



STANOVISKO č. 1/2012

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 1. februára 2012

k nariadeniu Komisie, ktorým sa stanovujú vykonávacie predpisy pre leteckú prevádzku

„Letecká prevádzka - OPS (časť NCC a časť NCO)“

Obsah

Zhrnutie	3
Úvod	4
I. Všeobecné informácie	4
II. Rozsah pôsobnosti stanoviska	4
III. Konzultácie.....	5
IV. Konvencia číslovania predpisov.....	7
Zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke	9
I. Rozsah pôsobnosti	9
II. Prehľad reakcií	9
III. Vysvetlenia.....	9
Príloha VI - časť NCC (A, H).....	12
I. Rozsah pôsobnosti	12
II. Prehľad reakcií	13
III. Prehľad rozdielov.....	14
IV. Zoznam navrhovaných úloh spojených s tvorbou predpisov	14
V. NCC.GEN: Podčasť A - Všeobecné požiadavky	15
VI. NCC.OP: Podčasť B - Prevádzkové postupy.....	17
VII. NCC.POL: Podčasť C - Výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia	21
VIII: NCC.IDE: Podčasť D - Prístroje, údaje, vybavenie.....	23
Príloha VI - časť NCO (A, H, S, B)	28
I. Rozsah pôsobnosti	28
II. Prehľad reakcií	30
III. Prehľad rozdielov.....	31
V. NCO.GEN: Podčasť A - Všeobecné požiadavky.....	31
VI. NCO.OP: Podčasť B - Prevádzkové postupy.....	34
VII. NCO.POL: Podčasť C - Výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia.....	38
VIII: NCO.IDE: Podčasť D - Prístroje, údaje, vybavenie	38
SKRATKY POUŽITÉ V ČASTI NCC A ČASTI NCO	44

Zhrnutie

Súčasťou tohto stanoviska sú tieto dokumenty:

- zmena a doplnenie zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke vrátane zmien a doplnení prílohy I – Vymedzenia pojmov;
- príloha VI – časť NCC (A, H), technické požiadavky na neobchodnú prevádzku zložitých motorových letúnov a vrtulníkov;
- príloha VII – časť NCO (A, H, S, B), technické požiadavky na neobchodnú prevádzku iných ako zložitých motorových lietadiel (letúny, vrtulníky, vetrone a balóny)

Na základe zásad, ktoré stanovila správna rada spolu s Európskou komisiou, návrh agentúry zosúladuje požiadavky s normami a odporúčanými postupmi podľa dohovoru ICAO uvedenými v prílohe 6 v časti II a časti III v oddiele 3 a s uverejneným stanoviskom k časti CAT, pokiaľ je to možné.

Vypracovanie týchto požiadaviek bolo založené na týchto cieľoch:

- zachovať vysokú úroveň bezpečnosti;
- podľa možnosti zabezpečiť primerané predpisy;
- zaručiť prevádzkovateľom a orgánom flexibilitu a výkonnosť.

Toto stanovisko je výsledkom rozsiahlych konzultácií, na ktorých sa podieľali úrady, združenia, prevádzkovatelia a odborníci v oblasti letectva.

Stanovisko k zvyšnej prílohe tohto nariadenia, prílohe VIII - časť SPO, a k zvyšným oddielom prílohy IV - časť CAT pre vetrone a balóny bude uverejnené neskôr.

Úvod

I. Všeobecné informácie

1. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008¹ (ďalej len „základné nariadenie“), zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1108/2009² vytvára vhodný a komplexný rámec na vymedzenie a vykonávanie spoločných technických požiadaviek a administratívnych postupov v oblasti civilného letectva.
2. Účelom tohto stanoviska je pomôcť Európskej komisii pri stanovovaní vykonávacích predpisov pre leteckú prevádzku.
3. Toto stanovisko bolo prijaté podľa postupu stanoveného správnu radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)³ v súlade s ustanoveniami článku 19 základného nariadenia.

II. Rozsah pôsobnosti stanoviska

4. Súčasťou tohto stanoviska sú tieto dokumenty:
 - zmena a doplnenie zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke vrátane zmien a doplnení prílohy I – Vymedzenia pojmov;
 - príloha VI – časť NCC (A, H), technické požiadavky na neobchodnú prevádzku zložitých⁴ letúnov a vrtuľníkov;

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES. Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1 – 49.

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica 2006/33/ES. Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51 – 70.

³ Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý má agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami (ďalej len „postup pri tvorbe predpisov“). EASA MB 08-2007, 13. júna 2007.

⁴ V nariadení (ES) č. 216/2008 sa v článku 3 písm. j) uvádza toto vymedzenie zložitých motorových lietadiel:

j) „zložitý motorové lietadlo“ je:

i) letún:

- s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg, alebo
- s maximálnym osvedčeným počtom sedadiel pre cestujúcich vyšším ako devätnásť, alebo
- s osvedčením na prevádzku s posádkou zloženou najmenej z dvoch pilotov, alebo
- vybavené prúdovým(-i) motorom(-mi) alebo viac ako jedným turbovrtuľovým motorom, alebo

ii) vrtuľník s osvedčením:

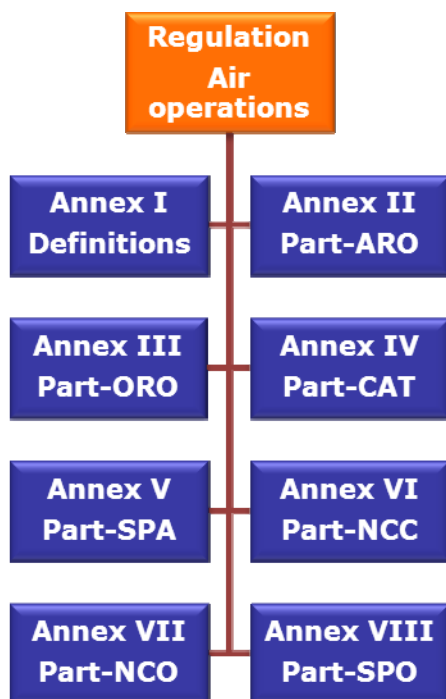
- na maximálnu vzletovú hmotnosť nad 3 175 kg, alebo
- na maximálny počet sedadiel pre cestujúcich vyšší ako deväť, alebo

- príloha VII – časť NCO (A, H, S, B), technické požiadavky na neobchodnú prevádzku iných ako zložitých lietadiel (letúny, vrtuľníky, vetrone a balóny).
5. Súčasťou tohto stanoviska nie je:
- príloha III - časť CAT, požiadavky na obchodnú leteckú dopravu vetroňov, balónov a lety letúnov a vrtuľníkov z bodu A do bodu A;
 - príloha VIII - časť SPO, technické požiadavky na osobitnú prevádzku (letecké práce).

Stanovisko k týmto zvyšným požiadavkám bude uverejnené neskôr.

6. Dokumenty k tomuto stanovisku sú založené na revidovanej štruktúre predpisov, ktorú navrhla Európska komisia a agentúra v apríli 2011. V tejto tabuľke je uvedený prehľad príloh k nariadeniu o leteckej prevádzke.

Obr. 1: Prílohy k nariadeniu o leteckej prevádzke



III. Konzultácie

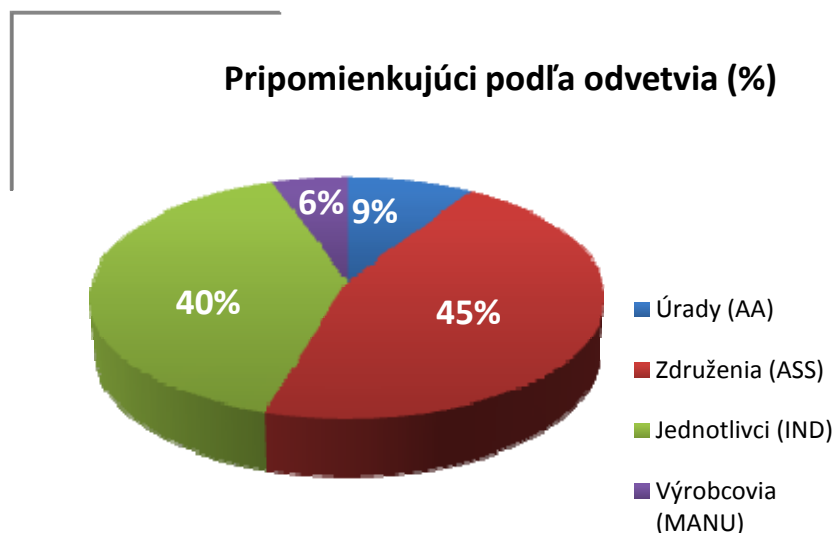
7. Toto stanovisko je založené na:
- oznámení o návrhu zmeny a doplnenia (NPA) 2009-02, ktoré obsahuje návrhy vykonávacích predpisov a súvisiacich AMC a GM pre leteckú prevádzku.
8. Oznámenie NPA 2009-02 bolo uverejnené na webovej stránke agentúry EASA (<http://www.easa.europa.eu>) 30. januára 2009. Obdobie na konzultácie sa skončilo 31. júla 2009. Agentúra dostala celkom 13 775 pripomienok, z ktorých 8 200 sa týkalo rozsahu pôsobnosti tohto stanoviska.

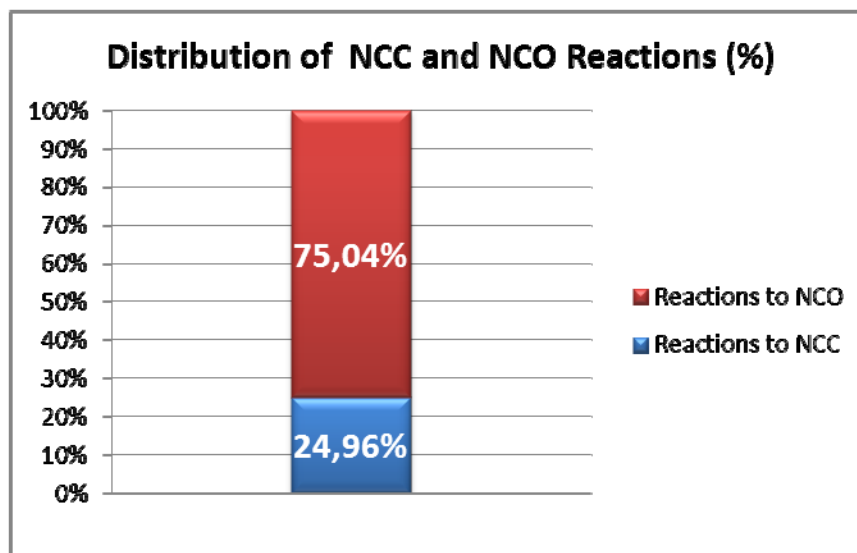
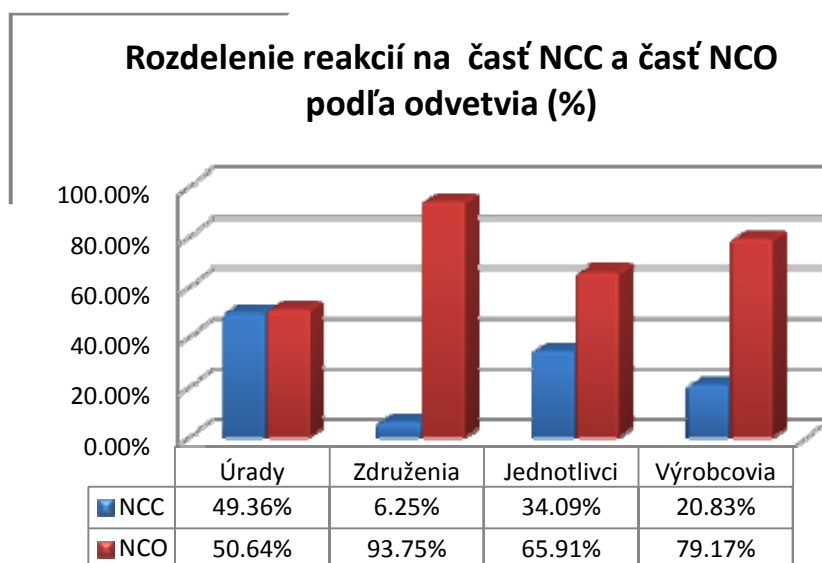
- na prevádzku s posádkou zloženou najmenej z 2 pilotov,
alebo

iii) lietadlo s preklopnými motormi;

9. Zhrnutia pripomienok, súvisiace odpovede na zhrnuté pripomienky a navrhované znenie revidovaného predpisu podrobne prediskutovali tieto štyri skupiny pre posudzovanie tvorby predpisov:
- RG01 (CAT) so zameraním na predpisy týkajúce sa prevádzky obchodnej leteckej dopravy;
 - RG02 (SPO) so zameraním na predpisy týkajúce sa špecializovanej prevádzky;
 - RG03 (NCC) so zameraním na predpisy týkajúce sa neobchodnej prevádzky zložitých motorových lietadiel; a
 - RG04 (NCO) so zameraním na predpisy týkajúce sa neobchodnej prevádzky iných ako zložitých motorových lietadiel.
10. Návrh znenia časti NCC a časti NCO v dokumente pripomienok a odpovedí (CRD) posudzovali skupiny RG03 a RG04 v tomto poradí.
11. Agentúra pred uverejnením dokumentu CRD vykonala aj kontrolu súladu s ostatnými časťami (časťou CAT a navrhovanou časťou SPO).
12. Na základe rozsiahlych konzultácií s úradmi, združeniami a prevádzkovateľmi agentúra 31. augusta 2011 uverejnila dokument CRD OPS II. Obdobie na reakcie skončilo 31. októbra 2011.
13. Agentúra prijala reakcie na dokument CRD od 56 subjektov vrátane národných úradov, výrobcov, združení a jednotlivcov. Celkový počet pripomienok je približne 600, z čoho 30 % sa opakuje.
14. Na ďalších obrázkoch je uvedený prehľad týchto reakcií.

Obr. 2: Prehľad pripomienkujúcich subjektov, ktoré poskytli reakciu



Obr. 3: Rozdelenie pripomienok medzi časť NCC a časť NCO**Obr. 4: Rozdelenie pripomienok na časť NCC a časť NCO**

15. Pri navrhovaní zmeny a doplnenia prílohy I, prílohy VI a prílohy VII k tomuto stanovisku sa posúdili, zodpovedali a zohľadnili všetky reakcie.

IV. Konvencia číslovania predpisov

16. V súlade s usmerneniami agentúry týkajúcimi sa navrhovania právnych predpisov sa pri vykonávacích predpisoch uplatnila táto konvencia číslovania predpisov:

<časť>.<podčasť>.<oddiel>.<č.>

Vysvetlenie:

<časť>: povinné – maximálne 4 písmená alebo čísla

príklady: NCC, NCO

<podčasť>: povinné – maximálne 4 písmená alebo čísla

príklady: GEN, OP, POL, IDE

<oddiel>: povinné – maximálne 5 písmen alebo čísel

príklady: MPA, A, H

<č.>: povinné – číslo predpisu - tri čísla začínajúce od 100, po sebe idúce čísla sa zvyčajne číslujú ako prírastky v násobkoch čísla 5.

Zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke

I. Rozsah pôsobnosti

17. Zastrešujúce nariadenie o „leteckej prevádzke“ vymedzuje všeobecné uplatňovanie častí, na ktoré sa vzťahuje, a navrhuje prechodné opatrenia v podobe výnimiek typu „opt-out“.⁵ Je pripravené ako nariadenie o zmene a doplnení a zohľadňujú sa v ňom zmeny uskutočnené Európskou komisiou týkajúce sa pôvodného zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke, ktoré bolo uverejnené spoločne so stanoviskom agentúry EASA č. 4/2011.

