Zahteve, ki se uporabljajo za nekomercialne operacije, so usklajene in popolnoma v skladu z delom II Priloge 6 ICAO za letala in oddelkom III dela III Priloge 6 ICAO za helikopterje.

209. V zvezi z operacijami komercialnega zračnega prevoza so v primerjavi z EU-OPS/JAR-OPS 3 in poleg splošnih sprememb, opisanih v dokumentu CRD 2009-02b, odstavek 89 in naslednji³⁴, poudarjene naslednje spremembe:

- zahteve, ki se uporabljajo za letala in helikopterje, so čim bolj usklajene, ob upoštevanju razlik med operativnimi značilnostmi obeh kategorij zrakoplovov;
- čeprav so bile olajšave iz Dodatka 1 k 1.005(a) EU-OPS in Dodatka 3.005(f) JAR-OPS 3 v celoti prenesene v predlagana izvedbena pravila, so zainteresirane strani zahtevale, naj se nadalje obravnava sorazmernost predpisov. Zato je bil za nekatere operacije od A do A, kot so bile opisane zgoraj, uveden enak sklop predpisov kot za komercialne operacije, ki niso operacije komercialnega zračnega prevoza. Pri določitvi praga sta bili upoštevani pričakovana raven varnosti pri operacijah komercialnega zračnega prevoza in veljavna zakonodaja držav članic. V zvezi s helikopterji se število šestih oseb šteje za kompromis med majhnimi in srednje velikimi helikopterji in bi morale vključevati večino dejavnosti, povezanih z ogledom znamenitosti. Število motorjev se šteje za primernejše od omejitve teže v višini 3 175 kg, saj bi ta vključevala nekatere kompleksne helikopterje z več motorji. Glavne razlike v zvezi s predlaganimi izvedbenimi pravili se nanašajo na letno preverjanje strokovnosti, ki ga zagotovi operator, in zahteve glede tečaja poveljevanja, skupno delo v pilotski kabini in preusmeritveno usposabljanje – zadnje so manj predpisovalne;

³⁴

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf>.

- zahteve glede nedavnih izkušenj za vse pilote so bile prenesene v del FCL, in sicer v odstavek FCL.060, saj se v zvezi z njimi šteje, da so omejitve privilegijev licence;
 - odobritev uporabnikov simulacijskih naprav za usposabljanje za letenje (FSTD) je bila izboljšana zaradi vključitve zahtev za operatorje, da vzpostavi sistem za ustrezno upravljanje sprememb naprav FSTD, ki bi lahko vplivale na programe usposabljanja, ki jih zagotavljajo operatorji.
 - izraz „usposobljenost“ v zvezi z usposobljenostjo za zračno pot/območje in letališče ni bil prenesen, ker se uporablja le v zvezi z licencami pilotov. V EU-OPS/JAR-OPS ni niti pojasnjeno niti opredeljeno, kaj je taka usposobljenost, kdo izda potrdilo o njej ali če je povezana z licenco ali ne. Zato se je za preprečevanje terminološke nejasnosti, ki bi lahko povzročila nejasnost ureditve, štelo, da je bolje odstraniti navedbo o „usposobljenosti“ in ohraniti nespremenjeno vsebino zahtev;
 - usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini je bilo ob upoštevanju prejetih pripomb vključeno v vsa usposabljanja na zrakoplovih z enim pilotom. Razlogi so ti, da skupno delo v pilotski kabini ne obravnava le sodelovanja med dvema pilotoma iste posadke, temveč tudi na primer sodelovanje z zemeljskim osebjem. Poleg tega uči, kako učinkovito upravljati delovno obremenitev v pilotski kabini, kar je pomemben vidik za operacije z enim pilotom;
 - dodatne zahteve za operacije z enim pilotom po pravilih instrumentnega letenja (IFR) ali ponoči so bile uvedena na podlagi NPA OPS 65 JAA za uskladitev s spremembo 29 dela I Priloge 6 ICAO.
210. Na splošno je zagotovljena skladnost z delom FCL in novo razvito zamisljo o podatkih o operativni ustreznosti. Ta zamisel je bila že delno vključena v EU-OPS s sklicevanjem na Skupni odbor za operativno vrednotenje (Joint Operational Evaluation Board, JOEB).
211. Opredeljene so naslednje razlike v primerjavi s Prilogo 6 ICAO:
- spremembe v zvezi s področjem uporabe za določitev sorazmernih predpisov, še posebno za operacije CAT od A do A. Poleg tega je bil obravnavan Dodatek 1 k 1.005(a) EU-OPS. To pomeni neskladnost s točko 9.4.4.1 dela I Priloge 6 o letnem številu preverjanj strokovnosti, ki jih zagotovi operator. Enako velja za točko 7.4.3.1 oddelka II dela III Priloge 6 zaradi prenosa Dodatka 3.005(f) JAR-OPS 3 glede operacij po pravilih VFR podnevi ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov z nekompleksnimi helikopterji na motorni pogon;
 - določbe za radijske operaterje in letalske navigatorje niso bile vključene v EU-OPS in zato niso vključene v predlagano besedilo. To pomeni neskladnost s točko 9.1.2 dela I Priloge 6 za radijske operaterje. Ni operacij, ki zahtevajo letalske navigatorje. Poleg tega so države članice – medtem ko lahko agencija zakonsko ureja funkcijo teh članov posadke – še vedno pristojne za zakonsko

urejanje njihove usposobljenosti. To prav tako pomeni, da se točka 9.1.3 dela I Priloge 6 in točka 3.9.1.2 dela II Priloge 6 glede inženirjev leta le delno izvajata s temi predpisi, saj so za licenciranje še vedno pristojne države članice;

- v zvezi z znanjem o zračni poti/območju in letališčih je s prenosom določbe iz Dodatka 1 v 1.005(a) EU-OPS ugotovljena neskladnost operacij po pravilih VFR podnevi z letali zmogljivosti razreda B s točkama 9.4.3.5 in 9.4.3.6 dela I Priloge 6 v zvezi z 12-mesečnim obdobjem;
- standard iz točke 9.4.5.3 dela I Priloge 6 o začetnem preverjanju kandidata kot edinega pilota in v reprezentativnem okolju za operacije ni posebej naveden v zvezi z operacijami z enim pilotom po pravilih IFR in ponoči. Končno besedilo je vseeno enako besedilu iz EU-OPS in zato ni bilo spremenjeno v skladu s smernicami, o katerih sta se dogovorila Komisija in odbor agencije EASA.

212. Opredeljeni sta naslednji temi za prihodnje oblikovanje predpisov:

- pregled in posodobitev določb o skupnem delu v pilotski kabini ob upoštevanju izkušenj, pridobljenih v zadnjih dveh letih;
- nadomestni program za usposabljanje in usposobljenost za operacije komercialnega zračnega prevoza s helikopterji.

213. Prejete pripombe prav tako kažejo, da je zamisel o usposabljanju za operacije z enim pilotom sporna in bo morda zahtevala nadaljnji pregled. Vendar je bilo predloženih le malo podrobnih predlogov za izboljšanje. Agencija bo lahko dodatno nalogo za oblikovanje predpisov o tem vprašanju dodala pozneje, ko ji bodo zainteresirane strani poslale dodatne predloge o oblikovanju predpisov.

ORO.CC – Kabinsko osebje

214. Predlagana izvedbena pravila v ORO.CC vsebujejo zahteve glede usposabljanja, preverjanja in veljavnosti, ki jih morajo izpolnjevati vsi operatorji, ki uporabljajo zrakoplove s kabinskim osebjem, za zagotavljanje stalne usposobljenosti članov kabinskega osebja.

- V oddelku 1 so navedene skupne zahteve, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza in nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon.
- V oddelku 2 so navedene dodatne zahteve, ki se uporabljajo le za operacije CAT.

215. Predlagani predpisi temeljijo na veljavnih zahtevah: tj. poddelu O EU-OPS in JAR-OPS 3. Upoštevano je bilo tudi navodilo TGL 44³⁵, ki so ga objavili Združeni letalski organi in vsebuje oddelek 2 JAR-OPS 1 (sprejemljivi načini usklajevanja ter razlagalno in pojasnjevalno gradivo – IEM).
216. Zahteve so v skladu s poglavjem 12 dela I Priloge 6 ICAO za letala in poglavjem 10 dela III za helikopterje. Predlagani predpisi so, tako kot so zahteve iz EU-OPS in JAR-OPS 3, podrobnejši od tistih, ki so določeni s ustreznimi standardi organizacije ICAO. Vendar so bila upoštevana tudi podrobna priporočila organizacije ICAO, ki so na voljo v dokumentu ICAO št. 7192-AN/857, Training manual Part E-1 for Cabin Attendants' (Priročnik za usposabljanje kabinskega osebja, del E-1) (2. izdaja – 1996).
217. Ob upoštevanju dejstva, da so bile zahteve iz EU-OPS v večini primerov izpolnjene prostovoljno za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon, so glavne razlike v primerjavi s poddelom O EU-OPS in JAR-OPS 3 za obe vrsti operacij naslednje:
- obseg (ORO.CC.005): predlagani predpisi iz oddelka 1 „Skupne zahteve“ se bodo uporabljali za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in operacije komercialnega zračnega prevoza;
 - opredelitev najmanjšega števila članov kabinskega osebja (ORO.CC.100): pojasnjena je bila zahteva iz EU-OPS (OPS 1.990(b)(2)) za zagotovitev, da operatorji na splošno razumejo in upoštevajo predpise o plovnosti in povezane certifikacijske specifikacije, ki so pomembne za kabinsko osebje. Pri opredelitvi najmanjšega števila članov kabinskega osebja, ki je potrebno za operacije, je treba upoštevati zlasti zahteve za certificiranje v zvezi s prikazom evakuacije, neposrednim pogledom na potniško kabino in zahtevanimi sedeži za kabinsko osebje. Nedavne izkušnje so pokazale, da obstaja različno razumevanje postopkov certificiranja, ki so potrebni za odobritev posebnih razporeditev potniških sedežev posameznega zrakoplova, in/ali njihovega učinka na opredelitev najmanjšega števila članov kabinskega osebja, potrebnega za operacije. Kot primer, neko poročilo o preiskavi nesreče je pokazalo, da je bilo najmanjše število članov kabinskega osebja, določeno v operativnem priročniku zadevnega operatorja, manjše od števila, opredeljenega v ustreznem prikazu/analizi evakuacije, ki se uporabljata za navedeni posamezni zrakoplov;
 - preverjanje usposabljanja vodilnih članov kabinskega osebja (ORO.CC.115(d) in ORO.CC.260(a)(2)): neobstoj preverjanja v EU-OPS le za to posebno usposabljanje je po mnenju večine mogoče razumeti kot neskladnost. To je zdaj popravljeno, kot je bilo predlagano v prejetih pripombah v času posvetovanja;
 - usposabljanje, značilno za tip zrakoplova, in preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator (ORO.CC.125): v EU-OPS so bili vsi taki elementi

³⁵ JAA Administrative & Guidance Material - Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) - LEAFLET No 44: JAR-OPS 1 AMT 13 SECTION 2 UPDATED TO INCORPORATE SECTION 2 TEXT PROPOSALS FROM SUSPENDED JAA NPAs.

usposabljanja del samo enega programa preusmeritvenega usposabljanja. Elementi usposabljanja, ki so skupni vsem zrakoplovom istega tipa, se zdaj jasno razlikujejo od tistih elementov usposabljanja, ki so značilni za operatorja, zato da so skladni s tekočim delom v zvezi s postopkom za podatke o operativni ustreznosti. To bo lahko tudi olajšalo dodeljevanje kreditnih točk usposabljanju v prihodnosti;

- izobraževanje o razlikah (ORO.CC.130): kot se je v pripombah zahtevalo zaradi jasnosti, je to zdaj zajeto v zahtevo, ki je ločena od zahteve za usposabljanje, značilno za tip zrakoplova, in preusmeritveno usposabljanje, ki ga zagotovi operator. To prav tako olajša povezavo z ustreznimi elementi zgoraj navedenih podatkov o operativni ustreznosti;
- obdobja veljavnosti usposabljanja in preverjanja (ORO.CC.140(e) in 145(c)): nezadostna jasnost v EU-OPS v zvezi s temi vidiki je bila poudarjena z različnim razumevanjem, ki so ga v prejetih pripombah h dokumentu CRD izrazile zainteresirane strani, in ustrezno obravnavana z upoštevanjem določb iz navodil TGL 44 (oddelek 2 JAR-OPS 1);
- potrdila kabinskega osebja (ORO.CC.210): člani kabinskega osebja, ki sodelujejo v operacijah CAT, morajo imeti v skladu z osnovno uredbo potrdilo kabinskega osebja. Dopolnilna izvedbena pravila so del posebne priloge (del CC) k uredbi Komisije o letalskem osebju. Potrdila kabinskega osebja je treba ohranjati, v primeru neskladnosti njihovih imetnikov pa se lahko tudi omejijo, začasno odvzamejo ali prekličejo. To je v nasprotju s potrdili o varnostnem usposabljanju, ki so zahtevana v uredbi EU-OPS in v zvezi s katerimi ni bilo pogojev glede veljavnosti in uporabe za njihove imetnike. Zahteva za usposabljanje za tip zrakoplova v primerjavi s prvotnim predlogom iz obvestila NPA ni več pogoj za izdajo potrdila kabinskega osebja, kot se je na splošno zahtevalo. Vendar veljavna usposobljenost za tip zrakoplova ostaja pogoj za imetnika za uporabo potrdila kabinskega osebja;
- seznam usposobljenosti za tip zrakoplova za imetnike potrdila kabinskega osebja (ORO.CC.215(b)(2)): v osnovni uredbi je določeno, da je treba ohranjati veljavnost potrdil kabinskega osebja. Imetniki morajo zaradi varnosti in v podporo usklajenemu izvajanju, nadzoru in standardizaciji stalno dokazovati skladnost, kot se to zahteva za vse drugo osebje v civilnem letalstvu, ki mora ravnati v skladu s predpisi. To postaja vse pomembnejše v sedanjem okviru letalstva, v katerem večina članov kabinskega osebja v svojem poklicnem življenju dela za različne operatorje, vse več pa je tudi članov kabinskega osebja, ki delajo v samostojnem poklicu in sezonsko, ter tistih, ki stalno delajo za več operatorjev. Ker bo poleg tega potrdilo kabinskega osebja izdano po začetnem usposabljanju, je stalno skladnost imetnika z vsemi veljavnimi varnostnimi predpisi mogoče dokazati le, če je potrdilo dopolnjeno s seznamom usposobljenosti za tip zrakoplova, ki ga operatorji dajo na voljo vsakemu imetniku potrdila kabinskega osebja, ki ga zaposlujejo. Ta možnost se je štela za bolj praktično od zahteve za ponovno izdajo in/ali podaljšanje veljavnosti potrdila kabinskega osebja;

- delo na več kot enem tipu ali različici zrakoplova (ORO.CC.250): omejitev na tri ali štiri tipe na podlagi odobritve organa je enaka kot v EU-OPS. Razlike, ki jih je treba poudariti, se nanašajo na opredelitev tipov in različic, ki je bila oblikovana tako, da je skladna s tekočim delom o postopku za podatke o operativni ustreznosti, kot so pomembni za kabinsko osebje.
218. Kjer je to ustrezno, je bila zagotovljena skladnost z delom CC ter ORO.FC in ORO.TC.
219. Postopek posvetovanja je jasno pokazal na široko soglasje med državami članicami in zainteresiranimi stranmi glede potrebe po razvoju skupnih meril ali standardov na ravni EU za odobritev organizacij za usposabljanje za kabinsko osebje, usposobljenost inštruktorjev in naprave za usposabljanje. Agencija zato na podlagi skupnega razumevanja in soglasja zakonodajalca o pravni podlagi predlaga obravnavo teh vprašanj v prihodnjih nalogah za oblikovanje predpisov.

ORO.TC – Člani tehničnega osebja v operacijah HNMP, HHO ali NVIS

220. Predlagana izvedbena pravila iz ORO.TC vsebujejo skupne zahteve za usposabljanje in preverjanje pri upravljanju zrakoplova s člani tehničnega osebja v operacijah komercialnega zračnega prevoza helikopterske nujne medicinske pomoči (HNMP), helikopterskih operacijah z obešenim tovorom (HHO) in operacijah z uporabo sistema za nočno gledanje (NVIS). Dodatne posebne zahteve v zvezi z usposabljanjem članov tehničnega osebja, ki ustrezajo zadevni operaciji, so vključene v SPA.HEMS, SPA.HHO in SPA.NVIS.
221. Člani tehničnega osebja ali strokovnjaki za naloge v specializiranih operacijah (delo v zraku) zdaj niso obravnavani v tem poddelu. Zanje bodo zahteve za usposabljanje v zvezi s posebno dejavnostjo dela v zraku vključene v del SPO ter njegove povezane sprejemljive načine usklajevanja in navodila. Agencija se lahko v poznejši fazi odloči za pregled zahtev iz ORO.TC za vključitev članov tehničnega osebja, ki sodelujejo v nekaterih dejavnostih v zvezi z delom v zraku.
222. Predlagani predpisi temeljijo na poddelu O JAR-OPS 3. Poleg splošnih sprememb, opisanih v dokumentu CRD 2009-02b, odstavek 89 in naslednji, so poudarjene naslednje spremembe:
- obseg in uporaba določb sta boljše opredeljena, predlagana pa je tudi opredelitev za člane tehničnega osebja v operacijah HNMP, HHO in NVIS CAT;
 - ustrezne določbe iz JAR-OPS 3 o začetnem zdravniškem pregledu ali oceni so ob upoštevanju dejstva, da v bistvenih zahtevah za zračne operacije ni navedena zdravstvena sposobnost članov tehničnega osebja, ohranjene le v navodilih;
 - določbe o tipih helikopterjev in omejitvi največjega števila tipov so bile načeloma prenesene iz JAR-OPS 3. Gre za nekaj sprememb, ker za člane tehničnega osebja na splošno niso opredeljeni nobeni tipi. Nekateri operatorji uporabljajo tipe, določene za letalsko posadko. Ob upoštevanju obsega

operacij HNMP, HHO in NVIS je treba upoštevati razlike v opremi in postopkih, ki se uporabljajo. Omejitev iz JAR-OPS 3 je zato prenesena v sprejemljive načine usklajevanja z uvedbo zahteve, da operator v svojem operativnem priročniku navede največje število tipov, ob upoštevanju posebnega okolja, v katerem delujejo člani tehničnega osebja.

