

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2021/2237**z dne 15. decembra 2021****o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede zahtev za operacije v vseh vremenskih razmerah ter za usposabljanje in preverjanje letalske posadke**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 ⁽¹⁾ ter zlasti člena 23(1), člena 27(1) in člena 31 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Operatorji in osebje, ki sodelujejo pri upravljanju zrakoplovov, ter pristojni nacionalni organi bi morali izpolnjevati ustrezne bistvene zahteve za letalske operacije iz Uredbe (EU) 2018/1139.
- (2) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 ⁽²⁾ določa podrobna pravila za letalske operacije. Obstoječa pravila, ki urejajo operacije v vseh vremenskih razmerah, bi bilo treba posodobiti, da se zagotovi, da odražajo nedavni tehnološki napredek na področju novih sistemov na krovu in dobre prakse na področju letalskih operacij.
- (3) Za zagotovitev visoke ravni varnosti v civilnem letalstvu v Uniji je treba obravnavati operacije v vseh vremenskih razmerah na vseh zadevnih področjih letalstva, vključno z začetno plovnostjo, letalskimi operacijami, licenciranjem letalske posadke in aerodromi, ter upoštevati izkušnje v letalstvu po vsem svetu ter znanstveni in tehnični napredek pri letalskih operacijah. Zato bi se moralo z novimi pravili izboljšati usklajevanje z zahtevami Zvezne uprave ZDA za letalstvo ter v pravo Unije kar v največji meri vključiti najnoveše spremembe standardov, ki jih je sprejela Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO), in sicer Priloge 6 ICAO, del I (11. izdaja), del II (10. izdaja) in del III (9. izdaja), kar zadeva operacije v vseh vremenskih razmerah in terminologijo instrumentalnega prileta.
- (4) Poleg tega bi bilo treba omogočiti varne helikopterske operacije po pravilih instrumentalnega letenja (IFR), vključno s prileti in odhodi prek točke v prostoru. Helikopterske operacije so se doslej izvajale predvsem po pravilih vizualnega letenja, zato so se pravila za upravljanje helikopterjev nadalje razvijala. Vendar so trenutno na voljo novi prileti in odhodi prek točke v prostoru, specifični za helikopterje, ter nizke helikopterske rute, ki helikopterjem omogočajo letenje po pravilih instrumentalnega letenja. Zato bi bilo treba pravila upravljanja ustrezno spremeniti.
- (5) Za stroškovno učinkovito izboljšanje varnosti bi bilo treba določiti nove zahteve glede usposabljanja za specializirane operacije, helikopterske operacije z več piloti, večjo uporabo simulatorjev ter večjo raznolikost dogodkov, ki se uporabljajo pri usposabljanju in preverjanju v helikopterskem komercialnem zračnem prevozu.
- (6) Nova pravila bi morala temeljiti na uspešnosti in tveganju, da bi bila pripravljena za stalni tehnološki napredek. Morala bi biti tehnološko nevtralna in omogočati vključevanje prihodnjih sprememb, s čimer bi se izognili odvisnosti od posebnih tehnoloških rešitev.

⁽¹⁾ UL L 212, 22.8.2018, str. 1.

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

- (7) Nova pravila bi morala omogočiti povečanje učinkovitosti na podlagi tehnološkega napredka in operativno uporabo novih, naprednih tehnologij, kot so sistemi za izboljšanje vidnosti pri letenju (EFVS), ter uporabo nekaterih naprednih novih operativnih postopkov, ki podpirajo operacije v vseh vremenskih razmerah. Prizadevati bi si bilo treba tudi za uporabo inovativnih orodij za usposabljanje in preverjanje letalske posadke.
- (8) Nova pravila o operacijah v vseh vremenskih razmerah ter usposabljanju in preverjanju letalske posadke bi morala prispevati k zagotovitvi enakih konkurenčnih pogojev za vse udeležence na notranjem letalskem trgu Unije in izboljšanju konkurenčnosti letalske industrije Unije.
- (9) Aerodromski operativni minimumi bi morali biti čim bolj usklajeni med operacijami komercialnega zračnega prevoza, nekomercialnimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon (NCC) in specializiranimi operacijami. Prav tako bi bilo treba poenostaviti zahteve za operacije v vseh vremenskih razmerah za nekomercialne operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon (NCO), da se spodbudi uporaba pravil instrumentalnega letenja.
- (10) Na podlagi operativnih izkušenj ter ob upoštevanju značilnosti operacij in manjšega tveganja bi bilo treba nekatere omilitve zahtev glede usposabljanja in preverjanja letalske posadke, ki so prej veljale samo za komercialni zračni prevoz, razširiti na specializirane operacije in operacije NCC. Pri operativnem razvoju se je pokazalo, da je mogoče zahtevano raven varnosti ohraniti z manj strogimi in prožnejšimi zahtevami. Podobno bi bilo treba operatorjem malih helikopterjev zagotoviti večjo prožnost v zvezi z operacijami z različnimi tipi ali različicami zrakoplovov. Nekatere poenostavitve, ki so trenutno na voljo v okviru ratinga za razred letal, bi morale veljati tudi za majhne enostavne enomotorne tipe helikopterjev, ki se v običajnih in izrednih razmerah obnašajo na podoben način.
- (11) Uredbo (EU) št. 965/2012 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti, da se v celoti izvajajo bistvene zahteve za operacije v zraku iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139.
- (12) Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu je pripravila osnutek izvedbenih pravil in jih predložila Komisiji v obliki mnenja št. 02/2021 ⁽³⁾ v skladu s členom 76(1) Uredbe (EU) 2018/1139.
- (13) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega v skladu s členom 127 Uredbe (EU) 2018/1139 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Uredbe (EU) št. 965/2012

Uredba (EU) št. 965/2012 se spremeni:

(1) v členu 5(2) se točka (a)(iv) nadomesti z naslednjim:

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

(2) priloge I, II, III, IV, V, VI, VII in VIII se spremenijo v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Datum začetka veljavnosti in uporabe

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 30. oktobra 2022.

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

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

V Bruslju, 15. decembra 2021

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA

Priloge I, II, III, IV, V, VI, VII in VIII k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremenijo:

(1) Priloga I se spremeni:

(a) vstavi se naslednja točka 6: ,

„6. ‚aerodromski operativni minimumi‘ pomenijo meje uporabnosti aerodroma za:

- (a) vzlet, izražen z vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) in/ali vidljivostjo ter po potrebi bazo oblakov;
- (b) pristanek pri 2D operacijah instrumentalnega prileta, izražen z vidljivostjo in/ali RVR, najmanjšo nadmorsko/relativno višino spuščanja (MDA/H) in po potrebi bazo oblakov;
- (c) pristanek pri 3D operacijah instrumentalnega prileta, izražen z vidljivostjo in/ali RVR ter nadmorsko/relativno višino odločitve (DA/H), kot je primerno glede na vrsto in/ali kategorijo operacije;“

(b) točka 11 se črta;

(c) točke 13 do 16 se črtajo;

(d) vstavi se naslednja točka 18a:

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

(e) točka 20 se nadomesti z naslednjim:

„20. ‚kroženje‘ pomeni vizualno fazo operacije krožnega prileta;“;

(f) vstavi se naslednja točka 20a:

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

(g) točka 27 se nadomesti z naslednjim:

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

- (a) pri operacijah z neposrednim priletom: do točke približno 15 m (50 ft) nad pragom vzletno-pristajalne steze ali točke, na kateri se začne ravnanje zrakoplova pred pristankom; ali
- (b) pri operacijah krožnega prileta: dokler ni dosežena najmanjša nadmorska/relativna višina spuščanja ali nadmorska/relativna višina manevra vizualnega letenja;“;

(h) vstavi se naslednja točka 35a:

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

(i) točka 46 se nadomesti z naslednjim:

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

(j) vstavita se naslednji točki 46a in 46b:

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

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

(k) točka 47 se nadomesti z naslednjim:

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

(l) vstavi se naslednja točka 48b:

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

(m) vstavi se naslednja točka 52a:

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

(n) točka 55 se nadomesti z naslednjim:

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

(o) točka 56 se črta;

(p) vstavita se naslednji točki 69d in 69e:

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

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

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

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

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

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

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

- (q) vstavi se naslednja točka 72b:
- „72b. ‚linijsko preverjanje‘ pomeni preverjanje, ki ga organizira operator in opravi pilot ali član tehnične posadke, da dokaže usposobljenost za izvajanje običajnih linijskih operacij, opisanih v operativnem priročniku;“;
- (r) točki 74 in 75 se nadomestita z naslednjim:
- „74. ‚operacije pri zmanjšani vidljivosti‘ pomenijo operacije prileta ali vzleta na vzletno-pristajalni stezi z vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze manj kot 550 m ali relativno višino odločitve manj kot 200 ft;
75. ‚vzlet pri zmanjšani vidljivosti (LVTO)‘ pomeni vzlet z vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) manj kot 550 m;“;
- (s) točka 76 se črta;
- (t) vstavi se naslednja točka 78c:
- „78c. ‚najmanjša nadmorska višina spuščanja (MDA) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH)‘ pomeni določeno nadmorsko ali relativno višino pri 2D operaciji instrumentalnega prileta ali operaciji krožnega prileta, pod katero se spust ne sme začeti brez zahtevane vizualne reference;“;
- (u) točka 83 se črta;
- (v) vstavi se naslednja točka 85a:
- „85a. ‚najmanjša nadmorska višina nad ovirami (OCA) ali najmanjša relativna višina nad ovirami (OCH)‘ pomeni najmanjšo nadmorsko ali relativno višino nad nadmorsko višino zadevnega praga vzletno-pristajalne steze ali nadmorsko višino aerodroma, kot je ustrezno, ki se uporablja pri ugotavljanju skladnosti z ustreznimi merili varne višine nad ovirami;“;
- (w) vstavi se naslednja točka 91a:
- „91a. ‚operativne kreditne točke‘ pomenijo kreditne točke za operacije z naprednim zrakoplovom, ki omogočajo nižje aerodromske operativne minimume, kot bi jih običajno operator določil za osnovni zrakoplov, na podlagi uspešnosti naprednih sistemov zrakoplovov, ki uporabljajo razpoložljivo zunanjo infrastrukturo. Nižji operativni minimumi lahko vključujejo manjšo relativno/nadmorsko višino odločitve ali najmanjšo nadmorsko/relativno višino spuščanja, zahteve glede zmanjšane vidljivosti ali zmanjšane talne zmogljivosti ali kombinacijo tega;“;
- (x) točka 92 se nadomesti z naslednjim:
- „92. ‚operatorjevo preverjanje strokovnosti‘ pomeni preverjanje, ki ga organizira operator in opravi pilot ali član tehnične posadke, da dokaže usposobljenost za izvajanje običajnih, neobičajnih in izrednih postopkov;“;
- (y) vstavijo se naslednje točke 120c, 120d in 120e:
- „120c. ‚pridobitev usposobljenosti‘ pomeni usposabljanje, namenjeno doseganju ciljev končne uspešnosti, ki daje zadostno zagotovilo, da je usposobljeni posameznik sposoben redno opravljati določene naloge varno in učinkovito;
- 120d. ‚operacija instrumentalnega prileta vrste A‘ pomeni operacijo instrumentalnega prileta z MDH ali DH 250 ft ali več;
- 120e. ‚operacija instrumentalnega prileta vrste B‘ pomeni operacijo z DH pod 250 ft. Operacije instrumentalnega prileta vrste B so razvrščene tako:
- (a) kategorija I (CAT I): DH najmanj 200 ft ter bodisi vidljivost najmanj 800 m bodisi RVR najmanj 550 m;
- (b) kategorija II (CAT II): DH nižja od 200 ft, vendar ne nižja od 100 ft, in RVR najmanj 300 m;
- (c) kategorija III (CAT III): DH nižja od 100 ft ali brez DH in RVR manj kot 300 m ali brez omejitve RVR;“;

(z) vstavi se naslednja točka 124a:

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

- (a) največje razdalje, na kateri se lahko vidi in prepozna črn predmet primernih dimenzij na svetlem ozadju, ki je postavljen blizu tal, in
- (b) največje razdalje, na kateri se lahko vidijo in prepoznajo luči svetilnosti okoli 1 000 kandel na neosvetljenem ozadju;“;

(aa) točki 125 in 126 se nadomestita z naslednjim:

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

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

Izdaja potrdila CC ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Uporaba aplikacij EFB tipa B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Stalna plovnost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Drugo ⁽²⁴⁾				

⁽¹⁾ Telefon pristojnega organa, vključno s kodo države. E-pošta in telefaks se navedeta, če sta na voljo.
⁽²⁾ Vnesite pripadajočo številko spričevala letalskega prevoznika (AOC).
⁽³⁾ Vnesite registrirano ime operatorja in njegovo tržno ime, če je drugačno. Pred tržno ime vpišite ‚Dba‘ (za ‚Doing business as‘, torej ‚posluje kot‘).
⁽⁴⁾ Datum izdaje operativnih specifikacij (dd-mm-llll) in podpis zastopnika pristojnega organa.
⁽⁵⁾ Vpišite oznako ICAO za znamko, model in serijo zrakoplova oziroma glavno serijo, če je bila serija označena (npr. Boeing-737-3K2 ali Boeing-777-232).
⁽⁶⁾ Registrske oznake so navedene bodisi v operativnih specifikacijah bodisi v operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem. Če se vse posebne odobritve ne nanašajo na model zrakoplova, se lahko registrske oznake zrakoplova vnesejo v stolpec ‚Opombe‘ zadevne posebne odobritve.
⁽⁷⁾ Določite druge vrste prevoza (npr. nujna medicinska pomoč).
⁽⁸⁾ Navedite geografska območja odobrenih operacij (po geografskih koordinatah ali posebnih rutah, območjih z informacijami za letenje ali nacionalnih oz. regionalnih mejah).
⁽⁹⁾ Seznam veljavnih posebnih omejitev (npr. samo po pravilih vizualnega letenja, samo podnevi itd.).
⁽¹⁰⁾ V tem stolpcu navedite najmanj stroga merila za vsako odobritev ali vrsto odobritve (z ustreznimi merili).
⁽¹¹⁾ Vpišite odobreno najmanjšo RVR za vzlet v metrih. Če so izdane različne odobritve, uporabite eno vrstico na odobritev.
⁽¹²⁾ Vnos veljavne kategorije natančnega prileta: CAT II ali CAT III. Vnesite najmanjšo RVR v metrih in DH v čevljih. Za vsako navedeno kategorijo prileta uporabite eno vrstico.
⁽¹³⁾ Navedite zadevne operativne kreditne točke: SA CAT I ali SA CAT II, EFVS itd. Vnesite najmanjšo RVR v metrih in DH v čevljih. Za vsako navedeno operativno kreditno točko uporabite eno vrstico.
⁽¹⁴⁾ Polje ‚Ni relevantno‘ lahko odključate le, če je največja višina zrakoplova pod FL290.
⁽¹⁵⁾ Operacije povečanega doleta (ETOPS) se trenutno uporabljajo le za dvomotorne zrakoplove. Zato lahko odključate polje ‚Ni relevantno‘, če ima model zrakoplova več ali manj kot dva motorja.
⁽¹⁶⁾ Navedete lahko tudi mejno razdaljo (v NM) in vrsto motorja.
⁽¹⁷⁾ Navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN): za vsako posebno odobritev za kompleksno PBN (npr. RNP AR APCH) se uporabi ena vrstica, ustrezne omejitve pa se navedejo v stolpcih ‚Specifikacije‘ ali ‚Opombe‘ ali v obeh. Posamezne odobritve posebnih postopkov za RNP AR APCH se lahko navedejo v operativnih specifikacijah ali operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem.
⁽¹⁸⁾ Navedite, ali je posebna odobritev omejena na nekatere konce vzletno-pristajalne steze ali aerodroma ali oboje.
⁽¹⁹⁾ Vpišite posebno kombinacijo osnovne konstrukcije zrakoplova ali motorja.
⁽²⁰⁾ Odobritev za izvajanje tečaja usposabljanja in izpita, ki ju opravljajo kandidati za potrdilo kabinskega osebja, kot je določeno v Prilogi V (del CC) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.
⁽²¹⁾ Odobritev za izdajo potrdil kabinskega osebja, kot je določeno v Prilogi V (del CC) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.
⁽²²⁾ Vstavite seznam aplikacij EFB tipa B in navedite strojno opremo EFB (za prenosne EFB). Seznam je naveden bodisi v operativnih specifikacijah bodisi v operativnem priročniku. Če je naveden v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem.
⁽²³⁾ Ime osebe ali organizacije, pristojne za zagotavljanje stalne plovnosti zrakoplova, in sklic na predpis, ki zahteva delo, tj. poddel G Priloge I (del M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014.
⁽²⁴⁾ Tu lahko vpišete tudi druge odobritve ali podatke, pri čemer uporabite eno vrstico (ali večvrstični blok) na dovoljenje (npr. operacije s kratkim pristankom, operacije strmega prileta, operacije s skrajšano zahtevano pristajalno razdaljo, helikopterske operacije do območja javnega interesa ali z njega, helikopterske operacije nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja, helikopterske operacije brez zmogljivosti za varen pristonek v sili, operacije s povečanimi koti nagiba, največja dovoljena oddaljenost od ustreznega aerodroma za dvomotorna letala brez odobritve ETOPS).
OBRAZEC EASA 139, 7. izdaja“

(3) Priloga III se spremeni:

(a) točka ORO.FC.100 se spremeni:

(i) vstavi se naslednja točka (f):

„(f) Posebne zahteve za helikopterske operacije

Če helikopter upravlja posadka dveh pilotov, ima vsak pilot:

(1) potrdilo o uspešno opravljenem tečaju za delo v veččlanski posadki na helikopterjih v skladu z Uredbo (EU) št. 1178/2011 ali

(2) opravljenih najmanj 500 ur letenja kot pilot v operacijah z več piloti.“;

(ii) točka (d) se nadomesti z naslednjim:

„(d) Člana letalske posadke lahko med poletom pri izvajanju njegovih nalog pri krmilu zamenja drug ustrezno usposobljen član letalske posadke.“;

(b) točka ORO.FC.105 se nadomesti z naslednjim:

„ORO.FC.105 Imenovanje za vodjo zrakoplova/poveljujočega pilota

(a) Operator v skladu s točko 8.6 Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 enega od pilotov iz letalske posadke, usposobljenega za vodjo zrakoplova v skladu s Prilogo I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011, imenuje za vodjo zrakoplova ali, pri operacijah komercialnega zračnega prevoza, za poveljujočega pilota.

(b) Operator imenuje člana letalske posadke za vodjo zrakoplova/poveljujočega pilota le, če velja vse od naslednjega:

(1) član letalske posadke ima minimalno raven izkušenj, določeno v operativnem priročniku;

(2) član letalske posadke ima ustrezno znanje o predvideni ruti ali območju, predvidenem za polet, in aerodromih, vključno z nadomestnimi aerodromi, objekti in postopki, ki se bodo uporabljali;

(3) pri operacijah z veččlansko posadko je član letalske posadke v primeru napredovanja iz kopilota v vodjo zrakoplova/poveljujočega pilota pri operatorju opravil tečaj poveljevanja.

(c) V primeru komercialnih operacij z letali in helikopterji ima vodja zrakoplova/poveljujoči pilot ali pilot, na katerega se lahko prenese vodenje leta, opravljeno začetno seznanitveno usposabljanje o ruti ali območju, predvidenem za let, ter aerodromih, objektih in postopkih, ki se bodo uporabljali, in to znanje ohranja na naslednje načine:

(1) veljavnost znanja o aerodromu ohranja tako, da vsaj enkrat v obdobju 12 koledarskih mesecev uporabi zadevni aerodrom;

(2) znanje o ruti ali območju ohranja tako, da vsaj enkrat v 36-mesečnem obdobju leti na tej ruti ali na to območje. Poleg tega se zahteva osvežitveno usposabljanje v zvezi z znanjem o ruti ali območju, če v 36-mesečnem obdobju 12 mesecev ne leti na tej ruti ali na to območje.

(d) Ne glede na točko (c) se lahko v primeru dnevnih operacij po pravilih vizualnega letenja z letali razreda zmogljivosti B in C ter helikopterji seznanitveno usposabljanje o ruti in aerodromih nadomesti s seznanitvenim usposabljanjem o območju.“;

(c) točka ORO.FC.125 se nadomesti z naslednjim:

„ORO.FC.125 Izobraževanje o razlikah in seznanitveno usposabljanje ter usposabljanje o opremi in postopkih

(a) Člani letalske posadke opravijo izobraževanje o razlikah ali seznanitveno usposabljanje, kadar to zahteva Priloga I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.

(b) Člani letalske posadke opravijo usposabljanje o opremi in postopkih pri menjavi opreme ali spremembi postopkov, ki zahtevajo dodatno znanje o tipih ali različicah, ki jih trenutno upravljajo.

(c) V operativnem priročniku je navedeno, kdaj se zahteva takšno izobraževanje o razlikah ali seznanitveno usposabljanje ali usposabljanje o opremi in postopkih.“;

(d) v točki ORO.FC.130 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) Vsak član letalske posadke opravi periodično letno usposabljanje med letom in na tleh, ki ustreza tipu ali različici zrakoplova, na katerem dela, ter pripadajoči opremi, vključno z usposabljanjem o razmestitvi in uporabi vse reševalne in varnostne opreme na krovu zrakoplova.“;

(e) točka ORO.FC.140 se nadomesti z naslednjim:

„ORO.FC.140 Operacije na več kot enem tipu ali različici

(a) Člani letalske posadke, ki upravljajo več tipov ali različic zrakoplovov, izpolnjujejo zahteve iz tega poddela za vsak tip ali različico, razen če ni v obveznem delu podatkov o operativni ustreznosti, določenih v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012, za zadevne tipe ali različice določeno priznavanje zahtev glede usposabljanja, preverjanja in nedavnih izkušenj.

(b) Operator lahko opredeli skupine enomotornih tipov helikopterjev. Operatorjevo preverjanje strokovnosti pri enem tipu velja za vse druge tipe v skupini, če sta izpolnjena oba naslednja pogoja:

(1) skupina vključuje samo enomotorne turbinske helikopterje, ki se upravljajo po pravilih vizualnega letenja, ali vključuje samo enomotorne batne helikopterje, ki se upravljajo po pravilih vizualnega letenja;

(2) za operacije komercialnega zračnega prevoza se v triletnem ciklu izvedeta vsaj dve operatorjevi preverjanji strokovnosti pri posameznem tipu.

(c) Za specializirane operacije se lahko elementi usposabljanja na zrakoplovu/FSTD in operatorjevega preverjanja strokovnosti, ki zajemajo ustrezne vidike, povezane s specializirano nalogo, in ki niso povezani s tipom ali skupino tipov, na podlagi operatorjeve ocene tveganja upoštevajo pri drugih skupinah ali tipih.

(d) Pri operacijah na več kot enem tipu ali različici helikopterja, ki se uporablja za izvajanje dovolj podobnih operacij, se z vsakim linijskim preverjanjem podaljša veljavnost linijskega preverjanja za druge tipe ali različice helikopterja, če se linijska preverjanja izmenično izvajajo na različnih tipih ali različicah.

(e) Ustrezni postopki in vse operativne omejitve se za vsako operacijo na več kot enem tipu ali različici navedejo v operativnem priročniku.“;

(f) točka ORO.FC.145 se spremeni:

(i) točki (c) in (d) se nadomestita z naslednjim:

„(c) Pri operacijah komercialnega zračnega prevoza pristojni organ odobri programe usposabljanja in preverjanja, vključno z učnimi načrti in uporabo sredstev za izvajanje programa, kot so posamezne naprave za simulacijo letenja (FSTD) in druge rešitve za usposabljanje.