II. Prehľad reakcií

18. Prijaté reakcie týkajúce sa zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke boli zamerané na jednotné znenie a v niekoľkých prípadoch sa v nich požadovalo vysvetlenie.

III. Vysvetlenia

19. Článok 1 ods. 1 až 3 nariadenia o zmene a doplnení ustanovuje rozsah pôsobnosti nariadenia týkajúceho sa neobchodnej prevádzky letúnov, vrtuľníkov, vetroňov a balónov. Prevádzkovatelia zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov budú musieť ohlásiť svoju činnosť príslušnému orgánu (článok 1 ods. 6 prvý bod). Súvisiace ustanovenia týkajúce sa požiadaviek na ohlasovanie a organizáciu už boli uverejnené v stanovisku EASA č. 04/2011.
20. Boli navrhnuté dve nové prílohy obsahujúce technické požiadavky na prevádzkové postupy, výkonnosť, vybavenie a všeobecné požiadavky: príloha VI - časť NCC a príloha VII - časť NCO (článok 1 ods. 11). Príslušné uplatňovanie je ustanovené v prvých 2 bodoch článku 1 ods. 6. Okrem toho pri prevádzke vo vymedzenom vzdušnom priestore alebo pri výkone činností, pri ktorých nie sú splnené minimálne požiadavky, sa požaduje, aby obchodní aj neobchodní prevádzkovatelia získali osobitné povolenie. Ustanovenia spojené s takýmito činnosťami a povoleniami sú obsahom časti SPA (prevádzka vyžadujúca osobitné povolenie), ktorá bola uverejnená spolu so stanoviskom č. 4/2011. Zastrešujúce nariadenie v súčasnosti ustanovuje príslušné uplatňovanie (článok 1 ods. 4 a 5).
21. Pokiaľ ide o príslušné prevádzkové požiadavky na schválené organizácie pre výcvik, uvádza sa, že letecký výcvik poskytovaný takýmito organizáciami sa vykonáva v súlade s časťou NCC alebo časťou NCO v závislosti od toho, či sa týka zložitého motorového lietadla alebo nie, a bez ohľadu na skutočnosť, či ide o obchodnú alebo neobchodnú činnosť (článok 1 ods. 6 tretí bod).
22. Ďalšia tabuľka obsahuje zhrnutie rôznych požiadaviek OPS na neobchodnú letovú prevádzku a na schválené organizácie pre výcvik:

⁵ Opt-out je typ prechodného opatrenia, ktoré členským štátom poskytuje možnosť odložiť dátum vykonania istého ustanovenia, a to až do zákonom stanovenej lehoty.

Prevádzka	Časť	Lietadlo	Uverejnenie
Neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel	časť NCC	letúny vrtuľníky	uverejnená s týmto stanoviskom
	časť SPA	letúny vrtuľníky	uverejnená so stanoviskom č. 4/2011
	časť ORO	letúny vrtuľníky	uverejnená so stanoviskom č. 4/2011
Neobchodná prevádzka iných ako zložitých motorových lietadiel	časť NCO	letúny vrtuľníky balóny vetrone	uverejnená s týmto stanoviskom
	časť SPA	letúny vrtuľníky balóny vetrone	uverejnená so stanoviskom č. 4/2011
Schválené organizácie pre výcvik	časť ORA	všetky	uverejnená so stanoviskom č. 3/2011
	časť NCO	iné ako zložené motorové lietadlá: letúny vrtuľníky balóny vetrone	uverejnená s týmto stanoviskom
	časť NCC	zložené motorové lietadlá: letúny vrtuľníky	uverejnená s týmto stanoviskom
	časť SPA (akýkoľvek prevádzkovateľ)	letúny vrtuľníky balóny vetrone	uverejnená so stanoviskom č. 4/2011

23. V článku 1 ods. 7 sa uvádzajú vysvetlenia týkajúce sa príslušných požiadaviek na obmedzenia letového času. Pri neobchodnej prevádzke zložitých motorových lietadiel sa zatiaľ naďalej uplatňujú vnútroštátne ustanovenia. Súvisiace vykonávacie predpisy budú navrhnuté v neskoršom štádiu.
24. V článku 1 ods. 8 a 9 nariadenia o zmene a doplnení sa uvádzajú ustanovenia týkajúce sa výnimiek typu „opt-out“. Vymedzenie dátumu úplného uplatňovania vykonávacích predpisov v článku 70 základného nariadenia obmedzuje prechodné obdobia ustanovením, že vykonávacie predpisy sa budú uplatňovať najneskôr od 8. apríla 2012. Na žiadosť Európskej komisie bola vybraná metóda výnimiek typu „opt-out“ pre prípady, v ktorých prechodné obdobie presahuje dátum 8. apríla 2012. Pri neobchodnej prevádzke sa navrhuje všeobecná výnimka v trvaní 2 rokov.
25. V článku 1 ods. 10 sa uvádzajú ďalšie vymedzenia pojmov, ktoré budú pridané do vymedzení pojmov v prílohe I (čím dôjde k zmene a doplneniu prílohy uverejnenej

v stanovisku č. 4/2011). V prílohe I sa uvádzajú vymedzenia pojmov používané v prílohách k nariadeniu o leteckej prevádzke. Dodatok obsahuje vymedzenia pojmov „postup priblíženia s vertikálnym navádzaním (APV)“ a „letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami“.

26. Vymedzenie pojmu APV sa presunulo z AMC k prílohe I do hlavnej prílohy, keďže pojem sa používa vo vykonávacích predpisoch v časti NCC. Táto skutočnosť sa uvádza v dokumente CRD OPS II, kde je tiež vysvetlené, že toto vymedzenie je v súlade s vymedzením pojmu v dokumente EU-OPS, ktoré sa týka priblížení do výšky rozhodnutia (DH) 250 stôp (ft) a pri dráhovej dohľadnosti (RVR) nie menšej ako 600 m. Zosúladenie s dokumentom EU-OPS znamená, že prevádzka s využitím presnosti lokalizátora s vertikálnym navádzaním (LPV) pri výške rozhodnutia 200 stôp (ft) by sa mala považovať za CAT I, a nie za APV.
27. Do dokumentu CRD OPS II bolo pridané vymedzenie pojmu „letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami“. Vyžaduje sa, aby sa vždy skontrolovalo, či počasie umožňuje bezpečné pristátie. Toto vymedzenie je založené na vymedzení pojmu „vhodné náhradné letisko“ v prílohe 6 časti I dodatku E k dohovoru ICAO. Pojem „letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami“ sa uprednostňuje pred pojmom „vhodné letisko“ (v angl. „suitable aerodrome“) najmä preto, lebo môže predstavovať problém pre prekladateľov, ktorí ho musia odlíšiť od prekladu anglického pojmu „adequate aerodrome“ (v preklade tiež „vhodné letisko“). Neboli prijaté žiadne reakcie, ktoré by sa týkali týchto vymedzení.
28. Článok 2 obsahuje požiadavky týkajúce sa nadobudnutia účinnosti nariadenia o zmene a doplnení.

Príloha VI - časť NCC (A, H)**I. Rozsah pôsobnosti**

29. Časť NCC by sa mala čítať spolu s týmito dokumentmi:

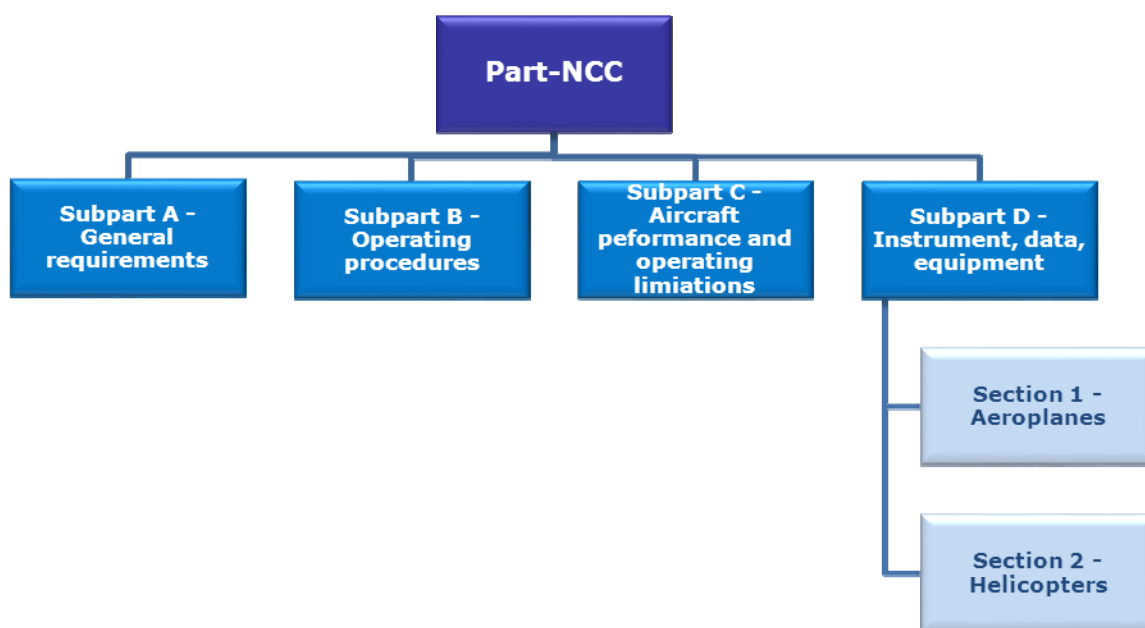
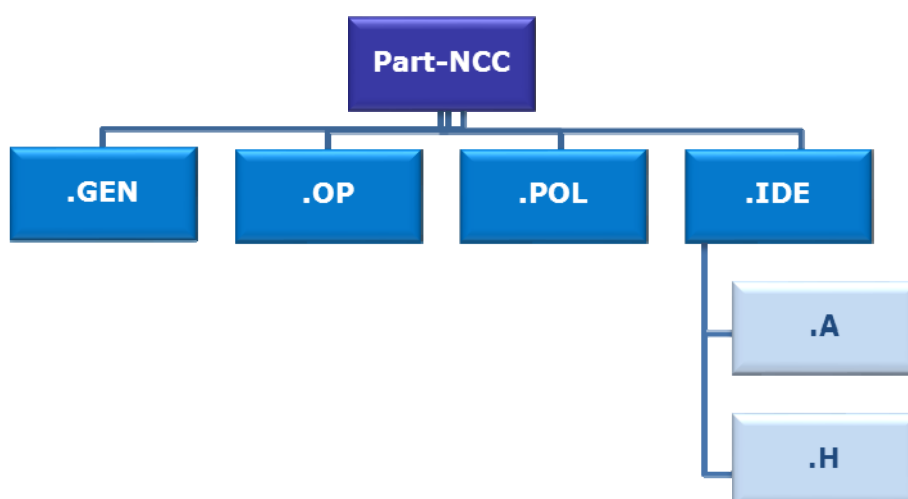
- zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke, najmä v súvislosti s dátumami uplatňovania a s prechodnými obdobiami;
- príloha I - Vymedzenia pojmov používaných v prílohách II až VIII;
- príloha II - časť ARO, ktorá obsahuje, okrem iného, požiadavky na orgány pre neobchodných prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel týkajúce sa zodpovedností za dohľad, správy vyhlásení a vydávaní zoznamu osobitných povolení;
- príloha III - časť ORO, ktorá obsahuje, okrem iného, požiadavky na organizáciu pre neobchodných prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel týkajúce sa systému správy, postupu pre prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek, požiadaviek na prevádzkovateľa pri predkladaní vyhlásenia, zachovávaní príručky, palubných denníkov a záznamov, výcviku letovej posádky a palubných sprievodcov a - v neskoršom štádiu - požiadaviek na obmedzenia letového času; a
- príloha V - časť SPA, ktorá obsahuje požiadavky na prevádzku, ktorá si vyžaduje osobitné povolenie.

30. Časť NCC obsahuje technické požiadavky na neobchodnú prevádzku zložitých letúnov a vrtuľníkov. Pozostáva zo štyroch podčastí, pričom podčasť o prístrojoch, údajoch a vybavení je ďalej rozdelená na oddiely, v ktorých sa uvádzajú osobitné predpisy pre jednotlivé kategórie lietadiel.

31. Štruktúra podčastí je porovnateľná so štruktúrou základných požiadaviek prílohy IV k základnému nariadeniu a so štruktúrou prílohy 6 k dohovoru ICAO.

32. Štruktúra predpisov a predovšetkým oddielov bola navrhnutá tak, aby bolo v budúcnosti možné pridávať požiadavky týkajúce sa ďalších kategórií lietadiel alebo osobitnej prevádzky bez potreby zmien existujúceho znenia predpisov alebo existujúcej štruktúry. Treba poznamenať, že v rámci budúcich úloh tvorby predpisov sa vypracujú požiadavky na lietadlá s preklopnými motormi.

33. Na obr. 5 a obr. 6 sa uvádza prehľad štruktúry časti NCC.

Obr. 5: Štruktúra časti NCC - nadpisy**Obr. 6: Štruktúra časti NCC - ukazovatele predpisov**

34. Predpisy pre neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel (NCC) sú zosúladené s prílohou 6 časťou II a časťou III k dohovoru ICAO a sú založené na návrhu dokumentu jednotných leteckých predpisov JAR-OPS 2.

II. Prehľad reakcií

35. Bolo prijatých 150 pripomienok týkajúcich sa časti NCC od 14 pripomienkujúcich subjektov.
36. Vo všeobecnosti subjekty vyjadrili podporu štruktúre predpisov tejto podčasti. Agentúra preto zachovala koncepciu štyroch podčastí, ktoré sa ďalej podľa potreby rozdeľujú na oddiely a kapitoly.
37. V niektorých pripomienkach sa požadovalo, aby sa predpisy časti NCC podľa možnosti zosúladili s predpismi pre obchodnú prevádzku. Agentúra uznala, že takéto

zosúladenie by bolo v záujme bezpečnosti, predovšetkým pri prevádzke, ktorá zahŕňa obchodné aj neobchodné lety, a táto požiadavka bola prijatá. Ďalšie podrobnosti sú uvedené v podpoložkách jednotlivých oddielov.

III. Prehľad rozdielov

Rozdiely oproti prílohe 6 k dohovoru ICAO

38. V tejto tabuľke sa uvádza prehľad noriem prílohy 6 časti II a časti III oddielu 3 k dohovoru ICAO, ktoré sa považujú za netransponované alebo za transponované spôsobom, pri ktorom nie je zaručená aspoň taká úroveň bezpečnosti, akú ustanovuje príloha 6 k dohovoru ICAO.

Tab. 7: Rozdiely oproti prílohe 6 k dohovoru ICAO

Odkaz v prílohe 6 časti I/III	Odkaz EASA-EÚ	Opis rozdielu
príloha 6 časť II bod 3.6.3.2.1.1/3 a časť III oddiel III bod 4.7.2.1	NCC.IDE.A/H.160	Dátum zavedenia, pokiaľ ide o zapisovač zvuku v kabíne, sa vzťahuje na osvedčenia o letovej spôsobilosti vydané 1. januára 2016 alebo neskôr.
príloha 6 časť II bod 3.6.3.1.2.2/3 a časť III oddiel III bod 4.7.1.2.1	NCC.IDE.A/H.165	Dátum zavedenia, pokiaľ ide o zapisovač letových údajov, sa vzťahuje na osvedčenia o letovej spôsobilosti vydané 1. januára 2016 alebo neskôr.
príloha 6 časť II bod 3.6.3.1.2.5	NCC.IDE.A.165	Maximálny interval na odber vzoriek a zapisovanie určitých parametrov v zapisovačoch letových údajov nebol zavedený
príloha 6 časť II bod 3.6.3.3.1.2 a časť III oddiel III bod 4.7.3.1.1.1	NCC.IDE.A./H.170	Nezaviedla sa úprava zaznamenávania komunikácie dátového spojenia

IV. Zoznam navrhovaných úloh spojených s tvorbou predpisov

39. Počas konzultácií so zainteresovanými stranami bolo zistených niekoľko skutočností, ktoré – pokiaľ by sa nimi toto stanovisko zaoberalo – by ďaleko presahovali rámec poverenia, ktoré bolo agentúre udelené na účely transponovania obsahu existujúcich predpisov. Tieto skutočnosti sa zdokumentovali a budú sa riešiť v rámci samostatných úloh spojených s tvorbou predpisov, čím sa zainteresovaným stranám umožní primeraná konzultácia a účasť na ich riešení. V tejto tabuľke sa uvádza prehľad týchto navrhovaných úloh spojených s tvorbou predpisov.