223. Zagotovljena je skladnost z ORO.FC in ORO.CC.

IV. Pregled razlik

Razlike v primerjavi z EU-OPS/JAR-OPS 3

224. V naslednji preglednici je na voljo pregled razlik med delom ORO in EU-OPS/JAR-OPS 3 z utemeljitvijo posameznih razlik.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
EU-OPS 1.1.75(c)(1) in JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 in ORO.GEN.115	Črtana je bila določba, da prosilec za izdajo spričevala AOC ne sme imeti spričevala AOC, ki ga je izdal drug organ, razen če mu tega posebej ne odobrijo zadevni organi.	Ta določba je nepotrebna, ker bo spričevalo AOC, izdano v skladu z delom ORO, veljavno v vseh državah članicah.
1./3.035 Sistem kakovosti	ORO.GEN.200	Ni sklica na sistem kakovosti, temveč na sistem upravljanja, ki zajema upravljanje varnosti in spremljanje skladnosti.	Skladnost s standardi in priporočenimi praksami organizacije ICAO glede sistema upravljanja varnosti.
1./3.037 Točke programa za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja	ORO.GEN.200	Program za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja je bil nadomeščen s sistemom organizacije ICAO za upravljanje varnosti, kot se izvaja z ORO.GEN.200.	Skladnost s standardi in priporočenimi praksami organizacije ICAO glede sistema upravljanja varnosti.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
EU-OPS 1.165 (c)(1)(ii) Najem	ORO.AOC.110(a)	<p>Ni zahtev za uvedbo pogojev v pogodbi o najemu, ki so del te odobritve.</p> <p>Črtana je bila določba, da se vsa odstopanja od zahtev iz poddelov K, L, in/ali OPS 1.005(b) sporočijo organu in da so zanj sprejemljiva.</p>	Šteje se, da ni treba uvesti pogojev za najem zrakoplova brez osebja, registriranega v tretji državi, ali najem zrakoplova brez osebja od drugega operatorja Skupnosti, ker se to šteje za spremembo spričevala AOC, zrakoplov, naveden v spričevalu AOC, pa mora biti v skladu z delom CAT in mora imeti spričevalo o plovnosti, izdano v skladu z delom 21.
EU-OPS 1.165 (c)(3)(A) Najem	ORO.AOC.110(d)	Črtana je bil zahteva, da organ operatorja izvzame iz ustreznih določb iz dela 1 OPS.	V primeru oddaje zrakoplova brez osebja v najem je treba zrakoplov odstraniti iz spričevala AOC najemodajalca in ga uporabljati pod operativnim nadzorom najemodajalca. Prihodnji predpisi EU o zračnih operacijah se uporabljajo le za operatorje EU. Zato ni potrebe po izvzetju operatorja EU iz ustreznih zahtev OPS, če zrakoplov uporablja operator, ki ni iz EU.
1. /3175 (i)(2)	ORO.AOC.135(a)	Črtan je bil sklic na „sistem vzdrževanja“.	Zajet v Uredbi (ES) št. 2042/2003.
EU-OPS 1.185(e) in JAR-OPS 3.185(d)	Navedba smiselno ni potrebna.	Ni zahteve, da je treba vlogo za podaljšanje spričevala AOC oddati vsaj 30 dni pred potekom roka njegove veljavnosti, razen če je drugače dogovorjeno.	Spričevalo AOC bo izdano za nedoločen čas.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
JAR-OPS 3.175(c)(3)	Navedba smiselno ni potrebna.	Za prosilca za izdajo spričevala AOC ne velja obveznost, da mora registrirati helikopterje, ki se bodo uporabljali na podlagi spričevala AOC v državi, pristojni za izdajo spričevala AOC.	Zajeta v Uredbi (ES) št. 1008/2008.
1. /3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115(e)	Dodano besedilo „kar velja tudi, če preneha biti operator zadevnega zrakoplova ali delodajalec zadevnega člana posadke, če je to v skladu z roki iz odstavka (c)“.	Pojasnitev v odziv na prejete pripombe.
1. /3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115(f)	Obseg je bil razširjen na vso evidenco, ne le za trajanje letov, delovni čas in čas počitka. Dodano besedilo „če je to v skladu z roki“.	Zaradi popolnosti in za pojasnitev v odziv na prejete pripombe.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
1. /3.1040(c)	Navedba smiselno ni potrebna.	<p>Naslednje besedilo iz EU-OPS/JAR-OPS 3 ni bilo preneseno:</p> <p>„Operator mora pripraviti operativni priročnik v angleškem jeziku, razen če drugače ne odobri organ ali predpiše nacionalna zakonodaja. Operator lahko ta priročnik ali njegove posamezne dele prevede in uporablja v drugem jeziku.“</p>	<p>Čeprav je v EU-OPS/JAR-OPS 3 določeno, da se operativni priročnik pripravi v angleškem jeziku, je dovoljen tudi prevod priročnika v drug jezik. Ker pa EU vse uradne jezike šteje za enake, zadevni odstavek iz EU-OPS/JAR-OPS 3 ni bil prenesen. Poleg tega je vprašljivo, ali lahko operativni priročnik v angleškem jeziku, ki ga uporabljajo člani posadke, ki govorijo angleško, vendar niso domači govorci, pomeni tveganje za varnost. To je obravnavano v standardu, prepisanem iz EU-OPS/JAR-OPS 3, v skladu s katerim morajo biti vsi člani osebja sposobni razumeti jezik, v katerem so napisani tisti deli operativnega priročnika, ki se nanašajo na njihove naloge in odgovornosti.</p>
1. /3.1040(i)	ORO.MLR.100(g)	Spremenjeno, da se uporablja le za tiste spremembe, ki jih je treba priglasiti, na primer za izvzetje iz redaktorskih sprememb.	Za pojasnitev in uskladitev z novim pristopom k predhodnim odobritvam.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
1./3.1055	ORO.MLR.110	<p>Spremenjeno, da se omogoči evidentiranje dnevnika potovanja v kakšni drugi obliki, in ne v tiskani.</p> <p>Vsebina dnevnika potovanja bo predstavljena kot sprejemljivi načini usklajevanja.</p>	<p>Za zagotovitev prožnosti in za podporo tehnološkemu napredku. Tiskana izdaja ni določena v standardih in priporočenih praksah organizacije ICAO.</p>
<p>Dodatek 1 k OPS 1./3.1065</p>	<p>115(b) in (c) ORO.MLR</p>	<p>Preglednice za obdobja shranjevanja dokumentov so združene.</p> <p>Tehnična knjiga letala je bila črtana.</p> <p>Dodano je bilo potrdilo kabinskega osebja.</p> <p>Zapisi o kozmičnem in solarnem sevanju niso bili preneseni.</p>	<p>Preglednice so združene zaradi jasnosti in poenostavitve.</p> <p>Tehnična knjiga letala je bila črtana, ker je zajeta v predpisih o plovnosti.</p> <p>Dodano je bilo potrdilo kabinskega osebja za upoštevanje novih predpisov o kabinskem osebju.</p> <p>Zapisi o kozmičnem in solarnem sevanju niso bili preneseni, ker ta tema ne spada na področje varnosti v letalstvu.</p>
<p>Dodatek 1 k točki (31) EU-OPS 1.005(a)</p> <p>Dodatek 1 k točki (18) JAR-OPS 3.005(f)</p>	<p>Navedba smiselno ni potrebna.</p>	<p>Besedilo ni bilo preneseno.</p>	<p>Merila za skrajšan tečaj poveljevanja niso navedena. Uporabljati je treba člen 14 osnovne uredbe.</p>

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
1/3.105 (d)	ORO.FC.145(d) in (e)	<p>Pojasnitev odobritve uporabnikov simulacijskih naprav za usposabljanje za letenje (FSTD).</p> <p>Nov pododstavek za zagotovitev stalne skladnosti in ustreznega upravljanja sprememb naprave FSTD, ki lahko vplivajo na programe usposabljanja, ki jih zagotavlja operator.</p>	<p>Težave pri izvajanju EU-OPS/JAR-OPS 3.</p> <p>Enaki konkurenčni pogoji.</p> <p>Uskladitev z ORA.FSTD in ORA.ATO.</p>
Navedba smiselno ni potrebna.	ORO.FC.145(b)	Dodan je bil nov odstavek, v katerem je navedeno, da morajo tečaji usposabljanja upoštevati elemente obveznih podatkov o operativni ustreznosti.	Za upoštevanje podatkov o operativni ustreznosti.
1/3.943(a)	Navedba smiselno ni potrebna.	Besedilo ni bilo preneseno.	Stara določba o prenosu.
EU-OPS 1.955(a)(2)	ORO.FC.105(b)(3)	Besedilo je usklajeno s 3.955(a) JAR-OPS.	Način, na katerega je napisana uredba EU-OPS, kaže, da mora pilot, ki se pridruži operatorju in je bil pred tem pri prejšnjem operatorju že usposobljen za vodjo zrakoplova, dokončati drug tečaj poveljevanja pri novem operatorju, preden ga lahko ta imenuje za vodjo zrakoplova. V zvezi s tem so zahteve JAR-OPS 3 bolj smiselne.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
EU-OPS 1.978(b) in (e)	Navedba smiselno ni potrebna.	Sklic na zahteve o nedavnih izkušnjah ni bil prenesen.	V nadomestnem programu za usposabljanje in usposobljenost (ATQP) ni mogoče podaljšati zahtev iz dela FCL. Podaljšanje za nedavne izkušnje je že vključeno v FCL.060.
EU-OPS 1.978(f)	Navedba smiselno ni potrebna.	Zahteva o odgovornostih imenovanih odgovornih oseb ni bila prenesena.	Nepotrebna skupaj s splošnimi zahtevami za organizacije in zahtevami za organizacije, ki so značilne za spričevalo AOC.
Dodatek 1 k EU-OPS 1.978(c)(1)	Navedba smiselno ni potrebna.	Stavek iz točke (c)(1), ki omogoča vzpostavitev enakovredne metode, ki ni uradna varnostna analiza, ni bil prenesen.	Ni bilo mogoče opredeliti, katera bi lahko bila ta druga metoda. Podoben stavek je bil vključen v skupno okrožnico s tehničnimi napotki h Dodatku 1 k točki 4 JAR-OPS 1.978(c)(1)(i). Dodatek k EU-OPS je zdaj preoblikovan v sprejemljive načine usklajevanja in zdi se, da besedilo povezane okrožnice s tehničnimi napotki kaže, da bi bilo ustrezno uporabiti postopek drugih sprejemljivih načinov usklajevanja za zagotovitev, da je taka druga možnost na voljo vsem.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
Dodatek 2 k OPS 1.940(a)(2)	ORO.FC.202(a)(7)	Vključeno skupno delo v pilotski kabini za enega pilota.	Skupno delo v pilotski kabini za enega pilota ima več razlikovalnih dejavnikov, ki niso značilni za operacije z veččlansko posadko.
Dodatek 2 k OPS 1.940(a)(5)	ORO.FC.202(c)	Najmanjše število ur za letenje v vlogi edinega pilota ponoči.	NPA OPS 65 in sprememba 29 Priloge 6 ICAO, v zvezi s katerim so odbor JAA (JAAC), agencija EASA in Odbor za varnost v zračnem prometu (ASC) odločili, da je to eno od obvestil NPA Združenih letalskih organov, ki bo vključeno v začetna izvedbena pravila.
Navedba smiselno ni potrebna.	ORO.FC.100(e)(2)	Dodana je bila specifikacija v zvezi s FTL za člane posadke, ki delajo v samostojnem poklicu.	S pooblastilom Odbora za varnost v zračnem prometu za pojasnitev odgovornosti v zvezi z izpolnjevanjem zahtev FTL, kadar piloti delajo za več operatorjev.
JAR-OPS 3.988	Opredelitev pojmov iz ORO.TC in Priloge I	Uvedena je bila opredelitev izraza „član tehničnega osebja“, bolje je bil opredeljen obseg ORO.TC.	Poddela O JAR-OPS 3 se uporablja za člane osebja, ki niso člani letalske posadke. Opredeljeno je bilo, da so ti drugi člani osebja člani osebja pri operacijah HNMP, HHO in NVIS. Za kabinsko osebje se v JAR-OPS 3 že zahteva skladnost s poddelom O JAR-OPS 1/EU-OPS.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
JAR.OPS 3.995(a)(2)	Navodila k ORO.TC	V JAR-OPS 3 je zahtevan začetni zdravniški pregled ali ocena. V osnovni uredbi je pravna podlaga za zdravstvene zahteve za kabinsko osebje določena v bistveni zahtevi 7.b. Ni primerljive zahteve za tehnično osebje. Zato so bile zahteve v skladu z nalogami in pristojnostmi iz OPS.001 prenesene le kot navodila.	Razlika v pravni podlagi.
JAR-OPS 3.1030(a)	Navedba smiselno ni potrebna.	Besedilo o največjem številu tipov ni bilo preneseno.	Za člane tehničnega osebja niso opredeljeni nobeni tipi.
Navedba smiselno ni potrebna.	ORO.TC.105(b)(2)	Dodana je bila specifikacija v zvezi s FTL za člane posadke, ki delajo v samostojnem poklicu.	V skladu s spremembami, ki se nanašajo na letalsko posadko in kabinsko osebje.
EU-OPS Poddel O OPS 1.988	Del CC krovne uredbe in Priloga I k uredbi o zračnih operacijah	Opredelitev kabinskega osebja	Za jasnost in pravno varnost, ob upoštevanju sprememb, ki so bile izvedene od oblikovanja opredelitve za objavo JAR-OPS 1 leta 1993.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 (b)(1)	Besedilo, kako določiti minimalno število članov kabinskega osebja.	<p>Nezadostna jasnost zahteve iz EU-OPS vodi do razlik v razumevanju in izvajanju, kar bi lahko vplivalo na varnost (zlasti pri izhodih v sili v nadstropju pri evakuaciji v sili).</p> <p>Za zagotovitev, da se pri opredelitvi minimalnega števila članov kabinskega osebja ustrezno upoštevajo certifikacijske specifikacije, pomembne za operacije kabinskega osebja, ki se uporabljajo za edinstvene konfiguracije kabine na zrakoplovih operatorjev (sklic na certifikat tipa (TC), dopolnilni certifikat tipa (STC) ali spremembo certifikata tipa).</p> <p>Enaki konkurenčni pogoji.</p>
OPS 1.990(c)	Navedba smiselno ni potrebna.	Organ v izjemnih okoliščinah zahteva dodatne člane posadke.	Določba ni prenesena v delu ORO, saj je zajeta v členu 14(1) Uredbe (ES) št. 216/2008.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110(a)(2)	Minimalne zahteve ali pogoji za dodelitev nalog in opravljanje dela v vlogi člana kabinskega osebja v operacijah CAT v zvezi z zdravstveno sposobnostjo.	Razlika v pravni podlagi. Podrobne zahteve v delu MED določajo razmike za medicinske ocene in medicinske zahteve za oceno sposobnosti.
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210(a)	Minimalne zahteve ali pogoji za dodelitev nalog in opravljanje dela v vlogi člana kabinskega osebja v operacijah CAT v zvezi s potrdili kabinskega osebja.	Razlika v pravni podlagi. Podrobne zahteve iz dela CC in dela ORO določajo, da je treba ohranjati veljavnost potrdil.
OPS 1.1000(c)	ORO.CC.260(a)(2)	Nova zahteva za preverjanje usposabljanja vodilnih članov kabinskega osebja.	Razlika, ki izhaja iz posvetovanja. Dodano je preverjanje, saj je nujno za zagotovitev, da je usposabljanje vodilnih članov kabinskega osebja, tako kot so vsa druga usposabljanja, uspešno dokončano in da je dosežena potrebna stopnja usposobljenosti.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
OPS 1.1005(a) in (b)	Del CC (CC.CCA.100) Del ARA Poddel CC	Nov obseg in pogoji za potrdilo.	<p>Razlika v pravni podlagi.</p> <p>Odločitev o odobritvi operatorjev in/ali organizacij za usposabljanje ostaja v pristojnosti držav članic, tako kot to velja v EU-OPS.</p> <p>V nasprotju s potrdilom iz EU-OPS o varnostnem usposabljanju je treba ohranjati veljavnost potrdila kabinskega osebja za dokazovanje – skupaj s seznamom usposobljenosti za tip zrakoplova –, da je imetnik usposobljen za delo.</p>
OPS 1.1005(b), (d) in (e)	ORO.AOC.120	Odobritve operatorja za izvajanje usposabljanja za kabinsko osebje in/ali izdajo potrdil je treba navesti v operativnih specifikacijah spričevala AOC.	<p>Razlika v pravni podlagi.</p> <p>Za zagotovitev določene stopnje usklajenosti postopkov so bile v ORO.AOC za operatorje (in v poddel CC dela ARA za organizacije za usposabljanje) dodane osnovne skupne določbe.</p>

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Preusmeritveno usposabljanje in izobraževanje o razlikah sta obravnavani v ločenih predpisih.	Razlika, ki izhaja iz posvetovanja. Nov predpis in besedilo za izobraževanje o razlikah, ki se jasno razlikuje od usposabljanja za tip zrakoplova in preusmeritvenega usposabljanja, ki ga zagotovi operator.
Navedba smiselno ni potrebna.	ORO.CC.125(b) ORO.CC.130(c) ORO.CC.250(b)	Sklici na podatke o operativni ustreznosti.	Za upoštevanje podatkov o ustreznosti za delovanje je bil dodan nov odstavek, ki določa, da morajo tečajji usposabljanja upoštevati elemente obveznih podatkov o ustreznosti za delovanje. Besedilo v ORO.CC.205(b) o opredelitvi različic kot novih tipov vključuje nekatere spremembe za zagotovitev skladnosti z določbami, ki bodo izhajale iz podatkov o ustreznosti za delovanje.
Navedba smiselno ni potrebna.	ORO.CC.110(b)(2)	Dodana je bila specifikacija v zvezi s FTL za člane posadke, ki delajo v samostojnem poklicu.	S pooblastilom Odbora za varnost v zračnem prometu za pojasnitev odgovornosti v zvezi z izpolnjevanjem zahtev FTL, kadar člani kabinskega osebja delajo za več operatorjev.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
OPS 1.1015(c)	ORO.CC.140(e)(3)	Dodano je obdobje veljavnosti triletnih elementov usposabljanja v zvezi s periodičnim usposabljanjem.	Razlika, ki izhaja iz posvetovanja. Za obravnavo nezadostne jasnosti v EU-OPS v zvezi s točnimi obdobji veljavnosti elementov usposabljanja, ki jih je treba zajeti v razmikih, ki ne presegajo treh let.
OPS 1.1020	ORO.CC.145(c)	Dodano je obdobje veljavnosti.	Za obravnavo nezadostne jasnosti v EU-OPS v zvezi s to postavko. Ker sprejemljivi načini usklajevanja/navodila ne smejo biti v nasprotju s predpisom, so bile dodane določbe, ki so bile prvotno v oddelku 2 JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020(a)) o zadevnem obdobju veljavnosti in o prožnosti operatorjev, da pod nekaterimi pogoji osvežitveno usposabljanje nadomestijo s periodičnim usposabljanjem.
Dodatek 1 k OPS 1.1005(h)(1)(i)	Navedba smiselno ni potrebna.	Besedilo o začetnem usposabljanju za skupno delo v pilotski kabini za člane aktivnega kabinskega osebja do naslednjega periodičnega usposabljanja ni bilo preneseno.	Stara prehodna določba ni več ustrezna.
Dodatek 1 k OPS 1.1010(j)	Navedba smiselno ni potrebna.	Besedilo o začetnem usposabljanju o preprečevanju nalezljivih bolezni ni preneseno.	Stara prehodna določba ni več ustrezna.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
Dodatek 1 k OPS 1.1015 in Dodatek 1 k OPS 1.1020	ORO.CC.140(c)(2) (ii) ORO.CC.145(b)(3))	Usposabljanje o varnostnih vratih pilotske kabine je bilo vključeno v periodično usposabljanje, in sicer kot triletni element, in v osvežitveno usposabljanje.	Razlika, ki izhaja iz posvetovanja, ob upoštevanju pomena kabinskega osebja v primeru varnostnega dogodka.
JAR-OPS 3 Poddel O Dodatek 1 k JAR-OPS 3.988(c)	Del ORO Poddel CC	Olajšave glede elementov usposabljanja, ki ne bodo zajeti v skladu z JAR-OPS 3 za helikoptersko kabinsko osebje, niso posebej navedene.	Del ORO se sklicuje na „zrakoplove“, zato se vsi predpisi uporabljajo za operacije z letali in helikopterji, seznam olajšav pa ni več potreben, saj predlagani predpisi jasno določajo, da je usposabljanje zajeto le, „če je [oprema] nameščena“, za opremo, ki „se prevaža na zrakoplovu“, in/ali elemente usposabljanja, „kot so ustrezni za tip zrakoplova, ki se bo upravljal“.

