

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/1387

ze dne 1. srpna 2019,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky na výpočty výkonnosti letounu při přistání a standardy pro posuzování stavu povrchu dráhy, o aktualizaci určitého bezpečnostního vybavení letounů a bezpečnostních požadavků na letouny a o lety bez oprávnění k provozu se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ⁽¹⁾, a zejména na článek 31 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ⁽²⁾ stanoví podrobná pravidla, pokud jde o bezpečnou vzdálenost pro přiblížení a podmínky výkonnosti při přistání, pro lety dvoumotorových letounů s jedním nepracujícím motorem bez oprávnění k provozu se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS), jakož i technické požadavky na přítomnost letových zapisovačů. Uvedené nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se zabezpečených dveří pilotního prostoru pro letouny třídy výkonnosti A, které mají maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující (MOPSC) 19.
- (2) Ze zpráv o vyšetřování nehod vyplývá, že rozdílné metody posuzování stavu povrchu dráhy před přistáním a metody hlášení těchto podmínek po přistání významně přispívají k vyjetí letounů z přistávací dráhy, zejména pokud je dráha mokrá nebo znečištěná. Stávající standardy uvedené v nařízení Komise (EU) č. 965/2012 pro výpočty výkonnosti letounu nezahrnují v odpovídající míře všechny druhy stavu povrchu na mokřích a znečištěných drahách ve spojitosti s metodou použitou pro posuzování a hlášení stavu povrchu dráhy.
- (3) V této souvislosti Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) pozměnila řadu standardů a doporučených postupů v přílohách 6, 8, 14 a 15 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví („Chicagská úmluva“) a vypracovala rozsáhlé doprovodné pokyny. Účelem těchto dokumentů je zavést globálně harmonizovaný formát pro podávání zpráv o stavu povrchu dráhy a standardy letové způsobilosti nezbytné k posuzování přistávací vzdálenosti pro letouny a rovněž provozní ustanovení týkající se výpočtů výkonnosti při přistání a hlášení stavu povrchu dráhy.
- (4) Proto by nařízení (EU) č. 965/2012 mělo být pozměněno, aby zohledňovalo bezpečnostní doporučení vydaná orgány pro šetření a aby provádělo příslušné standardy a doporučené postupy ICAO. Aby pozměněné požadavky splnily doporučení ICAO, měly by vstoupit v platnost nejpozději dne 5. listopadu 2020.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

- (5) Letouny některých tříd výkonnosti (A a B) v obchodní letecké dopravě mají v jiných regulačních systémech dovoleno přistávat ve snížené použitelné délce přistání na zamýšlené dráze, pokud obdrží předchozí schválení od příslušného úřadu a pokud splní řadu podmínek ke zmírnění rizika. Nařízení (EU) č. 965/2012 by mělo stanovit podmínky, za nichž mohou být tyto lety prováděny při zachování přijatelné míry bezpečnosti. V souladu s tím by měl být upraven příslušný administrativní formulář pro schválení provozu, aby tyto lety zahrnoval.
- (6) Ze zpráv z vyšetřování nehod vyplývá, že průběžný záznam zapisovačů hlasu v pilotním prostoru a s nimi souvisejících mikrofonů upevněných v pilotním prostoru po přerušení hlavního zdroje elektrické energie mohl v některých případech poskytnout užitečné informace. Měl by být tedy požadován náhradní napájecí zdroj za účelem zmírnění jakéhokoli možného přerušení hlavního zdroje elektrické energie. To je v souladu s přílohou 6 části I Chicagské úmluvy.
- (7) Nedávno přijaté standardy a doporučené postupy v příloze 6 Chicagské úmluvy vyžadují, aby některé kategorie lehkých letounů a vrtulníků provozovaných v obchodní letecké dopravě byly vybaveny zařízením pro záznam letových údajů. Orgány pro šetření navíc předaly Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) dvanáct bezpečnostních doporučení souvisejících s potřebou záznamu letových údajů pro lehké letouny a vrtulníky.
- (8) V souladu se zásadou proporcionality a na základě posouzení rizik by povinnost nainstalovat letový zapisovač do nového letounu měla zohledňovat velikost a složitost daného letounu a druh provozu. Lehké letouny a vrtulníky, které jsou nově vyrobené a jsou používány v obchodní letecké dopravě nebo ve zvláštním obchodním provozu, by proto měly být vybaveny letovými zapisovači, když splní určitá kritéria týkající se jejich maximální vzletové hmotnosti, typu pohonu nebo maximální obsazenosti. Mimoto je třeba upravit požadavky na zpracování (uchovávání, předkládání, ochranu a použití) záznamů letových zapisovačů, aby zahrnovaly druhy letových zapisovačů zavedené na základě nových požadavků na přítomnost letových zapisovačů.
- (9) Pokud jde o požadavek na vybavení letounů zabezpečenými dveřmi pilotního prostoru, organizace ICAO upravila standardy a doporučené postupy tak, že změnila mezní hodnoty pro hmotnost, které činí zabezpečené dveře pilotního prostoru povinnými. Nařízení (EU) č. 965/2012 by tedy mělo být v souladu s tím pozměněno, aby byla zajištěna harmonizace pravidel pro letový provoz a rovné podmínky mezi leteckými provozovateli z Unie a ze třetích zemí.
- (10) Nařízení (EU) č. 965/2012 vymezuje kritéria způsobilosti (maximální schválenou vzletovou hmotnost a maximální schválenou prahovou hodnotu provozní konfigurace sedadel pro cestující) pro provádění letů bez oprávnění ETOPS a s letouny třídy výkonnosti A na trati zahrnující bod ve vzdálenosti 60 až 120 minut letu od přiměřeného letiště cestovní rychlostí s jedním nepracujícím motorem. Letouny třídy A, které tato kritéria způsobilosti splňují, mohou být provozovány ve vzdálenosti od 120 do 180 minut od přiměřeného letiště, pokud obdržely oprávnění od příslušného úřadu a pokud letoun získal schválení typového návrhu pro tento provoz.
- (11) Někteří výrobci letounů již navrhli nebo navrhují letouny třídy výkonnosti A, které tato kritéria způsobilosti pro provoz bez ETOPS přesahují. Stávající ustanovení narušují hospodářskou soutěž mezi provozovateli letecké taxislužby s letouny, které tato kritéria nesplňují. Vzhledem k tomu, že žádný jiný významný regulační orgán tato kritéria pro provoz bez ETOPS nestanovil, nařízení (ES) č. 965/2012 by mělo být patřičně pozměněno.
- (12) Pokud jde o kyslíkové vybavení pro první pomoc v obchodní letecké dopravě, nedávný technologický vývoj tohoto vybavení dosahuje rovnocenné úrovně bezpečnosti, a proto by nařízení (ES) č. 965/2012 mělo být pozměněno, aby umožnilo toto vybavení používat.
- (13) Požadavky seznamu minimálního vybavení přílohy III nařízení (ES) č. 965/2012 se nevztahují na schválenou organizaci pro výcvik, a tudíž by nařízení (ES) č. 965/2012 mělo být pozměněno tak, aby umožňovalo příslušným úřadům udělit schválené organizaci pro výcvik oprávnění k vypracování seznamu minimálního vybavení.
- (14) S ohledem na nedávné změny nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ⁽³⁾ je třeba nařízení (ES) č. 965/2012 pozměnit za účelem opravy odkazů mezi těmito dvěma nařízeními.