Tab. 8: Navrhované úlohy spojené s tvorbou predpisov

Časť, odkazy na predpisy	Rozsah pôsobnosti	Odkaz na program tvorby predpisov
NCC.POL.105	Preskúmanie hodnôt normalizovanej hmotnosti	RMT.0.312 a 0.313 / OPS.027
NCC.IDE.A.165	Aktualizácia zoznamu parametrov vrátane plnenia parametrov.	RMT.0.308 a 0.309
NCC.IDE.A./H.170	Dodatočná úprava zapisovačov dátového spojenia	RMT 0.294 a 0.295

V. NCC.GEN: Podčasť A - Všeobecné požiadavky

40. Táto podčasť obsahuje všeobecné požiadavky na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel (NCC).

Všeobecné ustanovenia

41. Vznikli isté obavy, pokiaľ ide o príslušné orgány pre lietadlá zaregistrované v tretej krajine. Nariadenie (ES) č. 216/2008 sa vzťahuje na lietadlá registrované v tretej krajine a prevádzkované v rámci Spoločenstva. Určenie príslušného orgánu je založené na dvoch kritériách:
42. - „hlavné miesto podnikania“ pri firemnom letectve a riadenej prevádzke za predpokladu, že ide o neobchodnú prevádzku; a
43. - „sídlo“ pri súkromných prevádzkovateľoch / vlastníkoch.
44. Ustanovenie NCC.GEN.100 bolo preto navrhnuté v súlade s článkom 4 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.
45. V niektorých pripomienkach sa požadovalo objasnenie bodu NCC.GEN.130 o prenosných elektronických zariadeniach. S cieľom poskytnúť ďalšie usmernenia o prenosných elektronických zariadeniach sa vypracujú nové AMC/GM.
46. Keďže osvedčenie o letovej spôsobilosti sa považuje za platné iba pri doložení platného osvedčenia o overení letovej spôsobilosti a vzhľadom na to, že sa v osvedčení o letovej spôsobilosti osobitne uvádza, že aktuálne osvedčenie o overení letovej spôsobilosti sa má pripojiť k osvedčeniu o letovej spôsobilosti, nebolo osvedčenie o overení letovej spôsobilosti uvedené v NCC.GEN.140 medzi požadovanými dokumentmi na palube, aby nedošlo k duplicitě požiadavky.

47. Bolo prijatých mnoho pripomienok, v ktorých sa požadovalo viac výnimiek v bode NCC.GEN.150, aby bolo možné prevážať na palube predmety, ktoré sa bežne považujú za nebezpečný tovar. Agentúra sa obáva týchto ďalších výnimiek a domnieva sa, že výnimky uvedené v technických pokynoch ICAO by sa nemali rozširovať.

NCC.GEN.106 Zodpovednosti a právomoc veliteľa lietadla

48. V súlade s novými zásadami navrhovania odkazuje vykonávací predpis na základné požiadavky v prílohe IV k základnému nariadeniu, ak sa takéto požiadavky vo vykonávacom predpise uvádzajú podrobnejšie.

NCC.GEN.120 Rolovanie letúnov

49. Na základe prijatých pripomienok, predovšetkým na základe požiadavky na zabezpečenie výcviku na používanie rádiového telefónu, sa zľavilo z požiadaviek na letisko, na ktorom sa rádiová komunikácia nepožaduje. Touto zmenou sa tiež zosúladuje táto požiadavka s časťou II prílohy 6 k dohovoru ICAO.
50. Na základe niekoľkých pripomienok bude pridaný materiál s usmerneniami s cieľom informovať o zručnostiach a vedomostiach potrebných na splnenie prevádzkových noriem požadovaných pre bezpečný pohyb letúna na letisku.

NCC.GEN.125 Zapojenie rotora

51. Text opisuje podmienky zapojenia rotora pri lete a z dôvodu údržby a je zosúladený s časťou CAT, bodom CAT.GEN.MPA.130.

NCC.GEN.130 Prenosné elektronické zariadenia

52. V texte sa požaduje, aby sa nepoužívali prenosné elektronické zariadenia, ktoré môžu mať negatívny vplyv na lietadlo, a text je zosúladený s časťou CAT, bodom CAT.GEN.MPA.135.

NCC.GEN.150 Preprava nebezpečného tovaru

53. Táto požiadavka sa týka okolností, za akých sa môže nebezpečný tovar prepravovať bez získania povolenia v súlade s časťou SPA.DG. Týka sa to napríklad predmetov prevážaných v batožine cestujúcich alebo členov posádky, ktoré sa bežne považujú za nebezpečný tovar.
54. Povinnosť hlásiť nedeklarovaný alebo nesprávne deklarovany nebezpečný tovar bola zrušená, pretože sa v rámci neobchodnej prevádzky nepovažovala za relevantnú a realizovateľnú.

55. Prístup uplatňovaný agentúrou spočíva v práci s dynamickým odkazom na technické pokyny ICAO, ako sa uvádza v oznámení o návrhu zmeny a doplnenia (NPA). Odkaz je bližšie špecifikovaný vo vykonávacích predpisoch. Úryvky z technických pokynov nie sú v týchto predpisoch bežne zahrnuté. Z technických pokynov sa zopakovali iba požiadavky, ktoré bližšie určujú osobitné zodpovednosti prevádzkovateľa.
56. Pojem „technické pokyny“ je vymedzený v prílohe I (uverejnenej v stanovisku č. 4/2011).

VI. NCC.OP: Podčasť B - Prevádzkové postupy

57. Táto podčasť obsahuje požiadavky na prevádzkové postupy neobchodnej prevádzky zložitých motorových lietadiel (NCC).

Všeobecné ustanovenia

58. Požiadavky na vzlet za nízkej viditeľnosti (LVTO) sú zosúladené s návrhom časti CAT a časti SPA, v ktorom sa požaduje získanie povolenia podľa časti SPA pri každom vzlete pod 400 m.
59. Mnoho zainteresovaných strán vyjadrilo obavy, pokiaľ ide o NCC.OP.155 a NCC.OP.156, spojené s výberom náhradného cieľového letiska pre letúny a vrtuľníky. Zámerom tohto predpisu nie je, ako bolo vyjadrené v pripomienkach, požadovať, aby cieľové aj náhradné letisko mali obe priaznivé poveternostné podmienky súčasne. Ako sa uvádza v týchto predpisoch, ak počasie na cieľovom letisku nespĺňa minimálne podmienky, treba vybrať náhradné letisko, ktoré príslušným poveternostným požiadavkám vyhovuje.
60. Na základe prijatých pripomienok k aplikovaniu nadmorskej výšky/výšky rozhodnutia pri lete s nepresným priblížením s využitím techniky konečného priblíženia stálym klesaním, ktoré môže mať v prípade neúspešného priblíženia za následok let pod minimálnou nadmorskou výškou zostupu/minimálnou výškou zostupu, sa do NCC.OP.111 pridajú AMC s cieľom objasniť zodpovednosť prevádzkovateľa pri vypracúvaní postupov, ktoré majú zabrániť letu pod minimálnou nadmorskou výškou zostupu/minimálnou výškou zostupu počas opakovania okruhu/neúspešného priblíženia.

NCC.OP.105 Určenie osamotených letísk - letúny

61. Predpis bol zjednodušený a odkazuje iba na letový čas potrebný na najbližšie vhodné náhradné letisko.
62. Treba poznamenať, že tento pojem nie je vymedzený, pokiaľ ide o prevádzku vrtuľníkov, a rozumie sa, že prevádzkovateľ špecifikuje výberové kritériá v prevádzkovej príručke. Agentúra zvažuje ďalšie vymedzenie osamoteného letiska v budúcej úlohe spojenej s tvorbou predpisov.

NCC.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá - všeobecne**NCC.OP.111 Letiskové prevádzkové minimá - prevádzka NPA, APV, CAT I****NCC.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá - let letúnov po okruhu****NCC.OP.113 Letiskové prevádzkové minimá - let vrtuľníkov po okruhu nad pevninou**

63. Predpis NCC.OP.110 je prísnejší ako časť II bod 3.4.2.7 prílohy 6 k dohovoru ICAO. V časti NCC sa požaduje, aby prevádzkovateľ určil prevádzkové minimá letísk, zatiaľ čo v prílohe 6 časti II sa od prevádzkovateľa požaduje iba, aby zabezpečil, že veliteľ lietadla dodržiava prevádzkové minimá stanovené štátom, v ktorom sa letisko nachádza.
64. Znenie predpisu a štruktúra predpisu sú v súčasnosti viac zosúladené so zodpovedajúcou požiadavkou v časti CAT, s bodom CAT.OP.MPA.110.

NCC.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku

65. Predpis je adresovaný prevádzkovateľovi a jeho cieľom je zaistiť uprednostnenie bezpečnosti pred obmedzovaním hluku. Je založený na odporúčaní častí II a III prílohy 6 k dohovoru ICAO.

NCC.OP.125 Minimálna bezpečná nadmorská výška nad prekážkami - lety IFR

66. Tento predpis je zosúladený s časťou II bodom 3.4.2.6 prílohy 6. Cieľom tohto predpisu je zabezpečiť, aby prevádzkovateľ určil metódu na stanovenie minimálnych letových nadmorských výšok a na základe tejto metódy veliteľ lietadla následne stanovil minimálnu letovú nadmorskú výšku pre každý let.

NCC.OP.135 Uloženie batožiny a nákladu

67. Tento predpis je založený na požiadavke častí II a III prílohy 6 k dohovoru ICAO. Znenie predpisu je zosúladené s časťou CAT, bodom CAT.OP.MPA.160.

NCC.OP.140 Inštruktáž pre cestujúcich

68. Znenie predpisu obsahuje zoznam tém, ktoré musia byť súčasťou inštruktáže pre cestujúcich.

NCC.OP.145 Príprava na let

69. Na základe prijatých pripomienok bude pridaný materiál s usmerneniami s cieľom poskytnúť poradenstvo o možnom použití prevádzkového letového plánu (OFP), a tak zabezpečiť plnenie požiadavky týkajúcej sa prípravy na let. ICAO ani pre neobchodnú prevádzku nestanovuje prevádzkový letový plán.

NCC.OP.150 Náhradné letisko pri vzlete - letúny**NCC.OP.151 Náhradné cieľové letisko - letúny****NCC.OP.152 Náhradné cieľové letisko - vrtuľníky**

70. Požiadavka na náhradné letisko je rozdelená na tri osobitné požiadavky. V súlade s časťou II oddielom 3 a časťou III oddielom III prílohy 6 k dohovoru ICAO sú náhradné letiská pri vzlete predpísané iba pre letúny. Okrem toho je stanovené, že tieto požiadavky sa uplatňujú iba pri letoch, ktoré sú prevádzkované v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov (IFR).
71. Text týkajúci sa náhradného cieľového letiska je rozdelený na požiadavky vzťahujúce sa na konkrétne typy lietadiel. V texte je stanovené trvanie platnosti meteorologických podmienok na prevádzku letúnov. Zatiaľ čo príloha 6 k dohovoru ICAO a text oznámenia NPA odkazujú iba na dostatočné trvanie pred odhadovaným časom priletu a po ňom, tento text stanovuje trvanie na jednu hodinu pred predpokladaným časom priletu a jednu hodinu po predpokladanom čase priletu, ako sa uvádza v časti CAT.
72. Na účely objasnenia a súdržnosti bol zmenený a doplnený bod NCC.OP.152 písm. a) tak, aby obsahoval požiadavku na postup priblíženia podľa nástrojov na cieľovom letisku, keďže predpis odkazoval na minimum súvisiace s postupom podľa nástrojov.
73. V prípade osamoteného letiska pre prevádzku vrtuľníkov sa zaviedlo trvanie platnosti a zosúladiť sa s požiadavkou písm. a) na 2 hodiny pred predpokladaným časom priletu až 2 hodiny po predpokladanom čase priletu.

NCC.OP.155 Plnenie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi

74. Predpis je zosúladený s časťou CAT, bodom CAT.OP.MPA.195. Text rozlišuje medzi leteckým benzínom (AVGAS) a palivami so širokým rozsahom destilačných teplôt a ďalšími druhmi paliva. Predpis je zámerne prísnejší ako časť II prílohy 6 k dohovoru ICAO a v záujme bezpečnosti neumožňuje, aby bolo lietadlo doplnené palivom Avgas (leteckým benzínom), palivom so širokým rozsahom destilačných teplôt alebo zmesou týchto druhov paliva, keď cestujúci nastupujú na palubu, keď sa nachádzajú na palube alebo keď vystupujú.

NCC.OP.160 Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom

75. Tento predpis je založený na časti II a časti III prílohy 6 k dohovoru ICAO. Predpis stanovuje, za akých podmienok by sa súprava slúchadiel s mikrofónom mala použiť ako hlavné zariadenie na komunikáciu s letovými prevádzkovými službami (ATS). Text je zosúladený s príslušnou požiadavkou v časti CAT, bode CAT.OP.MPA.215.

NCC.OP.165 Preprava cestujúcich

76. S cieľom zabezpečiť jednoznačnosť a jednotnosť sa použil pojem „cestujúci“ namiesto pojmu „osoby“ a pojem „zariadenie na pripútanie“ namiesto pojmu „postroj“. Okrem toho sa text zaoberá viacnásobným obsadením sedadiel lietadla,

aby sa umožnilo sedenie jedného dospelého s jedným dieťaťom. Táto časť textu je zosúladená s bodom CAT.OP.MPA.225.

NCC.OP.185 Ľad a iné znečistenia - postupy na zemi

NCC.OP.190 Ľad a iné znečistenia - postupy za letu

77. Postupy proti námraze sú opísané v dvoch požiadavkách, pričom prvá sa týka postupov na zemi a druhá postupov za letu. Predpis je zosúladený s príslušnými požiadavkami v časti CAT, v bodoch CAT.OP.MPA.250 a CAT.OP.MPA.255.

NCC.OP.200 Simulované mimoriadne situácie počas letu

78. V mnohých pripomienkach sa požadovalo odstránenie osobitnej požiadavky, aby sa lety podľa IFR nesimulovali umelými prostriedkami s cestujúcimi na palube. Agentúra stále považuje simuláciu takýchto situácií s cestujúcimi na palube za bezpečnostný problém, a preto bola táto požiadavka zachovaná.
79. Keďže neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel sa týka schválenej výcvikovej organizácie, ktorá uskutočňuje výcvikové lety zložitých lietadiel, na základe prijatých pripomienok sa zľavilo z požiadaviek v predpise, aby sa umožnila simulácia mimoriadnych situácií a letov podľa IFR umelými prostriedkami počas výcvikových letov so žiakmi/študentmi – pilotmi na palube.