Razlike v primerjavi s Prilogo 6 ICAO za del ORO

225. Naslednja preglednica zagotavlja pregled standardov Priloge 6 ICAO v oddelkih 1 in 2 delov I in III v okviru tega mnenja³⁶, v zvezi s katerimi se šteje, da niso bili preneseni ali da so bili preneseni na način, ki ni skladen z ustreznimi standardi iz Priloge 6 ICAO. Nekatere od navedenih postavk ne spadajo na področje uporabe osnovne uredbe in jih bodo morda morale obravnavati države članice.

³⁶ Tukaj niso bili upoštevani zlasti standardi organizacije ICAO o vzdrževanju in nadzoru vzdrževanja, ki ga izvaja operator.

Sklic na del I/III Priloge 6	Sklic na EASA-EU	Opis razlike
Točka 9.4.5.3 dela I	ORO.FC.202	Začetno preverjanje v vlogi edinega pilota in v reprezentativnem okolju za operacije ni posebej navedeno.
Točka 9.4.4.1 dela I Točka 7.4.3.1 oddelka II dela III	ORO.FC.130/230/330	<p>Za dnevne operacije po pravilih VFR z letali razreda zmogljivosti B, ki se izvajajo v obdobjih, ki niso daljša od osmih zaporednih mesecev, se zahteva eno preverjanje strokovnosti, ki ga zagotovi operator.</p> <p>Preverjanja strokovnosti se lahko opravljajo le za en tip za člane letalske posadke, ki sodelujejo pri dnevnih operacijah in operacijah po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, z nekompleksnimi helikopterji na motorni pogon, če se opravi za tip, ki za preverjanje strokovnosti že najdlje ni bil uporabljen.</p> <p>Letno preverjanje strokovnosti za operacije komercialnega zračnega prevoza potnikov po pravilih vizualnega letenja (VFR) podnevi, ki se začnejo in končajo na istem letališču ali območju delovanja ter trajajo največ 30 minut ali znotraj lokalnega območja, ki ga opredeli pristojni organ, z enomotornimi propellerskimi letali z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj, ki vključno s pilotom prevažajo največ šest oseb, ali enomotornimi helikopterji, ki vključno s pilotom prevažajo največ šest oseb.</p>
Točka 9.1.2 dela I	Navedba smiselno ni potrebna.	Izdaja licenc radijskim operaterjem ne spada na področje uporabe osnovne uredbe in ostaja v pristojnosti držav članic.
Točka 9.1.3 dela I	ORO.FC.110	Izdaja licenc inženirjem leta ne spada na področje uporabe osnovne uredbe in ostaja v pristojnosti držav članic.

Sklic na del I/III Priloge 6	Sklic na EASA-EU	Opis razlike
Točka 9.1.4 dela I	Navedba smiselno ni potrebna.	Letalski navigator ni potreben. Izdaja licenc letalskim navigatorjem ne spada na področje uporabe osnovne uredbe in ostaja v pristojnosti držav članic.
Točki 9.4.3.5 in 9.4.3.6 dela I	ORO.FC.105(c)	Namesto 12-mesečnega obdobja je uvedeno 36-mesečno obdobje za letališča za letalsko posadko, ki upravlja letala razreda zmogljivosti B po pravilih vizualnega letenja (VFR) podnevi.
Točka 10.3 od (b) do (f) dela I Točka 8.3 od (b) do (f) dela III	Navedba smiselno ni potrebna.	Posebno znanje, usposabljanje, izkušnje ali obdobja veljavnosti v zvezi z uradniki za načrtovanje letalskih operacij/letalskimi dispečerji niso določeni.

V. Seznam predlaganih nalog za oblikovanje predpisov

226. Naslednja preglednica ponuja pregled predlaganih nalog za oblikovanje predpisov za del ORO. Kar zadeva poddel GEN, te naloge v glavnem izhajajo iz potrebe po pregledu ustreznih določb iz delov ARO in ORO o upravljanju varnosti in oceni tveganja po objavi nove Priloge 19 ICAO v zvezi s standardi upravljanja varnosti in priporočenimi praksami ter v skladu z izvajanjem evropskega programa za varnost v letalstvu.

Sklici na dele in predpise	Področje uporabe	Sklic na program oblikovanja predpisov
ORO.GEN.120	Zagotovitev navodil, kako ob predložitvi vloge za odobritev drugih načinov usklajevanja dokazati, da je varnostni cilj izvedbenih pravil izpolnjen.	MDM.094(a) in (b)
Oddelek 2 ORO.GEN	Pregled zahtev zaradi najnovejšega razvoja dogodkov v zvezi z organizacijo ICAO (objava nove Priloge 19) in zlasti obravnava obvladovanja varnostnih tveganj, ki izhajajo iz sodelovanja z drugimi organizacijami/da jih bolje obravnavajo organizacije, s katerimi sodeluje v okviru lastne organizacije.	MDM.094(a) in (b)

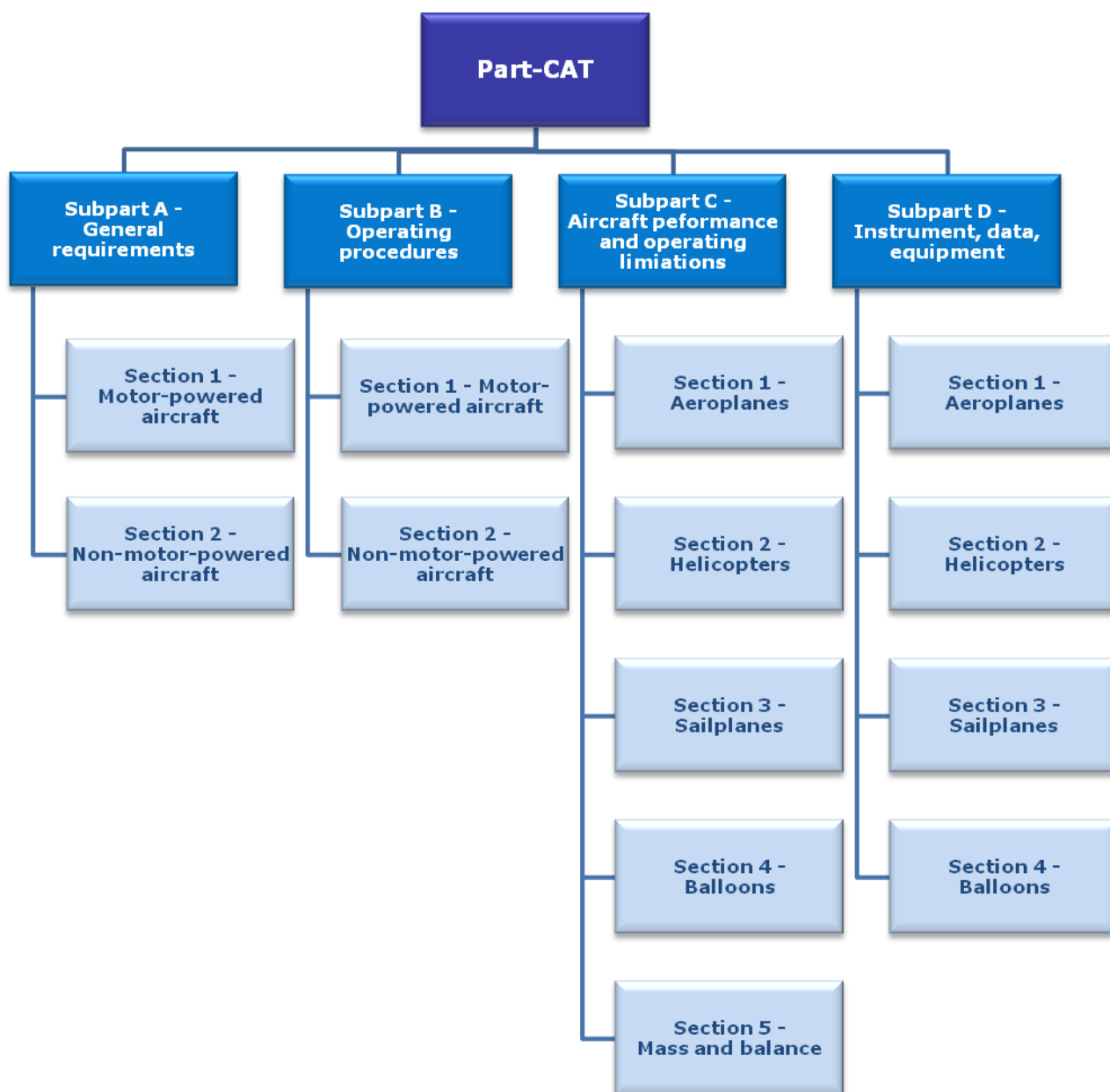
Sklici na dele in predpise	Področje uporabe	Sklic na program oblikovanja predpisov
ORO.AOC.125	Obravnava nekomercialnih operacij z zrakoplovi, ki morajo biti navedene v spričevalu AOC.	OPS.075
ORO.FC	Pregled in posodobitev določb o skupnem delu v pilotski kabini ob upoštevanju izkušenj, pridobljenih v zadnjih dveh letih.	OPS.094
ORO.FC	Razvoj nadomestnega programa za usposabljanje in usposobljenost za operacije komercialnega zračnega prevoza s helikopterjem.	OPS.088(a) in (b)

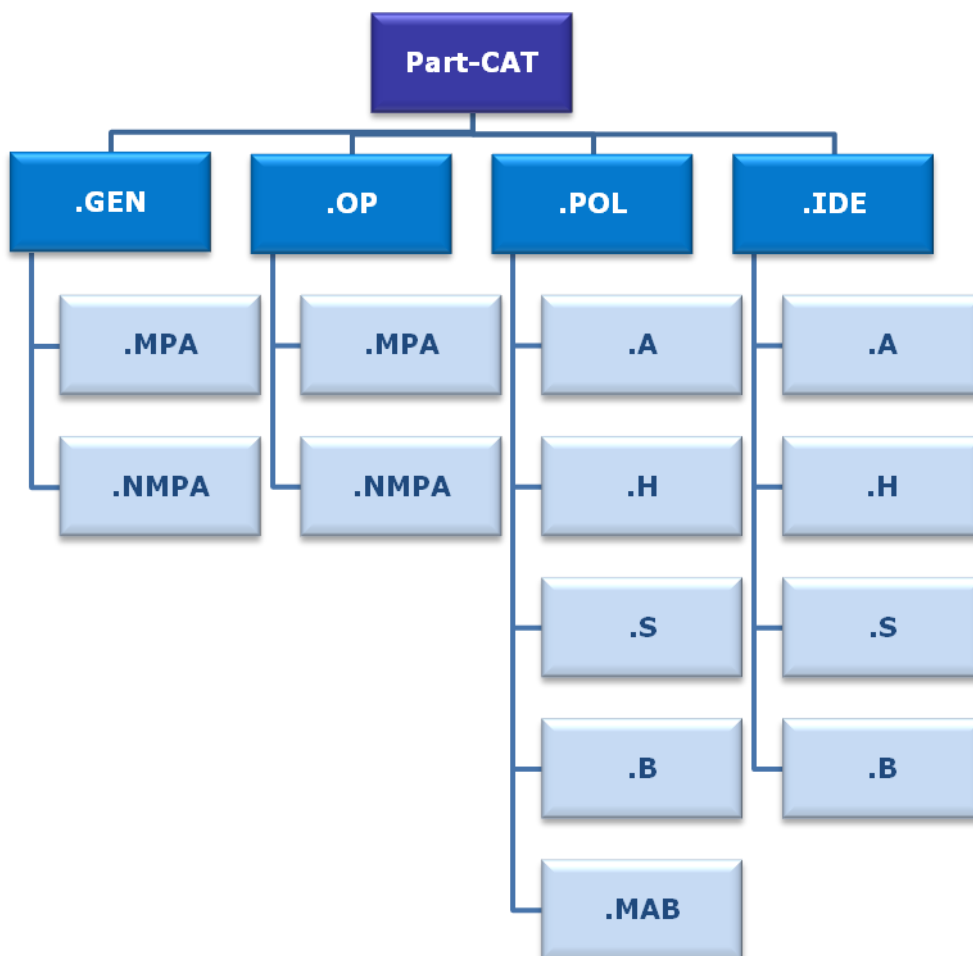
Priloga IV – Del CAT (L, H)

I. Obseg

227. Del CAT (L, H) vsebuje tehnične zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza z letali, helikopterji, jadralnimi letali in baloni. Sestavljajo ga štiri poddeli, nadalje razdeljeni na oddelke, ki vsebujejo posebna pravila za kategorije zrakoplovov. Nekateri oddelki so nadalje razdeljeni na poglavja.
228. Struktura poddelov je primerljiva s strukturo bistvenih zahtev v Prilogi IV k osnovni uredbi, EU-OPS/JAR-OPS 3 in dela I Priloge 6 ICAO.
229. Struktura predpisov, zlasti oddelki in poglavja, je bila zasnovana na način, ki v prihodnje omogoča dodajanje zahtev za dodatne kategorije zrakoplovov ali posebne operacije, ne da bi bilo treba spremeniti sedanje besedilo predpisov ali sedanjo strukturo. Opozoriti je treba, da bodo v prihodnjih nalogah za oblikovanje predpisov pripravljene zahteve za zračne ladje, zrakoplove z nagibnim rotorjem in zračne sisteme brez posadke.
230. Prikaza 9 in 10 zagotavljata pregled strukture dela CAT.
231. Obrazložitevni memorandum se nanaša le na oddelke za operacije CAT z letali in helikopterji:
- CAT.GEN.MPA;
 - CAT.OP.MPA;
 - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB in

- CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

Prikaz 9: Struktura dela CAT – naslovi

Prikaz 10: Struktura dela CAT – identifikatorji predpisov**II. Pregled pripomb**

232. V prejetih pripombah je bila v glavnem izražena splošna podpora različici dela CAT iz dokumenta CRD.
233. Večina zainteresiranih strani je podprla raven uskladitve predlaganih predpisov z EU-OPS in JAR-OPS 3, predlagano ravnovesje med izvedbenimi pravili in gradivom o sprejemljivih načinih usklajevanja ter predlagano strukturo predpisov.
234. Besedilo dokumenta CRD za operacije CAT s helikopterji je vzbudilo pomisleke v zvezi z nekaterimi deli, medtem ko je bila večina delov besedila za operacije CAT z letali na splošno sprejeta.

III. Pregled razlik

Razlike v primerjavi z EU-OPS/JAR-OPS 3

235. Predpisi iz EU-OPS in JAR-OPS 3, ki vključujejo varnostni cilj, so bili ohranjeni kot izvedbena pravila. Predpisi iz EU-OPS in JAR-OPS 3, ki nedvoumno vključujejo način za izpolnjevanje varnostnega cilja, so bili preneseni na raven sprejemljivih načinov usklajevanja. Pogosto se je štelo, da so dodatki EU-OPS in JAR-OPS 3 načini usklajevanja in so bili preneseni kot sprejemljivi načini usklajevanja. Če ni bilo mogoče jasno razlikovati med varnostnim ciljem in načinom za zagotavljanje skladnosti z varnostnim ciljem, je bilo besedilo predpisa ohranjeno kot izvedbeno pravilo.
236. Če je bila dokazana potreba po bolj sorazmernem pristopu, je agencija predlagala besedilo predpisa z varnostnim ciljem in sprejemljivi način usklajevanja. Vendar agencija ni bistveno spremenila vsebine predpisov, spremenila je le raven besedila na izvedbena pravila in sprejemljive načine usklajevanja.
237. Prav tako je treba opozoriti, da je bila vsebina Dodatka 1 k OPS 1.005(a), Operacije letal zmogljivosti razreda B, Dodatka 1 k OPS 3.005(f), Operacije za majhne helikopterje (samo po pravilih VFR (pravila vizualnega letenja) podnevi), in Dodatka 1 k OPS 3.005(g), Operacije na lokalnem območju (samo po pravilih VFR podnevi) po potrebi prenesena v ustrezne oddelke.
238. Agencija kljub temu meni, da predpisi zahtevajo nadaljnji pregled glede sorazmernosti in meril za olajšave, ki so se uporabljala v EU-OPS/JAR-OPS 3. Zato bo v svojem programu oblikovanja predpisov določila nalogo za pregled predpisov CAT v zvezi z nekompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in njihovo uporabo na opredeljenih območjih.
239. Besedilo predpisov iz EU-OPS in JAR-OPS 3, v katerem je navedena drugo izvedbeno pravilo, je bilo črtano iz pravnih razlogov; taka druga izvedbena pravila je treba obravnavati po postopkih iz člena 14 osnovne uredbe. Besedilo predpisov iz EU-OPS in JAR-OPS 3, ki je bilo preneseno na raven sprejemljivih načinov usklajevanja in v katerem so navedeni drugi sprejemljivi načini usklajevanja brez dokazila, da so bile v celoti izpolnjene zahteve varnostnega cilja, je bilo črtano; take druge sprejemljive načine usklajevanja pa lahko operatorji naknadno izvajajo z uporabo postopka drugih načinov usklajevanja, če je dokazano, da je varnostni cilj mogoče izpolniti.
240. Besedilo, ki je bilo preneseno v gradivu o sprejemljivih načinih usklajevanja in v katerem je bilo zahtevano, da mora pristojni organ odobriti druge načine usklajevanja, je bilo črtano, ker bo zajeto v postopek drugih načinov usklajevanja.
241. Besedilo predpisov iz EU-OPS in JAR-OPS 3, ki je zajeto tudi v Prilogi IV osnovne uredbe, je bilo ohranjeno, dodan pa je bil sklic na osnovne uredbe.
242. Besedilo prepisov iz EU-OPS in JAR-OPS 3, ki je pojasnjevalne narave, je bilo preneseno kot navodila; pripombe so bile ali preoblikovane v določbe sprejemljivih

načinov usklajevanja, če so bile obravnavane kot opombe, ki so bile prenesene kot navodila, ali črtane, če niso imele dovolj dodane vrednosti.

243. Predpisi, ki so vključevali določbe, kot je „sprejemljivo za organ“, so bili dosledno preoblikovani v vseh poddelih v „operator v operativnem priročniku navede...“. Agencija je sprejela ta pristop za opredelitev določenega postopka, kako je o takih postavkah treba obvestiti pristojni organ.
244. V naslednji preglednici je na voljo pregled namernih razlik v primerjavi z EU-OPS in JAR-OPS 3. Razlike in njihove utemeljitve so nadalje podrobneje opisane v spodnjem besedilu.