⁽³⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

- (15) Agentura připravila návrh prováděcích pravidel a předložila jej ve formě stanoviska č. 02/2019 Komisi v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (16) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení (EU) č. 965/2012

- 1) Článek 9aa se nahrazuje tímto:

„Článek 9aa

Požadavky na letovou posádku pro kontrolní lety po údržbě

Pilotovi, který přede dnem 25. září 2019 působil jako velící pilot při kontrolním letu po údržbě, který je v souladu s definicí v článku SPO.SPEC.MCF.100 přílohy VIII kategorizován jako kontrolní let po údržbě úrovně A, se udělí zápočet pro účely dodržení čl. SPO.SPEC.MCF.115 písm. a) bodu 1 uvedené přílohy. V takovém případě provozovatel zajistí, aby byl velící pilot informován o veškerých zjištěných rozdílech mezi provozními postupy stanovenými přede dnem 25. září 2019 a povinnostmi stanovenými v oddíle 5 hlavy E přílohy VIII tohoto nařízení, včetně těch, které jsou odvozeny od souvisejících postupů stanovených provozovatelem.“;

- 2) Přílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII nařízení (ES) č. 965/2012 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Následující body přílohy se použijí ode dne 25. září 2019:

- bod 4 písm. a),
- bod 6 písm. b),
- bod 8 písm. b),

Následující písmena bodu 4 přílohy se použijí ode dne 5. listopadu 2020:

- písm. c),
- písm. d),
- písm. e),
- písm. f),
- písm. g),
- písm. n),
- písm. q).

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 1. srpna 2019.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

Přílohy I, II, III, IV, VI, VII a VIII nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) příloha I (Definice pojmů použitých v přílohách II–VIII) se mění takto:

a) vkládá se nový bod 22a, který zní:

„22a. „Zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR)“ se rozumí letový zapisovač chráněný před nárazem, který využívá kombinaci mikrofonů a dalších zvukových a digitálních vstupů za účelem shromažďování a záznamu zvukového prostředí prostoru letové posádky a komunikace, jíž jsou členové letové posádky příjemci či původci, a mezi členy letové posádky navzájem.“;

b) bod 25 se nahrazuje tímto:

„25. „Znečištěnou dráhou“ se rozumí dráha, jejíž plocha je z velké části (ať už v izolovaných oblastech, či nikoliv) v mezích používané délky a šířky pokryta jednou nebo více látkami uvedenými v rámci deskriptorů stavu povrchu dráhy.“;

c) bod 32 se zrušuje;

d) bod 42 se nahrazuje tímto:

„42. „Suchou dráhou“ se rozumí dráha bez viditelné vlhkosti na povrchu, která není znečištěná v oblasti zamýšlené k používání.“;

e) vkládá se nový bod 49b, který zní:

„49b. „Zapisovačem letových údajů (FDR)“ se rozumí letový zapisovač chráněný před nárazem, který využívá kombinaci zdrojů údajů ke shromažďování a záznamu parametrů vztahujících se ke stavu a výkonnosti letadla.“;

f) vkládá se nový bod 49c, který zní:

„49c. „Letovým zapisovačem“ se rozumí jakýkoli typ zapisovače instalovaného v letadle za účelem usnadnění šetření nehod nebo incidentů.“;

g) vkládá se nový bod 70a, který zní:

„70a. „Délkou přistání v době příletu (LDTA)“ se rozumí délka přistání, která je dosažitelná v normálním provozu na základě údajů o výkonnosti při přistání a souvisejících postupů určených pro převládající podmínky v době přistání.“;

h) vkládá se nový bod 103c, který zní:

„103c. „Zprávou o stavu dráhy (RCR)“ se rozumí souhrnná standardizovaná zpráva týkající se stavu povrchu dráhy a jeho účinku na výkonnost letounu při přistání a při vzletu, jenž je popsán pomocí kódu pro stav dráhy.“;

i) vkládá se nový bod 107a, který zní:

„107a. „Zvláště připravenou zimní přistávací dráhou“ se rozumí dráha se suchým zmrzlým povrchem z uježděného sněhu nebo ledu, který byl posypán pískem či štěrkem nebo byl mechanicky upraven, aby se zlepšilo tření dráhy.“;

j) bod 128 se nahrazuje tímto:

„128. „Mokrou dráhou“ se rozumí dráha s povrchem pokrytým v oblasti zamýšlené k používání jakoukoli viditelnou vlhkostí či vodou hlubokou do 3 mm.“;

2) v příloze II (část ARO) se dodatek II nahrazuje tímto:

„Dodatek II

PROVOZNÍ SPECIFIKACE (podléhající schváleným podmínkám v provozní příručce)				
Kontaktní údaje vydávajícího úřadu Telefon ⁽¹⁾ : _____ ; Fax: _____ ; E-mail:				
AOC ⁽²⁾ :	Název provozovatele ⁽³⁾ :	Datum ⁽⁴⁾ :	Podpis:	
	Dbá Obchodní název			
Provozní specifikace č.:				
Model letadla ⁽⁵⁾ :				
Poznávací značka letadla ⁽⁶⁾ :				
Druhy provozu: Obchodní provoz				
<input type="checkbox"/> cestující <input type="checkbox"/> náklad <input type="checkbox"/> jiné ⁽⁷⁾ : _____				
Oblast provozu ⁽⁸⁾ :				
Zvláštní omezení ⁽⁹⁾ :				
Zvláštní oprávnění:	Ano	Ne	Specifikace ⁽¹⁰⁾	Poznámky
Nebezpečné zboží	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti Vzlet Přiblížení a přistání	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ ... RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: stop RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> Nepoužije se	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Nepoužije se	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximální doba letu na náhradní letiště ⁽¹⁵⁾ : min.	
Komplexní navigační specifikace pro provoz s PBN ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Specifikace minimální navigační výkonnosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz jednomotorových turbínových letounů v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Provoz vrtulníků s pomocí systémů snímání nočního vidění	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz s vrtulníkovým jeřábem	<input type="checkbox"/>			
Provoz vrtulníkové letecké záchranné služby	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Provoz vrtulníků v pobřežních vodách	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Výcvik palubních průvodčích ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Vydání osvědčení palubních průvodčích ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Použití aplikací EFB typu B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Zachování letové způsobilosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Jiné ⁽²³⁾				