NCC.OP.205 Riadenie palivového systému počas letu

80. Na základe množstva pripomienok a na účely jednotnosti bol odstránený pojem „konečná zásoba paliva“, ktorý nie je vymedzený v znení predpisu NCC. Znenie predpisu v súčasnosti odkazuje na minimálnu palivovú požiadavku pre letúny a vrtuľníky. Zámerom predpisu je zabezpečiť, aby po pristátí nebolo množstvo zvyšného paliva menšie ako zásoby paliva požadované v bodoch NCC.OP.130 a NCC.OP.131.

NCC.OP.220 Palubný protizrážkový systém (ACAS)

81. Požiadavky na používanie systému ACAS sa zosúladili s nariadením (EÚ) č. 1332/2011.

NCC.OP.230 Začatie a pokračovanie priblíženia

82. Cieľom tohto predpisu je zabrániť, aby prevádzkovateľ lietal vo výške menšej ako 1 000 stôp (ft), ak sú hlásené minimá nižšie ako stanovené letiskové prevádzkové minimá.

VII. NCC.POL: Podčasť C - Výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia**Všeobecné ustanovenia**

83. Táto podčasť obsahuje predpisy týkajúce sa výkonnosti lietadiel a prevádzkových obmedzení pre neobchodnú prevádzku zložitých letúnov a vrtuľníkov.
84. Predpisy sa týkajú prevádzkových obmedzení, hmotnosti a vyváženia, všeobecných požiadaviek na výkonnosť a osobitných požiadaviek na výkonnosť pri jednotlivých fázach letu.
85. Niektorí pripomienkujúci požadovali, aby sa odstránili tie požiadavky, ktoré boli zopakovaním požiadaviek časti A SERA. Pripomienkujúcim sa nevyhovelo, pretože časť A SERA sa uplatňuje iba vo vzdušnom priestore EÚ a odkaz na požiadavky pravidiel lietania je potrebný na to, aby sa pokryla prevádzka, ktorá sa uskutočňuje mimo vzdušného priestoru EÚ.
86. V iných pripomienkach sa požadovalo, aby sa, predovšetkým pri letúnoch, presnejšie vymedzili kritériá a usmernenia týkajúce sa pristávacieho výkonu. Vymedzenie kritérií na úrovni predpisov, ako je uvedené v časti CAT, by bolo pri neobchodnej prevádzke neprimerané, a preto agentúra zvažuje, že kritériá a usmernenia doplní v rámci AMC/GM.
87. V niektorých pripomienkach sa požadovalo, aby sa v časti NCC odstránila zmienka o vrtuľníkoch prevádzkovaných vo výkonnostných triedach 1, 2 alebo 3, pretože výkonnostné triedy sú vymedzené a relevantné iba pre prevádzku podľa časti CAT a takéto požiadavky na výkonnosť sa nestanovujú ani v časti NCC, ani v časti NCO. Predpisy boli náležite zmenené, pričom sa vymedzili alternatívne kritériá na výkonnosť vrtuľníkov.

NCC.POL.100 Prevádzkové obmedzenia - všetky lietadlá

88. Znenie predpisu zostalo zachované, pričom v porovnaní so znením v dokumentoch NPA a CRD sa urobilo niekoľko menších redakčných úprav.

NCC.POL.105 Hmotnosť a vyváženie, naloženie

89. Požiadavky na hmotnosť a vyváženie pre letúny aj vrtuľníky sa ponechali spolu, pretože medzi týmito triedami lietadiel bolo zistených iba málo rozdielov. Výsledné znenie bolo zosúladené s časťou CAT v takej miere, v akej to bolo možné. Nezaviedli sa však niektoré požiadavky časti CAT a zlepšilo sa vyváženie medzi úrovňou vykonávacích predpisov a úrovňou AMC/GM s cieľom zabezpečiť dostatočnú flexibilitu a pokryť rôzne okolnosti prevádzky.
90. Požiadavky na váženie lietadiel sa zachovali. Agentúra môže v budúcej úlohe spojenej s tvorbou predpisov posúdiť, či sa prekrývajú s požiadavkami na letovú spôsobilosť, a na účely harmonizácie vytvorí osobitnú úlohu spojenú s tvorbou predpisov.
91. Odstránilo sa ustanovenie o pravidelnom opätovnom vážení lietadiel, pretože podmienky na opätovné váženie sú dostatočne opísané v novom pododseku a).

92. S cieľom zabezpečiť väčšiu istotu boli na základe pripomienok hodnoty normalizovaných hmotností aktualizované na úrovni predpisov. Budúce úlohy spojené s tvorbou predpisov RMT.0312 a RMT.0313 sa budú zaoberať aj hodnotami normalizovaných hmotností.
93. Na úroveň AMC sa pridala tabuľka presnosti zariadenia na váženie.

NCC.POL.110 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení***NCC.POL.111 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení - úľavy***

94. Hlavné zložky systému hmotnosti a vyváženia a dokumentácie o hmotnosti a vyvážení sa ponechali na úrovni vykonávacích predpisov.
95. Znenie sa prepracovalo s cieľom jasnejšie formulovať zámer a zaviedol sa samostatný predpis s osobitnými úľavami pre vrtuľníky.
96. V materiáli s usmerneniami sa budú podrobnejšie uvádzať rôzne počítačové systémy hmotnosti a vyváženia, ktoré možno použiť.

NCC.POL.120 Obmedzenia vzletovej hmotnosti - letúny

97. Tento predpis bol pridaný so zámerom lepšie objasniť bezpečnostný cieľ, pokiaľ ide o obmedzenie hmotnosti, a so zámerom zabezpečiť súlad s časťou II bodom 3.5.2.6 prílohy 6.

NCC.POL.125 Vzlet - letúny

98. V zmenenom a doplnenom texte sa zohľadňuje skutočnosť, že nie pri všetkých letúnoch je v letovej príručke lietadla uvedená rýchlosť V1, a tiež sa lepšie rozlišuje medzi viacmotorovými letúnmi, pri ktorých je v letovej príručke uvedená čistá dráha vzletu, a viacmotorovými letúnmi bez uvedenia čistej dráhy vzletu.

NCC.POL.130 Let na trase s jedným nepracujúcim motorom - letúny

99. V zmenenom a doplnenom texte sa uvádza, že v rámci posudzovania výkonnosti by sa mal zväziť let na „vhodné letisko“, a v texte sa uvádza aj možnosť letu na prevádzkové miesto, ako sa to povoľuje v bode NCC.OP.100.

NCC.POL.135 Pristátie - letúny

100. V zmenenom a doplnenom texte je zahrnutá možnosť pristáť na prevádzkovom mieste, ako sa to povoľuje v bode NCC.OP.100.

VIII:NCC.IDE: Podčasť D - Prístroje, údaje, vybavenie***Všeobecné ustanovenia***

101. Táto podčasť obsahuje požiadavky na prístroje, údaje a vybavenie pre neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel. Pozostáva z dvoch oddielov:
- Oddiel 1 - Letúny;
 - Oddiel 2 - Vrtuľníky;
102. Text bol vo všeobecnosti navrhnutý tak, aby sa podľa možnosti na úrovni predpisov zachovali ciele založené na výkonnosti a aby sa na úroveň AMC presunuli špecifikácie systému/vybavenia a prostriedky preukázania zhody.
103. Požiadavky na vybavenie sa oddelili od čisto prevádzkových požiadaviek, napr. pokiaľ ide o používanie vybavenia, ktorými sa zaoberá časť NCC.OP.
104. V každom oddiele sa zachovalo postupné číslovanie predpisov, pričom predpisy pre letúny a vrtuľníky týkajúce sa rovnakej oblasti majú to isté číslo a názov. Ak sa predpis týkal iba letúnov, toto číslo sa pri vrtuľníkoch preskočilo, a naopak.
105. Bola zavedená nová požiadavka (NCC.IDE.A/H.105 Minimálne vybavenie pre let), aby sa predišlo prevádzke, pri ktorej by isté komponenty zlyhali alebo chýbali.
106. Odstránila sa prvá časť pôvodnej požiadavky na vybavenie pre let v podmienkach námrazy, pretože už je súčasťou základnej požiadavky 2.a.5.
107. Požiadavky na schválenie boli objasnené v súlade s požiadavkami časti 21. Boli pridané ďalšie ustanovenia s cieľom zabezpečiť, aby sa nástroje a vybavenie, ktoré sa nevyžadujú v časti NCC a ktoré nemusia byť schválené v súlade s časťou 21, nepoužívali na bezpečnostné funkcie a nemali vplyv na letovú spôsobilosť. Okrem toho sa objasnilo uplatňovanie požiadaviek na letovú spôsobilosť pri schvaľovaní vybavenia lietadiel registrovaných v tretích krajinách a bol pridaný materiál s usmerneniami. Po pripomienkach sú ďalej vysvetlené ustanovenia týkajúce sa schváleného a neschváleného vybavenia. .

NCC.IDE.A/H.105 Minimálne vybavenie pre let

108. Tento odsek poskytuje možnosť prevádzkovať lietadlo mimo obmedzení zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), ale v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) na základe povolenia, ktoré vydá príslušný orgán osobitne pre konkrétny prípad. Takýto postup je v súlade s príslušným ustanovením v časti CAT.

NCC.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky

109. Bola zavedená osobitná požiadavka na náhradné elektrické poistky pre letúny, ktorá bola prevzatá zo starého ustanovenia dokumentu NPA v predpise OPS.CAT.407. Táto požiadavka je v súlade s časťou II bodom 2.4.2.2 prílohy 6 k dohovoru ICAO. Podobne ako pri predpise CAT.IDE nebola pre vrtuľníky navrhnutá ekvivalentná požiadavka.

NCC.IDE.A/H.120 a 125 Prevádzka podľa VFR/IFR - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

110. Navrhované predpisy boli vypracované podľa základného predpokladu, že v pravidlách letu za viditeľnosti (VFR) sa budú vyžadovať meteorologické podmienky na let za viditeľnosti (VMC) a že let v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov (IMC) sa bude musieť vykonávať ako let podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR).

111. V rámci AMC sa budú špecifikovať ďalšie spôsoby plnenia požiadaviek pre miestne lety a konkrétne prístroje.

NCC.IDE.A/H.130 Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR

112. Na základe odporúčaní odborníkov sa pri jednopilotných letoch podľa IFR zohľadnilo pracovné zaťaženie letovej posádky a bola pridaná požiadavka na vybavenie autopilotom s režimom aspoň automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu, ktorá je prísnejšia ako príloha 6 k dohovoru ICAO.

NCC.IDE.A.135 Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)

113. Navrhovaný text je v súlade s navrhovanými závermi dokumentu oznámenia NPA-OPS 39B. Špecifikácie funkcií systému TAWS boli zahrnuté do definícií pre triedy A a B, a preto boli odstránené. Doplnil sa materiál s usmerneniami odkazujúci na štandard systému TAWS.

NCC.IDE.A/H.140 Palubný protizrážkový systém (ACAS)

114. Požiadavka na vybavenie systémom ACAS sa zjednodušila a zosúladiť sa s nariadením (EÚ) č. 1332/2011.

NCC.IDE.A/H.160 Zapisovač zvuku v kabíne***NCC.IDE.A/H.165 Zapisovač letových údajov***

115. Hoci sa už v časti II prílohy 6 k dohovoru ICAO takéto vybavenie určité obdobie vyžadovalo, v prípade neobchodnej prevádzky zložitých motorových lietadiel boli navrhnuté dátumy zavedenia, aby bolo odvetvie včas informované a mohlo túto požiadavku splniť. Bolo preto navrhnuté povoliť lietadlám zapisovanie prostredníctvom osvedčenia o letovej spôsobilosti (CofA) vydanom 1. januára 2016 alebo neskôr.

NCC.IDE.A/H.180 Sedadlá, bezpečnostné pásy, zádržné systémy a zariadenia na pripútanie detí

116. Bola zavedená osobitná požiadavka na sedadlá, bezpečnostné pásy a zádržné systémy. Na zabezpečenie flexibility existujúcich konštrukčných riešení bol

vymedzený pojem „záchytný systém hornej časti trupu“ (UTR). Pri preskúmaní pripomienok sa zistilo, že používanie pojmu „postroj“ nebolo konzistentné. Hoci sa zdá, že podľa bežného chápania bezpečnostný postroj pozostáva z bezpečnostného pásu a dvoch ramenných popruhov, množstvo lietadiel zrejme platné požiadavky nespĺňa. Bolo prijatých niekoľko pripomienok k dokumentu oznámenia NPA, v ktorých sa požadovalo umožniť používanie bezpečnostných pásov s diagonálnym ramenným popruhom na sedadle pozorovateľa v pilotnej kabíne v letúnoch, v ktorých nie je možné umiestniť štvorbodový postroj. Vzhľadom na najnovší vývoj v konštrukcii interiérov lietadiel, pokiaľ ide o sedadlo pozorovateľa, môžu rovnako vysokú úroveň bezpečnosti ponúknuť rôzne konštrukčné riešenia záchytného systému hornej časti trupu.

117. V niektorých prípadoch sa v pripomienkach k dokumentu CRD požadovalo uvedenie dátumov začiatku uplatňovania požiadavky na systémy UTR, pokiaľ ide o sedadlá členov letovej posádky. Tejto požiadavke sa nevyhovelo, pretože zámerom predpisu je okrem poskytnutia bezpečnostných odporúčaní zlepšenie bezpečnostných noriem aj pre existujúci lietadlový park.

NCC.IDE.A.195 Doplnkový prívod kyslíka - letúny s pretlakovou kabínou

118. Tento odsek v súčasnosti špecifikuje percento cestujúcich, ktorým sa má poskytnúť kyslík, pretože normy a odporúčané postupy ICAO, podľa ktorých sa má kyslík všeobecne poskytnúť určitej časti cestujúcich, neboli vykonateľné.

NCC.IDE.A/H.200 Doplnkový prívod kyslíka - letúny/vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

119. Tieto požiadavky boli prepracované v súlade s normami a odporúčanými postupmi ICAO. Odstránili sa ustanovenia týkajúce sa vrtuľníkov s pretlakovou kabínou (ako pri predpise CAT.IDE). Úľavami pre krátke lety vo výške medzi 13 000 stôp (ft) a 16 000 stôp (ft) sa bude zaoberať článok 14 základného nariadenia. Tieto ďalšie výnimky nie sú v súlade s normami a odporúčanými postupmi ICAO a ich schválenie by malo vychádzať z konkrétnych opatrení na zníženie rizika (napr. skúseností prevádzkovateľa, schopnosti pilota fyziologicky sa adaptovať na určité nadmorské výšky). Okrem toho by sa mali dosiahnuť bežne iba v určitých regiónoch (t. j. v horských oblastiach).

NCC.IDE.A/H.205 Ručné hasiace prístroje

120. Bol navrhnutý osobitný predpis pre ručné hasiace prístroje. Ustanovenia povoľujúce používanie hasiacej látky halón boli odstránené s cieľom zabezpečiť súlad s nariadením (ES) č. 1005/2009⁶, ktorým sa jej používanie zakazuje. Zámerom predpisu je všeobecná bezpečnosť, pokiaľ ide o účinnosť hasiacej látky. Počas prechodného obdobia bude používanie halónu naďalej povolené.

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1005/2009 zo 16. septembra 2009 o látkach, ktoré poškodzujú ozónovú vrstvu. Ú. v. EÚ L 286, 31.10.2009, s. 1.

Požiadavky na vybavenie vrtuľníkov prevádzkovaných nad vodnou hladinou a mimo pevniny

121. Tento súbor požiadaviek sa preskúmala a prepracovala tak, aby bol v súlade s ekvivalentnými predpismi CAT.IDE, keďže takáto prevádzka obchodnej leteckej dopravy a neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel vzbudzuje obdobné obavy o bezpečnosť:

- NCC.IDE.H.225 Záchranné vesty
- NCC.IDE.H.226 Odevy na prežitie posádky
- NCC.IDE.H.227 Záchranné člny, núdzové vysielacie polohy (ELT) a vybavenie na prežitie na diaľkových letoch nad vodou
- NCC.IDE.H.230 Vybavenie na prežitie
- NCC.IDE.H.231 Dodatočné požiadavky pre vrtuľníky vykonávajúce prevádzku v pobrežných vodách v nehostinných morských oblastiach
- NCC.IDE.H.232 Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode – rôzne vybavenie
- NCC.IDE.H.235 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou - núdzové pristátie na vode.