(d) FSTD, ki se uporablja za izpolnjevanje zahtev iz tega poddela, je kvalificiran v skladu z Uredbo (EU) št. 1178/2011 in je, kolikor je to izvedljivo, približek zrakoplova, ki ga uporablja operator. Razlike med napravo FSTD in zrakoplovom se opišejo in obravnavajo na informativnem sestanku ali usposabljanju, kot je ustrezno.“;

(ii) dodata se točki (f) in (g):

„(f) Operator spremlja veljavnost vsakega periodičnega usposabljanja in preverjanja.

(g) Obdobja veljavnosti, ki se zahtevajo v tem poddelu, se štejejo od konca meseca, v katerem so bile pridobljene nedavne izkušnje ali opravljeno usposabljanje ali preverjanje.“;

(g) točka ORO.FC.146 se spremeni:

(i) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) Pri usposabljanju za letenje in usposabljanju s simulacijo letenja, preverjanju in ocenjevanju je osebje, ki zagotavlja usposabljanje in opravlja preverjanja ali ocenjevanje, usposobljeno v skladu s Prilogo I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011. Poleg tega je osebje, ki zagotavlja usposabljanje in opravlja preverjanje za specializirane operacije, ustrezno usposobljeno za zadevno operacijo.“;

- (ii) točka (d) se nadomesti z naslednjim:
- „(d) Ne glede na točko (b) lahko linijsko ocenjevanje kompetenc izvaja ustrezno usposobljen poveljujoči pilot, ki ga imenuje operator ter ki je opravil standardizacijo na področju pojmov na dokazih temelječega usposabljanja in ocenjevanja kompetenc (linijski ocenjevalec).“;
- (iii) dodajo se točke (e), (f), (g) in (h):
- „(e) Ne glede na točko (b) lahko usposabljanje na zrakoplovu/FSTD in operatorjevo preverjanje strokovnosti izvede ustrezno usposobljen poveljujoči pilot, ki ima potrdilo FI/TRI/SFI in ga imenuje operator za katero koli od naslednjih operacij:
- (1) operacije komercialnega zračnega prevoza s helikopterji, ki izpolnjujejo merila iz točke ORO.FC.005(b)(2);
 - (2) operacije komercialnega zračnega prevoza s helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon, podnevi in na rutah, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov;
 - (3) operacije komercialnega zračnega prevoza z letali razreda zmogljivosti B, ki ne izpolnjujejo meril iz točke ORO.FC.005(b)(1).
- (f) Ne glede na točko (b) lahko usposabljanje na zrakoplovu/FSTD in dokazovanje usposobljenosti/operatorjevo preverjanje strokovnosti izvede ustrezno usposobljen vodja zrakoplova/poveljujoči pilot, ki ga imenuje operator za katero koli od naslednjih operacij:
- (1) specializirane operacije;
 - (2) operacije komercialnega zračnega prevoza z letali, ki izpolnjujejo merila iz točke ORO.FC.005(b)(2).
- (g) Ne glede na točko (b) lahko linijsko preverjanje opravi ustrezno usposobljen poveljujoči pilot, ki ga imenuje operator.
- (h) Operator obvesti pristojni organ o osebah, imenovanih v skladu s točkami (e) do (g).“;
- (h) v točki ORO.FC.200 se točka (d) nadomesti z naslednjim:
- „(d) Posebne zahteve za helikopterske operacije
- Pri vseh helikopterskih operacijah z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) več kot 19 in pri helikopterskih operacijah po pravilih instrumentalnega letenja z MOPSC več kot 9 šteje najmanjša letalska posadka dva pilota.“;
- (i) točka ORO.FC.202 se spremeni:
- (i) uvodno besedilo se nadomesti z naslednjim:
- „Za letenje po pravilih instrumentalnega letenja ali ponoči z najmanjšo letalsko posadko, ki jo sestavlja en pilot, je treba upoštevati naslednje.“;
- (ii) točka (b) se nadomesti z naslednjim:
- „(b) NAMENOMA PRAZNO“;
- (j) točka ORO.FC.220 se spremeni:
- (i) točka (b) se nadomesti z naslednjim:
- „(b) Medtem ko član letalske posadke obiskuje operatorjev preusmeritveni tečaj, se mu ne smejo dodeliti letalske naloge na drugem tipu ali razredu zrakoplova, dokler ne opravi tečaja. Člani posadke, ki upravljajo le letala razreda zmogljivosti B, so lahko med preusmeritvenimi tečaji dodeljeni letom na drugih tipih letal razreda zmogljivosti B v obsegu, ki je potreben za ohranjanje operacije. Člani posadke so lahko med preusmeritvenimi tečaji za enomotorne helikopterje, ki jih izvaja operator, dodeljeni letom na enomotornih helikopterjih, če to ne vpliva na usposabljanje.“;
- (ii) doda se naslednja točka (f):
- „(f) Če operator zaradi operativnih razmer, kot je vložitev vloge za novo spričevalo letalskega prevoznika (AOC) ali dodajanje novega tipa ali razreda zrakoplova v floto, ne more izpolniti zahtev iz točke (d), lahko pripravi poseben preusmeritveni tečaj, ki se začasno uporablja za omejeno število pilotov.“;

- (k) točka ORO.FC.230 se nadomesti z naslednjim:

„ORO.FC.230 Periodično usposabljanje in preverjanje

- (a) Vsak član letalske posadke opravi periodično usposabljanje in preverjanje, ki ustrežata tipu ali različici zrakoplova, na katerem dela, ter pripadajoči opremi.
- (b) *Operatorjevo preverjanje strokovnosti*
- (1) Vsak član letalske posadke kot del običajne sestave posadke opravi operatorjeva preverjanja strokovnosti.
 - (2) Če bo moral član letalske posadke leteti po pravilih instrumentalnega letenja, se operatorjevo preverjanje strokovnosti izvede brez zunanje vizualne reference, kot je ustrezno.
 - (3) Obdobje veljavnosti operatorjevega preverjanja strokovnosti je šest koledarskih mesecev. V primeru operacij po pravilih vizualnega letenja podnevi z letali razreda zmogljivosti B, ki se izvedejo v obdobjih, ki niso daljša od osmih zaporednih mesecev, zadostuje eno operatorjevo preverjanje strokovnosti. Preverjanje strokovnosti se opravi pred začetkom operacij komercialnega zračnega prevoza.
- (c) *Linijsko preverjanje*
- Vsak član letalske posadke opravi linijsko preverjanje na zrakoplovu. Obdobje veljavnosti linijskega preverjanja je 12 koledarskih mesecev.
- (d) *Usposabljanje za uporabo reševalne in varnostne opreme in njeno preverjanje*
- Vsak član letalske posadke opravi periodično usposabljanje o razmestitvi in uporabi vse reševalne in varnostne opreme na krovu zrakoplova ter preverjanje tega. Obdobje veljavnosti usposobljenosti za uporabo reševalne in varnostne opreme ter preverjanja te opreme je 12 koledarskih mesecev.
- (e) *Usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini*
- (1) Elementi skupnega dela v pilotski kabini se vključijo v vse ustrezne faze periodičnega usposabljanja.
 - (2) Vsak član letalske posadke opravi posebno modularno usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini. Vse pomembne teme usposabljanja zanj so zajete s čim enakomernejšo razvrstitvijo modularnega usposabljanja v vsakem triletnem obdobju.
- (f) Vsak član letalske posadke vsaj vsakih 12 mesecev opravi usposabljanje na tleh in usposabljanje med letom na napravi FSTD ali zrakoplovu ali kombinacijo usposabljanja na napravi FSTD in zrakoplovu.“;
- (l) točka ORO.FC.235 se nadomesti z naslednjim:

„ORO.FC.235 Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotskem sedežu – letala

- (a) Poveljujoči piloti letal, ki morajo zaradi svojih nalog delati na katerem koli pilotskem sedežu in opravljati naloge kopilota, ali poveljujoči piloti, ki morajo izvajati usposabljanje ali preverjanje, morajo opraviti dodatno usposabljanje in prestati preverjanje, da se zagotovi njihova usposobljenost za izvajanje zadevnih običajnih, neobičajnih in izrednih postopkov s katerega koli sedeža. Tako usposabljanje in preverjanje se navedeta v operativnem priročniku. Preverjanje se lahko opravi skupaj z operatorjevim preverjanjem strokovnosti, ki je določeno v točki ORO.FC.230(b), ali v programu na dokazih temelječega usposabljanja, določenega v točki ORO.FC.231.
- (b) Dodatno usposabljanje in preverjanje vključujeta vsaj naslednje:
- (1) okvaro motorja med vzletom;
 - (2) prilet in prekinjeni prilet z enim nedelujočim motorjem in
 - (3) pristANEK z enim nedelujočim motorjem.

- (c) Obdobje veljavnosti je 12 koledarskih mesecev. Za operatorje z odobrenim programom na dokazih temeljčega usposabljanja se veljavnost določi glede na teme ocenjevanja in usposabljanja v skladu s točko ORO.FC.232.
 - (d) Pri delu na sedežu kopilota morajo biti poleg tega veljavna in aktualna preverjanja iz točke ORO.FC.230 ali ocenjevanje in usposabljanje iz točke ORO.FC.231 za delo na sedežu poveljujočega pilota.
 - (e) Pilot, ki zamenja poveljujočega pilota, prej hkrati z operatorjevimi preverjanji strokovnosti iz točke ORO.FC.230(b) ali ocenjevanjem in usposabljanjem, ki se zahtevata v točki ORO.FC.231, dokaže izkušnje s področja urjenja in uporabe postopkov, za katere po navadi ni odgovoren. Če razlike med delom na levem in desnem sedežu niso velike, se lahko praktične vaje izvajajo na katerem koli sedežu.
 - (f) Pilot, ki ni poveljujoči pilot, na sedežu poveljujočega pilota hkrati z operatorjevimi preverjanji strokovnosti iz ORO.FC.230(b) ali ocenjevanjem in usposabljanjem, ki se zahtevata v točki ORO.FC.231, dokaže izkušnje s področja urjenja in uporabe postopkov, za katere je odgovoren poveljujoči pilot kot nadzorovalni pilot. Če razlike med delom na levem in desnem sedežu niso velike, se lahko praktične vaje izvajajo na katerem koli sedežu.“;
- (m) vstavi se naslednja točka ORO.FC.236:

„ORO.FC.236 Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotskem sedežu – helikopterji

- (a) Piloti helikopterjev, ki morajo zaradi svojih nalog delati na katerem koli pilotskem sedežu, opravijo dodatno usposabljanje in prestanejo preverjanje, da se zagotovi njihova usposobljenost za izvajanje zadevnih običajnih, neobičajnih in izrednih postopkov s katerega koli sedeža. Obdobje veljavnosti te kvalifikacije je 12 koledarskih mesecev.
 - (b) Šteje se, da trenutni inštruktorji FI ali TRI na zadevnem tipu izpolnjujejo zahtevo iz točke (a), če so v zadnjih šestih mesecih opravili dejavnost FI ali TRI na navedenem tipu in na helikopterju.“;
- (n) točka ORO.FC.240 se spremeni:
- (i) točka (b) se nadomesti z naslednjim:
„(b) NAMENOMA PRAZNO“;
 - (ii) točka (c) se nadomesti z naslednjim:
„(c) Točka (a) se ne uporablja za operacije letal razreda zmogljivosti B, če so omejene na razrede letal z batnimi motorji in enim pilotom za operacije po pravilih vizualnega letenja podnevi.“;
- (o) točka ORO.FC.A.245 se spremeni:
- (i) točka (a) se nadomesti z naslednjim:
„(a) Operator letala, ki ima ustrezne izkušnje, lahko nadomesti eno ali več naslednjih zahtev za usposabljanje in preverjanje za letalsko posadko z nadomestnim programom za usposabljanje in usposobljenost (ATQP), ki ga odobri pristojni organ:
 - (1) iz točke SPA.LVO.120 o usposabljanju in usposobljenosti letalske posadke;
 - (2) iz točke ORO.FC.220 o preusmeritvenem usposabljanju in preverjanju;
 - (3) iz točke ORO.FC.125 o izobraževanju o razlikah in seznanitvenem usposabljanju ter usposabljanju o opremi in postopkih;
 - (4) iz točke ORO.FC.205 o tečaju poveljevanja;
 - (5) iz točke ORO.FC.230 o periodičnem usposabljanju in preverjanju in
 - (6) iz točke ORO.FC.240 o operacijah na več kot enem tipu ali različici.“;
 - (ii) točki (d) in (e) se nadomestita z naslednjim:
„(d) Poleg pregledov na podlagi točk ORO.FC.230 in FCL.060 iz Priloge I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011 vsak član letalske posadke opravi linijsko vrednotenje (LOE), izvedeno na napravi FSTD. Obdobje veljavnosti linijskega vrednotenja je 12 koledarskih mesecev. Linijsko vrednotenje je opravljeno, ko sta izpolnjena oba naslednja pogoja:
 - (1) učni načrt linijskega vrednotenja je končan; in