- (1) Telefonní a faxová čísla příslušného úřadu, včetně mezinárodního předčísli země. E-mailová adresa, je-li k dispozici.
- (2) Vyplňte číslo odpovídajícího osvědčení leteckého provozovatele (AOC).
- (3) Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Před obchodním názvem uveďte „Dbá“ (Doing business as).
- (4) Datum vydání provozních specifikací (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce příslušného úřadu.
- (5) Vyplňte označení ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232).
- (6) Poznávací značka je uvedena buď v provozních specifikacích, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky. Pokud se na příslušný typ letadla nevztahují všechna zvláštní oprávnění, poznávací značka letadla může být uvedena ve sloupci poznámky u příslušného zvláštního oprávnění.
- (7) Specifikujte jiné druhy dopravy (např. letecká záchranná služba).
- (8) Uveďte zeměpisné oblasti schváleného provozu (prostřednictvím zeměpisných souřadnic, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo vnitrostátních či regionálních hranic).
- (9) Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety podle pravidel VFR, pouze denní lety atd.).
- (10) V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé oprávnění nebo druh oprávnění (s příslušnými kritérii).
- (11) Vyplňte použitelnou kategorii přesného přístrojového přiblížení: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB nebo CAT IIIC. Vyplňte minimální dráhovou dohlednost (RVR) v metrech a výšku rozhodnutí (DH) ve stopách (ft). Každé kategorii přiblížení odpovídá samostatný řádek.
- (12) Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v metrech. Jestliže jsou udělena různá oprávnění, lze pro každé oprávnění použít samostatný řádek.
- (13) Políčko „Nepoužije se“ může být zaškrtnuto pouze tehdy, pokud je maximální dostup letadla pod letovou hladinou FL290.
- (14) Provoz se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS) se nyní používá pouze pro dvoumotorová letadla. Z tohoto důvodu může být políčko „Nepoužije se“ zaškrtnuto, pokud má příslušný typ letadla méně nebo více než dva motory.
- (15) Může být také vyplněna vzdálenost k prahu dráhy (v námořních mílech), jakož i typ motoru.
- (16) Navigace založená na výkonnosti (PBN): každému komplexnímu oprávnění specifickému pro PBN (např. RNP AR APCH) odpovídá samostatný řádek s příslušnými omezeními uvedenými ve sloupci „Specifikace“ nebo „Poznámky“ nebo v obou. Jednotlivá oprávnění zvláštních postupů RNP AR APCH mohou být uvedena v provozních specifikacích nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
- (17) Uveďte, zda je zvláštní oprávnění omezeno na určité okraje dráhy či letiště nebo na obojí.
- (18) Vložte konkrétní kombinaci draku nebo motoru.
- (19) Oprávnění k provádění výcvikových kurzů a zkoušek, které mají absolvovat žadatelé o osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
- (20) Oprávnění k vydávání osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
- (21) Vložení seznamu aplikací EFB typu B společně s odkazem na hardware EFB (u mobilních EFB). Tento seznam je uveden buď v provozních specifikacích, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
- (22) Vyplňte jméno osoby nebo název organizace odpovědné za zajištění zachování letové způsobilosti letadla a odkaz na nařízení, které vyžaduje provedení prací, tj. příloha I (část M) hlava G nařízení (EU) č. 1321/2014.
- (23) Zde mohou být zapsána další oprávnění nebo údaje s použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. lety s krátkým přistáním, lety se strmým přiblížením, zkrácená požadovaná délka přistání, lety vrtulníků na místo a z místa veřejného zájmu, lety vrtulníků nad nehostinným prostředím mimo hustě osídlený prostor, lety vrtulníků bez bezpečného vynuceného přistání, lety s větším úhlem naklonění, maximální vzdálenost od přiměřeného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS).
- FORMULÁŘ EASA 139, 6. vydání“;

3) příloha III (část ORO) se mění takto:

a) v čl. ORO.GEN.310 písm. f) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) veškeré závady nebo technická selhání, k nimž dojde tehdy, když letadlo podléhá jeho provoznímu řízení, se ohlásí organizaci uvedené v písmenu d);“

b) článek ORO.SEC.100 se nahrazuje tímto:

„ORO.SEC.100 Ochrana pilotního prostoru – letouny

- a) V letounu vybaveném zabezpečenými dveřmi pilotního prostoru musí být tyto dveře uzamykatelné a musí být vybaveny prostředky, kterými mohou palubní průvodčí v případě podezřelé činnosti nebo narušení bezpečnosti v kabině cestujících uvědomit letovou posádku.
- b) Všechny letouny s cestujícími na palubě, které se podílejí na obchodní dopravě cestujících, musí být vybaveny schválenými zabezpečenými dveřmi pilotního prostoru s možností uzamykání a odemykání z obou pilotních míst a navrženými tak, aby splňovaly příslušné požadavky na letovou způsobilost, pokud tyto letouny spadají do kterékoli z těchto kategorií:
 - 1) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 54 500 kg;
 - 2) letouny s MCTOM větší než 45 500 kg a s MOPSC větší než 19 nebo
 - 3) letouny s MOPSC větší než 60.
- c) Ve všech letounech, které jsou vybaveny zabezpečenými dveřmi pilotního prostoru podle požadavků písmene b):
 - 1) musí být tyto dveře uzavřeny před spuštěním motorů pro vzlet a zůstat uzamčeny podle požadavků bezpečnostních postupů nebo velícího pilota až do vypnutí motorů po přistání s výjimkou případů, kdy se považuje za nezbytné umožnit vstup nebo odchod oprávněným osobám v souladu s národním programem ochrany civilního letectví před protiprávními činy;
 - 2) musí být zajištěny prostředky pro monitorování celého prostoru dveří mimo pilotní prostor z obou pilotních míst za účelem určení totožnosti osob požadujících vstup a zjištění podezřelého chování nebo možné hrozby.“;
- 4) příloha IV (část CAT) se mění takto:
 - a) článek CAT.GEN.MPA.195 se nahrazuje tímto:

„CAT.GEN.MPA.195 Zpracování záznamů letových zapisovačů: uchovávání, předkládání, ochrana a použití

- a) V případě nehody, vážného incidentu nebo události, kterou určil vyšetřující úřad, provozovatel letadla uchovává původní zaznamenané údaje z letových zapisovačů po dobu 60 dnů, nebo do jiného data, které stanovil vyšetřující úřad.
- b) Provozovatel provádí provozní kontroly a hodnocení záznamů v zájmu zajištění trvalé provozuschopnosti letových zapisovačů, které se musí podle tohoto nařízení nacházet na palubě letounu.
- c) Provozovatel zajistí, aby byly uchovávány záznamy letových parametrů a zprávy v rámci komunikace datovým spojením, které musejí zaznamenávat letové zapisovače. Pro účely zkoušení a údržby letových zapisovačů však může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše jedna hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu.
- d) Provozovatel uchovává aktualizovanou dokumentaci poskytující informace nezbytné k převedení nezpracovaných letových údajů na letové parametry vyjádřené v technických jednotkách.
- e) Provozovatel zpřístupní kterékoli uchované záznamy zapisovače letových údajů, jestliže tak stanoví příslušný úřad.
- f) Aniž jsou dotčena nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a (EU) 2016/679 (*):
 - 1) S výjimkou zajištění provozuschopnosti letového zapisovače nesmí být zvukové záznamy z letového zapisovače zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:
 - i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito zvukovými záznamy a s jejich přepisem;

- ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;
 - iii) tyto zvukové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.
- 1a) Při inspekci zvukových záznamů letového zapisovače v zájmu zajištění jeho provozuschopnosti provozovatel ochrání soukromí těchto zvukových záznamů a zajistí, aby nebyly zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače.
- 2) Letové parametry nebo záznamy komunikace datovým spojem zaznamenané letovým zapisovačem se nesmí používat pro jiné účely než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, pokud tyto záznamy nesplňují žádné z následujících podmínek:
- i) jsou použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby;
 - ii) jsou anonymizovány;
 - iii) jsou zpřístupněny zabezpečenými postupy.
- 3) S výjimkou zajištění provozuschopnosti letových zapisovačů nesmí být obrazové záznamy z pilotního prostoru zaznamenané letovým zapisovačem zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:
- i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito obrazovými záznamy;
 - ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;
 - iii) tyto obrazové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.
- 3a) Když se pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače provádí kontrola obrazových záznamů z pilotního prostoru zaznamenaných letovým zapisovačem, pak platí, že:
- i) tyto obrazové záznamy nesmí být zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače;
 - ii) pokud jsou na obrazových záznamech viditelné části těl členů posádky, provozovatel zajistí u těchto záznamů ochranu soukromí.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).“;

b) článek CAT.OP.MPA.140 se mění takto:

— písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) Pokud k tomu provozovatele výslovně neoprávní příslušný úřad podle hlavy F přílohy V (část SPA), provozovatel nesmí provozovat dvoumotorový letoun na trati zahrnující bod ve vzdálenosti od přiměřeného letiště za standardních podmínek v bezvětří, která je větší než příslušná vzdálenost pro daný druh letounu, přičemž tato vzdálenost:

- 1) u letounů třídy výkonnosti A s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 20 nebo větší je větší než vzdálenost proletěná za 60 minut s jedním nepracujícím motorem při cestovní rychlosti stanovené podle písmena b);
- 2) u letounů třídy výkonnosti A s MOPSC 19 nebo menší je větší než vzdálenost proletěná za 120 minut nebo – s výhradou schválení příslušným úřadem – u proudových letounů za 180 minut s jedním nepracujícím motorem při cestovní rychlosti stanovené podle písmena b);
- 3) u letounů třídy výkonnosti B nebo C ta vzdálenost z níže uvedených, která je menší:
 - i) vzdálenost proletěná za 120 minut s jedním nepracujícím motorem při cestovní rychlosti stanovené podle písmena b);
 - ii) 300 NM.“;

— písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) K získání oprávnění uvedeného v písm. a) bodě 2 provozovatel musí doložit, že:

- 1) vypracoval postupy pro plánování a odbavení letů;

- 2) byly stanoveny zvláštní pokyny pro údržbu a postupy pro zajištění zamýšlené úrovně zachování letové způsobilosti a spolehlivosti letounu, a to včetně motorů, a byly zařazeny do programu údržby letadla provozovatele v souladu s přílohou I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014, včetně následujících položek:
- i) program spotřeby motorového oleje;
 - ii) program sledování stavu motoru;“
- c) článek CAT.OP.MPA.300 se nahrazuje tímto:

„CAT.OP.MPA.300 Podmínky pro přiblížení a přistání – letouny

Velitel letadla před zahájením přiblížení na přistání provede následující úkony:

- a) na základě jemu dostupných informací se přesvědčí, že meteorologické podmínky na letišti a stav dráhy, jež má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení s ohledem na informace o výkonnosti uvedené v provozní příručce;
 - b) posoudí délku přistání v souladu s článkem CAT.OP.MPA.303.“;
- d) doplňuje se nový článek CAT.OP.MPA.301, který zní:

„CAT.OP.MPA.301 Podmínky pro přiblížení a přistání – vrtulníky

Velitel letadla se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě jemu dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti a stav plochy konečného přiblížení a vzletu, jež má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení s ohledem na informace o výkonnosti uvedené v provozní příručce.“;

- e) doplňuje se nový článek CAT.OP.MPA.303, který zní:

„CAT.OP.MPA.303 Kontrola délky přistání v době přiletu za letu – letouny

- a) V přiblížení na přistání se nesmí pokračovat, pokud použitelná délka přistání na zamýšlené dráze není minimálně 115 % délky přistání v předpokládané době přistání určené podle informací o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době přiletu a pokud toto přiblížení na přistání není prováděno s letouny třídy výkonnosti A, které mají osvědčení v souladu s jednou z těchto certifikačních specifikací uvedených v typovém osvědčení:
 - 1) CS-25 nebo rovnocenné;
 - 2) CS-23 na úrovni 4 s úrovní výkonnosti „vysokorychlostní“ nebo rovnocenné.
- b) U letounů třídy výkonnosti A jiných než uvedených v písm. a) se v přiblížení na přistání nesmí pokračovat, vyjma těchto případů:
 - 1) použitelná délka přistání na zamýšlené dráze je minimálně 115 % délky přistání v předpokládané době přistání určené podle informací o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době přiletu;
 - 2) pokud nejsou informace o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době přiletu k dispozici, použitelná délka přistání na zamýšlené dráze v předpokládané době přistání je minimálně stejná jako požadovaná délka přistání určená v souladu s článkem CAT.POL.A.230, případně s článkem CAT.POL.A.235.
- c) U letounů třídy výkonnosti B se v přiblížení na přistání nesmí pokračovat, vyjma těchto případů:
 - 1) použitelná délka přistání na zamýšlené dráze je minimálně 115 % délky přistání v předpokládané době přistání určené podle informací o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době přiletu;
 - 2) pokud nejsou informace o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době přiletu k dispozici, použitelná délka přistání na zamýšlené dráze v předpokládané době přistání je minimálně stejná jako požadovaná délka přistání určená v souladu s článkem CAT.POL.A.330, případně s článkem CAT.POL.A.335.

- d) U letounů třídy výkonnosti C se v přiblížení na přistání nesmí pokračovat, vyjma těchto případů:
- 1) použitelná délka přistání na zamýšlené dráze je minimálně 115 % délky přistání v předpokládané době přistání určené podle informací o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době přiletu;
 - 2) pokud nejsou informace o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době přiletu k dispozici, použitelná délka přistání na zamýšlené dráze v předpokládané době přistání je minimálně stejná jako požadovaná délka přistání určená v souladu s článkem CAT.POL.A.430, případně s článkem CAT.POL.A.435.
- e) Informace o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době přiletu vycházejí ze schválených údajů uvedených v letové příručce. Pokud jsou schválené údaje uvedené v letové příručce nedostatečné pro posouzení délky přistání v době přiletu, doplní se o další údaje, které se zjistí buď v souladu s příslušnými certifikačními standardy pro letouny nebo v souladu s alternativními způsoby průkazu vydanými agenturou.
- f) Provozovatel uvede v provozní příručce informace o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době přiletu a předpoklady, na jejichž základě je vypracoval, a to včetně dalších údajů, které mohou být v souladu s písmenem e) použity k doplnění údajů uvedených v letové příručce.;
- f) doplňuje se nový článek CAT.OP.MPA.311, který zní:

„CAT.OP.MPA.311 Podávání zpráv o brzdných účincích dráhy

Pokud nejsou brzdné účinky dráhy během dojezdu při přistání tak dobré jako účinky vykázané provozovatelem letiště ve zprávě o stavu dráhy, velitel letadla o tom uvědomí letové provozní služby prostřednictvím zvláštní zprávy AIREP, jakmile je to možné.“;