122. Predovšetkým treba poznamenať:

- Väčšina týchto požiadaviek je v súlade s časťou II prílohy 6 k dohovoru ICAO.
- Oproti dohovoru ICAO sú prísnejšie body NCC.IDE.H.226 a NCC.IDE.H.231, v ktorých sa v súlade s predpisom CAT.IDE zohľadnili výsledky existujúcich štúdií a starších dokumentov oznámení NPA Spoločných leteckých úradov týkajúcich sa času prežitia v studenej vode.

123. Boli prijaté pripomienky, podľa ktorých neboli uvedené požiadavky pre neobchodnú prevádzku primerané. Tieto pripomienky sa zohľadnili pri tých požiadavkách, ktoré súvisia s predĺženým letom nad vodnou plochou a núdzovým pristávaním vrtuľníkov na vode. Vyšší bezpečnostný štandard sa však zachoval pri tých požiadavkách na vybavenie, ktoré sa týkajú prevádzky mimo pevniny.

124. Okrem toho sa na základe prijatých pripomienok objasnilo, že záchranné vesty nemusia byť nevyhnutne uložené na stanovených miestach, na ktorých by boli ľahko prístupné na použitie, pretože osoby, pre ktoré sú určené, ich môžu mať na sebe.

NCC.IDE.A/H.240 Súprava slúchadiel s mikrofónom

125. Bola zavedená osobitná požiadavka na vybavenie súpravou slúchadiel s mikrofónom, ktorá presahuje požiadavky ICAO a zodpovedá prevádzkovej požiadavke NCC.OP.165 týkajúcej sa používania súpravy slúchadiel s mikrofónom.

NCC.IDE.A/H.250 Navigačné vybavenie

126. V súlade s časťou II bodom 3.7.1 prílohy 6 k dohovoru ICAO boli zavedené tieto dodatočné požiadavky:

- schopnosť uskutočňovať obojstrannú komunikáciu na účely letiskovej kontroly; a
- schopnosť prijímať meteorologické informácie kedykoľvek počas letu.

NCC.IDE.A.260 Správa elektronických navigačných údajov

127.V odseku a) tohto predpisu je uvedený všeobecný zámer a v príslušných AMC sa uvádza, že ak sa elektronické údaje používajú na podporu aplikácie ako primárny prostriedok navigácie, vyžaduje sa písomný súhlas. Pre každú inú aplikáciu potrebnú na podporu prevádzky SPA sa vyžaduje osobitné povolenie. Táto skutočnosť bola objasnená v odseku b).

Príloha VI - časť NCO (A, H, S, B)**I. Rozsah pôsobnosti**

128. Časť NCO by sa mala čítať spolu s týmito dokumentmi:

- zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke týkajúce sa predovšetkým dátumov uplatňovania a prechodných období;
- príloha I - Vymedzenia pojmov používaných v prílohách II až VIII;
- príloha II - časť ARO, ktorá okrem iného obsahuje požiadavky na orgány pre neobchodných prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel týkajúce sa povinností pri dohľade a zoznamu osobitných povolení; a
- príloha V – časť SPA, ktorá obsahuje požiadavky na prevádzku, ktorá si vyžaduje osobitné povolenie.

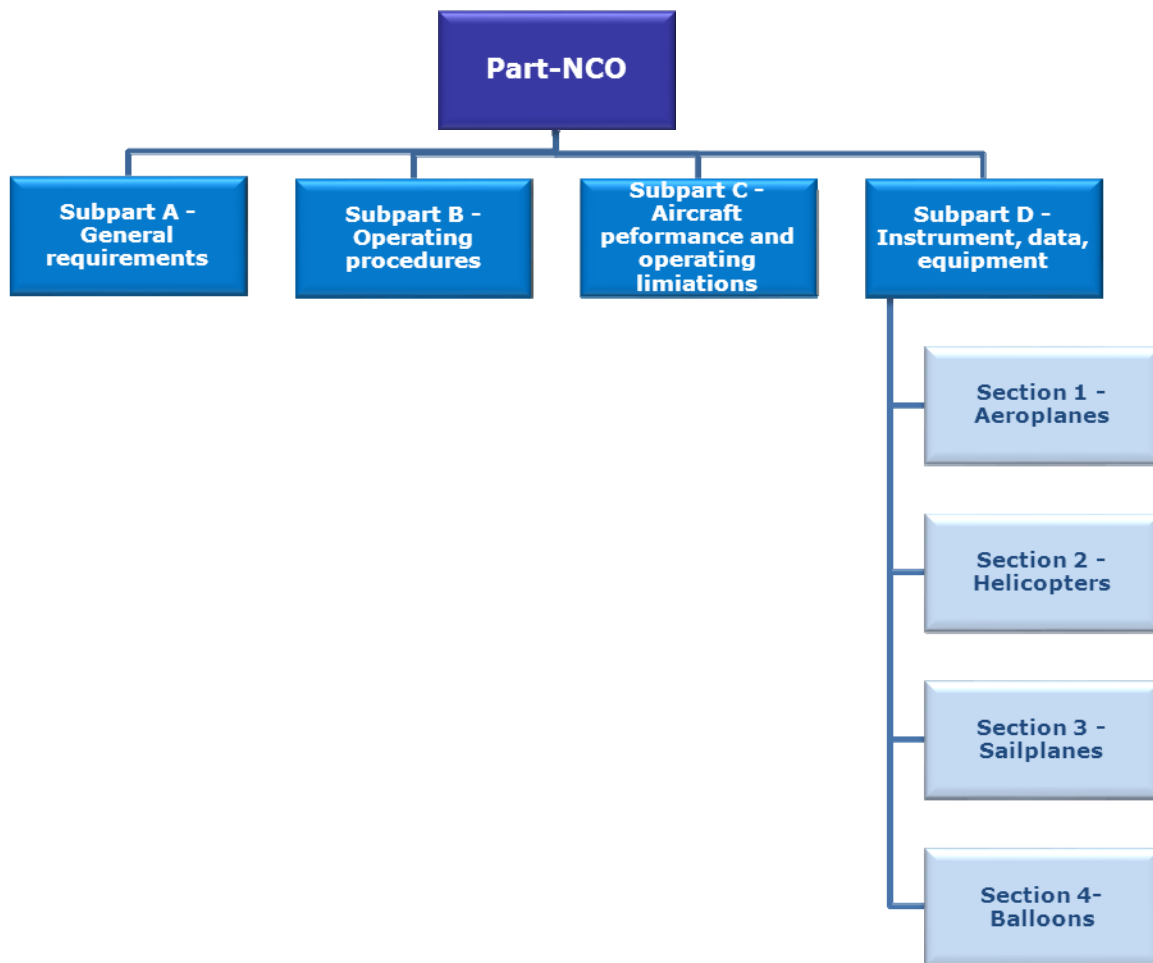
129. Časť NCO obsahuje technické požiadavky na neobchodnú prevádzku iných ako zložitých motorových letúnov, vrtuľníkov, vetroňov a balónov. Pozostáva zo štyroch podčastí, ktoré sú na základe prístrojov, údajov a vybavenia ďalej rozdelené na oddiely obsahujúce osobitné predpisy pre jednotlivé kategórie lietadiel.

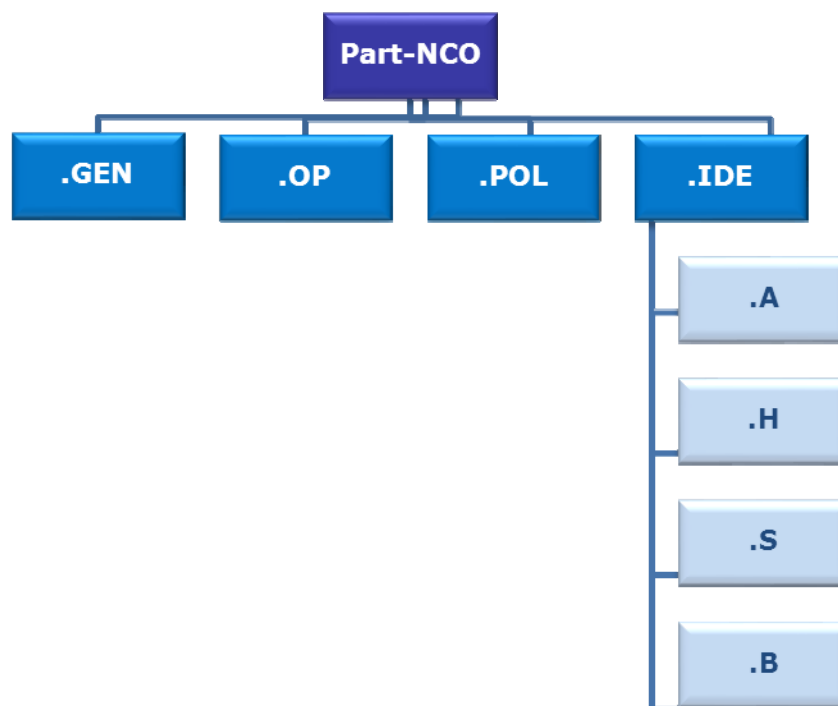
130. Štruktúra podčastí je porovnateľná so štruktúrou základných požiadaviek v prílohe IV k základnému nariadeniu a prílohe 6 k dohovoru ICAO.

131. Štruktúra predpisov a predovšetkým oddielov bola navrhnutá tak, aby bolo v budúcnosti možné pridávať požiadavky týkajúce sa ďalších kategórií lietadiel alebo osobitnej prevádzky bez potreby zmien existujúceho znenia predpisov alebo existujúcej štruktúry. Treba poznamenať, že v rámci budúcich úloh spojených s tvorbou predpisov sa vypracujú požiadavky na vzducholode, priviazané balóny a nepilotované vzdušné systémy.

132. Na obr. 7 a obr. 8 je znázornený prehľad štruktúry časti NCO.

Obr. 7: Štruktúra časti NCO - názvy



Obr. 8: Štruktúra časti NCO - identifikátory predpisov

II. Prehľad reakcií

133. Bolo prijatých 450 pripomienok týkajúcich sa časti NCO od 50 pripomienkujúcich subjektov.
134. Vo všeobecnosti pripomienkujúci v porovnaní s časťou NCC požadovali oveľa menej prísne požiadavky pre neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel, pričom často navrhovali ďalšie úľavy pre ľahké a veľmi ľahké lietadlá, najmä pokiaľ ide o vybavenie.
135. Skupina pre posudzovanie tvorby predpisov RG04 predložila spoločnú reakciu, aby zdôraznila kontroverzné otázky, pri ktorých sa počas stretnutí nedosiahla zhoda, a aby zdôraznila ďalšie rozdiely medzi textom, o ktorom sa diskutovalo na stretnutí, a konečnou verziou dokumentu CRD, ktorá je výsledkom kontroly súladu medzi rôznymi časťami OPS, pričom túto kontrolu súladu vykonala agentúra. Hoci agentúra uznáva odôvodnenia každej požiadavky, treba poznamenať, že je potrebné udržať rovnováhu medzi bezpečnosťou, primeranosťou pre všeobecné letectvo a dodržiavaním noriem a odporúčaných postupov ICAO. Konkrétne položky sú uvedené ďalej.
136. Cieľom niektorých pripomienok bolo obnoviť určité úľavy, ktoré pôvodne zaručoval dokument oznámenia NPA 2009-2b, napríklad úľavy týkajúce sa akrobatických letov. Väčšina týchto úľav bola z časti NCO odstránená, pretože im bude venovaná časť SPO.
137. Jeden členský štát zdôraznil, že v niekoľkých bodoch časti NCO sa použil pojem „MOPSC“ (maximálna prevádzková konfigurácia sedadiel pre cestujúcich), ktorý nie je primeraný, pretože neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel sa nemusí vykonávať v súlade s prevádzkovou príručkou, v ktorej by bol pojem MOPSC

vymedzený. Tento pojem bol nahradený pojmom „osvedčená maximálna konfigurácia sedadiel pre cestujúcich“.

III. Prehľad rozdielov

Rozdiely oproti prílohe 6 k dohovoru ICAO

138. V tejto tabuľke sa uvádza prehľad noriem časti II oddielu 2 a časti III oddielu 3 prílohy 6 k dohovoru ICAO, ktoré sa považujú za netransponované alebo transponované spôsobom, pri ktorom nie je zaručená aspoň taká úroveň bezpečnosti, aká sa ustanovuje v prílohe 6 k dohovoru ICAO.

Tab. 7: Rozdiely oproti prílohe 6 k dohovoru ICAO

Odkaz v časti I/III prílohy 6	Odkaz EASA-EÚ	Opis rozdielu
príloha 6 časť III oddiel III bod 4.3.2.1 písm. b)	NCO.IDE.H.175 písm. c) bod 2)	O prítomnosti záchranných člnov na palube rozhodne veliteľ lietadla na základe posúdenia rizika pri danom lete.

V. NCO.GEN: Podčasť A - Všeobecné požiadavky

139. Táto podčasť obsahuje všeobecné požiadavky na neobchodnú prevádzku iných ako zložitých motorových lietadiel.

Všeobecné ustanovenia

140. Poukázalo sa na isté obavy, pokiaľ ide o príslušné orgány pre lietadlá zaregistrované v tretej krajine. Nariadenie (ES) č. 216/2008 sa vzťahuje na lietadlá registrované v tretej krajine a prevádzkované v rámci Únie. Príslušný orgán sa určí podľa štátu registrácie lietadla. Pri lietadlách registrovaných v tretej krajine je kritériom štát, v ktorom má prevádzkovateľ sídlo alebo bydlisko. Keďže prevádzkovateľom môže byť subjekt (letecký klub) alebo fyzická osoba, pri určovaní príslušného orgánu sa musia zohľadniť obe okolnosti, teda štát, v ktorom bol subjekt zriadený, alebo štát, v ktorom má pilot bydlisko. Bod NCO.GEN.100 bol navrhnutý v súlade s článkom 4 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.

141. Bolo prijatých niekoľko pripomienok, podľa ktorých v dôsledku obmedzeného priestoru v kabíne niektorých lietadiel NCO by sa malo ďalej zľaviť z požiadaviek bodu NCO.GEN.135, v ktorom sa stanovuje, aké dokumenty, príručky a informácie musia byť v lietadle k dispozícii. Treba poznamenať, že bod NCO.GEN.135 už poskytuje pri letoch, ktoré odlietajú a prilietajú na rovnaké miesto, možnosť uchovávať väčšinu požadovanej dokumentácie na letisku alebo prevádzkovom mieste.