- (2) član letalske posadke je dokazal sprejemljivo raven uspešnosti.
- (e) Po dveh letih uporabe odobrenega programa ATQP lahko operator z odobritvijo pristojnega organa podaljša obdobja veljavnosti preverjanj iz točke ORO.FC.230, kot sledi:
- (1) operatorjevega preverjanja strokovnosti na 12 koledarskih mesecev;
 - (2) linijskega preverjanja na 24 koledarskih mesecev;
 - (3) preverjanja reševalne in varnostne opreme na 24 koledarskih mesecev.“;
- (iii) dodata se točki (f) in (g):
- „(f) Vsak član letalske posadke opravi posebno modularno usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini. Vse pomembne teme usposabljanja zanj so zajete s čim enakomernejšo razvrstitvijo modularnega usposabljanja v vsakem triletnem obdobju.
- (g) Program ATQP vključuje 48 ur na napravi FSTD za vsakega člana letalske posadke, kar je enakomerno razvrščeno v triletnem programu. Operator lahko zmanjša število ur na napravi FSTD, vendar ne na manj kot 36 ur, če dokaže, da je dosežena raven varnosti enakovredna ravni varnosti v programu, ki ga lahko ATQP nadomesti v skladu s točko (a).“;
- (p) v točki ORO.FC.H.250 se točka (a)(1) nadomesti z naslednjim:
- „(a) Imetniki licence poklicnega pilota (za helikopter) (CPL(H)) v operacijah komercialnega zračnega prevoza na helikopterju z enim pilotom delujejo kot poveljujoči piloti samo, če:
- (1) imajo pri letenju po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) opravljenih najmanj 700 ur letenja na helikopterjih, vključno s 300 urami kot vodje zrakoplova. Skupni čas letenja na helikopterjih vključuje 100 ur po pravilih instrumentalnega letenja (IFR). Pri 100 urah se lahko upošteva do 50 ur instrumentalnega letenja, opravljenega na simulatorju letenja (FFS)(H) stopnje B ali napravi FTD stopnje 3 ali višje, ki sta kvalificirana za usposabljanje za instrumentalno letenje. Teh 300 ur, ki jih opravijo kot vodje zrakoplova, je mogoče nadomestiti z urami, ko so leteli kot kopiloti v okviru vzpostavljenega sistema posadk z več piloti, kot je predpisano v operativnem priročniku, in sicer po načelu, v skladu s katerim sta dve uri letenja, ki ju opravijo kot kopiloti, enakovredni eni uri letenja, ki jo opravijo kot vodje zrakoplova.“;
- (q) pred točko ORO.FC.330 se dodata naslednji točki ORO.FC.320 in ORO.FC.325:

„ORO.FC.320 Operatorjevo preusmeritveno usposabljanje in preverjanje

Operatorjev preusmeritveni tečaj vključuje operatorjevo preverjanje strokovnosti.

ORO.FC.325 Usposabljanje o opremi in postopkih ter njihovo preverjanje

Če član letalske posadke opravi usposabljanje o opremi in postopkih, ki v zvezi s standardnimi operativnimi postopki za specializirano operacijo zahteva usposabljanje na ustrezni napravi FSTD ali zrakoplovu, mora član letalske posadke prestati operatorjevo preverjanje strokovnosti.“;

- (r) točka ORO.FC.330 se nadomesti z naslednjim:

„ORO.FC.330 Periodično usposabljanje in preverjanje – operatorjevo preverjanje strokovnosti

- (a) Vsak član letalske posadke opravi periodična usposabljanja in prestane operatorjevo preverjanja strokovnosti. V primeru specializiranih operacij periodično usposabljanje in preverjanje zajemata ustrezne vidike, povezane s specializiranimi nalogami, opisanimi v operativnem priročniku.
- (b) Upoštevalo se ustrezne potrebe pri izvajanju operacij po pravilih instrumentalnega letenja ali ponoči.
- (c) Obdobje veljavnosti operatorjevega preverjanja strokovnosti je 12 koledarskih mesecev.“;

(s) Dodatek I se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek I

IZJAVA v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 o letalskih operacijah					
Operator Naziv: Kraj, v katerem ima operator glavni kraj poslovanja, ali če operator nima glavnega kraja poslovanja, kraj, v katerem ima operator sedež ali stalno prebivališče, in kraj, iz katerega odreja operacije: Ime in kontaktni podatki odgovornega vodje:					
Operacije z zrakoplovi					
Začetni datum operacije in datum začetka uporabe spremembe:					
Informacije o zrakoplovu, operaciji in organizaciji za vodenje stalne plovnosti ⁽¹⁾ :					
Vrste zrakoplovov, registracije in glavna baza:					
Serijska številka proizvajalca zrakoplova ⁽²⁾	Vrsta zrakoplova	Registracija zrakoplova ⁽³⁾	Glavna baza	Vrste operacij ⁽⁴⁾	Organizacija, odgovorna za vodenje stalne plovnosti ⁽⁵⁾
Operator pridobi predhodno odobritev ⁽⁶⁾ ali posebno odobritev ⁽⁷⁾ ali posebno odobritev za določene operacije pred izvajanjem takih operacij.					
Kjer je primerno, podrobnosti o pridobljenih odobritvah. Priložiti seznam posebnih odobritev. Vključiti: — posebne odobritve, ki jih podeli tretja država, če je ustrezno; — ime operacij, izvedenih z operativnimi kreditnimi točkami (npr. EFVS 200, SA CAT I itd.).					
Če je ustrezno, podrobnosti dovoljenj za specializirane operacije (priložiti dovoljenja, če je ustrezno).					
Če je ustrezno, seznam drugih načinov usklajevanja s sklici na povezane sprejemljive načine usklajevanja, ki jih nadomeščajo (priložiti druge načine usklajevanja).					
Izjave					
<input type="checkbox"/> Operator izpolnjuje in bo še naprej izpolnjeval bistvene zahteve iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta ter zahteve iz Uredbe (EU) št. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Dokumentacija sistema upravljanja, vključno z operativnim priročnikom, izpolnjuje zahteve iz Priloge III (del ORO), Priloge V (del SPA), Priloge VI (del NCC) ali Priloge VIII (del SPO) k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012, vsi leti pa se opravijo v skladu z določbami operativnega priročnika, kot je določeno v točki ORO.GEN.110(b) dela ORO.					
<input type="checkbox"/> Vsi zrakoplovi v obratovanju imajo: <ul style="list-style-type: none"> — veljavno spričevalo o plovnosti v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012, za zrakoplove, registrirane v tretji državi, pa v skladu s Prilogo 8 ICAO; in — če se uporabljajo za dejavnosti specializiranih operacij (SPO), veljavno pogodbo o najemu v skladu s točko ORO.SPO.100. 					

<input type="checkbox"/>	Vsi člani letalske posadke imajo licenco v skladu s Prilogo I k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011, kot je določeno v točki ORO.FC.100(c) dela ORO, člani kabinskega osebja pa so, če je ustrezno, usposobljeni v skladu s poddelom CC dela ORO.
<input type="checkbox"/>	(če je ustrezno) Operator uvede priznani industrijski standard in dokaže skladnost z njim. Sklic na standard: Certifikacijski organ: Datum zadnje revizije skladnosti:
<input type="checkbox"/>	Operator obvesti pristojni organ o vseh spremembah okoliščin, ki vplivajo na njegovo izpolnjevanje bistvenih zahtev iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 in zahtev iz Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012, kot so bile s to izjavo prijavljene pristojnemu organu, in vseh spremembah informacij o drugih načinih usklajevanja in njihovih seznamih, vključenih v to izjavo oziroma priloženih tej izjavi, kot se zahteva v točki ORO.GEN.120(a) dela ORO.
<input type="checkbox"/>	Operator potrjuje, da so informacije, podane v tej izjavi, pravilne.
Datum, ime in podpis odgovornega vodje ⁴	
<p>(¹) Če v izjavi ni dovolj prostora za navedbo zahtevanih informacij, jih navedite v ločeni prilogi. Priloga se datira in podpiše.</p> <p>(²) Serijska številka proizvajalca.</p> <p>(³) Če je zrakoplov registriran tudi pri imetniku spričevala AOC, navedite številko spričevala AOC imetnika spričevala AOC.</p> <p>(⁴) ‚Vrste operacij‘ se nanašajo na vrsto operacij, ki se izvajajo s tem zrakoplovom, npr. nekomercialne operacije ali specializirane operacije, npr. leti za fotografiranje iz zraka, leti za oglaševanje v zraku, reportažni leti, leti za namene televizije in filmov, padalske operacije, padalstvo in vzdrževalni testni leti.</p> <p>(⁵) Informacije o organizaciji, odgovorni za vodenje stalne plovnosti, vsebujejo ime organizacije, njen naslov in sklic na odobritev.</p> <p>(⁶) (a) Operacije z instrumentom, kosom opreme ali elementom ali funkcijo v okvari, na podlagi seznama minimalne opreme (točke ORO.MLR.105 (b), (f) in (j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 in SPO.IDE.H.105).</p> <p>(b) Operacije, za katere je potrebno predhodno dovoljenje ali odobritev, vključno z vsem naslednjim:</p> <ul style="list-style-type: none"> — za specializirane operacije, najem zrakoplova z osebjem in najem zrakoplova brez osebja, registriranega v tretji državi (točka ORO.SPO.100 (c)); — komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem (točka ORO.SPO.110); — nekomercialne operacije z zrakoplovom z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 19 ali več, ki se izvajajo brez aktivnega člana kabinskega osebja (točka ORO.CC.100(d)); — uporaba operativnih minimumov pravil instrumentalnega letenja (IFR), ki so nižji od tistih, ki jih objavi država (točki NCC.OP.110 in SPO.OP.110); — polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev (točka NCC.OP.157); — specializirane operacije brez kisika nad 10 000 ft (točka SPO.OP.195). <p>(⁷) Operacije v skladu s Prilogo V (del SPA) k Uredbi (EU) št. 965/2012, vključno s poddelom B ‚Operacije v zvezi z navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN)‘, poddelom C ‚Operacije z določeno minimalno operativno zmogljivostjo (MNPS)‘, poddelom D ‚Operacije v zračnem prostoru z zmanjšanimi minimalnimi navpičnimi razdvajanjji (RVSM)‘, poddelom E ‚Operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO) in operacije z operativnimi kreditnimi točkami‘, poddelom G ‚Prevoz nevarnega blaga‘, poddelom K ‚Helikopterske operacije na morju‘ in poddelom N ‚Helikopterski prileti in odhodi prek točke v prostoru z zmanjšanimi minimumi za lete po VFR‘.</p>	

(4) Priloga IV se spremeni:

(a) točka CAT.GEN.MPA.100 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.GEN.MPA.100 Odgovornosti posadke

(a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog, ki so:

- (1) povezane z varnostjo zrakoplova in vseh oseb na njem ter
- (2) opisane v navodilih in postopkih iz operativnega priročnika.