Preglednica 6: Razlike v primerjavi z EU-OPS/JAR-OPS 3

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
1. /3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180(a)(5)	Spričevalo AOC je overjena verodostojna kopija, v EU-OPS/JAR-OPS 3 pa je to spričevalo bilo izvornik ali kopija.	Uskladitev s spremembo 30 ICAO.
Navedba smiselno ni potrebna.	CAT.GEN.MPA.180(a)(9)	Na zrakoplovu je dnevnik potovanja, kar ni bilo določeno v EU-OPS/JAR-OPS 3.	Skladnost s členom 29 Čikaške konvencije.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Za uporabo izoliranega letališča kot namembnega letališča z letali je potrebna predhodna odobritev.	Uporaba izoliranega letališča izpostavlja zrakoplov in potnike večjemu tveganju kot operacije, pri katerih je na voljo nadomestno namembno letališče. Razvrstitev letališča kot izoliranega letališča je pogosto odvisna od tega, kateri zrakoplovi se uporabljajo za upravljanje letališča. Pristojni organ mora zato oceniti, ali se za zmanjšanje večjega tveganja uporabljajo vsa razpoložljiva sredstva.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Za politiko ravnanja z gorivom in vse njene spremembe je potrebna predhodna odobritev.	Agencija se strinja z mnenjem zainteresiranih strani, da so zahteve o politiki ravnanja z gorivom pomembne za varnost, zato je zanje potrebna predhodna odobritev.
Dodatek 1 k JAR-OPS 3.005 (c)	Navedba smiselno ni potrebna.	Črtanje trenutnega leta skozi kupolo (ovojnico) H-V (presečišče višine in hitrosti).	Šteje se, da je to v nasprotju s točko 4.a Priloge IV k osnovni uredbi.
1./3.620	CAT.POL.MAB.100(f)	Vključena so bila dodatna merila za odobritev standardnih mas za natovorjene predmete, razen potnikov in prtljage.	Za zagotovitev večje prožnosti operatorjev.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105(a)	Odstranjena je bila odobritev za izpustitev podatkov iz dokumentacije o masi in ravnotežju.	Ker se razume, da to niso manjkajoči podatki, temveč podatki, ki so navedeni drugje.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105(e)	Določbe glede dokumentacije o masi in ravnotežju so bile razširjene za vključitev uporabe različnih vrst sistemov za maso in ravnotežje na zrakoplovu.	Za obravnavo sedanjih sistemov, ki pred tem niso bili zajeti.
1.635	CAT.IDE.A.110	Posodobljene so bile zahteve o rezervnih električnih varovalkah.	V skladu z ICAO in NPA-OPS 43 JAA ³⁷ .
1.665	CAT.IDE.A.150	Uvedene so bile zahteve o sistemu opozarjanja na teren (TAWS) za razreda A in B.	V skladu z NPA-OPS 39B JAA ³⁸ .
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Črtan je bil prvi del prvotne zahteve o opreми za letenje ob zaledenitvi.	Že zajeto v bistveni zahtevi 2.a.5.

³⁷ NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Zaščitne naprave električnega kroga.

³⁸ NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Okvara Pitotovega grelca, TAWS B, HF.

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
Določbe o zapisovalnikih	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	Izpopolnjene so bile zahteve glede zapisovalnikov poletov. Določeno je bilo zapisovanje prek podatkovnih zvez.	NPA OPS 39C ³⁹ , 48A ⁴⁰ , 67 JAA ⁴¹
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Odstranjena je bila določba, ki nalaga uporabo halona.	Za uskladitev z Uredbo (ES) št. 1005/2009 ⁴² .
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Na majhnih letalih se zahteva zadrževalni sistem za zgornji del trupa (UTR). 2. Uvedena je bila opredelitev pojma „zadrževalni sistem za zgornji del trupa“.	1. NPA 26–20 JAA ⁴³ . 2. Za zagotovitev prožnosti za sedanje projektivne rešitve.
1./3.680	Navedba smiselno ni potrebna.	Zahteva v zvezi z indikatorjem kozmičnega sevanja je bila črtana.	Črtana kot osnovna uredba, ki obravnava le zmanjševanje varnostnih tveganj in ne zagotavlja pravne podlage za njihov prenos, na primer zdravstvenih vprašanj, in zaradi preprečevanja prekrivanja z drugo zakonodajo Skupnosti (Direktivo Sveta 96/29/Euratom z dne 13. maja 1996 ⁴⁴).

Razlike v primerjavi s Prilogo 6 ICAO

245. V naslednji preglednici je na voljo pregled zahtev iz Priloge 6 ICAO, v zvezi s katerimi se šteje, da niso bile prenesene ali da so bile prenesene na način, ki ne

- ³⁹ NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Zapisovalnik poletov tipa IA in kode za gorivo.
- ⁴⁰ NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Zapisovanje komunikacije prek podatkovnih zvez za novo zgrajena letala.
- ⁴¹ NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) Zapisovalniki poletov tipa IVA.
- ⁴² Uredba (ES) št. 1005/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o snoveh, ki tanjšajo ozonski plašč. *UL L 286, 31.10.2009, str. 1.*
- ⁴³ NPA 26–20 NAMESTITEV ZADRŽEVALNEGA SISTEMA ZA ZGORNJI DEL TRUPA NA LETALA TRANSPORTNE KATEGORIJE (POTNIŠKA) Z NAJVEČJO VZLETNO TEŽO MANJ KOT 5 700 KG.
- ⁴⁴ Direktiva Sveta 96/29/Euratom z dne 13. maja 1996 o določitvi temeljnih varnostnih standardov za varstvo zdravja delavcev in prebivalstva pred nevarnostmi zaradi ionizirajočega sevanja, *UL L 159, 29.6.1996, str. 1–114.*

zagotavlja vsaj enakovredne ravni varnosti, kot je določena v standardih iz Priloge 6 ICAO.

Preglednica 7: Razlike v primerjavi s Prilogo 6 ICAO

Sklic na del I/III Priloge 6	Sklic na EASA-EU	Opis razlike
Točka 6.3.1.2.3 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.190(a)(1) in (b)(3)	Datumi začetka izvajanja za zapisovalnik poletov tipa I iz CAT.IDE se nanašajo na spričevalo o plovnosti, izdano po juliju 1990 in ne po januarju 1989.
Točka 6.3.1.2.4 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.190(a)(1) in (b)(2)	Datumi začetka izvajanja za zapisovalnik poletov tipa II iz CAT.IDE se nanašajo na spričevalo o plovnosti, izdano po juliju 1990 in ne po januarju 1989.
Točki 6.3.1.2.12 in 6.3.1.2.13 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.190	Zahteva za najdaljši razmik vzorčenja in zapisovanja nekaterih parametrov ni bila uvedena.
Točka 6.3.1.3 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.190	Zahteva za prenehanje uporabe starih pomnilniških medijev za zapisovalnike poletov ni bila uvedena.
Točka 6.3.2.1.1 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.185(a)	Zahteva za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini za lahka letala ni bila uvedena.
Točka 6.3.2.2 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.185	Zahteva za prenehanje uporabe starih pomnilniških medijev za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini ni bila uvedena.
Točka 6.3.2.3 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.185(b)	Zahteva za posodobitev podaljšanja trajanja zapisov na dve uri za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini ni bila uvedena.
Točka 6.3.3.1.2 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.195	Zahteva za posodobitev zapisovanja komunikacije prek podatkovnih zvez ni bila uvedena.
Točka 6.3.3.3 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.195	Zahteva za korelacijo zapisovanja komunikacije prek podatkovnih zvez in zapisovanja z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini ni bila uvedena.

Sklic na del I/III Priloge 6	Sklic na EASA-EU	Opis razlike
Točka 6.3.4.5.2 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.200	Zahteva za konfiguracijo dveh kombiniranih zapisovalnikov za zrakoplove z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM), ki presega 15 000 kg, ni bila uvedena.
Točka 6.5.2.1(b) dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.285	Zahteva za opremljenost z rešilnimi jopiči na zračni poti nad vodo zunaj oddaljenosti drsenja do obale za vsa druga kopenska letala (ki se ne upravljajo v skladu s točko 5.2.9 ali 5.2.10) ni bila uvedena.
Točka 6.6 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE vključuje izjeme za dodatno opremo za preživetje, ki jih organizacija ICAO ni predvidela.
Točki 6.19.2 in 6.19.3 dela I Priloge 6	CAT.IDE.A.350	Resolucija 7,62 metra za radarski odzivnik, ki sporoča tlačno višino, ni bila uvedena.
Točka 3.1 Dodatka 8 k delu I Priloge 6	CAT.IDE.A.185(d) in (e)	V CAT.IDE se zahteva za začetek zapisovanja med preverjanji v pilotski kabini ne uporablja za vsa letala in je odvisna od datuma izdaje posameznega spričevala o plovnosti.
Točka 4 Dodatka 8 k delu I Priloge 6	Navedba smiselno ni potrebna.	Zahteve za zapisovalnike slik na zrakoplovu niso bile uvedene.
Točka 6 Dodatka 8 k delu I Priloge 6	Navedba smiselno ni potrebna.	Zahteve za sisteme za zapis podatkov o zrakoplovu (ADRS) niso bile uvedene.
Točka 7.1 Dodatka 8 k delu I Priloge 6	Navedba smiselno ni potrebna.	Zahteve za spremljanje vgrajenih preskusnih značilnosti za zapisovalnike poletov in enote za pridobivanje podatkov o letih (Flight Data Acquisition Unit, FDAU), kadar so nameščene, niso bile uvedene.
Točka 4.3.1.3 dela III Priloge 6	CAT.IDE.H.190	Zahteva za prenehanje uporabe pomnilniških medijev stare tehnologije za zapisovalnike poletov ni bila uvedena.
Točka 4.3.1.4 dela III Priloge 6	CAT.IDE.H.190(b)	V CAT.IDE je lahko zahtevano trajanje zapisovanja krajše od 10 ur, odvisno od razreda in datuma izdaje posameznega spričevala o plovnosti.

Sklic na del I/III Priloge 6	Sklic na EASA-EU	Opis razlike
Točka 4.3.2.2 dela III Priloge 6	CAT.IDE.H.185	Zahteva za prenehanje uporabe pomnilniških medijev stare tehnologije za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini ni bila uvedena.
Točka 4.3.2.3 dela III Priloge 6	CAT.IDE.H.185(b)	Zahteva za posodobitev podaljšanja trajanja zapisov za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini ni bila uvedena.
Točki 4.8.2 in 4.8.3 dela III Priloge 6	CAT.IDE.H.240	Zahteve glede kisika za helikopterje s kabino pod tlakom niso bile uvedene.
Točka 3 Dodatka 5 k delu III Priloge 6	CAT.IDE.H.185(d) in (e)	V CAT.IDE se zahteva za začetek zapisovanja med preverjanji v pilotski kabini ne uporablja za vse helikopterje. Odvisna je od datuma izdaje posameznega spričevala o plovnosti.
Točka 4 Dodatka 5 k delu III Priloge 6	Navedba smiselno ni potrebna.	Zahteve za zapisovalnike slik na zrakoplovu niso bile uvedene.
Točka 6 Dodatka 5 k delu III Priloge 6	Navedba smiselno ni potrebna.	Zahteve za spremljanje vgrajenih preskusnih značilnosti za zapisovalnike poletov in enote za pridobivanje podatkov o letih (Flight Data Acquisition Unit, FDAU), kadar so nameščene, niso bile uvedene.
Priponka C k delu I Priloge 6	Stanje na površini vzletno-pristajalne steze	Opredelitev je usklajena z EU-OPS/JAR-OPS 3. Naloga za oblikovanje predpisov OPS.005 bo vključevala pregled opredelitve površine vzletno-pristajalne steze.
Priponka A k delu III Priloge 6	Kategorija A/B v zvezi s helikopterji	Opredelitve so usklajene z opredelitvami iz certifikacijskih specifikacij (JAR-OPS 3).

IV. Seznam predlaganih nalog za oblikovanje predpisov

246. Med posvetovanjem z zainteresiranimi stranmi je bilo opredeljenih več postavk, ki bi – če bi bile obravnavane v tem mnenju – krepko presegle pristojnosti agencije za prenos vsebine veljavnih predpisov. Te postavke so bile vseeno dokumentirane in bodo obravnavane v ločenih nalogah za oblikovanje predpisov, da se omogoči ustrezno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi in sodelovanje z njimi. Naslednja preglednica zagotavlja pregled teh predlaganih nalog za oblikovanje predpisov.

Preglednica 8: Predlagane naloge za oblikovanje predpisov

Sklici na dele in predpise	Področje uporabe	Sklic na program oblikovanja predpisov
Priloga I, del CAT, del SPA, del NCC, del NCO, del SPO	Prvi redaktorski pregled izvedbenih pravil in sprejemljivih načinov usklajevanja/navodil OPS bo vključeval pojasnitev opredelitve ločene vzletno-pristajalne steze iz OPS.047 in nekatere postavke za uskladitev z najnovejšimi spremembami Priloge 6 ICAO, ki niso bile vključene v mnenje. Ta naloga za oblikovanje predpisov se bo predvidoma začela leta 2013.	OPS.005 Posodobitev izvedbenih pravil OPS agencije EASA
OPS	Pregled predpisov v zvezi z zahtevami glede vprašanj začetne ali stalne plovnosti, zato bi ga bilo ustrezneje vključiti v del 21, del 145 ali del M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Operacije z enomotornim helikopterjem nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenih območij.	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	Splošna ocena zahtev o tehtanju zrakoplovov za njihovo vključitev v del M. Zainteresirane strani zahtevajo zlasti pregled subjektov, ki lahko opravljajo tehtanje zrakoplovov, da se oceni, ali lahko tehtanje opravljajo le organizacije iz dela M/dela 145 ali tudi tretje strani, ki delajo na podlagi sistemov kakovosti odobrenih organizacij.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Predlog za uvedbo zahteve za interfonski sistem, ne glede na velikost zrakoplova, če tip uporablja veččlanska posadka. Številni enomotorni lahki zrakoplovi, ki se uporabljajo za osnovno usposabljanje, dejansko že imajo ta sistem.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Predlog za odobritev uporabe novih tehnologij za helikopterske pristajalne luči (na primer LED), ki lahko zagotovijo druge načine osvetlitve, „da osvetljujejo tla pred helikopterjem in pod njim in tla na obeh straneh helikopterja“.	OPS.065

Sklici na dele in predpise	Področje uporabe	Sklic na program oblikovanja predpisov
CAT.IDE.H.130(i)	Predlog za uvedbo zahteve za držalo za karte za vse nočne operacije.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Sredstva, ki se bodo štela za sprejemljiva, poleg prenosnih radijskih oddajnikov lokacije: lahko so enako učinkovita kot oddajnik signala na kraju nesreče (ELT) (ki se samodejno aktivira), zlasti ker se lahko med nesrečami izgubi fizična povezava med tem oddajnikom in njegovo anteno.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Preoblikovanje poddela E EU-OPS. Ta se nanaša zlasti na predpise o operacijah prileta z vertikalnim vodenjem (APV), operacije LTS CAT I, operacije OTS CAT II in operacije s sistemom za izboljšanje vidnosti (EVS), nedavne spremembe standardov in priporočenih praks organizacije ICAO in nov tehnološki napredek, kot so simulacijski sistemi za vidnost (SVS).	OPS.083

Del CAT	<p>Uskladitev z zahtevami organizacije ICAO v zvezi s/z:</p> <p>(i) zapisovanjem komunikacije prek podatkovnih zvez – prenos NPA-OPS.48A JAA. Razširitev zahtev za zapisovanje komunikacije prek podatkovnih zvez na regulativni zapisovalnik na vsa letala in helikopterje, ki uporabljajo aplikacije za komunikacijo prek podatkovnih zvez;</p> <p>(ii) novimi zahtevami za turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso manj kot 5 700 kg za opremljenost s FDR ali ADRS ali AIR in s CVR ali CARS;</p> <p>(iii) prenehanjem uporabe zapisovalnikov, ki uporabljajo frekvenčno modulacijo, in magnetofonov za letala in helikopterje;</p> <p>(iv) zahtevo za letala z največjo potrjeno vzletno maso, ki presega 15 000 kg, in s certifikatom tipa, izdanim po 1. januarju 2016, ki morajo biti opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini in zapisovalnikom poletov, da so opremljena z dvema kombiniranimi zapisovalnikoma (FDR/CVR);</p> <p>(v) podaljšanem zahtevanega trajanja zapisovanja za vse zapisovalnike zvoka v pilotski kabini na 2 uri od 1. januarja 2016 za helikopterje in letala.</p>	<p>OPS.007</p> <p>MDM.073</p> <p>OPS.090</p> <p>OPS.091</p> <p>OPS.092</p>
Del CAT	<p>Posodobitev seznama parametrov zapisovalnika poletov, vključno z izpolnjevanjem parametrov, za uskladitev z ED-112.</p> <p>Sprememba določb v zvezi z vzdrževanjem zapisovalnika poletov (na podlagi priporočila v zvezi s preiskavo letalske nesreče).</p>	<p>OPS.023</p> <p>MDM.099</p>

CS-29	<p>Odklon od diagrama H-V za rotoplane CS-29.</p> <p>Pregled CS-29 in obravnava priprave dopolnila podlage za TC ter pregled HFM za helikopterje med obratovanjem zaradi olajšave iz Dodatka 1 k JAR-OPS 3.005(c).⁴⁵</p>	27 in 29.027
-------	---	--------------

V. CAT.GEN: Poddel A – Splošne zahteve

247. Ta poddel vsebuje splošne zahteve za operacije CAT. Sestavljata ga dva oddelka:

- oddelek 1 – Zrakoplovi na motorni pogon in
- oddelek 2 – Zrakoplovi, ki niso na motorni pogon.

248. V tem mnenju so obravnavane le zahteve za oddelek 1.

CAT.GEN.MPA: Oddelek 1 – Zrakoplovi na motorni pogon

Splošno

249. Ta oddelek, ki prenaša dele poddela B EU-OPS in JAR-OPS 3, se nanaša na oddelke I, V in VI OPS.GEN NPA in oddelek I OPS.CAT.

Predpisi EU-OPS/JAR-OPS 3, ki so preneseni v del ORO

250. Naslednji predpisi iz poddela B so preneseni v del ORO in niso vključeni v ta oddelek:

- OPS 1./3.005 Splošno je zajet v krovni uredbi o zračnih operacijah, delu M, Bistvene zahteve osnovne uredbe, ORO.FC;
- OPS 1./3.030 Sezname minimalne opreme – Odgovornosti operatorjev je zajet v ORO.MLR;
- OPS 1./3.035 Program preprečevanje nesreč in zagotavljanja varnosti letenja je zajet v ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.037 je zajet v ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.155 je zajet v ORO.SEC;
- OPS 1./3.165 Najem je zajet v ORO.AOC.

⁴⁵ Glej tudi preglednico 1 zgoraj, v kateri je navedeno, da olajšava ni bila prenesena, ker je v nasprotju s točko 4.a Priloge IV k osnovni uredbi.

CAT.GEN.MPA.100 Odgovornosti posadke

251. Ta predpis prenaša OPS1./3.085(a), (b), (d). Odstavek (b)(5) je bil dodan v skladu z razpravo v Odboru za varnost v zračnem prometu za posebno obravnavo članov posadke, ki delajo za več operatorjev. Take postavke, ki so že zajete v Prilogi IV k osnovni uredbi, so bile ohranjene in dodan je bil sklic na Prilogo IV.

CAT.GEN.MPA.105 Odgovornosti vodje zrakoplova

252. Ta predpis prenaša OPS 1./3.085 (f). Da bi se vse odgovornosti vodje zrakoplova združile v en predpis, je bilo v ta predpis vključeno naslednje: OPS 1/3.330 in OPS 1.420(d)(2), (d)(3).