142. V niektorých pripomienkach sa požadovalo objasnenie bodu NCC.GEN.125, ktorý sa týka prenosných elektronických zariadení. S cieľom poskytnúť ďalšie usmernenia o prenosných elektronických zariadeniach sa vypracujú nové AMC/GM.
143. Niekoľko zainteresovaných strán v pripomienkach poukázalo na potrebu schválenia zoznamu MEL, hoci zoznam MEL podľa bodu NCO.GEN.155 nie je povinný. Agentúra zastáva názor, že ak je zoznam MEL zadaný, musí zostať pod kontrolou príslušného orgánu alebo v prípade lietadla registrovaného v tretej krajine pod kontrolou štátu registrácie. Zoznam MEL umožňuje výnimky z predpisov, ktoré vyžadujú primeraný dohľad.
144. Na základe prijatých pripomienok k NCO.GEN.135 písm. a) bodu 1 budú poskytnuté AMC, ktoré umožnia plnenie požiadavky na disponovanie letovou príručkou na palube balónov.
145. Keďže osvedčenie o letovej spôsobilosti sa považuje za platné iba pri doložení platného osvedčenia o overení letovej spôsobilosti a vzhľadom na to, že sa v osvedčení o letovej spôsobilosti osobitne uvádza, že aktuálne osvedčenie o overení letovej spôsobilosti sa má pripojiť k osvedčeniu o letovej spôsobilosti, v bode NCO.GEN.135 sa osvedčenie o overení letovej spôsobilosti osobitne nepožaduje, aby nedošlo k duplicitě požiadavky.
146. Bolo prijatých mnoho pripomienok, v ktorých sa požadovalo viac výnimiek v bode NCO.GEN.140, aby bolo možné prevážať na palube predmety, ktoré sa bežne považujú za nebezpečný tovar. Agentúra sa obáva ďalších výnimiek a domnieva sa, že výnimky uvedené v technických pokynoch ICAO by sa nemali rozširovať.

NCO.GEN.101 Spôsoby plnenia požiadaviek

147. Keďže časť ORO sa neuplatňuje pre neobchodných prevádzkovateľov iných ako zložitých motorových lietadiel, pridal sa nový text predpisu, v ktorom sa uvádza, že prevádzkovatelia môžu používať spôsoby plnenia požiadaviek, ktoré sú alternatívou k spôsobom prijatým agentúrou. Pri týchto alternatívnych spôsoboch preukázania zhody sa nepožaduje predchádzajúce schválenie príslušným orgánom.

NCO.GEN.102 Turistické motorové klzáky a motorové vetrone

148. Cieľom tejto požiadavky je objasniť príslušné predpisy pre turistické motorové klzáky, pretože niekedy sú prevádzkované ako vetrone a inokedy ako letúny.

NCO.GEN.105 Povinnosti a právomoc veliteľa lietadla

NCO.GEN.106 Povinnosti a právomoc veliaceho pilota - balóny

149. V súlade s novými zásadami navrhovania predpisov obsahujú vykonávacie predpisy odkaz na základné požiadavky v prílohe IV k základnému nariadeniu, ak sa takéto požiadavky vo vykonávacích predpisoch uvádzajú podrobnejšie.
150. Ďalšie povinnosti veliaceho pilota balóna sa ustanovili v samostatnej požiadavke.

151. Bola pridaná nová požiadavka, ktorou sa zavádza koncepcia kritickej fázy letu, s cieľom zabezpečiť, aby sa počas takejto fázy letu vykonávali iba činnosti súvisiace s bezpečnosťou.

NCO.GEN.115 Rolovanie letúnov

152. Určenie osôb s právom rolovať letún spadá v súčasnosti do zodpovednosti prevádzkovateľa.
153. Na základe prijatých pripomienok, predovšetkým na základe požiadavky na zabezpečenie výcviku používania rádiového telefónu, sa zľavilo z požiadaviek na letisko, na ktorom sa rádiová komunikácia nepožaduje. Touto zmenou sa tiež zosúladuje táto požiadavka s časťou II prílohy 6 k dohovoru ICAO.
154. Na základe niekoľkých pripomienok bude pridaný materiál s usmerneniami s cieľom informovať o schopnostiach a vedomostiach potrebných na splnenie prevádzkových noriem požadovaných pre bezpečný pohyb letúna na letisku.

NCO.GEN.120 Zapojenie rotora

155. Text opisuje podmienky zapojenia rotora pri lete a z dôvodu údržby a je zosúladený s časťou CAT, bodom CAT.GEN.MPA.130.

NCO.GEN.125 Prenosné elektronické zariadenia

156. V texte sa požaduje, aby sa nepoužívali prenosné elektronické zariadenia, ktoré môžu mať negatívny vplyv na lietadlo, a text je zosúladený s časťou CAT, bodom CAT.GEN.MPA.135.

NCO.GEN.130 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie

157. Na základe prijatých pripomienok sa zľavilo z požiadavky mať k dispozícii núdzové vybavenie po celý čas. Pri vzlete a pristávaní lietadla na rovnakom letisku/prevádzkovom mieste nie je potrebné túto požiadavku splniť.

NCO.GEN.140 Preprava nebezpečného tovaru

158. Táto požiadavka opisuje okolnosti, za akých sa môže nebezpečný tovar prepravovať bez získania povolenia v súlade s SPA.DG. Týka sa to napríklad predmetov prevážaných v batožine cestujúcich, ktoré sa bežne považujú za nebezpečný tovar.
159. Povinnosť hlásiť nedeklarovaný alebo nesprávne deklarovany nebezpečný tovar bola zrušená, pretože sa v rámci neobchodnej prevádzky nepovažuje za podstatnú.
160. Prístup, ktorý agentúra zaujala, je práca s dynamickým odkazom na technické pokyny ICAO, ako sa uvádza v oznámení o navrhovanej zmene a doplnení (NPA). Odkaz je bližšie špecifikovaný vo vykonávacích predpisoch. Úryvky z technických pokynov nie sú v týchto predpisoch bežne zahrnuté. Z technických pokynov sa zopakovali iba požiadavky, ktoré bližšie určujú osobitné povinnosti prevádzkovateľa.

161. Pojem „technické pokyny“ je vymedzený v prílohe I (uverejnenej v stanovisku č. 4/2011).

NCO.GEN.145 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém

162. Agentúra považuje za potrebné zaviesť pre prevádzkovateľov NCO povinnosť realizovať bezpečnostné opatrenia vydané príslušným orgánom a povinné bezpečnostné informácie vydané agentúrou, ako sú príkazy na zachovanie letovej spôsobilosti.

NCO.GEN.155 Zoznam minimálneho vybavenia

163. Zoznam MEL sa v zásade pri neobchodnej prevádzke iných ako zložitých motorových lietadiel nevyžaduje. Na dobrovoľnej báze sa však používať môže. V takom prípade musí byť zoznam MEL schválený príslušným orgánom. Zoznam MEL pre lietadlo registrované v tretej krajine musí schváliť štát registrácie.

VI. NCO.OP: Podčasť B - Prevádzkové postupy

164. Táto podčasť obsahuje požiadavky na prevádzkové postupy neobchodnej prevádzky iných ako zložitých motorových lietadiel (NCO).

Všeobecné ustanovenia

165. Požiadavky na vzlet za nízkej viditeľnosti (LVTO) sú zosúladené s návrhom časti CAT a časti SPA, v ktorom sa požaduje získanie povolenia podľa časti SPA pri každom vzlete pod 400 m.

166. Bolo prijatých mnoho pripomienok, v ktorých sa požadovala zmena metódy výpočtu prevádzkových miním a jej prispôbenie neobchodnej prevádzke iných ako zložitých motorových lietadiel (NCO). Treba poznamenať, že táto metóda, ktorá je zosúladená s metódou prevádzky CAT a NCC, sa pridala do materiálu s usmerneniami (GM3-NCO.OP.110) a slúži len na informačné účely. Veliteľ lietadla môže použiť iné metódy.

167. Niektoré zainteresované strany žiadali, aby agentúra odstránila z bodu NCO.OP.125/126 požiadavku na dodatočné palivo pre prípady poklesu pretlaku alebo zlyhania jedného z motorov na trase. Vzhľadom na základnú požiadavku 2 písm. a) bod 7), v ktorej sa od prevádzkovateľov požaduje prevážať na palube zásobu paliva pre mimoriadne situácie, agentúra zastáva názor, že tieto podmienky patria do rámca takýchto mimoriadnych situácií a sú nevyhnutné pre bezpečný let. Preto sa táto požiadavka predpisov NCO ponecháva v súlade s požiadavkou predpisov NCC.

168. Bolo prijatých niekoľko pripomienok, v ktorých sa požadovala zmena bodu NCO.OP.165, ktorá by umožnila štart letu podľa VFR aj v prípade, že poveternostné podmienky na ceste do cieľa nezodpovedajú pravidlám pre lety podľa VFR za predpokladu, že náhradná cesta na jedno alebo viacero náhradných letísk spĺňa požadované podmienky pre lety podľa VFR. Zavedenie takejto úľavy by malo za

následok, že výsledná požiadavka by nespĺňala bezpečnostnú úroveň, ktorú stanovila organizácia ICAO. Agentúra nezamýšľa zaviesť predpisy, ktoré by boli pod úrovňou požiadaviek organizácie ICAO, a nevedela formulovať vyhovujúce bezpečnostné dôvody, ktoré by umožňovali povolenie takýchto letov.

169. Mnoho zainteresovaných strán vyjadrilo obavy týkajúce sa NCC.OP.155 a NCC.OP.156 spojených s výberom náhradných cieľových letísk pre letúny a vrtuľníky. Zámerom tohto predpisu nie je, ako bolo vyjadrené v pripomienkach, požadovať, aby cieľové aj náhradné letisko mali súčasne priaznivé poveternostné podmienky. Ako sa uvádza v týchto predpisoch, ak počasie na cieľovom letisku nespĺňa minimálne podmienky, treba vybrať náhradné letisko, ktoré príslušným poveternostným požiadavkám vyhovuje.
170. Bolo prijatých množstvo pripomienok, v ktorých sa požadovala zmena NCO.OP.135 písm. a) bodu 11 týkajúceho sa meteorologických informácií, ktoré má veliteľ lietadla použiť, a to, aby sa odstránilo slovo „letecké“. Požiadavka v časti II prílohy 6 k dohovoru ICAO je založená na platných a vyhovujúcich mapách, ktoré odkazujú na vymedzenie leteckých máp podľa prílohy 4 k dohovoru ICAO. Táto požiadavka však nezabráňuje prevádzkovateľom, aby používali iné dostupné mapy, ale iba spolu s platnými leteckými mapami, ktoré jediné obsahujú všetky potrebné letecké informácie.
171. Na základe prijatých pripomienok k aplikovaniu nadmorskej výšky/výšky rozhodnutia (DA(H)) pri lete s nepresným priblížením s využitím techniky konečného priblíženia stálym klesaním ktoré môže mať v prípade neúspešného priblíženia za následok let pod minimálnou nadmorskou výškou zostupu/minimálnou výškou zostupu (MDA(H)), sa do NCC.OP.111 pridajú AMC s cieľom objasniť zodpovednosť prevádzkovateľa pri vypracúvaní postupov, ktoré majú zabrániť letu pod minimálnou nadmorskou výškou zostupu/minimálnou výškou zostupu počas opakovania okruhu/neúspešného priblíženia.

NCO.OP.105 Určenie osamotených letísk - letúny

172. Predpis bol zjednodušený a odkazuje iba na letový čas potrebný na najbližšie vhodné náhradné letisko.
173. Treba poznamenať, že tento pojem nie je vymedzený, pokiaľ ide o prevádzku vrtuľníkov, a rozumie sa, že prevádzkovateľ špecifikuje výberové kritériá v prevádzkovej príručke. Vzhľadom na vlastnosti vrtuľníkov sa nepovažuje za potrebné vkladať osobitné vymedzenie osamoteného letiska.

NCO.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – letúny a vrtuľníky

174. Táto požiadavka bola navrhnutá s cieľom zohľadniť prevádzku NCO a zabezpečiť zásadu proporcionality.
175. Od prevádzkovateľa sa nepožaduje stanovenie letiskových minim, ale môže používať komerčne dostupné prevádzkové minimá. Táto skutočnosť je zosúladená s časťou II oddielom 2 prílohy 6 k dohovoru ICAO.

NCO.OP.111 Letiskové prevádzkové minimá - prevádzka NPA, APV, CAT I**NCO.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá - let letúnov po okruhu****NCO.OP.113 Letiskové prevádzkové minimá - let vrtuľníkov po okruhu**

176. Tieto požiadavky sú zosúladené s predpisom NCC.

NCO.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku - letúny, vrtuľníky a motorové vetrone

177. Text je rozdelený na predpisy týkajúce sa jednotlivých typov lietadiel. Predpisy postupov na obmedzenie hluku pre letúny/vrtuľníky/motorové vetrone a balóny sú adresované veliteľovi lietadla a ich zámerom je, aby mala bezpečnosť prednosť pred obmedzeniami hluku. Predpis je založený na odporúčaní v časti II a III prílohy 6 k dohovoru ICAO.

NCO.OP.125 Zásoba paliva a oleja - letúny**NCO.OP.126 Zásoba paliva a oleja - vrtuľníky**

178. Text je rozdelený na predpisy týkajúce sa jednotlivých typov lietadiel a je zosúladený s časťou II a III prílohy 6 k dohovoru ICAO.

179. Na základe prijatých pripomienok sa zaviedla úľava pre letúny, ktoré vzlietajú a pristávajú na rovnakom letisku, pričom zostávajú v dohľade letiska. V tomto prípade sa množstvo požadovaného paliva znížilo na obdobie 10 min. okrem paliva potrebného na návrat na letisko.

NCO.OP.130 Inštruktáž pasažierov

180. Text je prispôsobený prevádzke NCO, pričom inštruktáž sa poskytuje pred letom alebo počas letu.

NCO.OP.135 Príprava na let

181. Na základe prijatých pripomienok bude pridaný materiál s usmerneniami s cieľom poskytnúť poradenstvo o možnom použití prevádzkového letového plánu (OFP), a tak zabezpečiť plnenie požiadavky týkajúcej sa prípravy na let. ICAO ani pre neobchodnú prevádzku nestanovuje prevádzkový letový plán.

NCO.OP.140 Náhradné cieľové letisko - letúny**NCO.OP.141 Náhradné cieľové letisko - vrtuľníky**

182. Text týkajúci sa náhradného cieľového letiska je rozdelený na požiadavky vzťahujúce sa na konkrétne typy lietadiel.

183. Na účely objasnenia a jednotnosti bol zmenený a doplnený NCO.OP.141 písm. a) tak, aby zahŕňal požiadavku na postup priblíženia podľa nástrojov na cieľovom letisku, keďže predpis predtým odkazoval na minimum súvisiace s postupom podľa nástrojov.

184. V prípade osamoteného letiska pre prevádzku vrtuľníkov sa zaviedla požiadavka na trvanie platnosti meteorologických podmienok v cieľovej destinácii. Predpis je zosúladený požiadavkou písm. a), v ktorej sa uvádza interval 2 hodín pred predpokladaným časom priletu až 2 hodín po predpokladanom čase priletu.

NCO.OP.145 Plnenie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi

185. Na základe množstva pripomienok bola opätovne zavedená možnosť plnenia paliva lietadla s cestujúcimi nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi s rovnakými obmedzeniami ako pri predpise NCC.

NCO.OP.170 Ľad a iné znečistenia - postupy na zemi

NCC.OP.175 Ľad a iné znečistenia - postupy za letu

186. Postupy proti námraze sú opísané v dvoch požiadavkách, pričom prvá sa týka postupov na zemi a druhá postupov za letu. Predpis je v súlade so základnými požiadavkami (bod 2.a.5 prílohy IV) a stanovuje povinnosti pre veliteľa lietadla.

NCO.OP.185 Simulované mimoriadne situácie počas letu

187. V mnohých pripomienkach sa požadovalo odstránenie osobitnej požiadavky, aby sa lety podľa IFR nesimulovali umelými prostriedkami s cestujúcimi na palube. Agentúra stále považuje simuláciu takýchto situácií s cestujúcimi na palube za bezpečnostný problém, a preto bola táto požiadavka zachovaná.

188. Keďže neobchodná prevádzka iných ako zložitých motorových lietadiel sa týka schválenej výcvikovej organizácie, ktorá uskutočňuje výcvikové lety iných ako zložitých lietadiel, na základe prijatých pripomienok sa zľavilo z požiadaviek, aby sa umožnila simulácia mimoriadnych situácií a letov podľa IFR umelými prostriedkami počas výcvikových letov so žiakmi/študentmi pilotmi na palube.