(b) Član posadke:

- (1) obvesti poveljujočega pilota o vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno delovanje zrakoplova, vključno s sistemi v sili, če o njej ni poročal že drug član posadke;
- (2) obvesti poveljujočega pilota o vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije, če o njem ni poročal že drug član posadke;
- (3) izpolnjuje veljavne zahteve iz operatorjevega sistema poročanja o dogodkih;
- (4) izpolnjuje vse zahteve v zvezi z omejitvami časa letenja in delovnega časa (FTL) ter zahteve glede počitka, ki se uporabljajo za njegove dejavnosti;
- (5) pri izvajanju nalog za več operatorjev:
 - (i) vodi svoje posamične evidence v zvezi s časom letenja in delovnim časom ter obdobjem počitka v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi s FTL;
 - (ii) vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi s FTL, ter
 - (iii) vsakemu operatorju zagotovi potrebne podatke v zvezi z operacijami na več kot enem tipu ali različici.

(c) Član posadke ne izvaja nalog na zrakoplovu:

- (1) če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali onesposobljen zaradi poškodbe, utrujenosti, zdravil, bolezni ali drugih podobnih razlogov;
- (2) do poteka ustreznega časa po potapljanju v velikih globinah ali darovanju krvi;
- (3) če ne izpolnjuje veljavnih zdravstvenih zahtev;
- (4) če kakor koli dvomi, da je sposoben izpolniti naloge, ki so mu bile dodeljene, ali
- (5) če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je navedeno v Prilogi V, točka 7.5, k Uredbi (EU) 2018/1139, ali se sicer počuti tako nezmožnega za delo, da bi to lahko ogrozilo let.“;

(b) vstavi se naslednja točka CAT.OP.MPA.101:

„CAT.OP.MPA.101 Preverjanje in nastavitve višinomera

(a) Operator pred vsakim odhodom določi postopke za preverjanje višinomera.

(b) Operator določi postopke za nastavitve višinomera za vse faze leta, pri čemer upošteva postopke, ki jih določi država aerodroma ali država zračnega prostora, če je ustrezno.“;

(c) točka CAT.OP.MPA.107 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.OP.MPA.107 Ustrezen aerodrom

Operator šteje, da je aerodrom ustrezen, če je ob predvidenem času uporabe na voljo in opremljen s potrebnimi pomožnimi storitvami, kot so službe zračnega prometa (ATS), zadostna razsvetljava, komunikacijske zmogljivosti, meteorološka poročila, navigacijski pripomočki in službe za ukrepanje v sili.“;

(d) točka CAT.OP.MPA.110 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.OP.MPA.110 Aerodromski operativni minimumi

- (a) Operator določi aerodromske operativne minimume za vsak odhoden, namemben ali nadomesten aerodrom, ki ga namerava uporabiti za zagotovitev razdvajanja zrakoplova od terena in ovir ter za zmanjšanje tveganja izgube vizualnih referenc med delom vizualnega letenja pri operacijah instrumentalnega prileta.
- (b) Pri metodi, ki se uporablja za določitev aerodromskih operativnih minimumov, se upoštevajo vsi naslednji elementi:
- (1) tip, zmogljivost in značilnosti upravljanja zrakoplova;
 - (2) oprema, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo, pridobivanje vizualnih referenc in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, pristankom in neuspehim priletom;
 - (3) vsi pogoji ali omejitve, navedene v letalskem priročniku zrakoplova (AFM);
 - (4) ustrezne operativne izkušnje operatorja;
 - (5) dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez/območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;
 - (6) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih pripomočkov ter infrastrukture;
 - (7) najmanjša nadmorska/relativna višina nad ovirami (OCA/H) za postopke instrumentalnega prileta (IAP);
 - (8) ovire na območjih vzpenjanja in potrebna prosta višina nad ovirami;
 - (9) sestava letalske posadke, njena usposobljenost in izkušnje;
 - (10) postopek instrumentalnega prileta (IAP);
 - (11) značilnosti aerodroma in razpoložljive navigacijske službe zračnega prometa (ANS);
 - (12) kakršni koli minimumi, ki jih lahko razglasi država aerodroma;
 - (13) pogoji, predpisani v operativnih specifikacijah, vključno z vsemi posebnimi odobritvami operacij pri zmanjšani vidljivosti ali operacij z operativnimi kreditnimi točkami;
 - (14) vse nestandardne značilnosti aerodroma, postopka instrumentalnega prileta ali okolja.
- (c) Operator opredeli metodo določitve aerodromskih operativnih minimumov v operativnem priročniku.
- (d) Metodo, ki jo operator uporablja za določitev aerodromskih operativnih minimumov, in vse spremembe navedene metode odobri pristojni organ.“;
- (e) točka CAT.OP.MPA.115 se nadomesti z naslednjim:

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

- (a) Vse operacije prileta se izvedejo kot stabilizirani prileti, razen če pristojni organ za določen prilet na določeno vzletno-pristajalno stezo odobri drugače.
- (b) Tehnika končnega prileta s stalnim spuščanjem (CDFA) se uporablja za operacije prileta, pri katerih se uporabljajo postopki nenatančnega prileta (NPA), razen za določene vzletno-pristajalne steze, za katere je pristojni organ odobril drugo tehniko letenja.“;
- (f) točki CAT.OP.MPA.245 in CAT.OP.MPA.246 se nadomestita z naslednjim:

„CAT.OP.MPA.245 Meteorološke razmere – vsi zrakoplovi

- (a) Poveljujoči pilot na letih po pravilih instrumentalnega letenja (IFR):
- (1) začne let ali
 - (2) nadaljuje let prek točke, od katere se pri ponovnem načrtovanju med letom uporablja popravljeni načrt leta ATS,

ko so na voljo informacije, ki kažejo, da bodo pričakovane meteorološke razmere ob prihodu na namembni in/ali zahtevani nadomestni aerodrom enakovredne minimumom za načrtovanje ali boljše.

- (b) Pri letih po pravilih IFR poveljujoči pilot nadaljuje let proti načrtovanemu namembnemu aerodromu šele, ko najnovejše razpoložljive informacije kažejo, da bodo ob predvidenem prihodu meteorološke razmere na namembnem aerodromu ali vsaj enem nadomestnem namembnem aerodromu enakovredne veljavnim aerodromskim operativnim minimumom ali boljše.
- (c) Pri letih po pravilih VFR poveljujoči pilot začne vzlet šele, ko ustrezna meteorološka poročila in/ali napovedi kažejo, da bodo meteorološke razmere na delu rute, ki ga je treba preleteti po pravilih VFR, ob ustreznem času enakovredne omejitvam VFR ali boljše.

CAT.OP.MPA.246 Meteorološke razmere – letala

Poleg upoštevanja točke CAT.OP.MPA.245 poveljujoči pilot pri letih po pravilih IFR z letali nadaljuje let prek:

- (a) točke odločitve le, kadar se uporablja postopek zmanjšane goriva/energije za izredne razmere, ali
- (b) točke brez povratka le, kadar se uporablja postopek na izoliranem aerodromu,

ko so na voljo informacije, ki kažejo, da bodo pričakovane meteorološke razmere ob prihodu na namembni in/ali zahtevani nadomestni aerodrom oziroma aerodrome enakovredne veljavnim aerodromskim operativnim minimumom ali boljše.“;

- (g) v točki CAT.OP.MPA.247 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) poveljujoči pilot pri letih po pravilih VFR nad vodo zunaj vidnega dosega kopnega s helikopterji začne vzlet šele, ko ustrezna meteorološka poročila in/ali napovedi kažejo, da bo baza oblakov podnevi nad 600 ft ali ponoči nad 1 200 ft.“;

- (h) točka CAT.OP.MPA.265 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.OP.MPA.265 Pogoji za vzlet

Poveljujoči pilot se pred začetkom vzleta prepriča, da:

- (a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega vzleta in odhoda ter
- (b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:
 - (1) operativno opremo na tleh;
 - (2) operativnimi sistemi zrakoplova;
 - (3) zmogljivostjo zrakoplova;
 - (4) usposobljenostjo letalske posadke.“;

- (i) točka CAT.OP.MPA.300 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.OP.MPA.300 Pogoji pri priletu in pristanku

Poveljujoči pilot se pred začetkom operacije prileta prepriča, da:

- (a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega prileta, pristanka ali prekinjenega prileta, ob upoštevanju informacij o zmogljivosti iz operativnega priročnika, ter
- (b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:
 - (1) operativno opremo na tleh;
 - (2) operativnimi sistemi zrakoplova;
 - (3) zmogljivostjo zrakoplova;
 - (4) usposobljenostjo letalske posadke.“;

- (j) točka CAT.OP.MPA.305 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.OP.MPA.305 Začetek in nadaljevanje prileta

- (a) Če je sporočena vidljivost (VIS) ali kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta z letali ne nadaljuje:
- (1) po preletu točke, na kateri je letalo 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali
 - (2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.
- (b) Če je sporočena RVR manjša od 550 m in kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta s helikopterji ne nadaljuje:
- (1) po preletu točke, na kateri je helikopter 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali
 - (2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.
- (c) Če zahtevana vizualna referenca ni vzpostavljena, se neuspeli prilet izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.
- (d) Če se zahtevana vizualna referenca pod DA/H ali MDA/H ne ohrani, se takoj izvede prekinjeni prilet.
- (e) Ne glede na točko (a) se lahko instrumentalni prilet nadaljuje do DA/H ali MDA/H, če se RVR ne sporoči in je sporočena vidljivost (VIS) manjša od veljavnega minimuma, pretvorjena meteorološka vidljivost (CMV) pa enaka ali večja od veljavnega minimuma.“;

- (k) točka CAT.OP.MPA.310 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.OP.MPA.310 Operativni postopki – višina prečkanja praga – letala

Operator določi operativne postopke, ki so zasnovani za zagotovitev, da letalo, ki izvaja 3D operacije instrumentalnega prileta, prečka prag vzletno-pristajalne steze na varni višini, pri čemer je v konfiguraciji in položaju za pristanek.“;

- (l) vstavi se naslednja točka CAT.OP.MPA.312:

„CAT.OP.MPA.312 Operacije EFVS 200

- (a) Operator, ki namerava izvajati operacije EFVS 200, zagotovi, da:
- (1) je zrakoplov certificiran za predvidene operacije;
 - (2) se uporabljajo samo vzletno-pristajalne steze, območja FATO in postopki instrumentalnega prileta (IAP), primerni za operacije EFVS;
 - (3) so člani letalske posadke usposobljeni za izvajanje predvidene operacije ter se vzpostavi program usposabljanja in preverjanja za člane letalske posadke in ustrezno osebje, vključeno v pripravo leta;
 - (4) so vzpostavljeni operativni postopki;
 - (5) so vse ustrezne informacije dokumentirane na seznamu minimalne opreme (MEL);
 - (6) so vse ustrezne informacije dokumentirane v programu vzdrževanja;
 - (7) se izvajajo ocene varnosti in določijo kazalniki uspešnosti za spremljanje ravni varnosti operacije ter
 - (8) aerodromski operativni minimumi upoštevajo zmogljivost uporabljenega sistema.
- (b) Operator pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti (LVO) ne izvaja operacij EFVS 200.
- (c) Ne glede na točko (a)(1) lahko operator uporabi sistem EVS, ki izpolnjuje minimalna merila za izvajanje operacij EFVS 200, če to odobri pristojni organ.“;

- (5) Priloga V se spremeni:

- (a) naslov poddela E se nadomesti z naslednjim: „Operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO) in operacije z operativnimi kreditnimi točkami.“;

- (b) točka SPA.LVO.100 se nadomesti z naslednjim:

„SPA.LVO.100 Operacije pri zmanjšani vidljivosti in operacije z operativnimi kreditnimi točkami

Operator izvaja naslednje operacije samo, če jih odobri pristojni organ:

- (a) vzletne operacije z RVR manj kot 400 m;
 - (b) operacije instrumentalnega prileta v razmerah zmanjšane vidljivosti ter
 - (c) operacije z operativnimi kreditnimi točkami, razen operacij EFVS 200, za katere ni potrebna posebna odobritev.“;
- (c) točka SPA.LVO.105 se nadomesti z naslednjim:

„SPA.LVO.105 Posebna merila za odobritev

Za pridobitev posebne odobritve v skladu s točko SPA.LVO.100 operator dokaže, da:

- (a) je za operacije pri zmanjšani vidljivosti, operacije vzleta pri zmanjšani vidljivosti (LVTO) z RVR manj kot 125 m in operacije z operativnimi kreditnimi točkami zrakoplov certificiran za predvidene operacije;
 - (b) so člani letalske posadke usposobljeni za izvajanje predvidene operacije ter se v skladu s točko SPA.LVO.120 vzpostavi program usposabljanja in preverjanja za člane letalske posadke in ustrezno osebje, vključeno v pripravo leta;
 - (c) so bili vzpostavljeni operativni postopki za predvidene operacije;
 - (d) so bile uvedene vse ustrezne spremembe seznama minimalne opreme (MEL);
 - (e) so bile uvedene vse ustrezne spremembe programa vzdrževanja;
 - (f) so bili za predvidene operacije v skladu s točko SPA.LVO.110 vzpostavljeni postopki za zagotovitev ustreznosti aerodromov, vključno s postopki instrumentalnega letenja, ter
 - (g) je bila za predvidene operacije opravljena ocena varnosti in določeni kazalniki uspešnosti za spremljanje ravni varnosti.“;
- (d) točka SPA.LVO.110 se nadomesti z naslednjim:

„SPA.LVO.110 Zahteve v zvezi z aerodromom, vključno s postopki instrumentalnega letenja

Operator zagotovi, da se za operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO) in operacije z operativnimi kreditnimi točkami uporabljajo samo aerodromi, vključno s postopki instrumentalnega letenja, ki so primerni za predvidene operacije.“;

- (e) točka SPA.LVO.115 se črta;
- (f) točka SPA.LVO.120 se nadomesti z naslednjim:

„SPA.LVO.120 Usposobljenost letalske posadke

- (a) Operator zagotovi, da je letalska posadka usposobljena za izvajanje predvidenih operacij.
- (b) Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke uspešno opravi usposabljanje in preneha preverjanje za vse vrste operacij pri zmanjšani vidljivosti in operacije z operativnimi kreditnimi točkami, za katere je bila podeljena odobritev. Takšno usposabljanje in preverjanje:
 - (1) vključujeta začetno in periodično usposabljanje ter preverjanje;
 - (2) vključujeta običajne, neobičajne in izredne postopke;
 - (3) sta prilagojena vrsti tehnologij, ki se uporabljajo pri predvidenih operacijah, ter
 - (4) upoštevata iz človeških dejavnikov izhajajoča tveganja, ki so povezana s predvidenimi operacijami.

- (c) Operator vodi evidenco o usposabljanju in usposobljenosti članov letalske posadke.
- (d) Usposabljanje in preverjanje izvaja ustrezno usposobljeno osebje. Pri usposabljanju za letenje in usposabljanju s simulacijo letenja ter preverjanju tega je osebje, ki zagotavlja usposabljanje in opravlja preverjanja, usposobljeno v skladu s Prilogo I (del FCL) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.“;
- (g) v točki SPA.NVIS.120 se točka (a) nadomesti z naslednjim:
 - „(a) Operacije se ne izvajajo pod vremenskimi minimumi za vrsto nočnih operacij, ki se izvajajo.“;
- (h) v točki SPA.HOFO.120 se točka (a) nadomesti z naslednjim:
 - „(a) *Nadomestni namembni aerodrom na kopnem.* Ne glede na točke CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 in SPO.OP.151 vodi zrakoplova/poveljujočemu pilotu ni treba določiti nadomestnega namembnega aerodroma v operativnem načrtu leta, kadar izvaja lete od morske lokacije do kopenskega namembnega aerodroma, če je na voljo zadosten operativni načrt ravnanja ob izrednih dogodkih, da se zagotovi varen povratak z morja.“;
- (i) točka SPA.HOFO.125 se nadomesti z naslednjim:

„SPA.HOFO.125 Postopki standardnega prileta na morju (OSAP)

- (a) Operator določi postopke za zagotovitev, da se postopki standardnega prileta na morju (OSAP) upoštevajo le, če:
 - (1) lahko helikopter zagotavlja navigacijske informacije in informacije o ovirah v okolju v realnem času za zagotovitev varne višine nad ovirami ter
 - (2) se bodisi:
 - (i) najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) določi na podlagi radijskega višinomera ali naprave, ki zagotavlja enakovredno zmogljivost; ali
 - (ii) se uporabi najmanjša nadmorska višina spuščanja (MDA) in vključuje ustrezno varnostno mejo.
- (b) Če operator izvaja postopke OSAP na ploščadih ali plovilih v tranzitu, se let izvede z večpilotnimi operacijami.
- (c) Območje odločitve omogoča ustrezno višino nad ovirami pri neuspelem priletu iz katerega koli namembnega kraja, za katerega se načrtuje OSAP.
- (d) Prilet onkraj območja odločitve ali pod najmanjšo nadmorsko/relativno višino spuščanja (MDA/H) se nadaljuje le, če je namembni kraj v vidnem dosegu.
- (e) Pri operacijah z enim samim pilotom se višina MDH/MDA in območje odločitve ustrezno povečata.
- (f) Če se OSAP izvede do nepremične morske lokacije (tj. pritrjene naprave ali privezanega plovila) in je za lokacijo v navigacijskem sistemu na voljo zanesljivi položaj GNSS, se uporabi GNSS/območni navigacijski sistem za povečanje varnosti postopka OSAP.
- (g) Operator vključi postopke OSAP v svoje programe začetnega in periodičnega usposabljanja ter preverjanja.“;
- (j) doda se naslednji poddel N:

„PODDEL N

HELIKOPTERSKI PRILETI IN ODHODI PREK TOČKE V PROSTORU Z ZMANJŠANIMI MINIMUMI ZA LETE PO VFR (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Helikopterski prileti in odhodi prek točke v prostoru (PinS) z zmanjšanimi minimumi za lete po VFR

- (a) Operator uporablja zmanjšane operativne minimume za lete po VFR le, če mu je pristojni organ to odobril.

- (b) Zmanjšani operativni minimumi za lete po VFR se uporabljajo samo za let helikopterja, ki vključuje del leta, izveden po pravilih IFR, in le v enem od naslednjih primerov:
- (1) del leta, izveden po pravilih VFR, takoj sledi helikopterskemu priletu prek točke v prostoru z namenom pristanka na bližnjem heliportu ali območju delovanja;
 - (2) del leta, izveden po pravilih VFR, takoj sledi helikopterskemu priletu prek točke v prostoru z namenom izvedbe operacij z obešenim tovorom na bližnjem območju HEC ali HHO;
 - (3) del leta, izveden po pravilih VFR, je odhod z namenom prehoda na IFR na bližnji točki začetnega odhoda.
- (c) Operator opredeli operativne postopke, ki se uporabljajo za letenje z zmanjšanimi operativnimi minimumi za lete po VFR.
- (d) Operator zagotovi, da imajo člani letalske posadke izkušnje pri delu z zmanjšanimi operativnimi minimumi za lete po VFR in so za to usposobljeni.“;
- (6) Priloga VI se spremeni:
- (a) vstavi se naslednja točka NCC.OP.101:

„NCC.OP.101 Preverjanje in nastavitve višinomera

- (a) Operator pred vsakim odhodom določi postopke za preverjanje višinomera.
 - (b) Operator določi postopke za nastavitve višinomera za vse faze leta, pri čemer upošteva postopke, ki jih določi država aerodroma ali država zračnega prostora, če je ustrezno.“;
- (b) točka NCC.OP.110 se nadomesti z naslednjim:

„NCC.OP.110 Aerodromski operativni minimumi – splošno

- (a) Operator določi aerodromske operativne minimume za vsak odhoden, namemben ali nadomesten aerodrom, ki ga namerava uporabiti za zagotovitev razdvajanja zrakoplova od terena in ovir ter za zmanjšanje tveganja izgube vizualnih referenc med delom vizualnega letenja pri operacijah instrumentalnega prileta.
- (b) Pri metodi, ki se uporablja za določitev aerodromskih operativnih minimumov, se upoštevajo vsi naslednji elementi:
 - (1) tip, zmogljivost in značilnosti upravljanja zrakoplova;
 - (2) oprema, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo, pridobivanje vizualnih referenc in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, pristankom in neuspehim priletom;
 - (3) vsi pogoji ali omejitve, navedene v letalskem priročniku zrakoplova (AFM);
 - (4) dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez/območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;
 - (5) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih pripomočkov ter infrastrukture;
 - (6) najmanjša nadmorska/relativna višina nad ovirami (OCA/H) za postopke instrumentalnega prileta (IAP);
 - (7) ovire na območjih vzpenjanja in potrebna prosta višina nad ovirami;
 - (8) vse nestandardne značilnosti aerodroma, postopka instrumentalnega prileta ali okolja;
 - (9) sestava letalske posadke, njena usposobljenost in izkušnje;
 - (10) postopek instrumentalnega prileta (IAP);
 - (11) značilnosti aerodroma in razpoložljive navigacijske službe zračnega prometa (ANS);
 - (12) kakršni koli minimumi, ki jih lahko razglasi država aerodroma;

- (13) pogoji, predpisani v morebitnih posebnih odobritvah operacij pri zmanjšani vidljivosti ali operacij z operativnimi kreditnimi točkami, ter
- (14) ustrezne operativne izkušnje operatorja.
- (c) Operator opredeli metodo določitve aerodromskih operativnih minimumov v operativnem priročniku.“;
- (c) točka NCC.OP.111 se črta;
- (d) točka NCC.OP.112 se nadomesti z naslednjim:

„NCC.OP.112 Aerodromski operativni minimumi – operacije kroženja z letali

- (a) MDH za operacijo kroženja z letali ni manjša od največje od naslednjih višin:
- (1) objavljene najmanjše relativne višine nad ovirami (OCH) pri kroženju za kategorijo letala;
 - (2) najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali
 - (3) DH/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta (IAP).
- (b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:
- (1) vidljivosti pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena, ali
 - (2) najmanjše vidljivosti iz preglednice 1.

Preglednica 1

MDH in najmanjša vidljivost pri kroženju glede na kategorijo letala

	Kategorija letala			
	A	B	C	D
MDH (v ft)	400	500	600	700
Najmanjša vidljivost (VIS) (v m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

- (e) v točki NCC.OP.145 se točka (b) nadomesti z naslednjim:
- „(b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznanja z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za predvideni let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:
- (1) študijo najnovejših razpoložljivih meteoroloških poročil in napovedi ter
 - (2) načrtovanje nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi meteoroloških razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.“;
- (f) vstavita se naslednji točki NCC.OP.147 in NCC.OP.148:

„NCC.OP.147 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – letala

Aerodrom se opredeli kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovala naslednje meteorološke razmere:

- (a) za nadomestni aerodrom z razpoložljivo operacijo instrumentalnega prileta z DH manj kot 250 ft:
- (1) baza oblakov najmanj 200 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in
 - (2) vidljivost vsaj 1 500 m oz. 800 m nad minimumi RVR/VIS za operacijo instrumentalnega prileta, kar je višje; ali

- (b) za nadomestni aerodrom z operacijo instrumentalnega prileta z DH ali MDH najmanj 250 ft:
 - (1) baza oblakov najmanj 400 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in
 - (2) vidljivost najmanj 3 000 m; ali
- (c) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta:
 - (1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je višje, in
 - (2) vidljivost najmanj 5 000 m.