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

253. Predlagana izvedbena pravila temeljijo na veljavnih zahtevah iz EU-OPS in JAR-OPS 3 z naslednjimi pomembnimi razlikami:

- zahteva za opremljenost z „dokumenti“ v elektronski obliki je bila razširjena, da zajema spričevala in priročnike, s tem pa je upoštevana vse večja uporaba elektronskih sredstev; Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/93/ES o okviru Skupnosti za elektronski podpis⁴⁶ zagotavlja mehanizem za izvornike v elektronski obliki, tj. elektronski podpis;
- če je namesto izvornika na zrakoplovu kopija spričevala letalskega prevoznika, mora to biti overjena verodostojna kopija, kar ni bilo določeno v EU-OPS/JAR-OPS 3. Sprememba je bila izvedena za uskladitev s standardi iz Priloge 6 ICAO. Navodila, kako doseči skladnost s tem predpisom, bodo zagotovljena v povezanem sklepu ED;
- na zrakoplovu je dnevnik potovanja, kar ni bilo določeno v EU-OPS/JAR-OPS 3. Sprememba je bila izvedena za uskladitev s členom 29 Čikaške konvencije. Dnevnik potovanja in njegovi podatki so lahko na voljo v različnih sistemih ali dokumentaciji;
- določbe za opremljenost s certifikati, priročniki in drugimi informacijami, ki so bile v EU-OPS in JAR-OPS 3 predstavljene v treh ločenih odstavkih, so bile združene zaradi poenostavitve in jasnosti;
- v besedilu je zdaj jasno navedeno, da morajo biti „izvorniki“ le potrdilo o vpisu v register, spričevalo o plovnosti in dovoljenje za radijsko postajo na zrakoplovu, kar upošteva namen EU-OPS/JAR-OPS 3;
- sklic na opremljenost z dokumentacijo o nevarnem blagu je bil prenesen v del SPA;

⁴⁶ UL L 13, 19.1.2000, str. 12–20.

- olajšava, ki pod nekaterimi pogoji omogoča hrambo nekaterih dokumentov na letališču ali območju delovanja, je bila spremenjena za vključitev dokumentacije o masi in ravnotežju, saj je treba kopijo ohraniti na tleh.

CAT.GEN.MPA.200 Prevoz nevarnega blaga

254. Zahteve iz CAT.GEN obravnavajo okoliščine, v katerih se lahko nevarno blago prevaža brez odobritve v skladu s SPA.DG. To se na primer nanaša na predmete, ki se prenašajo v prtljagi potnikov in za katere se običajno šteje, da so nevarno blago. V tem odstavku je obravnavana tudi ozaveščenost članov posadke o odkrivanju nevarnega blaga, ki se prenaša nenamerno.
255. Agencija je sprejela pristop delovanja s sklicevanjem na tehnična navodila organizacije ICAO, kot je bil predstavljen v obvestilu NPA. Sklic je naveden v izvedbenem pravilu. Odlomki iz tehničnih navodil na splošno niso vključeni v te predpise. Zato so zahteva iz CAT.GEN in zahteve iz SPA.DG krajše od enakovrednih zahtev iz poddelov R v EU-OPS in JAR-OPS 3. Le zahteve, v katerih so navedene posebne odgovornosti operatorjev, so bili prepisane iz tehničnih navodil.

VI. CAT.OP: Poddel B – Operativni postopki

256. Ta poddel vsebuje zahteve za operativne postopke za operacije CAT. Sestavljata ga dva oddelka:
- oddelek 1 – Zrakoplovi na motorni pogon in
 - oddelek 2 – Zrakoplovi, ki niso na motorni pogon.

V tem mnenju je obravnavan le oddelek 1.

CAT.OP.MPA: Oddelek 1 – Zrakoplovi na motorni pogon

Splošno

257. Ta oddelek prenaša poddel D in dele poddela E EU-OPS in JAR-OPS 3.

Primerjava z EU-OPS/JAR-OPS 3

258. Predpisi iz poddela E EU-OPS/JAR-OPS 3, ki niso povezani z operacijami pri zmanjšani vidljivosti (LVO), so bili preneseni v CAT.OP.MPA.110. Ta se nanaša na dele OPS 1/3.430 in povezano besedilo Dodatka 1 (nov) k OPS 1./3.430 in Dodatka 2 k OPS 1.320(c). Dodatek 1 (prejšnji) OPS 1./3.430 ni bil prenesen, ker je bil junija 2011 nadomeščen z Dodatkom 1 (nov).

259. Predpisi iz EU-OPS/JAR-OPS 3 o zmanjšanih minimalnih navpičnih razdvajanjih (RVSM), operacijah povečanega doleta z dvomotornimi letali (ETOPS), specifikacijah minimalne operativne zmogljivosti (MNPS) in navigaciji na podlagi zmogljivosti (PBN) so bili preneseni v ustrezne poddele dela SPA.
260. Naslednji dodatki, ki vključujejo načine za uskladitev z varnostnim ciljem, so bili preneseni kot sprejemljivi načini usklajevanja in bodo obravnavani v ustreznem sklepu agencije. Ta pristop je bil uporabljen za naslednje dodatke:
- Dodatek 1 k OPS 1.255 Politika ravnanja z gorivom;
 - Dodatek 1 k OPS 1.270 Shranjevanje prtljage in tovara;
 - Dodatek 1 k OPS 1.305 Polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem, in
 - Dodatek 1 (nov) k OPS 1./3.430.
261. Naslednji predpisi iz poddela D so preneseni z drugimi deli ali dokumenti o predpisih in niso vključeni v ta oddelek:
- OPS 1.311 je prenesen v ORO.CC;
 - OPS 1.390 Kozmično sevanje je zajet v Direktivi Sveta 96/29/Euratom in
 - OPS 1.420 je zajet v Uredbi (ES) št. 996/2010⁴⁷, ORO.GEN, delu M, delu SERA, CAT.GEN.MPA.105(c) in (d), SPA.DG in ORO.SEC.

CAT.OP.MPA.105 Uporaba letališč in območij delovanja

262. V tem predpisu je prenesen OPS 1/3.220. Področje uporabe tega pravila je bilo razširjeno na operacije, ki ne vključujejo vzleta z letališča ali pristanka na njem. Besedilo predpisa iz varnostnih razlogov ne dovoljuje uporabe območij delovanja za operacije CAT s kompleksnimi zrakoplovi.

CAT.OP.MPA.106 Uporaba izoliranih letališč – letala

263. Agencija predlaga predhodno odobritev za uporabo izoliranega letališča kot namembnega letališča za komercialne operacije z letali.
264. Agencija je soglašala s stališčem zainteresiranih strani in skupin za pregled, da uporaba izoliranega letališča zrakoplove in potnike izpostavlja večjemu tveganju kot operacije, pri katerih je na voljo nadomestno namembno letališče. Razvrstitev letališča kot izoliranega letališča je pogosto odvisna od tega, kateri zrakoplovi se uporabljajo za upravljanje letališča. Pristojni organ mora zato oceniti, ali se za

⁴⁷ 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. 35–50.

zmanjšanje večjega tveganja uporabe izoliranega letališča uporabljajo vsa razpoložljiva sredstva.

CAT.OP.MPA.110 Letališki operativni minimumi, CAT.OP.MPA.115 Tehnika letenja za prilet – letala

265. Ti predpisi prenašajo OPS 1./3.225 in dele 1./3.430. Za izboljšanje berljivosti predpisov je bil OPS 1./3.430 razdeljen na dve zahtevi. Besedilo je preoblikovano in čim bolj poenostavljeno.
266. Kot je bilo že navedeno zgoraj, so bili naslednji ustrezni predpisi iz Dodatka 1 (nov) k OPS 1.430 preneseni kot sprejemljivi načini usklajevanja in so objavljeni v tem mnenju:
- vzletne operacije pri vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) 400 metrov ali več;
 - operacije nenatančnega prileta (NPA);
 - priletne operacije z vertikalnim vodenjem (APV);
 - operacije CAT I;
 - krožne operacije;
 - operacije vizualnega prileta;
 - predpisi za opremo v okvari ali degradirano opremo na tleh in
 - predpisi za pretvorbo sporočene meteorološke vidljivost v vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR).

CAT.OP.MPA.115 Tehnika letenja za prilet – letala

267. Ti predpisi prenašajo OPS 1./3.225 in dele 1./3.430. Za izboljšanje berljivosti predpisov je bil OPS 1./3.430 razdeljen na dve zahtevi. Besedilo je preoblikovano in čim bolj poenostavljeno.

CAT.OP.MPA.140 Največja dovoljena oddaljenost od ustreznega letališča za dvomotorna letala brez odobritve ETOPS

268. Ta predpis prenaša EU-OPS 1.245, ki vključuje predpis za turboreaktivna letala z največjim operativnim številom potniških sedežev, tj. 19 ali manj, in največjo vzletno maso pod 45 360 kg za povečanje mejne razdalje do 180 minut na podlagi odobritve pristojnega organa. Iz pravnih razlogov je bil pri zahtevah, kako pridobiti tako odobritev pristojnega organa, dodan pododstavek (d).

CAT.OP.MPA.150 Politika ravnanja z gorivom

269. Ta predpis prenaša OPS 1./3.255. Agencija soglaša s stališčem zainteresiranih strani in skupin za pregled, da so zahteve o politiki ravnanja z gorivom pomembne za varnost. Agencija na podlagi rezultatov posvetovanja z zainteresiranimi stranmi in prejetih pripomb k dokumentu CRD ohranja svoj predlog za uvedbo zahteve za predhodno odobritev politike ravnanja z gorivom in vseh njenih sprememb.
270. Kot je bilo navedeno zgoraj, je bilo besedilo Dodatka 1 k OPS 1.225 preneseno v gradivo o sprejemljivih načinih usklajevanja in bo objavljeno v sklepu.

CAT.OP.MPA.155 Prevoz posebnih kategorij potnikov

271. Ta predpis prenaša predvsem OPS 1.260 in 1.265. Njegov namen je tudi zagotoviti potrebne spodbude za prihodnje sprejemljive načine usklajevanja/navodila, ki bi jih bilo mogoče razviti kot rezultat naloge za oblikovanje predpisov o prevozu oseb z omejeno mobilnostjo (PRM) (MDM.072), ki naj bi se začela leta 2012. Predlagano besedilo je bilo preoblikovano ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1107/2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu⁴⁸. Posebna pozornost je bila namenjena členu 2(a), v katerem je opredelitev izraza „invalidna oseba“ ali „oseba z omejeno mobilnostjo“, ki ima nekoliko širše področje uporabe od njene ustreznice v EU-OPS (glej ACJ OPS 1.260 v oddelku 2 JAR-OPS 1). Ob hkratnem upoštevanju dejstva, da se predpisi, ki veljajo v ZDA za prevoz oseb z omejeno mobilnostjo (14 CFR del 382), zdaj uporabljajo za evropske operatorje, se je skušalo zagotoviti, da je predlagano izvedbeno pravilo skladno z načelom iz člena 4(1)(a) Uredbe (ES) št. 1107/2006. Skratka, predlagano besedilo je bilo zato preoblikovano za zagotovitev, da je mogoče doseči skladnost z Uredbo (ES) št. 216/2008 in povezanim izvedbenim pravilom za zračne operacije ter Uredbo (ES) št. 1107/2006.

CAT.OP.MPA.295 Uporaba sistema za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)

272. Ta predpis prenaša OPS 1.390. Besedilo je bilo usklajeno z besedilom, predlaganim v Mnenju 5/2010 k AUR.ACAS⁴⁹. AUR.ACAS je bil oblikovan za uvedbo sistema za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS) z različico 7.1 logike za preprečevanje trčenj kot obveznega standarda za evropski zračni prostor.
273. V mnenju so na podlagi prejetih pripomb predlagane posebne zahteve za letala in helikopterje.

VII. CAT.POL: Poddel C – Zmogljivost in operativne omejitve zrakoplovov

274. Ta poddel vsebuje zahteve za zmogljivost in operativne omejitve zrakoplovov za zrakoplove, ki se uporabljajo v operacijah CAT. Sestavlja ga pet oddelkov:

⁴⁸ UL L 204, 26.7.2006, str. 1–9.

⁴⁹ Na voljo na spletni strani agencije.

- oddelek 1 – Letala;
- oddelek 2 – Helikopterji;
- oddelek 3 – Jadralna letala;
- oddelek 4 – Baloni in
- oddelek 5 – Masa in ravnotežje.

275. V tem mnenju so obravnavani oddelki 1, 2 in 5.

CAT.POL.A: Oddelek 1 – Letala

Splošno

276. Ta oddelek prenaša poddele od F do I EU-OPS.

277. Sestavljajo ga štiri poglavja:

- poglavje 1 – Splošne zahteve;
- poglavje 2 – Razred zmogljivosti A;
- poglavje 3 – Razred zmogljivosti B;
- poglavje 4 – Razred zmogljivosti C.

Primerjava z EU-OPS/JAR-OPS 3

278. Vsebina predpisov iz poddelov od F do I je bila ohranjena. Potrebne so bile redaktorske spremembe za uskladitev z izrazi, ki se uporabljajo v drugih poddelih. Če je besedilo v EU-OPS dopuščalo druge načine, je bilo besedilo bodisi predstavljeno v sprejemljive načine usklajevanja bodisi črtano, saj bi bilo potrebno odstopanje na podlagi člena 14(6), če merila za druge načine niso jasno opredeljena.

279. Dodatek 1 k OPS 1.545(b)(1) in (c)(1) je bil prenesen na raven sprejemljivih načinov usklajevanja.

Poglavje 2 – Razred zmogljivosti A

280. Besedilo predpisa je bilo ohranjeno brez večjih sprememb.

281. Vrednosti višine zaslona v zvezi s strmimi prileti so bile na podlagi prejetih pripomb zvišane s 50 na 60 ft za uskladitev z obvestilom NPA 25B-267 in predlogom pododbora JAA za zmogljivost.

Poglavje 3 – Razred zmogljivosti B

282. Besedilo predpisa je bilo ohranjeno brez večjih sprememb.

Poglavje 4 – Razred zmogljivosti C

283. Besedilo predpisa je bilo ohranjeno brez večjih sprememb.

CAT.POL.H: Oddelek 2 – Helikopterji**Splošno**

284. Ta oddelek prenaša poddele od F do I JAR-OPS 3.

285. Sestavljajo ga štiri poglavja:

- poglavje 1 – Splošne zahteve;
- poglavje 2 – Razred zmogljivosti 1;
- poglavje 3 – Razred zmogljivosti 2;
- poglavje 4 – Razred zmogljivosti 3.

CAT.POL.H.225 Helikopterske operacije do območja javnega interesa/z njega

286. Območje javnega interesa je pristajalno območje v okviru bolnišnice, ki je v gosto naseljenem neprijaznem okolju. Če to ni operativna baza HNMP, je mogoča olajšava, ki izhaja iz zahtev za razred zmogljivosti 1, ker je pristajalno območje premajhno za vzpostavitev skladnosti s postopkom kategorije A ali ker okolje z ovirami zahteva preveč zahteven gradient vzpenjanja.⁵⁰ Ta predpis se uporablja za operacije HNMP in medbolnišnične prevoze, za katere ni potrebna odobritev HNMP.

287. Operator mora določiti območja javnega interesa, na katerih ni mogoče izvajati operacij v skladu z razredom zmogljivosti 1, in zaprositi za odobritev za izvajanje operacij brez zagotovljene možnosti varnega pristanka v sili. V ustrezni zahtevi za organe (ARO.OPS.220) je določeno, da mora pristojni organ v odobritev vključiti seznam območij javnega interesa.

288. Končni predlog ustreza JAR-OPS 3, pri čemer so bile potrebne nekatere redaktorske spremembe za izboljšanje in usklajevanje besedila z drugimi zahtevami. V zvezi s to določbo je bilo prejetih več pripomb zaradi različnega izvajanja ali neizvajanja JAR-OPS 3 v državah članicah. Agencija je po obširnih razpravah z

⁵⁰ Za pristajalna območja (v okviru bolnišnic), ki niso v gosto naseljenem neprijaznem okolju, se lahko uporabljajo določbe za izpostavljenost – ki so že vključene v CAT.POL.H –, ker to ni olajšava, ki izhaja iz zahtev za razred zmogljivosti 1.

državami članicami in strokovnjaki sklenila, da ne more opredeliti varnostnega razloga, na podlagi katerega bi bilo mogoče dovoliti spremembo namena ali datumov začetka izvajanja JAR-OPS 3. Težava pri odločanju na ravni Komisije se lahko pojavi zlasti v zvezi z datumi začetka izvajanja, ker to ne spada na področje zakonodaje o varnosti zračnih operacij.

CAT.POL.H.305 Operacije brez zagotovljenih zmogljivosti za varen pristank v sili

289. Dodatek 1 k JAR-OPS 3.517(a) je vključen v to izvedbeno pravilo.
290. Zaradi pravne varnosti mora biti izraz „sklop pogojev“ nedvoumen. Zato so bili nekateri elementi ACJ-2 k Dodatku 1 k JAR-OPS 3.517(a) posodobljeni v gradivo za predpise, da ne bi dopuščali druge razlage. Način za doseg skladnosti s takim pogojem je ohranjen v gradivu o sprejemljivih načinih usklajevanja.

CAT.POL.H.420 Helikopterske operacije nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja

291. Neprijazno okolje zunaj gosto naseljenega območja je mogoče opredeliti kot okolje, v katerem:
- se ne more izvesti varen pristank v sili zaradi neustrezne površine;
 - oseb na helikopterju ni mogoče ustrezno zavarovati pred dejavniki;
 - odziv/zmogljivosti za iskanje in reševanje niso zagotovljene v skladu s pričakovano izpostavljenostjo.
292. Vir odstavka CAT.POL.H.420 je Dodatek 1 k JAR-OPS 3.005(e), ki temelji na oceni tveganja, katere cilj je zagotoviti visoko raven varstva potnikov v operacijah komercialnega zračnega prevoza. Del zahteve o varstvu potnikov je povezan z dejstvom, da bo odpoved ključnega motorja pri enomotornih helikopterjev razreda zmogljivosti 3, ki se uporabljajo pri operacijah nad neprijaznim okoljem, sama po sebi pomenila pristank v sili z možnim smrtnim izidom.
293. Ko je bil leta 1999 ta predpis oblikovan, so Združeni letalski organi vseeno priznali ekonomski učinek nove določbe in dejstvo, da helikopterji z ustrezno zmogljivostjo morda ne bodo takoj na voljo. Zato so bila vključena navodila, ki so omogočala nadaljevanje obstoječih operacij, zlasti:
- v gorah in
 - na oddaljenih območjih, kjer je nepraktično in nesorazmerno prenehati izvajanje operacij z enomotornimi helikopterji in nadomestiti floto z večmotornimi helikopterji.
294. Ta določba se zaradi različnega izvajanja JAR-OPS 3 v državah članicah uporablja širše, kot so Združeni letalski organi predvideli leta 1999, bodisi z odobritvijo takih

operacij z enomotornimi helikopterji v katerem koli neprijaznem okolju bodisi tudi z odobritvijo novih operatorjev.