NCO.OP.190 Riadenie palivového systému počas letu

189. Na základe množstva pripomienok a na účely jednotnosti bol odstránený pojem „konečná zásoba paliva“, ktorý nie je definovaný v znení predpisu NCO, a s cieľom objasniť túto požiadavku sa pridal odkaz na požiadavku na palivo pre letúny a vrtuľníky. Zámerom predpisu je zabezpečiť, aby po pristátí nebolo množstvo zvyšného paliva menšie ako zásoby paliva požadované v bodoch NCO.OP.125 a NCO.OP.126.

NCO.OP.200 Zistenie blízkosti zeme

190. Na základe prílohy 6 časť II k dohovoru ICAO sa iba pri niektorých letúnoch v rámci prevádzky NCO vyžaduje, aby boli vybavené výstražným systémom signalizácie blízkosti zeme (TAWS). Preto sa táto požiadavka vzťahuje na prevádzkovú požiadavku na používanie systému TAWS. Tento text je zosúladený s časťou NCC.

NCO.OP.205 Palubný protizrážkový systém (ACAS)

191. Táto požiadavka sa pridala, aby sa po inštalácii systému ACAS zabezpečilo jeho používanie v súlade s nariadením (EÚ) č. 1332/2011.

VII. NCO.POL: Podčasť C - Výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia**Všeobecné ustanovenia**

192. Táto podčasť obsahuje predpisy týkajúce sa výkonnosti lietadiel a prevádzkových obmedzení pre neobchodnú prevádzku iných ako zložitých lietadiel.

NCO.POL.100 Prevádzkové obmedzenia

193. Znenie dokumentu oznámenia NPA sa opakuje v texte nového predpisu, pričom je pridaný jeden odsek, ktorý sa týka zobrazovania štítkov, zoznamov a označení prístrojov obsahujúcich tieto prevádzkové obmedzenia.

NCO.POL.105 Váženie - letúny a vrtuľníky

194. V mnohých pripomienkach sa zdôrazňovalo, že táto požiadavka by nemala byť súčasťou predpisov OPS, ale mala by sa zahrnúť do predpisov v časti M. Požiadavky na váženie lietadla zostali zachované v tomto nariadení so zámerom zabrániť legislatívnym medzerám, keďže v súčasnosti tieto požiadavky nie sú zahrnuté v časti M. Riešenie tohto problému sa môže zväziť v rámci budúcich úloh spojených s tvorbou predpisov.

195. Odstránilo sa ustanovenie o pravidelnom opätovnom vážení lietadiel, pretože podmienky na opätovné váženie sú dostatočne opísané v novom pododseku a).

VIII: NCO.IDE: Podčasť D - Prístroje, údaje, vybavenie

196. Táto podčasť obsahuje požiadavky na neobchodnú prevádzku iných ako zložitých motorových lietadiel týkajúce sa prístrojov, údajov a vybavenia. Tvoria ju štyri oddiely:

- Oddiel 1 - Letúny;
- Oddiel 2 - Vrtuľníky;
- Oddiel 3 - Vetrone;
- Oddiel 4 - Balóny.

197. Text bol vo všeobecnosti navrhnutý tak, aby sa podľa možnosti na úrovni predpisov zachovali ciele založené na výkonnosti a na úroveň AMC sa presunuli špecifikácie systémov a vybavenia a spôsoby plnenia požiadaviek.

198. Požiadavky na vybavenie sa oddelili od čisto prevádzkových požiadaviek, napr. pokiaľ ide o používanie vybavenia, ktorými sa zaoberá NCO.OP.

199. V každom oddiele sa zachovalo postupné číslovanie predpisov, pričom predpisy pre letúny a vrtuľníky týkajúce sa rovnakej oblasti majú to isté číslo a názov. Ak sa predpis týkal iba letúnov, toto číslo sa pri vrtuľníkoch preskočilo, a naopak.
200. Bola zavedená nová požiadavka (NCO.IDE.A/H.105 Minimálne vybavenie pre let), aby sa predišlo prevádzke, pri ktorej by isté komponenty zlyhali alebo chýbali.
201. Keďže pre vetrone a balóny nie je k dispozícii odkaz v predpisoch ICAO, požiadavky na vybavenie a prístroje pre tieto dve kategórie lietadiel boli navrhnuté s pomocou odborníkov a s využitím existujúcich vnútroštátnych noriem a predpisov.

NCO.IDE.A/H/S/B.100 Nástroje a vybavenie - všeobecne

202. Požiadavky na schválenie boli objasnené v súlade s požiadavkami časti 21. Boli pridané ďalšie ustanovenia s cieľom zabezpečiť, aby sa nástroje a vybavenie, ktoré sa nevyžadujú v časti NCO a ktoré nemusia byť schválené v súlade s časťou 21, nepoužívali na bezpečnostné funkcie a nemali vplyv na letovú spôsobilosť. Okrem toho sa objasnilo uplatňovanie požiadaviek na letovú spôsobilosť pri schvaľovaní vybavenia lietadiel registrovaných v tretích krajinách. Na tento účel bol vložený materiál s usmerneniami. Po pripomienkach sú podrobnejšie vysvetlené ustanovenia týkajúce sa schváleného a neschváleného vybavenia.

NCO.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky

203. Bola zavedená osobitná požiadavka na náhradné elektrické poistky pre letúny, ktorá bola prevzatá zo starého ustanovenia oznámenia NPA v predpise OPS.CAT.407. Táto požiadavka je v súlade s časťou II bodom 2.4.2.2 prílohy 6 k dohovoru ICAO. Podobne ako pri CAT.IDE a NCC.IDE nebola pre vrtuľníky navrhnutá ekvivalentná požiadavka.

NCO.IDE.A/H.120 a 125 Prevádzka podľa VFR/IFR - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

204. Navrhované predpisy boli vypracované podľa základného predpokladu, že v pravidlách letu za viditeľnosti (VFR) sa budú vyžadovať meteorologické podmienky na let za viditeľnosti (VMC) a že let v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov (IMC) sa bude musieť vykonávať ako let podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR).
205. V súlade s CAT.IDE boli pre miestne lety pridané AMC, čím sa pre niektoré prístroje v letúnoch poskytli dodatočné spôsoby plnenia požiadaviek.
206. Pri vrtuľníkoch bola k podmienkam na dodatočné vybavenie pre lety podľa VFR pridaná podmienka viditeľnosti do 1 500 m.
207. Boli pridané AMC týkajúce sa spôsobov merania a zobrazovania magnetického kurzu.
208. Pre niektoré lety podľa VFR sa v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO pridala požiadavka na prostriedky zabraňujúce nesprávnej činnosti systémov na indikáciu rýchlosti. Na základe pripomienok sa objasnilo, že táto požiadavka sa nevzťahuje na

lety podľa VFR v noci, ale iba pri takých podmienkach, pri ktorých nie je možné udržať lietadlo na požadovanej letovej trase bez použitia ďalších prístrojov, a pri viditeľnosti nižšej ako 1 500 m.

209. Boli pridané AMC týkajúce sa prostriedkov zabraňujúcich nesprávnej činnosti systémov na indikáciu rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy.

NCO.IDE.H.126 Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR

210. Bolo navrhnuté pridanie požiadavky na vybavenie autopilotom s režimom aspoň automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu pre lety vrtuľníkov podľa IFR na základe existujúcich požiadaviek na osvedčovanie týkajúcich sa zvýšenia stability a na základe bezpečnostného odporúčania Úradu Spojeného kráľovstva pre vyšetrovanie leteckých nehôd (AAIB), ktoré sa uvádza v správe o leteckej nehode úradu AAIB č. 4/97.

NCO.IDE.A/H.140 Sedadlá, bezpečnostné pásy, zádržné systémy a zariadenia na pripútanie detí

NCO.IDE.S.125 Sedadlá a zádržné systémy

211. Bola zavedená osobitná požiadavka na sedadlá, bezpečnostné pásy a zádržné systémy. Na zabezpečenie flexibility existujúcich konštrukčných riešení bol vymedzený pojem „záchytný systém hornej časti trupu“ (UTR). Pri preskúmaní pripomienok sa zistilo, že používanie pojmu „postroj“ nebolo konzistentné. Hoci sa zdá, že podľa bežného chápania bezpečnostný postroj pozostáva z bezpečnostného pásu a dvoch ramenných popruhov, množstvo lietadiel zrejme príslušné požiadavky nespĺňa. Bolo prijatých niekoľko pripomienok, v ktorých sa požadovalo povolenie používania bezpečnostných pásov s diagonálnym ramenným popruhom v letúnoch, v ktorých nie je možné umiestniť štvorbodový postroj. Predovšetkým, pokiaľ ide o neobchodnú prevádzku iných ako zložitých motorových lietadiel, sa záchytný systém hornej časti trupu s jedným ramenným popruhom (napr. bezpečnostný pás s diagonálnym ramenným popruhom) považuje za vyhovujúci požiadavke týkajúcej sa sedadiel letovej posádky.

212. V niektorých prípadoch sa v pripomienkach k dokumentu CRD požadovalo uvedenie dátumov začiatku uplatňovania požiadavky na systémy UTR, pokiaľ ide o sedadlá členov letovej posádky. Tejto požiadavke sa nevyhovelo, pretože zámerom predpisu je po odporúčaní v oblasti bezpečnosti zlepšiť bezpečnostné normy aj pre existujúci lietadlový park. Okrem toho možnosť splniť požiadavku používaním diagonálnych pásov v neobchodnej prevádzke iných ako zložitých motorových lietadiel poskytuje dostatočnú flexibilitu.

Požiadavky na vybavenie kyslíkom

213. Týchto predpisov sa týkalo množstvo pripomienok a boli predmetom rozsiahlej diskusie:

- NCO.IDE.A.150 Doplnkový prívod kyslíka - letúny s pretlakovou kabínou; a

- NCO.IDE.A/H.155 Doplnkový prívod kyslíka - letúny/vrtuľníky bez pretlakovej kabíny.
214. Agentúre bolo doručených niekoľko pripomienok s návrhmi úľav z NCO s odvolaním sa na súčasnú prevádzkovú prax v niektorých členských štátoch a na normy a odporúčané postupy ICAO (najmä na prílohu 6 časť II bod 2.2.3.8).
215. Skupina pre posudzovanie RG04 predložila dôkazy, podľa ktorých v Európe neboli zaznamenané žiadne nehody spôsobené nedostatkom kyslíka pri letoch do výšky 14 000 stôp (ft), a tiež vyjadrila obavy o bezpečnosť, pokiaľ ide o požiadavku udržiavať lietadlo v nízkych letových hladinách pri lete v podmienkach oblačnosti a námrazy, ak lietadlo nie je vybavené kyslíkom.
216. Agentúra preskúmala všetky prijaté pripomienky a materiály týkajúce sa danej otázky a poskytla tieto vyjadrenia:
- Požiadavky na vrtuľníky s pretlakovou kabínou sa odstránili podobne ako pri CAT.IDE a NCC.IDE, keďže v EÚ sa žiadne vrtuľníky s pretlakovou kabínou neprevádzkujú.
 - Požiadavky na vrtuľníky bez pretlakovej kabíny sú v súlade s časťou III oddielom III bodom 2.9 prílohy 6 k dohovoru ICAO, v ktorej sa požaduje vybavenie kyslíkom pri letoch dlhších ako 30 minút vo výškach medzi 10 000 stôp (ft) a 13 000 stôp (ft) a pri akomkoľvek trvaní letu v nadmorskej výške nad 13 000 stôp (ft).
 - Súčasný návrh znenia predpisu pre letúny sa zachoval v súlade s požiadavkami NCC.IDE a je zámerne prísnejší ako súčasné normy ICAO. Norma ICAO sa odvoláva výhradne na úsudok veliteľa lietadla, takže let bez kyslíka je teoreticky možný v akejkoľvek nadmorskej výške. Táto požiadavka sa považuje za nedostatočnú, pretože okrem daného lietadla sa vo vzdušnom priestore nachádzajú aj iní účastníci letovej prevádzky. Nedostatok kyslíka u pilota môže preto viesť k nebezpečným situáciám, v ktorých sú tretie strany vystavované neprijateľnému riziku.
 - Agentúra zohľadnila predovšetkým skutočnosť, že ľudská fyziológia sa nemení v závislosti od charakteru vykonávanej prevádzky (obchodnej alebo neobchodnej) alebo zložitosti lietadla. Navrhovaným znením predpisu sa preto vykonáva obsah dodatku 2.A časti II prílohy 6 k dohovoru ICAO a požaduje sa v ňom vybavenie prídavným kyslíkom, ako sa uvádza aj v časti CAT a časti NCC.
 - Agentúra tiež uznáva hodnotenia, ktoré v tejto oblasti vykonala organizácia ICAO a ktoré sú dostupné v dokumente Doc 8984 v najnovšej zmenenej a doplnenej verzii z roku 2008. Tento dokument obsahuje najmä opis dôsledkov nedostatku kyslíka v rôznych nadmorských výškach a odôvodňuje potrebu danej požiadavky.
 - Uznáva sa, že piloti s dlhoročnou leteckou praxou v určitých horských regiónoch sa mohli na tieto nadmorské výšky fyziologicky adaptovať. Na základe uvedených medicínskych štúdií sa však agentúra obáva o bezpečnosť pri takých letoch, pri ktorých môže mať nedostatok kyslíka za následok poruchy kognitívnych schopností alebo (čiastočnú) stratu pracovnej schopnosti

pilota. Okrem toho môže mať nedostatok kyslíka negatívny vplyv na cestujúcich so zdravotnými ťažkosťami.

- Výnimkami sa bude musieť zaoberať článok 14 základného nariadenia a mali by vychádzať z konkrétnych opatrení na zníženie rizika (napr. skúseností prevádzkovateľa, schopnosti pilota fyziologicky sa adaptovať na určité nadmorské výšky). Okrem toho by sa mali dosiahnuť bežne iba v určitých regiónoch (t. j. v horských oblastiach).

217. Navyše sa stanovilo percento cestujúcich, ktorí majú mať v letúnoch s pretlakovou kabínou k dispozícii kyslík.

NCO.IDE.A/H.160 a NCO.IDE.B.125 Ručné hasiace prístroje

218. Ustanovenia týkajúce sa ručných hasiacich prístrojov povoľujúce používanie hasiacej látky halón boli odstránené s cieľom zabezpečiť súlad s nariadením (ES) č. 1005/2009, ktoré jej používanie zakazuje. Zámerom predpisu je všeobecná bezpečnosť, pokiaľ ide o účinnosť hasiacej látky. Počas prechodného obdobia bude používanie halónu naďalej povolené.

219. Agentúra posúdila návrh skupiny pre posudzovanie spolu s ostatnými prijatými pripomienkami, v ktorých sa požadovalo vyňatie ľahkých letúnov a vrtuľníkov (s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 2 000 kg) z požiadavky na vybavenie hasiacim prístrojom. Takáto výnimka by však znamenala, že predpisy NCO by neboli v súlade s časťou II (bod 2.4.2.2) a časťou III oddielom III (bod 4.1.3.1) prílohy 6. Agentúra tiež vzala na vedomie skutočnosť, že v súlade s najnovším dostupným doplnkom k prílohe 6 iba dva členské štáty informovali o rozdieloch oproti normám ICAO, a predpokladala teda, že väčšina členských štátov zaviedla tento predpis do svojich vnútroštátnych právnych predpisov. Predpis sa preto zachoval.