NCC.OP.148 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – helikopterji

Operator izbere aerodrom kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovale naslednje meteorološke razmere:

- (a) za nadomestni aerodrom s postopkom instrumentalnega prileta (IAP):
 - (1) baza oblakov najmanj 200 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in
 - (2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči; ali
- (b) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta (IAP):
 - (1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je višje, in
 - (2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči.“;
- (g) v točki NCC.OP.150 se točka (a) nadomesti z naslednjim:
 - „(a) Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj en vremensko sprejemljiv nadomestni vzletni aerodrom, če so meteorološke razmere na odhodnem aerodromu na ravni veljavnih aerodromskih operativnih minimumov ali pod njimi ali če se ne bi bilo mogoče vrniti na odhodni aerodrom zaradi drugih razlogov.“;
- (h) v točki NCC.OP.180 se točki (a) in (b) nadomestita z naslednjim:
 - „(a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih VFR samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo meteorološke razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih operativnih minimumov za lete po VFR ali boljše.
 - (b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih IFR do načrtovanega namembnega aerodroma samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda meteorološke razmere na namembnem aerodromu ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih aerodromov na ravni veljavnih aerodromskih operativnih minimumov ali boljše.“;
- (i) točka NCC.OP.195 se nadomesti z naslednjim:

„NCC.OP.195 Pogoji za vzlet – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

- (a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega vzleta in odhoda in
- (b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:
 - (1) operativno opremo na tleh;
 - (2) operativnimi sistemi zrakoplova;
 - (3) zmogljivostjo zrakoplova;
 - (4) usposobljenostjo letalske posadke.“;

- (j) točka NCC.OP.225 se nadomesti z naslednjim:

„NCC.OP.225 Pogoji pri priletu in pristanku – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom operacije prileta prepriča, da:

- (a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega prileta, pristanka ali prekinjenega prileta, ob upoštevanju informacij o zmogljivosti iz operativnega priročnika, in
 - (b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:
 - (1) operativno opremo na tleh;
 - (2) operativnimi sistemi zrakoplova;
 - (3) zmogljivostjo zrakoplova in
 - (4) usposobljenostjo letalske posadke.“;
- (k) točka NCC.OP.230 se nadomesti z naslednjim:

„NCC.OP.230 Začetek in nadaljevanje prileta

- (a) Če je sporočena vidljivost (VIS) ali kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta z letali ne nadaljuje:
 - (1) po preletu točke, na kateri je letalo 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali
 - (2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.
 - (b) Če je sporočena RVR manjša od 550 m in kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta s helikopterji ne nadaljuje:
 - (1) po preletu točke, na kateri je helikopter 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali
 - (2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.
 - (c) Če zahtevana vizualna referenca ni vzpostavljena, se neuspeli prilet izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.
 - (d) Če se zahtevana vizualna referenca pod DA/H ali MDA/H ne ohrani, se takoj izvede prekinjeni prilet.
 - (e) Ne glede na točko (a) se lahko instrumentalni prilet nadaljuje do DA/H ali MDA/H, če se RVR ne sporoči in je sporočena vidljivost (VIS) manjša od veljavnega minimuma, pretvorjena meteorološka vidljivost (CMV) pa enaka ali večja od veljavnega minimuma.
 - (f) Ne glede na točki (a) in (b) se lahko instrumentalni prilet nadaljuje do DA/H ali MDA/H, če pilot ne namerava pristati. Neuspeli prilet se izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.“;
- (l) doda se naslednja točka NCC.OP.235:

„NCC.OP.235 Operacije EFVS 200

- (a) Operator, ki namerava izvajati operacije EFVS 200 z operativnimi kreditnimi točkami in brez posebne odobritve, zagotovi, da:
 - (1) je zrakoplov certificiran za predvidene operacije;
 - (2) se uporabljajo samo vzletno-pristajalne steze, območja FATO in postopki IAP, primerni za operacije EFVS;
 - (3) so člani letalske posadke usposobljeni za izvajanje predvidene operacije ter se vzpostavi program usposabljanja in preverjanja za člane letalske posadke in ustrezno osebje, vključeno v pripravo leta;
 - (4) so vzpostavljeni operativni postopki;
 - (5) so vse ustrezne informacije dokumentirane na seznamu minimalne opreme (MEL);
 - (6) so vse ustrezne informacije dokumentirane v programu vzdrževanja;

- (7) se izvajajo ocene varnosti in določijo kazalniki uspešnosti za spremljanje ravni varnosti operacije in
 - (8) aerodromski operativni minimumi upoštevajo zmogljivost uporabljenega sistema.
- (b) Operator pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti (LVO) ne izvaja operacij EFVS 200.
- (c) Ne glede na točko (a)(1) lahko operator uporabi sistem EVS, ki izpolnjuje minimalna merila za izvajanje operacij EFVS 200, če to odobri pristojni organ.“;
- (7) Priloga VII se spremeni:
- (a) vstavi se naslednja točka NCO.OP.101:

„NCO.OP.101 Preverjanje in nastavitve višinomera

- (a) Vodja zrakoplova pred vsakim odhodom preveri pravilno delovanje višinomera.
- (b) Vodja zrakoplova uporabi ustrezne nastavitve višinomera za vse faze leta, pri čemer upošteva postopke, ki jih določi država aerodroma ali država zračnega prostora.“;
- (b) točka NCO.OP.105 se črta;
- (c) točke NCO.OP.110, NCO.OP.111 in NCO.OP.112 se nadomestijo z naslednjim:

„NCO.OP.110 Aerodromski operativni minimumi – letala in helikopterji

- (a) Za lete po pravih instrumentalnega letenja (IFR) vodja zrakoplova določi aerodromske operativne minimume za vsak odhoden, namemben ali nadomesten aerodrom, ki ga namerava uporabiti za zagotovitev razdvajanja zrakoplova od terena in ovir ter za zmanjšanje tveganja izgube vizualnih referenc med delom vizualnega letenja pri operacijah instrumentalnega prileta.
- (b) V aerodromskih operativnih minimumih so po potrebi upoštevani naslednji elementi:
- (1) tip, zmogljivost in značilnosti upravljanja zrakoplova;
 - (2) oprema, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo, pridobivanje vizualnih referenc in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, pristankom in neuspehim priletom;
 - (3) vsi pogoji ali omejitve, navedene v letalskem priročniku zrakoplova (AFM);
 - (4) dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez/območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;
 - (5) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih pripomočkov ter infrastrukture;
 - (6) najmanjša nadmorska/relativna višina nad ovirami (OCA/H) za postopke instrumentalnega prileta (IAP), če so vzpostavljeni;
 - (7) ovire na območjih vzpenjanja in prosta višina nad ovirami;
 - (8) usposobljenost in ustrezne operativne izkušnje vodje zrakoplova;
 - (9) postopek instrumentalnega prileta (IAP), če je vzpostavljen;
 - (10) značilnosti aerodroma in vrsta razpoložljivih navigacijskih služb zračnega prometa (ANS), če obstajajo;
 - (11) kakršni koli minimumi, ki jih lahko razglasi država aerodroma;
 - (12) pogoji, predpisani v morebitnih posebnih odobritvah operacij pri zmanjšani vidljivosti ali operacij z operativnimi kreditnimi točkami.

NCO.OP.111 Aerodromski operativni minimumi – 2D in 3D operacije prileta

- (a) Relativna višina odločitve (DH), ki se uporabi za 3D ali 2D operacijo prileta s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem (CDFA), ni manjša od največje od naslednjih višin:
- (1) najmanjše relativne višine nad ovirami (OCH) za kategorijo zrakoplova;

- (2) DH ali MDH objavljenega postopka prileta, kadar je ustrezno;
 - (3) sistemskega minimuma iz preglednice 1;
 - (4) najmanjše DH, določene v AFM ali enakovrednem dokumentu, če je navedena.
- (b) MDH za 2D operacijo prileta, ki ni izvedena s tehniko CDFA, ni manjša od največje od naslednjih višin:
- (1) OCH za kategorijo zrakoplova;
 - (2) MDH objavljenega postopka prileta, če je ustrezno;
 - (3) sistemskega minimuma iz preglednice 1 ali
 - (4) najmanjše MDH iz AFM, če je navedena.

Preglednica 1

Sistemi minimumi

Naprava	Najmanjša DH/MDH (v ft)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Radar za natančni prilet (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/barometrska vertikalna navigacija (LNAV/VNAV)	250
Helikopterski prilet prek točke v prostoru	250
Lokalizator z merilnikom razdalje (DME) ali brez njega	250
SRA (zaključek pri ½ NM)	250
SRA (zaključek pri 1 NM)	300
SRA (zaključek pri 2 NM ali več)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

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

- (a) MDH za operacijo kroženja z letali ni manjša od največje od naslednjih višin:
- (1) objavljene najmanjše relativne višine nad ovirami (OCH) pri kroženju za kategorijo letala;
 - (2) najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali
 - (3) DH/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta (IAP).
- (b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:
- (1) vidljivosti pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena, ali
 - (2) najmanjše vidljivosti iz preglednice 1.

Preglednica 1

MDH in najmanjša vidljivost pri kroženju glede na kategorijo letala

	Kategorija letala			
	A	B	C	D
MDH (v ft)	400	500	600	700
Najmanjša vidljivost (VIS) (v m)	1 500	1 500	2 400	3 600“;

(d) v točki NCO.OP.135 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznanji z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za predvideni let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:

- (1) študijo najnovejših razpoložljivih meteoroloških poročil in napovedi ter
- (2) načrtovanje nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi meteoroloških razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.“;

(e) točke NCO.OP.140, NCO.OP.141 in NCO.OP.142 se nadomestijo z naslednjim:

„NCO.OP.140 Nadomestni namembni aerodromi – letala

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi vsaj en nadomestni namembni aerodrom, razen če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije za namembni kraj kažejo, da bo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, baza oblakov vsaj 1 000 ft nad DH/MDH za razpoložljivi postopek instrumentalnega prileta (IAP) in vidljivost najmanj 5 000 m.

NCO.OP.141 Nadomestni namembni aerodromi – helikopterji

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi vsaj en nadomestni namembni aerodrom, razen če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije za namembni kraj kažejo, da bo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, baza oblakov vsaj 1 000 ft nad DH/MDH za razpoložljivi postopek instrumentalnega prileta (IAP) in vidljivost najmanj 3 000 m.

NCO.OP.142 Nadomestni namembni aerodromi – operacije instrumentalnega prileta

Vodja zrakoplova izbere aerodrom kot nadomestni namembni aerodrom le, če:

- (a) je postopek instrumentalnega prileta (IAP), ki ne uporablja GNSS, na voljo na namembnem aerodromu ali na nadomestnem namembnem aerodromu, ali
- (b) so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
 - (1) GNSS oprema na krovu podpira SBAS;
 - (2) namembni aerodrom, katero koli nadomestno namembno letališče in ruta med njima so znotraj območja službe SBAS;
 - (3) ABAS naj bi bil na voljo v primeru nepričakovane nerazpoložljivosti sistema SBAS;
 - (4) izbran je IAP (bodisi na namembnem bodisi nadomestnem namembnem aerodromu), ki ni odvisen od razpoložljivosti sistema SBAS;
 - (5) ustrezen ukrep za nepredvidljive razmere omogoča varno dokončanje leta v primeru nerazpoložljivosti GNSS.“;

- (f) vstavita se naslednji točki NCO.OP.143 in NCO.OP.144:

„NCO.OP.143 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – letala

Aerodrom se opredeli kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovala naslednje meteorološke razmere:

- (a) za nadomestni aerodrom z razpoložljivo operacijo instrumentalnega prileta z DH manj kot 250 ft:
- (1) baza oblakov najmanj 200 ft nad relativno višino odločitve (DH) ali najmanjšo relativno višino spuščanja (MDH) za operacijo instrumentalnega prileta in
 - (2) vidljivost najmanj 1 500 m; ali
- (b) za nadomestni aerodrom z operacijo instrumentalnega prileta z DH ali MDH najmanj 250 ft:
- (1) baza oblakov najmanj 400 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in
 - (2) vidljivost najmanj 3 000 m; ali
- (c) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta:
- (1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je višje, in
 - (2) vidljivost najmanj 5 000 m.