- g) v článku CAT.POL.A.105 se písmeno d) nahrazuje tímto:
- „d) Při posuzování splnění požadavků příslušných kapitol na vzlet vezme provozovatel v úvahu přesnost map.“;
- h) v článku CAT.POL.A.105 se písmeno e) zrušuje;
- i) v článku CAT.POL.A.215 se písmena b), c) a d) nahrazují tímto:
- „b) Gradient čisté dráhy letu na trati je kladný ve výšce minimálně 1 000 stop nad terénem a s překážkami na trati ve vzdálenosti 9,3 km (5 NM) na obě strany od zamýšlené trati.
- c) Čistá dráha letu na trati letounu dovoluje, aby pokračoval v letu z cestovní výšky na letiště, na němž může přistát podle článku CAT.POL.A.230, případně podle článku CAT.POL.A.235. Čistá dráha letu na trati vede minimálně 2 000 stop nad veškerým terénem a překážkami na trati ve vzdálenosti 9,3 km (5 NM) na obě strany od zamýšlené trati, přičemž jsou zohledněny tyto prvky:
- 1) předpokládá se selhání motoru v nejkritičtějším bodu na trati;
 - 2) započtou se účinky větru na dráhu letu;
 - 3) povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letiště předpokládaného přistání letounu po selhání motoru s požadovanými zálohami paliva podle článku CAT.OP.MPA.150, jež jsou odpovídající pro náhradní letiště, pokud se použije bezpečný postup;
 - 4) letiště předpokládaného přistání letounu po selhání motoru splňuje tato kritéria:
 - i) jsou splněny požadavky na výkonnost při předpokládané přistávací hmotnosti;
 - ii) meteorologické zprávy nebo předpovědi a zprávy o stavu dráhy naznačují, že lze provést bezpečné přistání v předpokládané době přistání;
 - 5) pokud letová příručka neuvádí údaje o čisté dráze letu na trati, hrubá čistá dráha letu na trati v traťové konfiguraci s jedním nepracujícím motorem se u dvumotorových letounů sníží o gradient stoupání 1,1 %, u třímotorových letounů o 1,4 % a u čtyřmotorových letounů o 1,6 %;
- d) Provozovatel zvětší vzdálenosti uvedené v písmenech b) a c) na 18,5 km (10 NM), pokud přesnost navigace nespĺňuje alespoň navigační specifikaci RNAV 5.“;

- j) článek CAT.POL.A.220 se nahrazuje tímto:

„CAT.POL.A.220 Let na trati – letouny se třemi nebo více motory, z toho se dvěma nepracujícími

- a) V žádném bodě zamýšlené trati nesmí být letoun se třemi nebo více motory vzdálen více než 90 minut letu od letiště, na němž jsou odpovídajícím způsobem splněny požadavky článků CAT.POL.A.230 či CAT.POL.A.235 písm. a) na předpokládanou přistávací hmotnost, se všemi motory pracujícími v režimu cestovního výkonu, případně tahu, při standardní teplotě za bezvětří, ledaže jsou splněny podmínky písmen b) až f).
- b) Údaje o čisté dráze letu na trati se dvěma nepracujícími motory musí letounu dovolit pokračovat v letu za očekávaných meteorologických podmínek od bodu, v němž se předpokládá současné selhání dvou motorů, až na letiště, kde lze přistát a úplně zastavit s použitím předepsaného postupu pro přistání se dvěma nepracujícími motory. Čistá dráha letu na trati vede nejméně 2 000 stop nad veškerým terénem a překážkami ve vzdálenosti do 9,3 km (5 NM) na obě strany od zamýšlené trati. V nadmořských výškách a za meteorologických podmínek, které vyžadují činnost odmrazovacích systémů, se započítá jejich účinek na údaje o čisté dráze letu na trati. Provozovatel zvětší předepsanou vzdálenost, která je stanovena v druhé větě, na 18,5 km (10 NM), pokud přesnost navigace nespĺňuje alespoň navigační specifikaci RNAV 5.
- c) Selhání dvou motorů se předpokládá v nejkritičtějších bodu té části trati, v němž je letoun provozován více než 90 minut letu od letiště uvedeného v písmenu a) se všemi motory pracujícími v režimu cestovního výkonu, případně tahu, při standardní teplotě za bezvětří.
- d) Čistá dráha letu má kladný gradient ve výšce 1 500 stop nad letištěm, na němž se předpokládá přistání po selhání dvou motorů.
- e) Povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letiště s požadovanými zálohami paliva podle písmena f), pokud se použije bezpečný postup.
- f) Očekávaná hmotnost letounu v bodu, v němž se předpokládá selhání dvou motorů, nesmí být menší než hmotnost zahrnující dostatek paliva k pokračování v letu na letiště předpokládaného přistání, přiletu k tomuto letišti v nadmořské výšce nejméně 450 m (1 500 stop) přímo nad prostor přistání a následně k letu po dobu 15 minut v režimu cestovního výkonu, případně tahu.“;
- k) článek CAT.POL.A.230 se nahrazuje tímto:

„CAT.POL.A.230 Přistání – suché dráhy

- a) Přistávací hmotnost letounu stanovena podle čl. CAT.POL.A.105 písm. a) pro předpokládaný čas přistání na letišti určené nebo kterémkoli náhradním letišti dovoluje přistání s úplným zastavením letounu z výšky 50 stop nad prahem dráhy:
- 1) v mezích 60 % použitelné délky přistání v případě proudových letounů;
 - 2) v mezích 70 % použitelné délky přistání v případě turbovrtulových letounů;
 - 3) odchýlně od písm. a) bodu 1 a 2 v mezích 80 % použitelné délky přistání v případě letounů, které mají schválený provoz se zkrácenou délkou přistání v souladu s článkem CAT.POL.A.255.
- b) Pro lety se strmým přiblížením použije provozovatel délku přistání určenou v souladu s písm. a) bodem 1, případně písm. a) bodem 2, založenou na výšce nad prahem dráhy menší než 60 stop, ne však menší než 35 stop, a splní požadavky článku CAT.POL.A.245.
- c) Pro lety s krátkým přistáním použije provozovatel délku přistání určenou v souladu s písm. a) bodem 1, případně písm. a) bodem 2, a splní požadavky článku CAT.POL.A.250.
- d) Při stanovení přistávací hmotnosti provozovatel zohlední:
- 1) nejvýše 50 % složky protivětru nebo nejméně 150 % složky zadního větru;
 - 2) opravy uvedené v letové příručce.

- e) Aby mohl být letoun odbaven, musí buď:
- 1) přistát na nejvhodnější dráze za bezvětří, nebo
 - 2) přistát na dráze, která mu bude nejpravděpodobněji přidělena vzhledem k pravděpodobné rychlosti a směru větru a k vlastnostem letadla z hlediska pozemního odbavení a k ostatním podmínkám, např. prostředkům pro přistání a terénu.
- f) Není-li provozovatel schopen vyhovět požadavkům písm. e) bodu 2 pro letiště určení, je letoun odbaven pouze v případě, že je určeno náhradní letiště, které umožňuje plně vyhovět jednomu z těchto požadavků:
- 1) písm. a) až d), pokud je dráha v předpokládané době přiletu suchá;
 - 2) čl. CAT.POL.A.235 písm. a) až d), pokud je dráha v předpokládané době přiletu mokrá nebo znečištěná.“;
- l) článek CAT.POL.A.235 se nahrazuje tímto:

„CAT.POL.A.235 Přistání – mokré a znečištěné dráhy

- a) Pokud příslušné meteorologické zprávy a/nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době přiletu mohla být mokrá, použitelná délka přistání musí být jedna z těchto vzdáleností:
- 1) délka přistání uvedená v letové příručce pro použití na mokřích drahách v době odbavení, ale ne menší než délka přistání požadovaná v čl. CAT.POL.A.230 písm. a) bodu 1, případně písm. a) bodu 2;
 - 2) pokud v letové příručce není uvedena délka přistání pro použití na mokřích drahách v době odbavení, musí být použitelná délka přistání minimálně 115 % požadované délky přistání určené v souladu s čl. CAT.POL.A.230 písm. a) bodem 1, případně písm. a) bodem 2;
 - 3) délka přistání kratší, než jakou požaduje písm. a) bod 2, ne však kratší, než jakou požaduje čl. CAT.POL.A.230 písm. a) bod 1, případně písm. a) bod 2, pokud má dráha zvláštní vlastnosti, které zlepšují tření, a letová příručka obsahuje konkrétní doplňující informace o délce přistání na tomto druhu dráhy;
 - 4) odchylně od písm. a) bodu 1, písm. a) bodu 2 a písm. a) bodu 3 v případě letounů, které mají schválený provoz se zkrácenou délkou přistání v souladu s článkem CAT.POL.A.255, délka přistání určená podle čl. CAT.POL.A.255 písm. b) bodu 2 podbodou v) podpodbodou B).
- b) Pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době přiletu mohla být znečištěná, použitelná délka přistání musí být jedna z těchto vzdáleností:
- 1) alespoň délka přistání určená podle písmena a) nebo minimálně 115 % délky přistání stanovené v souladu se schválenými údaji délky přistání na znečištěné dráze nebo rovnocennými údaji podle toho, která hodnota je větší;
 - 2) na zvláště připravených zimních drahách lze použít kratší délku přistání, než jaká je požadována podle písm. b) bod 1, ne však kratší, než jaká je požadována podle písmene a), pokud letová příručka obsahuje konkrétní doplňující informace o délkách přistání na znečištěných drahách. Tato délka přistání musí být minimálně 115 % délky přistání uvedené v letové příručce.
- c) Prodloužení o 15 % nemusí být odchylně od písmena b) uplatněno, pokud je již začleněno do schválených údajů délky přistání nebo rovnocenných údajů.
- d) Na písmena a) a b) se uplatní kritéria čl. CAT.POL.A.230 písm. b), c), resp. d).
- e) Aby mohl být letoun odbaven, musí buď:
- 1) přistát na nejvhodnější dráze za bezvětří, nebo
 - 2) přistát na dráze, která mu bude nejpravděpodobněji přidělena vzhledem k pravděpodobné rychlosti a směru větru a k vlastnostem letadla z hlediska pozemního odbavení a k ostatním podmínkám, např. prostředkům pro přistání a terénu.
- f) Není-li provozovatel schopen vyhovět požadavkům písm. e) bodu 1 pro letiště určení, u něhož příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době přiletu mohla být znečištěná, a kde přistání závisí na určité složce větru, je letoun odbaven pouze v případě, že jsou určena dvě náhradní letiště.

- g) Není-li provozovatel schopen vyhovět požadavkům písm. e) bodu 2 pro letiště určené, u něhož příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době přiletu mohla být mokrá nebo znečištěná, je letoun odbaven pouze v případě, že je určeno náhradní letiště.
- h) Určené/určená náhradní letiště v případě písm. f) a g) musí umožnit plně vyhovět jednomu z těchto požadavků:
- 1) čl. CAT.POL.A.230 písm. a) až d), pokud je dráha v předpokládané době přiletu suchá;
 - 2) čl. CAT.POL.A.235 písm. a) až d), pokud je dráha v předpokládané době přiletu mokrá nebo znečištěná.;
- m) v čl. CAT.POL.A.250 písm. b) se vkládá nový bod 11a, který zní:
- „11a) provoz se zkrácenou požadovanou délkou přistání v souladu s článkem CAT.POL.A.255 je zakázán;“
- n) doplňuje se nový článek CAT.POL.A.255, který zní:

„CAT.POL.A.255 Schválení provozu se zkrácenou požadovanou délkou přistání

- a) Provozovatel letounu může provádět přistání v mezích 80 % použitelné délky přistání, pokud splňuje tyto podmínky:
- 1) letoun má MOPSC 19 nebo menší;
 - 2) letoun má v letové příručce uvedené prohlášení o způsobilosti ke zkrácené požadované délce přistání;
 - 3) letoun se používá v nepravidelné obchodní letecké dopravě na vyžádání;
 - 4) přistávací hmotnost letounu umožňuje přistání s úplným zastavením letounu v této zkrácené délce přistání;
 - 5) provozovatel získal předchozí oprávnění od příslušného úřadu.
- b) K získání oprávnění uvedeného v písm. a) bodě 5 musí provozovatel doložit jednu z těchto okolností:
- 1) že bylo provedeno posouzení rizik, aby bylo prokázáno dosažení úrovně bezpečnosti rovnocenné úrovni určené v čl. CAT.POL.A.230 písm. a) bodu 1, případně 2;
 - 2) že jsou splněny tyto podmínky:
 - i) jsou zakázány lety se zvláštním přiblížením, jako je strmé přiblížení, plánovaná výška nad prahem dráhy větší než 60 stop nebo nižší než 35 stop, provoz za podmínek nízké dohlednosti, přiblížení mimo kritéria stabilizovaného přiblížení schválená podle čl. CAT.OP.MPA.115 písm. a);
 - ii) lety s krátkým přistáním v souladu s článkem CAT.POL.A.250 jsou zakázány;
 - iii) přistání na znečištěných drahách je zakázáno;
 - iv) je zaveden patřičný výcvik, kontrola a postup sledování pro letovou posádku;
 - v) provozovatel zavedl program analýzy přistávání na letišti, aby zajistil, že jsou splněny tyto podmínky:
 - A) v předpokládané době přiletu není předpovídán zadní vítr;
 - B) pokud má být dráha v předpokládané době přiletu podle předpovědi mokrá, délka přistání při odbavení je buď stanovena v souladu s čl. CAT.OP.MPA.303 písm. a), případně b), nebo činí 115 % délky přistání určené pro suché dráhy, podle toho, která je delší;
 - C) v předpokládané době přiletu se neočekává znečištěný stav dráhy;
 - D) v předpokládané době přiletu nejsou předpovídány nepříznivé povětrnostní podmínky;
 - vi) veškeré vybavení, které má vliv na výkonnost při přistání, je před zahájením letu provozuschopné;

- vii) letová posádka se skládá alespoň ze dvou kvalifikovaných a školených pilotů, kteří mají rozlétanost v provozu se zkrácenou požadovanou délkou přistání;
 - viii) velitel letadla na základě podmínek panujících pro zamýšlený let přijímá konečné rozhodnutí o provedení letu se zkrácenou požadovanou délkou přistání a může rozhodnout, že tak neučiní, je-li to podle něj v zájmu bezpečnosti;
 - ix) dodatečné podmínky na letišti, jsou-li stanoveny příslušným úřadem, který letiště certifikoval, s ohledem na orografické charakteristiky v prostoru přiblížení, dostupné prostředky pro přiblížení a úvahy ohledně nezdařeného přiblížení a přerušeno přistání.“;
- o) článek CAT.POL.A.330 se nahrazuje tímto:

„CAT.POL.A.330 Přistání – suché dráhy

- a) Přistávací hmotnost letounu stanovená podle čl. CAT.POL.A.105 písm. a) pro předpokládaný čas přistání na letišti určené nebo kterémkoli náhradním letišti dovoluje přistání s úplným zastavením letounu z výšky 50 stop nad prahem dráhy v mezích 70 % použitelné délky přistání.
 - b) Odchylně od písmene a), a je-li splněn čl. CAT.POL.A.355, je přistávací hmotnost letounu stanovená podle čl. CAT.POL.A.105 písm. a) pro předpokládaný čas přistání na letišti určené taková, aby umožnila přistání s úplným zastavením letounu z výšky 50 stop nad prahem dráhy v mezích 80 % použitelné délky přistání.
 - c) Při stanovení přistávací hmotnosti provozovatel zohlední:
 - 1) nadmořskou výšku letiště;
 - 2) nejvýše 50 % složky protivětru nebo nejméně 150 % složky zadního větru;
 - 3) druh povrchu dráhy;
 - 4) sklon dráhy ve směru přistání.
 - d) Pro lety se strmým přiblížením použije provozovatel délku přistání určenou podle požadavků písmene a), založenou na výšce nad prahem dráhy menší než 60 stop, ne však menší než 35 stop, a splní požadavky článku CAT.POL.A.345.
 - e) Pro lety s krátkým přistáním použije provozovatel délku přistání určenou podle požadavků písmene a) a splní požadavky článku CAT.POL.A.350.
 - f) Aby mohl být letoun odbaven, musí buď:
 - 1) přistát na nejvhodnější dráze za bezvětří, nebo
 - 2) přistát na dráze, která mu bude nejpravděpodobněji přidělena vzhledem k pravděpodobné rychlosti a směru větru a k vlastnostem letadla z hlediska pozemního odbavení a k ostatním podmínkám, např. prostředkům pro přistání a terénu.
 - g) Pokud provozovatel není schopen vyhovět požadavkům písm. f) bodu 2 pro letiště určené, je letoun odbaven pouze tehdy, je-li určeno náhradní letiště umožňující plně vyhovět požadavkům písmen a) až f).“;
- p) článek CAT.POL.A.335 se nahrazuje tímto:

„CAT.POL.A.335 Přistání – mokré a znečištěné dráhy

- a) Pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době příletu mohla být mokrá, použitelná délka přistání musí být jedna z těchto vzdáleností:
 - 1) délka přistání uvedená v letové příručce pro použití na mokřích drahách v době odbavení, ale ne menší než délka přistání požadovaná v článku CAT.POL.A.330;
 - 2) pokud v letové příručce není uvedena délka přistání pro použití na mokřích drahách v době odbavení, musí být použitelná délka přistání minimálně 115 % požadované délky přistání určené v souladu s čl. CAT.POL.A.330 písm. a);

- 3) délka přistání kratší, než jakou požaduje písmeno a) bod 2, ne však kratší, než jakou případně požaduje čl. CAT.POL.A.330 písm. a), pokud má dráha zvláštní vlastnosti, které zlepšují tření, a letová příručka obsahuje konkrétní doplňující informace o délce přistání na tomto druhu dráhy;
 - 4) odchýlně od písm. a) bodu 1, písm. a) bodu 2 a písm. a) bodu 3 v případě letounů, které mají schválený provoz se zkrácenou délkou přistání v souladu s článkem CAT.POL.A.355, délka přistání určená podle čl. CAT.POL.A.355 písm. b) bodu 7 podbodů iii).
- b) Pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době přiletu mohla být znečištěná, délka přistání nesmí překročit použitelnou délku přistání. Provozovatel stanoví v provozní příručce údaje o délce přistání, které mají být použity.“;
- q) doplňuje se nový článek CAT.POL.A.355, který zní:

„CAT.POL.A.355 Schválení provozu se zkrácenou požadovanou délkou přistání

- a) Provoz s přistávací hmotností letounu, která umožňuje přistání s úplným zastavením letounu v mezích 80 % použitelné délky přistání, vyžaduje předchozí schválení příslušným úřadem. Toto schválení je třeba získat pro každou dráhu, na níž je prováděn provoz se zkrácenou požadovanou délkou přistání.
- b) K získání oprávnění uvedeného v písmenu a) provozovatel provede posouzení rizik s cílem prokázat, že bylo dosaženo úrovně bezpečnosti rovnocenné úrovni určené v čl. CAT.POL.A.230 písm. a) a že jsou splněny alespoň tyto podmínky:
 - 1) stát, v němž se nachází letiště, stanovil veřejný zájem a provozní nezbytnost pro tyto lety buď kvůli odlehlosti letiště, nebo fyzickým omezením souvisejícím s prodloužením dráhy;
 - 2) jsou zakázány lety s krátkým přistáním v souladu s článkem CAT.POL.A.350 a přiblížení mimo kritéria stabilizovaného přiblížení schválená podle čl. CAT.OP.MPA.115 písm. a);
 - 3) přistání na znečištěných drahách je zakázáno;
 - 4) zvláštní kontrolní postup pro dotykovou oblast je stanoven v provozní příručce a je proveden; tento postup zahrnuje odpovídající pokyny pro průlet a přerušené přistání, pokud nelze dosáhnout dosednutí ve vymezené oblasti;
 - 5) pro letovou posádku je zaveden program výcviku a přezkoušení zaměřený na dostačující letiště;
 - 6) letová posádka je kvalifikovaná a má rozlétanost v provozu se zkrácenou požadovanou délkou přistání na dotčeném letišti;
 - 7) provozovatel zavedl program analýzy přistávání na letišti, aby zajistil, že jsou splněny tyto podmínky:
 - i) v předpokládané době přiletu není předpovídán zadní vítr;
 - ii) pokud má být dráha v předpokládané době přiletu podle předpovědi mokrá, délka přistání při odbavení je buď stanovena v souladu s čl. CAT.OP.MPA.303 písm. c), nebo činí 115 % délky přistání určené pro suché dráhy, podle toho, která je delší;
 - iii) v předpokládané době přiletu se neočekává znečištěný stav dráhy;
 - iv) v předpokládané době přiletu nejsou předpovídány nepříznivé povětrnostní podmínky;
 - 8) jsou stanoveny provozní postupy, které zajišťují, aby:
 - i) veškeré vybavení, které má vliv na výkonnost při přistání a na délku přistání, bylo před zahájením letu provozuschopné;
 - ii) letová posádka správně používala zpomalovací zařízení;
 - 9) jsou stanoveny zvláštní pokyny pro údržbu a provozní postupy pro zpomalovací zařízení letounu za účelem zlepšení spolehlivosti těchto systémů;

- 10) konečné přiblížení a přistání probíhá pouze za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti;
- 11) dodatečné podmínky na letišti, jsou-li stanoveny příslušným úřadem, který letiště certifikoval, s ohledem na orografické charakteristiky v prostoru přiblížení, dostupné prostředky pro přiblížení a úvahy ohledně nezdařeného přiblížení a přerušeno přistání.“;
- r) v článku CAT.POL.A.415 se písmena d) a e) nahrazují tímto:
- „d) Vzdálenosti uvedené v písmenu a) se zvětší na 18,5 km (10 NM), pokud přesnost navigace nesplňuje alespoň navigační specifikaci RNAV 5.
- e) Povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letiště předpokládaného přistání letounu po poruše motoru s požadovanými zálohami paliva podle článku CAT.OP.MPA.150, jež jsou odpovídající pro náhradní letiště, pokud se použije bezpečný postup.“;
- s) článek CAT.POL.A.420 se nahrazuje tímto:

„CAT.POL.A.420 Let na trati – letouny se třemi nebo více motory, z toho se dvěma nepracujícími