295. Ker nekateri večmotorni helikopterji danes morda ne bi več izpolnjevali zahtev za razred zmogljivosti 1 ali 2 za lete na visokih nadmorskih višinah, so določbe iz JAR-OPS 3 prenesene v predlagana izvedbena pravila, da se omogoči nadaljevanje izvajanja takih operacij, dokler ne bodo na voljo helikopterji boljše zmogljivosti. Opravljene so bile nekatere prilagoditve, da so bile čim bolj upoštevane razmere v državah članicah.
296. Nova zahteva za organe (ARO.OPS.215) določa, da mora država članica opredeliti ta gorata in oddaljena območja in od pristojnega organa zahtevati, da pred odobritvijo takih operacij preuči oceno tveganja ter upošteva tehnične in ekonomske razloge za njihovo izvajanje.
297. Uvedena bodo nova navodila za nadomestitev razlagalnega in pojasnjevalnega gradiva k Dodatku 1 k JAR-OPS 3.005(e), ki bodo pojasnila okoliščine, v katerih je mogoče pridobiti odobritve.
298. Nekaterne države članice in zainteresirane strani trdijo, da predlagani predpis ne sme biti omejen na gorata ali oddaljena območja in da je treba dovoliti operacije v katerem koli neprijaznem okolju. Vendar zainteresiranim stranem in agenciji v času, ki je bil na voljo, ni uspelo zbrati ustreznih podatkov in določiti varnostnega razloga, ki bi kazal na potrebo po ponovni preučitvi osnovnega temeljnega načela JAR-OPS 3, tj. prehoda na flote večmotornih helikopterjev zaradi naknadnega tehnološkega napredka in vse bolj zanesljivih enomotornih helikopterjev. Agencija zato meni, da je še prezgodaj za večje spremembe tega predpisa. Začela je zbirati ustrezne podatke in predviden je začetek nove naloge za oblikovanje predpisov o tem vprašanju. V tej nalogi za oblikovanje predpisov bo obravnavana tudi uporaba helikopterjev z batnimi motorji.

CAT.POL.MAB: Oddelek 5 – Masa in ravnotežje

Splošno

299. Ta oddelek prenaša poddel J EU-OPS in JAR-OPS 3.
300. Sestavljata ga dve poglavji:
- poglavje 1 – Zrakoplovi na motorni pogon;
 - poglavje 2 – Zrakoplovi, ki niso na motorni pogon.
301. V tem mnenju je obravnavano le poglavje 1.

Poglavje 1 – Zrakoplovi na motorni pogon

Posebna vprašanja

302. Zahteve glede mase in ravnotežja za zrakoplove na motorni pogon so ohranjene skupaj, saj je bilo med letali in helikopterji opredeljenih le malo razlik. Nastalo besedilo je bilo čim bolj usklajeno s prvotnimi zahtevami EU-OPS in JAR-OPS 3. Vendar je bilo racionalizirano, izboljšano pa je bilo tudi ravnovesje med ravno predpisov in sprejemljivimi načini usklajevanja, da se omogoči dovolj prožnosti in upoštevajo različne okoliščine delovanja.
303. Zahteve za tehtanje zrakoplovov so za zdaj ohranjene v CAT.POL.MAB.100(b). Vključene bodo v del M v nalogi za oblikovanje predpisov MDM.047. Ta naloga bo vključevala oceno subjektov/organizacij, ki lahko opravljajo tehtanje zrakoplovov.
304. V CAT.POL.MAB.100(f) so bila vključena dodatna merila za odobritev standardnih mas za natovorjene predmete, razen potnikov in prtljage.
305. V CAT.POL.MAB.105(a) je bila črtana odobritev za izpustitev nekaterih podatkov iz dokumentacije o masi in ravnotežju, saj se razume, da to niso manjkajoči podatki, temveč podatki, ki so zagotovljeni drugje, tako da so takoj na voljo za uporabo.
306. Določbe glede dokumentacije o masi in ravnotežju so bile razširjene (CAT.POL.MAB.105(e)) za vključitev uporabe različnih vrst sistemov za maso in ravnotežje na zrakoplovu, da se upoštevajo obstoječi sistemi, ki niso zajeti v EU-OPS/JAR-OPS 3.

VIII:CAT.IDE: Poddel D – Instrumenti, podatki, oprema

307. Ta poddel vsebuje splošne zahteve za operacije CAT. Sestavljajo ga štirje oddelki:
- oddelek 1 – Letala;
 - oddelek 2 – Helikopterji;
 - oddelek 3 – Jadralna letala in
 - oddelek 4 – Baloni.
308. To mnenje vključuje oddelka 1 in 2.
309. Oddelka 1 in 2 prenašata poddela K in L EU-OPS in JAR-OPS 3.
310. Besedilo je bilo na splošno oblikovano tako, da so bili ohranjeni cilji na podlagi zmogljivosti, kjer je bilo to izvedljivo, tj. na ravni predpisov, ter navedene specifikacije sistemov in opreme in načini usklajevanja na ravni sprejemljivih načinov usklajevanja.

311. Zahteve za opremo so bile ločene od izključno operativnih zahtev, na primer o uporabi opreme, ki so ustrezno obravnavane v CAT.OP.
312. Oštevilčevanje predpisov je v vsakem oddelku še naprej zaporedno, pri čemer sta bila predpisom o isti temi za letala in helikopterje dodeljena ista številka in naslov predpisa. Kadar koli se je predpis nanašal le na letala, je bila zadevna številka pri helikopterjih izpuščena in nasprotno.
313. Zahteve za odobritev iz CAT.IDE.A/H.100 o instrumentih in opremi, ki so zahtevani v poddelu CAT.IDE, so bile pojasnjene v skladu z zahtevami iz dela 21. Dodane so bile dodatne določbe za zagotovitev, da se instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v delu CAT in jih ni treba odobriti v skladu z delom 21, ne uporabljajo za varnostne naloge in ne vplivajo na plovnost.
314. Uvedena je bila nova zahteva, CAT.IDE.A/H.105 Minimalna oprema za let, za obravnavo operacij z okvarjenimi deli v skladu z OPS 1.030/3.030.
315. Zahteve za zapisovalnike poletov so bile posodobljene v skladu z NPA-OPS 39B (zapisovalnik poletov tipa 1A). Upoštevana sta bila tudi NPA-OPS 48A Zapisovanje komunikacije prek podatkovnih zvez za novo zgrajena letala in NPA-OPS 67 Zapisovalniki poletov tipa I VA za helikopterje.
316. Prvi del prvotne zahteve o opremi za lete ob zaledenitvi v CAT.IDE.A/H.165 je bil črtan, ker je že zajet v bistveni zahtevi 2.a.5.
317. Datum za določitev začetka izvajanja zapisovanja komunikacije prek podatkovnih zvez bi moral v najboljšem primeru ustrezati datumu, ko se bodo podatkovne zveze uporabljale za temeljne komunikacije zelo visoke frekvence (VHF). Vendar se je v številnih pripombah zahtevalo pravočasno predhodno obvestilo, da se prepreči draga posodobitev. Zato je predlagano, naj se zapisovanje komunikacije prek podatkovnih zvez določi dve leti po začetku veljavnosti uredbe OPS, tj. 8. aprila 2014.
318. CAT.IDE.A(H).250 Ročni gasilni aparati: določba iz uredbe OPS, ki določa uporabo halona kot sredstva za gašenje, je bila odstranjena za vzpostavitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 1005/2009, ki bo prepovedala njegovo uporabo. Predpis vsebuje splošni varnostni cilj o učinkovitosti sredstva za gašenje. Ta omogoča uporabo halona v prehodnem obdobju.
319. Zahteva v zvezi z indikatorjem kozmičnega sevanja (OPS 1.680/3.680) je bila črtana, saj v osnovni uredbi, v kateri je obravnavano le zmanjševanje varnostnih tveganj, ni določena pravna podlaga za njihov prenos, na primer zdravstvenih vprašanj. To črtanje poleg tega preprečuje podvajanje z drugo evropsko zakonodajo, zlasti tisto v zvezi z zdravjem in varstvom pri delu ali zaščito pred sevanji (Direktiva Sveta 96/29/Euratom z dne 13. maja 1996).

Oddelek 1 – Letala

320. Zahteve o rezervnih električnih varovalkah (CAT.IDE.A.110) so bile okrepljene v skladu z zahtevami organizacije ICAO, EU-OPS in NPA-OPS 43 JAA.
321. Olajšava za nekatere instrumente in opremo, ki so potrebni za dnevne operacije po pravilih VFR, za tiste zrakoplove, pri katerih bi skladnost zahtevala posodobitev in za katere je bila potrebna odobritev organa, je zdaj neposredno določena v predpisu za zagotovitev enotne uporabe v vseh državah članicah.
322. Zahteva za zadrževalni sistem za zgornji del trupa na majhnih letalih, CAT.IDE.A.205, je bila dodana v skladu z NPA 26-20 za letala z največjo vzletno maso (MTOM) manj kot 5 700 kg, po priporočilu odbora za preiskovanje nesreč, naslovljenega na upravo za civilno letalstvo Združenega kraljestva, in naknadni študiji, ki jo je opravila ta uprava.
323. Oprelitev zadrževalnega sistema za zgornji del trupa je bila opravljena tudi za zagotovitev prožnosti za obstoječe projektivne rešitve. Pregled pripomb je jasno pokazal, da uporaba izraza „ramenski varnostni pas“ v EU-OPS ni dosledna. Čeprav se zdi, da ramenski varnostni pas v skladu s splošnim razumevanjem vključuje varnostni pas in dva ramenska pasova, številni zrakoplovi morda niso skladni z veljavnimi zahtevami. Izjeme, ki jih je Evropska komisija prejela na podlagi EU-OPS, potrjujejo to stališče. Prejetih je bilo več pripomb, da je treba dovoliti uporabo varnostnih pasov z diagonalnim ramenskim pasom na sedežih opazovalcev v pilotski kabini na letalih, kjer namestitev štiritočkovnega pasu ni izvedljiva. Glede na najnovejše izboljšave v zvezi z notranjo opremo zrakoplovov lahko različne projektivne rešitve za zadrževalne sisteme za zgornji del trupa zagotovijo enako učinkovito raven varnosti za te sedeže opazovalcev.
324. Zahteve o razredu A in B sistema opozarjanja na teren (CAT.IDE.A.150) so bile uvedene v skladu z NPA-OPS 39B.

Oddelek 2 – Helikopterji

325. Olajšava za zahteve za kisik, ki veljajo za pilote, (CAT.IDE.H.240) je bila ohranjena, kot je bila prvotno določena v JAR-OPS 3, za nekompleksne helikopterje, ki se uporabljajo na višinah od 10 000 ft do 13 000 ft, po prejetih pripombah h dokumentu CRD. Dodatne izjeme za kratke vdore v zračni prostor višine od 13 000 ft do 16 000 ft, ki so bile na podlagi posebne odobritve organa prvotno predvidene v JAR-OPS 3, bodo morale biti obravnavane na podlagi člena 14 osnovne uredbe. Te dodatne izjeme niso v skladu s standardi in priporočenimi praksami organizacije ICAO in bi jih bilo mogoče odobriti le na podlagi posebnih blažilnih ukrepov (na primer izkušeni operatorja, pilotove fiziološke prilagoditve na nekatere višine). Poleg tega bi bile običajno izvedljive le v nekaterih regijah (tj. na goratih območjih).

Priloga V – Del SPA

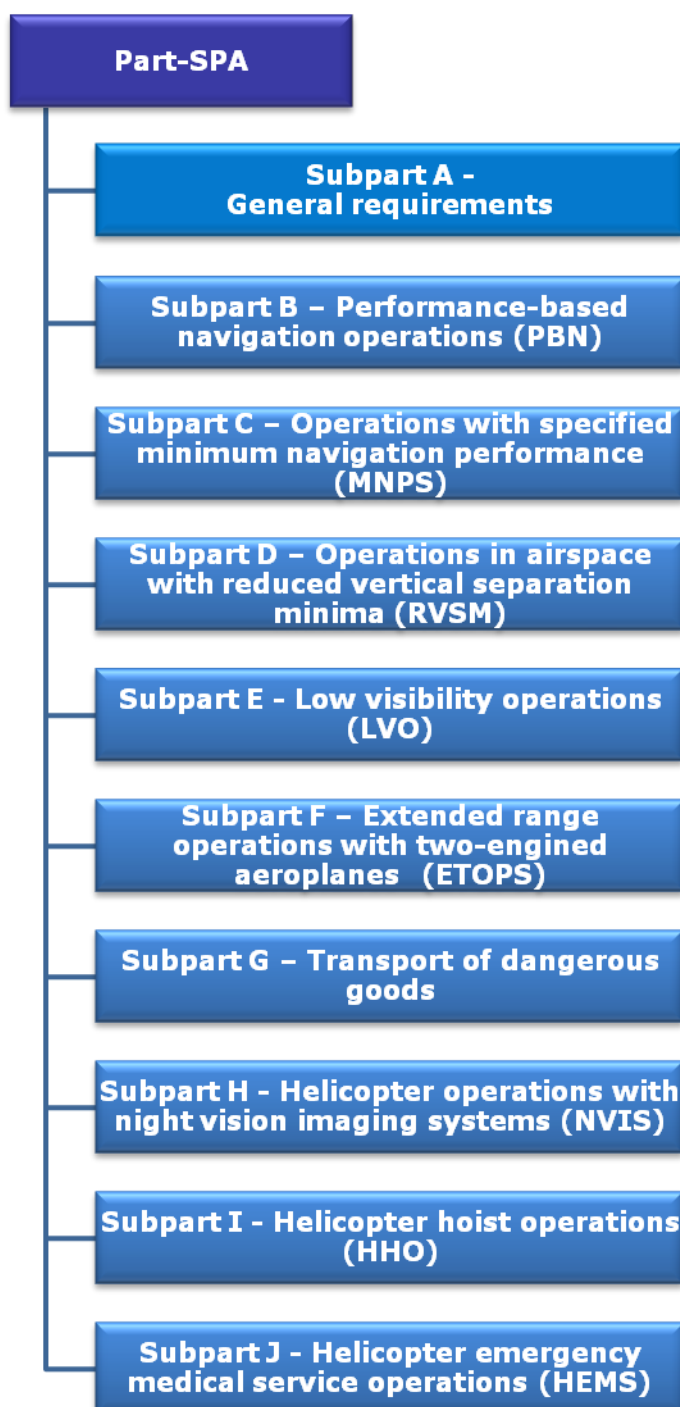
I. Področje uporabe

326. Del SPA vsebuje zahteve za operatorje za operacije, ki zahtevajo posebne odobritve.

327. Sestavlja ga deset poddelov:

- prvi poddel vsebuje splošne zahteve, ki se uporabljajo za vseh devet posebnih odobritev, obravnavanih v delu SPA;
- zahteve za teh devet posebnih odobritev so ločeno podane v posebnih poddelih.

V spodnji preglednici je na voljo pregled strukture dela SPA.

Prikaz 11: Struktura dela SPA

328. Zahteve dela SPA se uporabljajo za komercialne in nekomercialne operatorje z naslednjimi izjemami:

- SPA.ETOPS se uporablja le za operacije CAT z letali in
- SPA.NVIS, SPA.HHO in SPA.HEMS se uporabljajo le za operacije CAT s helikopterji.

II. Pregled pripomb

329. V prejetih pripombah je bila v glavnem izražena splošna podpora različici dela SPA iz dokumenta CRD.

III. Pregled razlik**Razlike v primerjavi z EU-OPS/JAR-OPS 3**

330. V naslednji preglednici je na voljo pregled namernih razlik v primerjavi z EU-OPS/JAR-OPS 3.

Preglednica 9: Razlike v primerjavi z EU-OPS/JAR-OPS 3

Sklic na EU-OPS/JAR-OPS 3	Sklic na EASA-EU	Opis razlike	Utemeljitev
Pododstavek (c)(2) Dodatka 1 k JAR-OPS 3.005(d)	SPA.HEMS.125	Zahteve glede zmogljivosti so bile spremenjene za upoštevanje HSST WP JAA in stališča zainteresiranih strani po posvetovanju o obvestilu NPA.	Vključitev HSST WP JAA.
Dodatek 1 k JAR-OPS 3.175	Navedba smiselno ni potrebna.	Črtanje odobritve za operacije na morju.	V JAR-OPS 3 niso bila zagotovljena objektivna merila.

Razlike v primerjavi s Prilogo 6 ICAO

331. Mnenje ne vključuje zahtev, ki bi bile manj omejevalne od veljavnih standardov organizacije ICAO.

IV. Seznam predlaganih nalog za oblikovanje predpisov

332. Med posvetovanjem z zainteresiranimi stranmi je bilo opredeljenih več postavk, ki bi – če bi bile obravnavane v tem mnenju – krepko presegle pristojnosti agencije za prenos vsebine veljavnih pravil. Te postavke so bile vseeno dokumentirane in bodo obravnavane v ločenih nalogah za oblikovanje predpisov, da se omogoči ustrezno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi in sodelovanje z njimi. Naslednja preglednica zagotavlja pregled predlaganih nalog za oblikovanje predpisov.

Preglednica 10: Predlagane naloge za oblikovanje predpisov

Sklici na dele in predpise	Področje uporabe	Sklic na program oblikovanja predpisov
SPA	Odobritev za izvajanje operacij na morju	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Preoblikovanje poddela E EU-OPS. Ta se nanaša zlasti na predpise o operacijah prileta z vertikalnim vodenjem (APV), operacije LTS CAT I, operacije OTS CAT II in operacije s sistemom za izboljšanje vidnosti (EVS), nedavne spremembe standardov in priporočenih praks organizacije ICAO in nov tehnološki napredek, kot so simulacijski sistemi za vidnost (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Priprava sorazmernih predpisov za operacije NVIS, ki niso operacije CAT(H).	OPS.096
SPA.HHO	Ustanovitev enega oddelka za vse operacije zunanjega prevoza človeškega tovora.	OPS.067
SPA.HEMS	Prenos TGL-43 JAA	OPS.057

V. SPA.GEN: Poddel A – Splošne zahteve**Splošno**

333. Ta poddel vsebuje splošne zahteve za operatorje za pridobitev in ohranitev posebne odobritve. Ta poddel je treba brati skupaj s poddelom, ki vsebuje zahteve za posebno odobritev.

SPA.GEN.100 Pristojni organ

334. Ta zahteva določa pristojni organ ter razlikuje med komercialnimi in nekomercialnimi operatorji.

335. Ta zahteva za ohranitev skladnosti z delom II Priloge 6 ICAO določa, da mora država registracije, ki je tretja država, nekomercialnim operatorjem, ki uporabljajo zrakoplove, registrirane v tretji državi, izdati posebne odobritve za navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN), specifikacije minimalne operativne zmogljivosti (MNPS) in zmanjšana minimalna navpična razdvajanja (RVSM).

SPA.GEN.105 Vloga za posebno odobritev

336. Agencija je vključila sklic na „podatke o ustreznosti za delovanje, oblikovane v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 1702/2003“. Podatki o operativni ustreznosti so sklop podatkov, ki jih mora oblikovati proizvajalec zrakoplova med postopkom certificiranja tipa za podporo varnega delovanja tipa zrakoplova. Nekateri od teh podatkov bodo postali obvezni za operatorje, če morajo ti oblikovati seznam minimalne opreme (MEL) in programe usposabljanja na podlagi teh podatkov. Podatki o ustreznosti za delovanje zato predstavljajo minimalne zahteve za tip zrakoplova za zagotavljanje usklajene ravni varnosti.
337. Dodatna pojasnila so na voljo v dokumentu CRD k obvestilu NPA 2009-01 „Certifikat o ustreznosti za delovanje“ in „Varnostne zahteve“, objavljenem 13. maja 2011.

SPA.GEN.110 Privilegiji operatorja, ki ima posebno odobritev

338. Ta zahteva določa, da so posebne odobritve za nekomercialne operacije dokumentirane na „seznamu posebnih odobritev“, za komercialne operacije pa v „operativnih specifikacijah“ (OPSPECS). Ustrezne zahteve za organe so določene v delu ARO. Obrazca za „OPSPECS“ in „seznam posebnih odobritev“ sta na voljo kot dodatka II in III k delu ARO.