220. Turistické motorové klzáky a vetrone však boli z požiadavky vyňaté pre tieto dôvody:

- priestor v pilotnej kabíne je obmedzený a pri niektorých typoch lietadiel nie je k dispozícii vôbec žiadny priestor; alebo
- hasiaci prístroj by bolo možné umiestniť iba za hlavu pilota, čo by mohlo ohroziť bezpečnosť pilota.

NCO.IDE.A/H.170 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)

NCO.IDE.S.135 a NCO.IDE.B.130 Lety nad vodnou plochou

221. Na základe prijatých pripomienok agentúra posúdila možnosť používania osobného rádiomajáka (PLB) namiesto núdzového vysielateľa polohy pri určitých malých lietadlách a za predpokladu, že sa zachová rovnaká úroveň bezpečnosti. Boli tiež pridané príslušné AMC a GM týkajúce sa osobných rádiomajákov. Hoci zostane zachovaná rovnaká úroveň bezpečnosti, tento predpis sa bude líšiť od noriem a odporúčaných postupov ICAO uvedených v prílohe 6, ktoré sa týkajú núdzových vysielateľov polohy. Ďalej je tiež vysvetlené, že osobné rádiomajáky sú alternatívou núdzových vysielateľov polohy, ktoré sa môžu v malých lietadlách naďalej používať.

NCO.IDE.H.175 Lety nad vodnou plochou

222. Okrem toho sa na základe prijatých pripomienok objasnilo, že záchranné vesty nemusia byť nevyhnutne uložené na stanovených miestach, na ktorých by boli ľahko prístupné na použitie, pretože osoby, pre ktoré sú určené, ich môžu mať na sebe.

NCO.IDE.S.110 Prevádzkové svetlá

223. Táto požiadavka sa odstránila pri vetroňoch, pretože v časti FCL sa pre túto kategóriu lietadiel neuvádza žiadna kvalifikačná kategória na nočné lety.

SKRATKY POUŽITÉ V ČASTI NCC A ČASTI NCO**- iba na účely objasnenia -**

AAC	letecké administratívne spojenie
AAD	stanovená výšková odchýlka
AAL	nad úrovňou letiska
AC	striedavý prúd
ACAS II	palubný protizrážkový systém II
ADF	automatický zameriavač
ADG	generátor poháňaný vzduchom
ADS	automatický závislý prehľadový systém
ADS-B	automatický závislý prehľadový systém - vysielanie
ADS-C	automatický závislý prehľadový systém - kontrakt
AeMC	poverené zdravotnícke zariadenie
AEO	všetky motory pracujúce
AFCS	systém automatického riadenia letu
AFM	letová príručka lietadla
AFN	hlásenie o lete lietadla
AFN	hlásenie o zariadeniach letových prevádzkových služieb
AGL	nad úrovňou terénu
AHRS	referenčný systém letovej polohy a kurzu
AIS	letecká informačná služba
ALS	približovacia svetelná sústava
ALSF	približovacia svetelná sústava so zábleskovými návestidlami
AMC	prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek
AMSL	nad strednou hladinou mora
ANP	skutočná navigačná výkonnosť
AOC	osvedčenie leteckého prevádzkovateľa
APCH	priblíženie
APU	pomocná pohonná jednotka
APV	postup priblíženia s vertikálnym navádzaním
AR	trasa ATS
AR	vyžaduje sa povolenie
AR	požiadavky na úrad

ARA	priblíženie s pomocou palubného radaru
ASC	Výbor pre leteckú bezpečnosť
ASDA	použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet
ATC	riadenie letovej prevádzky
ATO	schválená výcviková organizácia
ATPL	preukaz spôsobilosti dopravného pilota
ATQP	alternatívny program výcviku a kvalifikácie
ATS	letové prevádzkové služby
AVGAS	letecký benzín
AVTAG	palivo so širokým rozsahom destilačných teplôt
B-RNAV	základná priestorová navigácia
BALS	základná približovacia svetelná sústava
CAP	prístupové parametre riadiaceho letovej prevádzky
CDFA	konečné priblíženie stálym klesaním
CDL	zoznam odchýlok usporiadania
CFIT	riadený let do terénu
CG	ťažisko
cm	centimetre
CM	riadenie kontextu/konfigurácie
CMA	prístup nepretržitého sledovania
CMV	prepočítaná meteorologická dohľadnosť
CMPA	zložité motorové lietadlo
CofA	osvedčenie o letovej spôsobilosti
CPA	bod najväčšieho priblíženia
CPDLC	komunikácia dátovým spojením medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom
CPL	preukaz spôsobilosti obchodného pilota
CRM	optimalizácia činnosti posádky
CRT	nástroj pripomienok a odpovedí
CVR	zapisovač zvuku v kabíne
DA	nadmorská výška rozhodnutia
D-ATIS	dátový prenos automatickej informačnej služby koncovej riadenej oblasti
DC	jednosmerný prúd
DCL	povolenie na odlet
DDM	rozdiel hĺbok modulácií
D-FIS	dátový prenos letovej informačnej služby
DGOR	hlásenie udalosti s nebezpečným tovarom

DH	výška rozhodnutia
DME	zariadenie na meranie vzdialenosti
D-OTIS	dátový prenos prevádzkovej informačnej služby koncovej riadenej oblasti
DR	vzdialenosť rozhodnutia
DSTRK	plánovaná trať
EASP	Európsky program pre bezpečnosť letectva
EK	Európska komisia
EFB	elektronická letová aktovka
EFIS	elektronický systém letových prístrojov
EGT	teplota výfukových plynov
ELT(AD)	núdzový vysielateľ polohy (automaticky uvádzaný do pracovnej polohy)
ELT(AF)	núdzový vysielateľ polohy (automatický upevnený)
ELT(AP)	núdzový vysielateľ polohy (automatický prenosný)
ELT(S)	núdzový vysielateľ polohy na prežitie
EPE	odhad odchýlky polohy
EPR	tlakové pomery motora
EPU	odhad neistoty polohy
ERA	náhradné (letisko) na trase
ESSG	Európska riadiaca skupina SAFA
ETOPS	prevádzka dvojmotorových letúnov s predĺženým operačným dosahom
ETSO	Európske technické štandardné schválenie
EUROCAE	Európska organizácia pre zariadenia civilného letectva
EVS	systém rozšíreného videnia
FAA	Federálny úrad pre letectvo USA
FAF	bod konečného priblíženia
FAK	súprava prvej pomoci
FALS	úplná približovacia svetelná sústava
FANS	budúci systém leteckej navigácie
FAP	bod začatia konečného priblíženia
FATO	plocha konečného priblíženia a vzletu
FDM	monitorovanie letových údajov
FDR	zapisovač letových údajov
FFS	typový letový simulátor
FI	letový inštruktor
FL	letová hladina

FM	modulátor frekvencie
FMS	system riadenia letu
FOR	rozhľadové pole
FOV	zorné pole
FSTD	výcvikové zariadenie na simuláciu letu
ft	stopy
FTD	letové výcvikové zariadenie
g	gram
g	gravitácia
GBAS	system s pozemným rozšírením
GCAS	pozemný protizrážkový system
GIDS	pozemný system detekcie námrazy
GLS	pristávací system GBAS
GM	materiál s usmerneniami
GNSS	globálny navigačný satelitný system
GPS	globálny system určovania polohy
GPWS	výstražný system na blízkosť terénu
HEMS	virtuálna záchraná zdravotná služba
HF	vysoká frekvencia
HI/MI	vysoká intenzita / stredná intenzita
HIALS	vysoko intenzívna približovacia svetelná sústava
HLL	zoznam obmedzení pre virtuálne plošiny
HoT	čas pôsobenia
hPa	hektopascal
HUD	prieľadový displej
HUDLS	prieľadový navádzací system pristávania
IAF	bod počiatocného priblíženia
IALS	stredná približovacia svetelná sústava
ICAO	Medzinárodná organizácia civilného letectva
IF	bod stredného priblíženia
IFR	pravidlá letu podľa prístrojov
IGE	prízemný efekt
ILS	system zariadení na presné priblíženie a pristátie
IMC	meteorologické podmienky pre let podľa prístrojov
inHg	palce ortuti
INS	inerčný navigačný system
IORS	vnútorný system hlásenia udalostí

IP	medziľahlý bod
IR	vykonávací predpis
IRNAV/IAN	integrovaná priestorová navigácia
IRS	inerciálna súradnicová sústava
ISA	medzinárodná štandardná atmosféra
IV	intravenózný
JAA	Spojené letecké úrady
JAR	jednotné letecké predpisy
JET 1 / A / A1	kerozín
JET B	palivo so širokým rozsahom destilačných teplôt
JIP	spoločný vykonávací postup
JP-4	palivo so širokým rozsahom destilačných teplôt
km	kilometre
kN	kilonewton
KSS	Ktitorovov-Siminov-Sindalovského vzorec
kt	uzol
LAT/LONG	zemepisná šírka/dĺžka
LED	svetelná dióda
LIFUS	traťový let pod dozorom
LNAV	smerová navigácia
LoA	písomný súhlas
LOC	lokalizátor
LOE	hodnotenie zamerané na let na trati
LOFT	letový výcvik zameraný na let na trati
LOS	povrch s obmedzenými prekážkami
LOUT	najnižšia teplota prevádzkového využívania
LP	výkonnosť lokalizátora
LPV	bočné presné priblíženie s vertikálnym navádzaním
LRNS	diaľkový navigačný systém
LVO	prevádzka za podmienok malej dohľadnosti
LVP	postupy za nízkej viditeľnosti
LVTO	vzlet za nízkej viditeľnosti
m	metre
MALS	stredne intenzívna približovacia svetelná sústava
MALSF	stredne intenzívna približovacia svetelná sústava so zábleskovými návěstidlami
MALSR	stredne intenzívna približovacia svetelná sústava s návěstidlami ukazovateľa smeru

MAPt	bod začatia postupu nevydareného priblíženia
MCTOM	maximálna schválená vzletová hmotnosť
MDA	minimálna nadmorská výška zostupu
MDA/H	minimálna nadmorská výška/nadmorská výška zostupu
MDH	minimálna výška zostupu
MEA	minimálna bezpečná nadmorská výška na trase
MEL	zoznam minimálneho vybavenia
METAR	letisková správa o počasí
MGA	minimálna bezpečná nadmorská výška v letovej sieti
MHz	megahertz
MID	stredný bod, stredná časť
ml	mililitre
MLS	mikrovlnný pristávací systém
MMEL	základný zoznam minimálneho vybavenia
MNPS	špecifikácia minimálnej navigačnej výkonnosti
MOC	minimálna výška nad prekážkami
MOCA	minimálna nadmorská výška nad prekážkami
MOPS	norma minimálnej prevádzkovej výkonnosti
MORA	minimálna nadmorská výška mimo trasy
MPSC	maximálna konfigurácia sedadiel pre cestujúcich
mSv	milisievert
NADP	postup na obmedzenie hluku pri odlete
NALS	bez približovacej svetelnej sústavy
NAV	navigácia
NDB	nesmerový rádiomaják
N _F	otáčky voľnej hnacej turbíny
NM	námorné míle
NOTAM	oznámenie pre pracovníkov, ktorí sa zaoberajú letovou prevádzkou
NPA	nepresné priblíženie
NVG	okuliare pre nočné videnie
OAT	teplota vonkajšieho vzduchu
OCH	bezpečná výška nad prekážkami
OCL	výška nad oceánom
ODALS	všesmerová približovacia svetelná sústava
OEI	jeden motor nepracujúci
OFS	povrch bez prekážok
OGE	mimo pôsobenia zemského povrchu

OIP	bod začiatku vyrovnávania
OM	prevádzková príručka
ONC	prevádzková navigačná mapa
OSD	údaje o prevádzkovej spôsobilosti
otCMPA	iné ako zložité motorové lietadlo
PAPI	svetelná zostupová sústava
PAR	presný približovací radar
PBE	ochranné dýchacie prístroje
PBN	výkonnostná navigácia
PCDS	system na prepravu pracovníkov
PDP	vopred stanovený bod
PNR	medzný bod návratu
POH	prevádzková príručka pilota
PRM	osoba so zníženou pohyblivosťou
QFE	tlak vzduchu vzťahnutý k nadmorskej výške letiska (alebo prahu dráhy)
QNH	tlak vzduchu prepočítaný na hladinu mora
R/T	rádio/telefón
RA	rada na vyhnutie
RAT	malá vrtuľová turbína
RCC	koordináčne stredisko pátrania a záchrany
RCF	znížené množstvo paliva na nepredvídané udalosti
RCLL	osové návěstidlá dráhy
RFC	mapa zariadení na trase
RNAV	priestorová navigácia
RNAV 5	B-RNAV, základná priestorová navigácia
RNP	požadovaná navigačná výkonnosť
RNPX	požadovaná navigačná výkonnosť X
ROD	rýchlosť klesania
RTCA	Rádiotechnická komisia pre letectvo
RTZL	návěstidlá dotykovej zóny dráhy
RVR	dráhová dohľadnosť
RVSM	znížené minimá vertikálnych rozstupov
SACA	hodnotenie bezpečnosti lietadiel Spoločenstva
SAFA	hodnotenie bezpečnosti zahraničných lietadiel
SAE ARP	odporúčané postupy v letectve Spoločnosti automobilových, leteckých a kozmických inžinierov USA
SALS	jednoduchá približovacia svetelná sústava

SALSF	približovacia svetelná sústava so zábleskovými návestidlami
SAP	stabilizované priblíženie
SAP	parametre prístupu do systému
SAR	pátracia záchranná služba
SBAS	systém so satelitným rozšírením
SCP	osobitné kategórie cestujúcich
SID	štandardný odlet podľa prístrojov
SMS	systém riadenia bezpečnosti
SPECI	špeciálna správa o letectve
SRA	priblíženie s pomocou prehľadového radaru
SRE	prvok prehľadového radaru
SSALF	zjednodušená približovacia svetelná sústava so zábleskovými návestidlami
SSALR	zjednodušená približovacia svetelná sústava s návestidlami ukazovateľa smeru
SSALS	zjednodušená približovacia svetelná sústava
SSP	štátny bezpečnostný program
SSR	sekundárny prehľadový radar (hlásenie tlaku a nadmorskej výšky)
STC	doplnkové typové osvedčenie
SVS	systém syntetického videnia
TA	prevádzkové odporúčanie
TAC	mapa priblíženia k terminálu
TAFS	letisková predpoveď
TAS	skutočná rýchlosť letu
TAWS	výstražný systém signalizácie blízkosti zeme
TCAS	výstražný protizrážkový systém
TCCA	Letecký úrad Kanady
TDP	bod rozhodnutia o vzlete
TDZ	dotyková zóna
THR	prah
TODA	použiteľná dĺžka pre vzlet
TORA	použiteľná dĺžka pre rozjazd
TRI	inštruktor typovej kvalifikácie
TSE	celková chyba systému
TVE	celková vertikálna chyba
TWIP	meteorologické informácie pre pilotov
UMS	systém sledovania prevádzky
UTC	koordinovaný svetový čas

UTR	záchytný systém hornej časti trupu
V_{AT}	indikovaná rýchlosť nad prahom
VDF	zameriavacia stanica na VKV
VFR	pravidlá letu za viditeľnosti
VHF	veľmi krátke vlny
VIS	viditeľnosť
VMC	meteorologické podmienky pre let za viditeľnosti
V_{MO}	maximálna prevádzková rýchlosť
VNAV	vertikálna navigácia
VOR	VKV všesmerový rádiomaják
V_{S1G}	pádová rýchlosť pri preťažení 1 g
V_{SO}	pádová rýchlosť
V_{γ}	rýchlosť letu pre optimálnu stúpavosť
WAC	letecká mapa sveta
WXR	palubný poveternostný radar
ZFT	nulový letový čas
ZFTT	preškoľovací kurz nulového letového času

V Kolíne 1. februára 2012

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