NCO.OP.144 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – helikopterji

Aerodrom se opredeli kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovala naslednje meteorološke razmere:

- (a) za nadomestni aerodrom s postopkom instrumentalnega prileta (IAP):
- (1) baza oblakov najmanj 200 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in
 - (2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči; ali
- (b) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta (IAP):
- (1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je višje, in
 - (2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči.“;
- (g) v točki NCO.OP.160 se točki (a) in (b) nadomestita z naslednjim:
- „(a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih VFR samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo meteorološke razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih operativnih minimumov za lete po VFR ali boljše.
- (b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih IFR do načrtovanega namembnega aerodroma samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda meteorološke razmere na namembnem aerodromu ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih aerodromov na ravni veljavnih aerodromskih operativnih minimumov ali boljše.“;
- (h) točka NCO.OP.175 se nadomesti z naslednjim:

„NCO.OP.175 Pogoji za vzlet – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

- (a) po razpoložljivih informacijah meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega vzleta in odhoda in

(b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:

- (1) operativno opremo na tleh;
- (2) operativnimi sistemi zrakoplova;
- (3) zmogljivostjo zrakoplova;
- (4) usposobljenostjo letalske posadke.“;

(i) točki NCO.OP.205 in NCO.OP.206 se nadomestita z naslednjim:

„NCO.OP.205 Pogoji pri priletu in pristanku – letala

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da:

- (a) po razpoložljivih informacijah meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta in
- (b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:
 - (1) operativno opremo na tleh;
 - (2) operativnimi sistemi zrakoplova;
 - (3) zmogljivostjo zrakoplova in
 - (4) usposobljenostjo letalske posadke.

NCO.OP.206 Pogoji pri priletu in pristanku – helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da:

- (a) po razpoložljivih informacijah meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na območju končnega prileta in vzleta (FATO), ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta in
- (b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:
 - (1) operativno opremo na tleh;
 - (2) operativnimi sistemi zrakoplova;
 - (3) zmogljivostjo zrakoplova;
 - (4) usposobljenostjo letalske posadke.“;

(j) točka NCO.OP.210 se nadomesti z naslednjim:

„NCO.OP.210 Začetek in nadaljevanje prileta – letala in helikopterji

- (a) Če je kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od 550 m (ali katere koli nižje vrednosti, določene v skladu z odobritvijo na podlagi točke SPA.LVO), se operacija instrumentalnega prileta ne nadaljuje:
 - (1) po preletu točke, na kateri je zrakoplov 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali
 - (2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.
- (b) Če zahtevana vizualna referenca ni vzpostavljena, se neuspeli prilet izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.
- (c) Če se zahtevana vizualna referenca pod DA/H ali MDA/H ne ohrani, se takoj izvede prekinjeni prilet.“;

(8) Priloga VIII se spremeni:

(a) vstavi se naslednja točka SPO.OP.101:

„SPO.OP.101 Preverjanje in nastavitve višinomera

- (a) Operator pred vsakim odhodom določi postopke za preverjanje višinomera.
- (b) Operator določi postopke za nastavitve višinomera za vse faze leta, pri čemer upošteva postopke, ki jih določi država aerodroma ali država zračnega prostora, če je ustrezno.“;

(b) točka SPO.OP.110 se nadomesti z naslednjim:

„SPO.OP.110 Aerodromski operativni minimumi – letala in helikopterji

- (a) Operator določi aerodromske operativne minimume za vsak odhoden, namemben ali nadomesten aerodrom, ki ga namerava uporabiti za zagotovitev razdvajanja zrakoplova od terena in ovir ter za zmanjšanje tveganja izgube vizualnih referenc med delom vizualnega letenja pri operacijah instrumentalnega prileta.
- (b) Pri metodi, ki se uporablja za določitev aerodromskih operativnih minimumov, se upoštevajo vsi naslednji elementi:
- (1) tip, zmogljivost in značilnosti upravljanja zrakoplova;
 - (2) oprema, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo, pridobivanje vizualnih referenc in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, pristankom in neuspehim priletom;
 - (3) vsi pogoji ali omejitve, navedene v letalskem priročniku zrakoplova (AFM);
 - (4) dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez/območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;
 - (5) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih pripomočkov ter infrastrukture;
 - (6) najmanjša nadmorska/relativna višina nad ovirami (OCA/H) za postopke instrumentalnega prileta (IAP);
 - (7) ovire na območjih vzpenjanja in potrebna prosta višina nad ovirami;
 - (8) vse nestandardne značilnosti aerodroma, postopka instrumentalnega prileta ali lokalnega okolja;
 - (9) sestava letalske posadke, njena usposobljenost in izkušnje;
 - (10) postopek instrumentalnega prileta (IAP);
 - (11) značilnosti aerodroma in razpoložljive navigacijske službe zračnega prometa (ANS);
 - (12) kakršni koli minimumi, ki jih lahko razglasi država aerodroma;
 - (13) pogoji, predpisani v morebitnih posebnih odobritvah operacij pri zmanjšani vidljivosti ali operacij z operativnimi kreditnimi točkami, ter
 - (14) ustrezne operativne izkušnje operatorja.
- (c) Operator opredeli metodo določitve aerodromskih operativnih minimumov v operativnem priročniku.“;
- (c) točka SPO.OP.111 se črta;
- (d) točka SPO.OP.112 se nadomesti z naslednjim:

„SPO.OP.112 Aerodromski operativni minimumi – operacije kroženja z letali

- (a) Najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) za operacijo kroženja z letali ni manjša od največje od naslednjih višin:
- (1) objavljene najmanjše relativne višine nad ovirami (OCH) pri kroženju za kategorijo letala;
 - (2) najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali
 - (3) višine odločitve (DH)/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta (IAP).
- (b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:
- (1) vidljivosti pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena, ali
 - (2) najmanjše vidljivosti iz preglednice 1.

Preglednica 1

MDH in najmanjša vidljivost pri kroženju glede na kategorijo letala

	Kategorija letala			
	A	B	C	D
MDH (v ft)	400	500	600	700
Najmanjša vidljivost (VIS) (v m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

(e) v točki SPO.OP.140 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznanji z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za predvideni let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:

- (1) študijo najnovejših razpoložljivih meteoroloških poročil in napovedi ter
- (2) načrtovanje nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi meteoroloških razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.“;

(f) vstavita se naslednji točki SPO.OP.143 in SPO.OP.144:

„SPO.OP.143 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – letala

Aerodrom se opredeli kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovala naslednje meteorološke razmere:

(a) za nadomestni aerodrom z razpoložljivo operacijo instrumentalnega prileta z DH manj kot 250 ft:

- (1) baza oblakov najmanj 200 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in
- (2) vidljivost vsaj 1 500 m oz. 800 m nad minimumi RVR/VIS za operacijo instrumentalnega prileta, kar je višje; ali

(b) za nadomestni aerodrom z operacijo instrumentalnega prileta z DH ali MDH najmanj 250 ft:

- (1) baza oblakov najmanj 400 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in
- (2) vidljivost najmanj 3 000 m; ali

(c) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta:

- (1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je više, in
- (2) vidljivost najmanj 5 000 m.

SPO.OP.144 Minimumi za načrtovanje nadomestnih namembnih aerodromov – helikopterji

Operator izbere aerodrom kot nadomestni namembni aerodrom le, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prevladovala naslednje meteorološke razmere:

(a) za nadomestni aerodrom s postopkom instrumentalnega prileta (IAP):

- (1) baza oblakov najmanj 200 ft nad višino DH ali MDH za operacijo instrumentalnega prileta in
- (2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči; ali

- (b) za nadomestni aerodrom brez postopka instrumentalnega prileta (IAP):
- (1) baza oblakov na višini najmanj 2 000 ft oz. najmanjši varni višini letenja po IFR, kar je višje, in
 - (2) vidljivost najmanj 1 500 m podnevi ali 3 000 m ponoči.“;
- (g) v točki SPO.OP.145 se točka (a) nadomesti z naslednjim:
- „(a) Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj en vremensko sprejemljiv nadomestni vzletni aerodrom, če so meteorološke razmere na odhodnem aerodromu na ravni veljavnih aerodromskih operativnih minimumov ali pod njimi ali če se ne bi bilo mogoče vrniti na odhodni aerodrom zaradi drugih razlogov.“;
- (h) v točki SPO.OP.170 se točki (a) in (b) nadomestita z naslednjim:
- „(a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih VFR samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo meteorološke razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih operativnih minimumov za lete po VFR ali boljše.
- (b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih IFR do načrtovanega namembnega aerodroma samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda meteorološke razmere na namembnem aerodromu ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih aerodromov na ravni veljavnih aerodromskih operativnih minimumov ali boljše.“;
- (i) točka SPO.OP.180 se nadomesti z naslednjim:

„SPO.OP.180 Pogoji za vzlet – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

- (a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega vzleta in odhoda in
 - (b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:
 - (1) operativno opremo na tleh;
 - (2) operativnimi sistemi zrakoplova;
 - (3) zmogljivostjo zrakoplova;
 - (4) usposobljenostjo letalske posadke.“;
- (j) točka SPO.OP.210 se nadomesti z naslednjim:

„SPO.OP.210 Pogoji pri priletu in pristanku – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom operacije prileta prepriča, da:

- (a) meteorološke razmere na aerodromu ali območju delovanja in razmere na vzletno-pristajalni stezi ali območju FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bodo ovirale varnega prileta, pristanka ali prekinjenega prileta, ob upoštevanju informacij o zmogljivosti iz operativnega priročnika, in
 - (b) so izbrani aerodromski operativni minimumi skladni z vsem naslednjim:
 - (1) operativno opremo na tleh;
 - (2) operativnimi sistemi zrakoplova;
 - (3) zmogljivostjo zrakoplova;
 - (4) usposobljenostjo letalske posadke.“;
- (k) točka SPO.OP.215 se nadomesti z naslednjim:

„SPO.OP.215 Začetek in nadaljevanje prileta

- (a) Če je sporočena vidljivost (VIS) ali kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta z letali ne nadaljuje:
 - (1) po preletu točke, na kateri je letalo 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali

- (2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.
- (b) Če je sporočena RVR manjša od 550 m in kontrolna RVR za vzletno-pristajalno stezo, ki se bo uporabila za pristanek, manjša od veljavnega minimuma, se operacija instrumentalnega prileta s helikopterji ne nadaljuje:
- (1) po preletu točke, na kateri je helikopter 1 000 ft nad nadmorsko višino aerodroma, ali
- (2) v končni prilet (FAS), če znaša relativna višina odločitve (DH) ali najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) več kot 1 000 ft.
- (c) Če zahtevana vizualna referenca ni vzpostavljena, se neuspeli prilet izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.
- (d) Če se zahtevana vizualna referenca pod DA/H ali MDA/H ne ohrani, se takoj izvede prekinjeni prilet.
- (e) Ne glede na točko (a) se lahko instrumentalni prilet nadaljuje do DA/H ali MDA/H, če se RVR ne sporoči in je sporočena vidljivost (VIS) manjša od veljavnega minimuma, pretvorjena meteorološka vidljivost (CMV) pa večja od veljavnega minimuma.
- (f) Ne glede na točki (a) in (b) se lahko instrumentalni prilet nadaljuje do DA/H ali MDA/H, če pilot ne namerava pristati. Neuspeli prilet se izvede na ali nad DA/H ali MDA/H.“;
- (l) doda se naslednja točka SPO.OP.235:

„SPO.OP.235 Operacije EFVS 200

- (a) Operator, ki namerava izvajati operacije EFVS 200 z operativnimi kreditnimi točkami in brez posebne odobritve, zagotovi, da:
- (1) je zrakoplov certificiran za predvidene operacije;
- (2) se uporabljajo samo vzletno-pristajalne steze, območja FATO in postopki IAP, primerni za operacije EFVS;
- (3) je letalska posadka usposobljena za izvajanje predvidene operacije ter se vzpostavi program usposabljanja in preverjanja za člane letalske posadke in ustrezno osebje, vključeno v pripravo leta;
- (4) so vzpostavljeni operativni postopki;
- (5) so vse ustrezne informacije dokumentirane na seznamu minimalne opreme (MEL);
- (6) so vse ustrezne informacije dokumentirane v programu vzdrževanja;
- (7) se izvajajo ocene varnosti in določijo kazalniki uspešnosti za spremljanje ravni varnosti operacije in
- (8) aerodromski operativni minimumi upoštevajo zmogljivost uporabljenega sistema.
- (b) Operator pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti (LVO) ne izvaja operacij EFVS 200.
- (c) Ne glede na točko (a)(1) lahko operator uporabi sistem EVS, ki izpolnjuje minimalna merila za izvajanje operacij EFVS 200, če to odobri pristojni organ.“.
-