SPA.GEN.115 Spremembe posebne odobritve

339. Ta zahteva določa, da vsaka sprememba, ki vpliva na pogoje posebne odobritve, zahteva predhodno odobritev pristojnega organa. To vključuje razvoj drugih načinov usklajevanja.
340. Zato je treba upoštevati, da so bile zahteve iz dela SPA in ustrezno gradivo o sprejemljivih načinih usklajevanja razviti zaradi potrebe, da pristojni organi predhodno odobrijo druge načine usklajevanja, ki jih predlagajo komercialni in nekomercialni operatorji.

SPA.GEN.120 Stalna veljavnost posebne odobritve

341. Ta zahteva temelji na zamisli o stalni veljavnosti odobritev, ki je v skladu s pristopom, sprejetim za vse druge odobritve in certifikate v zvezi z operatorji.
342. Agencija je dodala sklic na podatke o ustreznosti za delovanje kot dodatna merila za ohranitev veljavnosti posebne odobritve.

VI. SPA.PBN: Poddel B – Operacije v zvezi z navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN)

Splošno

343. V tem poddelu je obravnavana posebna odobritev za operacije v določenem zračnem prostoru, v zvezi s katerimi so opredeljene specifikacije za navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN). Ta poddel vključuje naslednje specifikacije:

- RNAV10;
- RNP4;
- RNAV1;
- osnovna RNP1;
- RNP APCH;
- RNP AR APCH⁵¹.

344. Ta poddel prenaša EU-OPS 1.243.

SPA.PBN.100 Operacije PBN

345. Agencija zahteva posebno odobritev za vse operacije PBN razen RNAV5 (B-RNAV). Sklenila je, da operacije v zračnem prostoru RNAV5 ne pomenijo take operacije, ki je pomembna za varnost, da bi bila utemeljena posebna odobritev.

346. Agencija je soglašala z mnenjem nekaterih nekomercialnih operatorjev, da je treba razlikovati med komercialnimi in nekomercialnimi operacijami ter ponovno oceniti potrebo in ustreznost zamisli o operativnih odobritvah. Zato namerava začeti nalogo za oblikovanje predpisov MDM.062 z naslednjim obsegom:

- razviti predpise za del FCL o zahtevah za usposabljanje za operacije PBN;
- pregledati utemeljitev za potrebo po operativni odobritvi za vsako operacijo PBN za operatorje CAT, NCC in NCO ter oceniti, če obstajajo druge operativne odobritve, na primer zahteve v delu FCL, in
- razviti sprejemljiv način usklajevanja za operativno odobritev v SPA.PBN, ki temelji na obstoječem gradivu o AMC 20.

⁵¹ RNAV: območna navigacija; RNP: zahtevana navigacijska zmogljivost; AR: potrebno dovoljenje; APCH: prilet.

347. Navodila za to zahtevo bodo zagotovila dodatne informacije o merilih za odobritev in delovanje, kot je določeno v gradivu o AMC 20 in/ali dokumentu 9613 ICAO (priročniku za operacije PBN).

VII. SPA.MNPS: Poddel C – Operacije z določeno minimalno navigacijsko zmogljivostjo (MNPS)

Splošno

348. Ta poddel vsebuje zahteve za posebno odobritev zrakoplovov, da se lahko uporabljajo v določenem zračnem prostoru, za katerega veljajo specifikacije minimalne navigacijske zmogljivosti (MNPS), v skladu z območnimi dodatnimi postopki.
349. Poddel MNPS prenaša EU-OPS 1.243 in 1.870.

VIII. SPA.RVSM: Poddel D – Operacije v zračnem prostoru z zmanjšanimi minimalnimi navpičnimi razdvajaji (RVSM)

Splošno

350. Ta poddel vsebuje zahteve za posebno odobritev zrakoplovov, da se lahko uporabljajo v določenem zračnem prostoru, v katerem se uporablja zmanjšano minimalno navpično razdvajanje 300 m (1 000 ft).
351. Ta poddel prenaša EU-OPS 1.241 in vsebuje dele besedila predpisov iz navodil TGL 6 (Navodila za odobritev zrakoplovov in operatorjev za letenje v zračnem prostoru nad nivojem letenja (FL) 290, v katerem se uporablja zmanjšano minimalno navpično razdvajanje 300 m (1 000 ft).

IX. SPA.LVO: Poddel E – Operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO)

Splošno

352. Ta poddel vsebuje posebno odobritev za operacije pri zmanjšani vidljivosti, ki zajema naslednje operacije:
- operacije vzleta pri zmanjšani vidljivosti (LVTO);
 - operacije kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I (LTS CAT I);
 - operacije standardne kategorije II (CAT II);

- operacija kategorije, ki ni standardna kategorija II (OTS CAT II);
- operacije standardne kategorije III (CAT III) in
- priletne operacije z uporabo sistema za izboljšanje vidnosti (EVS), za katerega se uporabljajo operativne kreditne točke za minimume vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR).

353. Ta oddelek prenaša predpise v zvezi z operacijami LVO poddela E EU-OPS in JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO)

354. Ta zahteva določa, katere operacije so operacije LVO.

355. Operacije LVO so skupaj z najnižjimi operativnimi minimumi opredeljene v „Prilogi I – Opredelitev izrazov, ki se uporabljajo v prilogah od II do VIII“ (Priloga I – Opredelitev pojmov).

356. Operacije LVTO so v skladu z EU-OPS opredeljene kot vzlet, pri katerem znaša vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) manj kot 400 m. EU-OPS določa program usposabljanja za operacije LVTO in dodatne nadaljnje posebne odobritve za vzlete, pri katerih RVR znaša manj kot 150 m, in vzlete, pri katerih RVR znaša manj kot 125 m. Predlagana zahteva je skladna s temi določbami, vendar nekoliko spreminja zamisel. Za operacije LVTO je na voljo le ena odobritev, ki naj bi določala odobren operativni minimum.

357. Agencija se strinja z mnenjem večine zainteresiranih strani, da so operacije EVS v EU-OPS razvrščene kot operacije LVO, na primer v Dodatku 1 k OPS 1.450 ali Dodatku 1 k OPS 1.455. Predlagano besedilo predpisa pojasnjuje, da je treba kot operacije LVO obravnavati le take operacije EVS, za katere se uporabljajo operativne kreditne točke za minimume RVR.

SPA.LVO.110 Splošne operativne zahteve

358. Agencija je prenesla vsebino Dodatka 1 k OPS 1.455 (b)(2)(ix), ki zahteva, da se ustna sporočila posameznih sprememb (call-outs) na višinah pod 200 ft nad mejno vrednostjo letališča določijo z radijskim višinomerom. Na podlagi posvetovanja z zainteresiranimi stranmi ohranja to zahtevo tudi za operacije s sistemom za izboljšanje vidnosti (EVS), zato v zvezi s tem ni predlagala spremembe EU-OPS.

359. Za operacije LVO s sistemom EVS se ob upoštevanju vse razpoložljive dokumentacije še vedno ocenjujejo možne spremembe sedanjih zahtev glede opreme iz EU-OPS, da se opredelijo ustna sporočila posameznih sprememb in njihove posledice za letališke operativne minimume za operacije NPA, APV in PA.

SPA.LVO.115 Zahteve v zvezi z letališči

360. Ta zahteva pojasnjuje, da je operacije LVO mogoče izvajati v skladu z EU-OPS le, če je izbrano letališče vzpostavilo postopke pri zmanjšani vidljivosti (LVP). Ta zahteva se uporablja za vse operacije pri vidljivosti, manjši od 800 m.
361. Dodatni pododstavek zahteva, da operator na letališčih zunaj Evropske unije, kjer se izraz LVO morda ne uporablja, zagotovi, da so na teh letališčih vzpostavljeni enakovredni postopki, v katerih se upoštevajo zahteve za postopke LVP.

Prihodnje naloge za oblikovanje predpisov

362. V okviru pristojnosti, podeljenih agenciji, je bilo obstoječe besedilo predpisov iz EU-OPS pregledano in spremenjeno le, če je bilo treba popraviti očitne napake, če so bile zaradi varnosti potrebne bistvene spremembe ali če je bil namen predpisa nejasen.
363. Agencija meni, da je treba temeljito preoblikovati zahteve, ki izhajajo iz poddela E. To bi se nanašalo zlasti na predpise o operacijah APV (prilet z vertikalnim vodenjem), operacijah LTS CAT I, operacijah OTS CAT II in operacijah s sistemom EVS. Za to je potrebna namenska naloga za oblikovanje predpisov, ki upošteva tudi nedavne spremembe standardov in priporočenih praks organizacije ICAO in nove tehnološke izboljšave, kot so simulacijski sistemi za vidnost (SVS) in kombinirani sistemi za gledanje (CVS).

X. SPA.ETOPS: Poddel F – Operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali (ETOPS)**Splošno**

364. Ta poddel vsebuje zahteve za posebno odobritev za operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali v okviru operacij CAT.
365. Ta poddel prenaša EU-OPS 1.246.

Tekoče in prihodnje naloge za oblikovanje predpisov

366. Opozoriti je treba, da bodo te zahteve v bližnji prihodnosti nadalje spremenjene iz naslednjih razlogov:
- zadevno gradivo o AMC 20-6 je bilo predlagano v obvestilu NPA 2008-01, sklep pa je bil objavljen 16. decembra 2010;
 - organizacija ICAO bo na začetku leta 2012 po pričakovanjih objavila dopis, naslovljen na države članice, v katerem bodo predlagane spremembe za operacije povečanega doleta, ki ne zajemajo le dvomotornih letal, temveč tudi letala z več kot dvema motorjema, in

- kot je bilo navedeno zgoraj, je treba posodobiti minimume za načrtovanje nadomestnih letališč ETOPS za vključitev operacij APV.

XI: SPA.DG: Poddel G – Prevoz nevarnega blaga

Splošno

367. Ta poddel vsebuje posebno odobritev za prevoz nevarnega blaga, kot je opredeljeno v tehničnih navodilih organizacije ICAO. Prenaša poddel R EU-OPS/JAR-OPS 3 in NPA-OPS 70 JAA.

Primerjava z EU-OPS/JAR-OPS 3

368. Agencija predlaga dinamično sklicevanje na tehnična navodila organizacije ICAO. Odlomki iz tehničnih navodil zato niso ponovljeni v izvedbenih pravilih. SPA.DG je zato krajši od poddela R EU-OPS in JAR-OPS 3. Navedene so bile le zahteve, v katerih so opredeljene posebne odgovornosti operatorjev.

XII. SPA.NVIS: Poddel H – Helikopterske operacije s pomočjo sistemov za nočno gledanje

Splošno

369. Ta poddel vsebuje posebno odobritev za operacije po pravilih VFR ponoči s pomočjo sistemov za nočno gledanje (NVIS) v okviru operacij CAT s helikopterji. Prenaša JAR-OPS 3.005(j) in TGL-34.

370. Ko so bila navodila TGL-34 prvotno oblikovana, so deloma temeljila na vojaških izkušnjah in vsebovala elemente, ki so se nanašali zlasti na vojaške operacije, na primer priporočilo za uporabo infrardečih luči. Pri operacijah CAT ni potrebe po izvajanju tajnih operacij, zato so bila taka priporočila umaknjena.

SPA.NVIS.100 Operacije s pomočjo sistemov za nočno gledanje (NVIS)

371. Vključeno je bilo besedilo za omejitev uporabe na tiste helikopterske operatorje, ki imajo spričevalo letalskega prevoznika za operacije CAT.

SPA.NVIS.120 Operativni minimumi NVIS

372. Operativni minimumi NVIS ne smejo biti nižji od vremenskih minimumov VFR za vrsto nočnih operacij, ki se izvajajo. Sistem NVIS je pripomoček za izboljšanje nočnega gledanja, zato minimumi VFR za nočne operacije ostajajo nespremenjeni,

tako kot so opredeljeni za dejavnosti, pri katerih se uporablja sistem NVIS, na primer minimumi HNMP se uporabljajo, kadar se operacije HNMP izvajajo z uporabo sistema NVIS.

SPA.NVIS.130 Zahteve glede posadke za operacije NVIS

373. Besedilo je bilo prilagojeno, da je pri sestavi posadke mogoče razlikovati zahteve za certificiranje, zahteve za posebne vrste operacij in zahteve za operativni priročnik. Predpis je bil spremenjen, saj je bil razdeljen v pododstavke, v katerih so določena posebna merila in cilji za izbor, izkušnje, usposobljenost, nedavne izkušnje in sestavo posadke. Določene so zahteve za usposabljanje in preverjanje članov letalske posadke in članov tehničnega osebja.

SPA.NVIS.140 Informacije in dokumentacija

374. V primerjavi z navodili TGL-34 je v tem novem odstavku navedeno, katere elemente, povezane s sistemom NVIS, je treba obravnavati v operativnem priročniku.

Prihodnje naloge za oblikovanje predpisov

375. Možnost uporabe sistema NVIS za vse tipe zrakoplovov je bila obravnavana v obvestilu NPA 2009-02b. Vendar so bila navodila TGL-34 oblikovana za helikopterske operacije CAT, zato bi predlogi iz obvestila NPA lahko bili preveč omejevalni za druge operacije. Vprašanje o namenskih zahtev NVIS za operacije, ki niso operacije CAT, in nehelikopterske operacije bi lahko bilo obravnavano v prihodnji nalogi za oblikovanje predpisov (OPS.096). Za zdaj znanje o takih operacijah ni na voljo in strokovnjaki še vedno niso prepričani, kaj bi lahko bilo sorazmerno za te vrste operacij. Poddel SPA.NVIS je zato omejen na helikopterske operacije CAT, dokler ne bo znan rezultat te prihodnje naloge za oblikovanje predpisov.

XIII.SPA.HHO: Poddel I – Helikopterske operacije z obešenim tovorom (HHO)

Splošno

376. Ta poddel vsebuje zahteve za posebno odobritev helikopterskih operacij z obešenim tovorom (HHO). Prenaša Dodatek 1 k JAR-OPS 3.005(h) in osnutek NPA-OPS 69 JAA.

377. Agencija je ugotovila, da je bilo predloženih več pripomb o operacijah z obešenim tovorom med misijami iskanja in reševanja. Operacije iskanja in reševanja ter reševanja v gorah tako ne spadajo na področje pristojnosti agencije. Te pripombe,

ki kažejo, da se nekatere zahteve ne smejo uporabljati za takšne operacije, niso bile obravnavane.

378. Posamezne države članice so še naprej pristojne za iskanje in reševanje ter podobne storitve. Zagotoviti morajo, da se take storitve, če je to izvedljivo, opravljajo v skladu s cilji iz osnovne uredbe.
379. Veliko pripomb se je nanašalo na neobstoj ustreznih uredb za delo v zraku. Helikopterske operacije z obešenim tovorom, kot je navedeno že v JAR-OPS 3, so bile vedno obravnavane kot dejavnosti CAT, zato se zanje uporablja zahteva za upoštevanje okvare motorja v skladu s certifikacijskimi zahtevami razreda D o zunanjem človeškem tovoru (Human External Cargo, HEC). Razredi A, B in C HEC (dejavnosti, ki niso dejavnosti CAT), bodo obravnavani v delu SPO z uvedbo zahteve, da mora operator vzpostaviti ustrezne standardne operativne postopke (Standard Operating Procedure, SOP). V skupinah za pregled je bilo sprejeto soglasje za ta pristop.

SPA.HHO.100 Helikopterske operacije z obešenim tovorom (HHO)

380. Ta predpis zdaj vsebuje le elemente za dodatno odobritev za operacije HHO, vsi drugi elementi pa so vključeni v izdajo spričevala letalskega prevoznika, kar je eden od pogojev, ki jih je treba izpolniti. Zahteva zato obravnava le spremembe spričevala letalskega prevoznika.

SPA.HHO.110 Zahteve glede opreme za operacije HHO

381. Operacija HHO obravnava operacije CAT (razred D HEC); sistem sedežev za osebje (Personnel Carrying Device System, PCDS) je zato predmet odobritve plovnosti. Odobritev za dvižno in povezano opremo bo vključevala navodila o stalni plovnosti, operator pa je odgovoren zagotavljati upoštevanje teh navodil.

SPA.HHO.115 Komunikacija za operacije HHO

382. Besedilo je bilo izboljšano za pojasnitev, da mora biti „zemeljsko osebje“ na območju izvajanja operacije HHO. Vendar zemeljsko osebje pri izvajanju operacij HHO na območju izvajanja operacij HNMP morda ni na kraju samem, zato je bila vključena olajšava za operacije HHO na območju izvajanja operacij HNMP.

SPA.HHO.125 Zahteve glede zmogljivosti za operacije HHO

383. HHO ne temelji na razredih zmogljivosti, zato je vprašanje zmogljivosti posebej obravnavano v predpisu.
384. Veliko pripomb se je nanašalo na uporabo upoštevanja okvare motorja. Temeljna zahteva glede operacij HHO, ki se izvajajo kot operacije CAT, je zmožnost helikopterja, da lahko kljub odpovedi ključnega motorja tega nadomesti brez

nevarnosti za visečo osebo oziroma osebe/tovor, tretje strani ali premoženje. Potnika, ki plača prevoznino, prevaža dvizna naprava in ne član posadke. Upoštevanje okvare motorja helikopterjem, ki so certificirani v kategoriji B, preprečuje opravljanje tovrstnih operacij CAT.

SPA.HHO.130 Zahteve glede posadke za operacije HHO

385. Predpis je bil spremenjen, saj je bil razdeljen v pododstavke, v katerih so določena posebna merila in cilji za izbor, izkušnje, usposobljenost, nedavne izkušnje in sestavo posadke. Določene so zahteve za usposabljanje in preverjanje članov letalske posadke in članov tehničnega osebja ter zahteva za dajanje posebnih navodil potnikom operacij HHO.

SPA.HHO.140 Informacije in dokumentacija

386. V več pripombah je bila izražena potreba po ponovni uvedbi zahteve za dopolnitev operativnega priročnika. Zahteva za dopolnitev ne bi bila objektivni predpis, saj bi preprečevala celoviti operativni priročnik. Vendar je v tem odstavku zdaj določeno, katere elemente v zvezi z operacijo HHO je treba obravnavati v operativnem priročniku, ki ga zahteva ORO.MLR. Operator se odloči, kako najbolje vključiti te elemente, ki so lahko navedeni kot dopolnitve.

Prihodnje naloge za oblikovanje predpisov

387. Prejete so bile pripombe v zvezi z obešenim tovorom pri operacijah, ki niso operacije CAT. Začela se bo naloga za oblikovanje predpisov (OPS.067) za nadaljnjo preučitev predpisov, vključenih v del SPO, in vprašanja, ali je treba v delu SPA obravnavati vse operacije HHO.

XIV. SPA.HEMS: Poddel J – Operacije helikopterske nujne medicinske pomoči

Splošno

388. Ta poddel vsebuje zahtevo za posebno odobritev za operacije helikopterske nujne medicinske pomoči (HNMP). Prenša Dodatek 1 k JAR-OPS 3.005(d) in deloma delovni dokument HSST-WP-07-03.4.

Zmogljivost helikopterjev

389. Predpis je bil izpopolnjen za boljše upoštevanje načelnosti HNMP, prenesene od Združenih letalskih organov. Zahteva zdaj jasno razlikuje med: „operativno bazo HNMP“, v kateri mora biti v primeru gosto naseljenega neprijaznega območja zagotovljeno „nično tveganje“; bolnišnico, ki je na neprijaznem območju – kjer je

treba tveganje zmanjšati na sprejemljiv varnostni cilj, zato je vključen sklic na odobritev iz CAT.POL.H.225; bolnišnico, ki je zunaj gosto naseljenega neprijaznega območja – v zvezi s tem CAT.POL.H.305 že zagotavlja olajšavo, in „območjem izvajanja HNMP“, kjer je tveganje tako nizko, kolikor je to izvedljivo.

SPA.HEMS.100 Operacije helikopterske nujne medicinske pomoči (HNMP)

390. Ta oddelek zdaj vsebuje le elemente za dodatno odobritev za operacijo HNMP, vsi drugi elementi pa so vključeni v izdajo spričevala letalskega prevoznika, kar je eden od pogojev, ki jih je treba izpolniti. Zahteva zato obravnava le spremembe spričevala letalskega prevoznika.

SPA.HEMS.120 Operativni minimumi za operacije HNMP

391. Ker minimalno posadko vedno sestavljata en pilot in en član tehničnega osebja HNMP, se za to sestavo posadke uporabljajo operativni minimumi za enega pilota. Operativni minimumi za dva pilota se uporabljajo le v primerih, če posadko sestavljata dva pilota. Član tehničnega osebja HNMP ni pilot in zato operacije ni mogoče priznati. Dejstvo, da so operativni minimumi za enega pilota nižji od standardnih operativnih minimumov, že upošteva prisotnost dodatnega člana tehničnega osebja HNMP (glej tudi SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Zahteve glede zmogljivosti za operacije HNMP

392. Dodano je bilo besedilo na podlagi posvetovanja o HSST/WP-07/03.4. Zahteve določajo izpostavljenost (ta izraz se uporablja namesto daljšega pravilnega izraza „operacije brez zagotovljenih zmogljivosti za varen pristane v sili“) med vzletom in pristankom v primerih iz točke (b).

SPA.HEMS.130 Zahteve glede posadke

393. Predpis je bil spremenjen, saj je bil razdeljen v pododstavke, v katerih so določena posebna merila in cilji za izbor, izkušnje, usposobljenost, nedavne izkušnje in sestavo posadke. Določene so zahteve za usposabljanje in preverjanje članov letalske posadke in članov tehničnega osebja.

394. Letenje najmanj 30 minut samo na podlagi inštrumentov je določeno kot olajševalni postopek za preprečevanje, da bi piloti izgubili nadzor, kadar se nenamerno znajdejo v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC). Ker to ni priznan postopek v smislu licenciranja letalskih posadk, ni potrebe po uvedbi zahteve, da mora to usposabljanje zagotoviti inštruktor letenja.

395. Zaradi pravne jasnosti in prejetih pripomb so bile v pododstavku (e)(1) opredeljene izjemne okoliščine, v katerih je mogoče zmanjšati število članov posadke.

SPA.HEMS.135 Dajanje navodil potnikom

396. Pri operacijah HNMP se pogosto zgodi, da so bolniki nezavestni ali pod tako močnim vplivom drog, da so resno funkcionalno ovirani. Poleg tega so lahko privezani na nosila, zato se ne morejo premikati. V teh primerih je nemogoče dajati navodila o varnosti, kot jih je mogoče pri „običajnih“ letih za prevoz potnikov. Vodja zrakoplova in medicinsko osebje na poletu ocenijo, kako dobro je bolnik zmožen razumeti navodila, in zagotovijo navodila, ki so odvisna od zdravstvenega stanja zadevnega bolnika.

SPA.HEMS.140 Informacije in dokumentacija

397. V več pripombah je bila izražena potreba po ponovni uvedbi zahteve za dopolnitev operativnega priročnika. Zahteva za dopolnitev ne bi bila objektivni predpis, saj bi preprečevala celoviti operativni priročnik. Vendar je v tem odstavku zdaj določeno, katere elemente v zvezi z operacijo HNMP je treba obravnavati v operativnem priročniku, ki ga zahteva ORO.MLR. Operator se odloči, kako najbolje vključiti te elemente, ki so lahko navedeni kot dopolnitve.

398. Izvedbeno pravilo zdaj vsebuje več elementov, ki so bili prvotno vključeni v sprejemljive načine usklajevanja/navodila, da se ohrani doslednost v vseh posebnih odobritvah za helikopterske operacije.

SPA.HEMS.150 Oskrba z gorivom

399. To besedilo je bilo vključeno, ker je en predstavnik zainteresiranih strani, ki so predložile pripombe, opozoril na potrebo po ustrezni obravnavi operacij HNMP in predlagal, naj se olajšava, ki je bila prvotno vključena v Dodatek 1 k JAR-OPS 3.005(f), uporablja tudi za operacije HNMP.

SPA.HEMS.155 Polnjenje rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na helikopterju, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem

400. To besedilo je bilo ponovno uvedeno za obravnavo posebnega primera operacij HNMP, pri katerih se bolnik morda ne more sam evakuirati iz helikopterja v primeru nevarnosti med polnjenjem rezervoarja.

KRATICE/OKRAJŠAVE, KI SE UPORABLJAJO V DELIH CAT IN SPA**- le informativne narave -**

AAC	Upravno komuniciranje letalskih družb
AAD	Določen odklon od nadmorske višine
AAL	Nad nadmorsko višino letališča
AC	Izmenični tok
ACAS II	Sistem za preprečevanje trčenj v zraku II
ADF	Radiokompas
ADG	Generator na zračni pogon
ADS	Avtomatski odvisni nadzor
ADS-B	Avtomatski odvisni nadzor – oddaja
ADS-C	Avtomatski odvisni nadzor – prejem
AeMC	Zdravstveni center za letalsko osebje
AEO	Delujejo vsi motorji
AFCS	Sistem samodejnega krmarjenja letala
AFM	Letalski priročnik zrakoplova
AFN	Obvestilo o letu zrakoplova
AFN	Obvestilo o napravah ATS
AGL	Nad zemeljsko površino
AHRS	Referenčni sistem za položaj in smer letenja
AIS	Letalska informacijska služba
ALS	Sistem osvetlitve ob priletu
ALSF	Sistem osvetlitve ob priletu z izmenično utripajočimi lučmi
AMC	Sprejemljivi načini usklajevanja
AMSL	Nad srednjo morsk gladino
ANP	Dejanska navigacijska zmogljivost
AOC	Spričevalo letalskega prevoznika
APCH	Prilet
APU	Pomožna pogonska enota
APV	Prilet z vertikalnim vodenjem
AR	Ruta ATS
AR	Potrebno dovoljenje
AR	Zahteve za organe
ARA	Prilet z zračnim radarjem

ASC	Odbor za varnost v zračnem prometu
ASDA	Razpoložljiva razdalja pospeševanja in zaustavljanja
ATC	Kontrola zračnega prometa
ATO	Odobrena organizacija za usposabljanje
ATPL	Licenca prometnega pilota
ATQP	Nadomestni program za usposabljanje in usposobljenost
ATS	Službe zračnega prometa
AVGAS	Letalski bencin
AVTAG	Gorivo široke frakcije
B-RNAV	Osnovna območna navigacija
BALS	Sistem osnovne osvetlitve ob priletu
CAP	Parametri za prikaz na kontrolorjevem zaslonu
CDFA	Končni prilet s stalnim spuščanjem
CDL	Seznam odstopanja od konfiguracije
CFIT	Kontroliran let v teren
CG	Masno središče
cm	Centimeter
CM	Upravljanje konfiguracije/konteksta
CMA	Pristop stalnega spremljanja
CMV	Pretvorjena meteorološka vidljivost
CMPA	Kompleksni zrakoplov na motorni pogon
CofA	Spričevalo o plovnosti
CPA	Najbližja točka prileta
CPDLC	Komunikacija prek podatkovne zveze med kontrolorjem in pilotom
CPL	Licenca poklicnega pilota letala
CRM	Skupno delo v pilotski kabini
CRT	Orodje za odziv na pripombe
CVR	Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini
DA	Nadmorska višina odločitve
D-ATIS	Podatkovna zveza – Samodejna letališka informacijska služba
DC	Enosmerni tok
DCL	Dovoljenje za vzlet
DDM	Razlika v modulacijski globini
D-FIS	Podatkovna zveza – Informacijska služba za letenje
DGOR	Poročilo o dogodku v zvezi z nevarnim blagom
DH	Višina odločitve
DME	Oprema za merjenje razdalje

D-OTIS	Podatkovna zveza - Operativna letališka informacijska služba
DR	Območje odločitve
DSTRK	Želena sled
EASP	Evropski program za varnost v letalstvu
EK	Evropska komisija
EFB	Elektronska letalna vreča
EFIS	Elektronski sistem letalskih instrumentov
EGT	Temperatura izpušnih plinov
ELT (AD)	Oddajnik signala na kraju nesreče (ki se samodejno aktivira)
ELT(AF)	Oddajnik signala na kraju nesreče (stacionaren in s samodejnim upravljanjem)
ELT(AP)	Oddajnik signala na kraju nesreče (prenosni in s samodejnim upravljanjem)
ELT(S)	Oddajnik signala na kraju nesreče (za preživetje)
EPE	Napaka pri določanju položaja
EPR	Kompresijsko razmerje motorja
EPU	Ocena negotovosti položaja
ERA	Nadomestno letališče na zračni poti
ESSG	Evropska skupina za upravljanje programa SAFA
ETOPS	Operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali
ETSO	Odredba o evropskih tehničnih standardih
EUROCAE	Evropska organizacija za opremo v civilnem letalstvu
EVS	Sistem za izboljšanje vidnosti
FAA	Zvezna uprava za letalstvo (ZDA)
FAF	Točka končnega prileta
FAK	Komplet za prvo pomoč
FALS	Sistem polne osvetlitve ob priletu
FANS	Prihodnji sistem zračne navigacije
FAP	Točka končnega prileta
FATO	Območje končnega prileta in vzleta
FDM	Spremljanje podatkov o letih
FDR	Zapisovalnik poletov
FFS	Simulator letenja
FI	Inštruktor letenja
FL	Nivo letenja
FM	Frekvenčni modulator
FMS	Sistem vodenja leta
FOR	Zaznavno polje

FOV	Vidno polje
FSTD	Simulacijska naprava za usposabljanje za letenje
ft	Čevelj
FTD	Naprava za usposabljanje za letenje
g	Gram
g	Težnost
GBAS	Zemeljski razširitveni sistem
GCAS	Zemeljski sistem za preprečevanje trčenj
GIDS	Zemeljski sistem za odkrivanje ledu
GLS	Pristajalni sistem GBAS
GM	Navodila
GNSS	Globalni navigacijski satelitski sistem
GPS	Globalni sistem za določanje položaja
GPWS	Sistem opozarjanja na bližino zemlje
HEMS	Helikopterska nujna medicinska pomoč
HF	Visoka frekvenca
HI/MI	Visoka intenzivnost/srednja intenzivnost
HIALS	Sistem visoko intenzivne osvetlitve ob priletu
HLL	Seznam omejitev za heliporte
HoT	Čas zaščite
hPa	Hektopaskal
HUD	Elektrooptični polprosojni zaslon
HUDLS	Elektrooptično vodeni sistem za pristajanje
IAF	Točka začetnega prileta
IALS	Sistem srednje osvetlitve ob priletu
ICAO	Mednarodna organizacija za civilno letalstvo
IF	Vmesna točka
IFR	Pravila instrumentalnega letenja
IGE	Talni učinek
ILS	Instrumentni pristajalni sistem
IMC	Instrumentalne meteorološke razmere
inHg	Palec živega srebra
INS	Inertni navigacijski sistem
IORS	Notranji sistem poročanja o dogodkih
IP	Vmesna točka
IR	Izvedbeno pravilo
IRNAV/IAN	Integrirana območna navigacija

IRS	Inertni referenčni sistem
ISA	Mednarodna standardna atmosfera
IV	Intravenozno
JAA	Združeni letalski organi
JAR	Skupni letalski predpisi
JET 1 / A / A1	Kerozin
JET B	Gorivo široke frakcije
JIP	Skupni postopek izvajanja
JP-4	Gorivo široke frakcije
km	Kilometer
kN	Kilonewton
KSS	Formula Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	Vozel
LAT/LONG	Zemljepisna širina/dolžina
LED	Svetleča dioda
LIFUS	Linijsko letenje pod nadzorom
LNAV	Lateralna navigacija
LoA	Sporazum o sodelovanju
LOC	Oddajnik smeri prileta
LOE	Linijsko vrednotenje
LOFT	Usposabljanje za linijsko letenje
LOS	Površina z omejenim številom ovir
LOUT	Najnižja temperatura pri delovanju
LP	Zmogljivost oddajnika smeri prileta
LPV	Zmogljivost oddajnika smeri prileta z vertikalnim vodenjem
LRNS	Navigacijski sistem za dolge proge
LVO	Operacije pri zmanjšani vidljivosti
LVP	Postopki pri zmanjšani vidljivosti
LVTO	Vzlet pri zmanjšani vidljivosti
m	Meter
MALS	Sistem srednje intenzivne osvetlitve ob priletu
MALSF	Sistem srednje intenzivne osvetlitve ob priletu z izmenično utripajočimi lučmi
MALSR	Sistem srednje intenzivne osvetlitve ob priletu s poravnalnimi signalnimi lučmi na vzletno-pristajalni stezi
MAPt	Točka začetka neuspelega prileta
MCTOM	Največja potrjena vzletna masa
MDA	Najmanjša nadmorska višina spuščanja

MDA/H	Najmanjša nadmorska/relativna višina spuščanja
MDH	Najmanjša relativna višina spuščanja
MEA	Najmanjša varna višina letenja na zračni poti
MEL	Seznam minimalne opreme
METAR	Vremensko poročilo za letališče
MGA	Najmanjša varna omrežna višina
MHz	Megahertz
MID	Sredina vzletno-pristajalne steze
ml	Mililiter
MLS	Mikrovalovni pristajalni sistem
MMEL	Glavni seznam minimalne opreme
MNPS	Specifikacije minimalne navigacijske zmogljivosti
MOC	Najmanjša višina leta nad ovirami
MOCA	Najmanjša nadmorska višina leta nad ovirami
MOPS	Standard minimalne operativne zmogljivosti
MORA	Najmanjša višina pri preletu nad zemljo in ovirami
MPSC	Največje število potniških sedežev
mSv	Milisivert
NADP	Odhodni postopek za zmanjšanje hrupa
NALS	Sistem brez osvetlitve ob priletu
NAV	Navigacija
NDB	Neusmerjen radijski oddajnik
N _F	Hitrost proste turbine
NM	Navtična milja
NOTAM	Obvestilo pilotom
NPA	Nenatančen prilet
NVG	Očala za nočno gledanje
OAT	Temperatura zunanjega zraka
OCH	Najmanjša relativna višina nad ovirami
OCL	Dovoljenje za let nad oceanom
ODALS	Sistem vsesmerne priletne osvetlitve
OEI	En motor ne deluje
OFS	Površina brez ovir
OGE	Zunajtalni učinek
OIP	Premaknjena začetna točka
OP	Operativni priročnik
ONC	Operativna navigacijska karta

OSD	Podatki o ustreznosti za delovanje
otCMPA	Nekompleksni zrakoplov na motorni pogon
PAPI	Kazalnik natančne priletne poti
PAR	Precizni priletni radar
PBE	Oprema za zaščito dihal
PBN	Navigacija na podlagi zmogljivosti
PCDS	Sistem sedežev za osebje
PDP	Vnaprej določena točka
PNR	Točka brez povratka
POH	Operativni priročnik za pilota
PRM	Oseba z omejeno mobilnostjo
QFE	Barometerski tlak na letališču (ali na vzletno-pristajalni stezi)
QNH	Barometerski tlak na morsk gladini
R/T	Radiotelefonska zveza
RA	Navodilo za izogib
RAT	Turbina RAT (Ram air turbine)
RCC	Reševalni koordinacijski center
RCF	Zmanjšano gorivo za izredne razmere
RCLL	Luči na srednji liniji vzletno-pristajalne steze
RFC	Karta zmogljivosti na zračni poti
RNAV	Območna navigacija
RNAV5	B-RNAV, osnovna območna navigacija
RNP	Zahtevana navigacijska zmogljivost
RNPX	Zahtevana navigacijska zmogljivost X
ROD	Hitrost spuščanja
RTCA	Radijsko-tehnična komisija za letalstvo (Radio Technical Commission for Aeronautics)
RTZL	Luči na coni dotika vzletno-pristajalne steze
RVR	Vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze
RVSM	Zmanjšana minimalna navpična razdvajanja
SACA	Presoja varnosti zrakoplovov Skupnosti
SAFA	Presoja varnosti tujih zrakoplovov
SAE ARP	Letalske in vesoljske priporočene prakse Združenja avtomobilskih inženirjev
SALS	Sistem preproste osvetlitve ob priletu
SALSF	Sistem osvetlitve ob kratkem priletu z izmenično utripajočimi lučmi
SAP	Stabiliziran prilet

SAP	Parametri za sistem ATM
SAR	Iskanje in reševanje
SBAS	Satelitski razširitveni sistem
SCP	Posebne kategorije potnikov
SID	Standardni instrumentni odhod
SMS	Sistem upravljanja varnosti
SPECI	Posebno vremensko poročilo za letalce
SRA	Prilet z nadzorovalnim radarjem
SRE	Element nadzorovalnega radarja
SSALF	Poenostavljen sistem osvetlitve ob kratkem priletu z izmenično utripajočimi lučmi
SSALR	Poenostavljen sistem osvetlitve ob kratkem priletu s poravnalnimi signalnimi lučmi na vzletno-pristajalni stezi
SSALS	Poenostavljen sistem osvetlitve ob kratkem priletu
SSP	Državni varnostni program
SSR	Sekundarni nadzorovalni radar (sporočanje tlaka in višine)
STC	Dopolnilni certifikat tipa
SVS	Simulacijski sistem za vidnost
TA	Prometno navodilo
TAC	Terminalna priletna karta
TAFS	Vremenska napoved za letališče
TAS	Dejanska hitrost
TAWS	Sistem opozarjanja na teren
TCAS	Sistem za preprečevanje trčenj v zraku
TCCA	Kanadska uprava za zračno plovbo
TDP	Točka odločitve za vzlet
TDZ	Cona dotika tal
THR	Prag
TODA	Razpoložljiva vzletna razdalja
TORA	Razpoložljiva razdalja vzletnega zaleta
TRI	Inštruktor za rating tipa
TSE	Skupna sistemska napaka
TVE	Skupna navpična napaka
TWIP	Informacije o vremenu na območju terminala za pilote
UMS	Sistem spremljanja uporabe
UTC	Mednarodni srednjeevropski čas
UTR	Zadrževalni sistem za zgornji del trupa
V _{AT}	Indicirana hitrost nad pragom

VDF	Radiogoniometer VHR
VFR	Pravila vizualnega letenja
VHF	Zelo visoka frekvenca
VIS	Vidljivost
VMC	Vizualne meteorološke razmere
V _{MO}	Največja operativna hitrost
VNAV	Navpična navigacija
VOR	Visokofrekvenčni vsesmerni radijski oddajnik
V _{S1G}	Minimalna hitrost ena-g (gravitacija)
V _{SO}	Minimalna hitrost
V _Y	Hitrost za najboljšo hitrost vzpenjanja
WAC	Svetovna letalska navigacijska karta
WXR	Vremenski radar
ZFT	Brez letenja na letalu
ZFTT	Usposabljanje brez letenja na letalu

Köln, 1. junija 2011

P. GOUDOU
Izvršni direktor