- a) V žádném bodě zamýšlené trati nesmí být letoun se třemi nebo více motory vzdálen více než 90 minut letu od letiště, na němž jsou splněny požadavky článku CAT.POL.A.430 na předpokládanou přistávací hmotnost, se všemi motory pracujícími v režimu cestovního výkonu, případně tahu, při standardní teplotě za bezvětří, ledaže jsou splněny podmínky písmen b) až e).
- b) Dráha letu se dvěma nepracujícími motory musí letounu dovolit pokračovat v letu za očekávaných meteorologických podmínek na letiště, na němž jsou splněny použitelné požadavky na výkonnost pro očekávanou přistávací hmotnost, a přeletět v bezpečné výšce nejméně 2 000 stop všechny překážky, které se nacházejí do vzdálenosti 9,3 km (5 NM) na každou stranu od zamýšlené trati.
- c) Selhání dvou motorů se předpokládá v nejkritičtějších bodu té části trati, v němž je letoun provozován více než 90 minut letu od letiště uvedeného v písmenu a) se všemi motory pracujícími v režimu cestovního výkonu, případně tahu, při standardní teplotě za bezvětří.
- d) Očekávaná hmotnost letounu v bodu, v němž se předpokládá selhání dvou motorů, nesmí být menší než hmotnost zahrnující dostatek paliva k pokračování v letu na letiště předpokládaného přistání, přiletu k tomuto letišti v nadmořské výšce nejméně 450 m (1 500 stop) přímo nad prostor přistání a následně k letu po dobu 15 minut v režimu cestovního výkonu, případně tahu.
- e) Dostupná rychlost stoupání letounu je o 150 stop za minutu menší, než je stanovená rychlost stoupání.
- f) Vzdálenosti uvedené v písmenu b) se zvětší na 18,5 km (10 NM), pokud přesnost navigace nesplňuje alespoň navigační specifikaci RNAV 5.
- g) Povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letiště s požadovanými zálohami paliva podle písmene d), pokud se použije bezpečný postup.“;
- t) v čl. CAT.POL.A.430 písm. a) se bod 4 nahrazuje tímto:
- „4) sklon dráhy ve směru přistání.“;
- u) v článku CAT.POL.A.435 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) Pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době přiletu mohla být mokrá, použitelná délka přistání musí být jedna z těchto vzdáleností:
- 1) délka přistání uvedená v letové příručce pro použití na mokřích drahách v době odbavení, ale ne menší než délka přistání požadovaná v článku CAT.POL.A.430;
 - 2) pokud v letové příručce není uvedena délka přistání pro použití na mokřích drahách v době odbavení, musí být použitelná délka přistání minimálně 115 % požadované délky přistání určené v souladu s článkem CAT.POL.A.430.“;
- v) v článku CAT.IDE.A.185 se doplňuje nové písmeno i), které zní:
- „i) Letouny s MCTOM větší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne nebo po dni 5. září 2022, musí být vybaveny náhradním zdrojem elektrické energie, na který se zapisovač hlasu v pilotním prostoru a mikrofon upevněný v pilotním prostoru automaticky přepne v případě, kdy se přeruší veškeré jiné napájení zapisovače hlasu v pilotním prostoru.“;

w) doplňuje se nový článek CAT.IDE.A.191, který zní:

„CAT.IDE.A.191 Lehký letový zapisovač

- a) Letouny s turbínovým pohonem s MCTOM 2 250 kg nebo větší a letouny s MOPSC větší než 9 musí být vybaveny letovým zapisovačem, jsou-li splněny všechny následující podmínky:
- 1) nespádají do oblasti působnosti čl. CAT.IDE.A.190 písm. a);
 - 2) bylo jim vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne nebo po dni 5. září 2022.
- b) Letový zapisovač zaznamenává prostřednictvím letových údajů nebo obrazu informace, které stačí k určení dráhy letu a rychlosti letounu.
- c) Letový zapisovač musí být schopen uchovávat letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané během nejméně posledních 5 hodin.
- d) Letový zapisovač začíná samočinně zapisovat údaje dříve, než letoun začne být schopen pohybu vlastní silou, a zastaví se samočinně, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Pokud letový zapisovač zaznamenává obraz nebo zvuk z pilotního prostoru, musí být k dispozici funkce, kterou může aktivovat velitel a která upravuje obrazové a zvukové záznamy pořízené před aktivací této funkce tak, aby tyto záznamy nemohly být získány pomocí běžných technik přehrávání nebo kopírování.“;
- x) v čl. CAT.IDE.A.230 se písmeno b) nahrazuje tímto:
- „b) Množství kyslíku uvedené v písmenu a) musí být dostatečné pro zbytek letu po ztrátě přetlaku v kabině při nadmořské výšce kabiny větší než 8 000 stop, ale menší než 15 000 stop pro nejméně 2 % přepravovaných cestujících, v každém případě však nejméně pro jednu osobu.“;
- y) v čl. CAT.IDE.A.230 se písmeno d) nahrazuje tímto:
- „d) Kyslíkové vybavení pro první pomoc musí být schopno dodávat kyslík každé osobě.“;
- z) článek CAT.IDE.A.345 se mění takto:
- i. název článku se nahrazuje tímto:

„CAT.IDE.A.345 Komunikační, navigační a přehledové vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů“

- ii. v čl. CAT.IDE.A.345 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) Letouny provozované podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů, musí být vybaveny rádiovým komunikačním, navigačním a dohledovým vybavením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.“
- aa) doplňuje se nový článek CAT.IDE.H.191, který zní:

„CAT.IDE.H.191 Lehký letový zapisovač

- a) Vrtulníky s turbínovým pohonem s MCTOM 2 250 kg nebo větší musí být vybaveny letovým zapisovačem, jsou-li splněny všechny následující podmínky:
- 1) nespádají do oblasti působnosti čl. CAT.IDE.H.190 písm. a);
 - 2) bylo jim vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne nebo po dni 5. září 2022.
- b) Letový zapisovač zaznamenává prostřednictvím letových údajů nebo obrazu informace, které stačí k určení dráhy letu a rychlosti letounu.
- c) Letový zapisovač musí být schopen uchovávat letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané během nejméně posledních 5 hodin.

- d) Letový zapisovač začíná samočinně zapisovat dříve, než vrtulník začne být schopen pohybu vlastní silou, a zastaví se samočinně, jakmile vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Pokud letový zapisovač zaznamenává obraz nebo zvuk z pilotního prostoru, musí být k dispozici funkce, kterou může aktivovat velitel a která upravuje obrazové a zvukové záznamy pořízené před aktivací této funkce tak, aby tyto záznamy nemohly být získány pomocí běžných technik přehrávání nebo kopírování.“;

bb) článek CAT.IDE.H.345 se mění takto:

- i. název článku se nahrazuje tímto:

„CAT.IDE.H.345 Komunikační, navigační a přehledové vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů“

- ii. v čl. CAT.IDE.H.345 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Vrtulníky provozované podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů, musí být vybaveny rádiovým komunikačním, navigačním a dohledovým vybavením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.“

5) příloha V (ČÁST SPA) se mění takto:

- a) v čl. SPA.SET-IMC.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Byly stanoveny zvláštní pokyny pro údržbu a postupy pro zajištění zamýšlené úrovně zachování letové způsobilosti a spolehlivosti letounu a jeho pohonného systému a byly zařazeny do programu údržby letadla provozovatele v souladu nařízením (EU) č. 1321/2014, včetně všech následujících položek:

- 1) program sledování vývoje stavu motoru, s výjimkou letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 31. prosince 2004 a které mají automatický systém sledování vývoje stavu motoru;
- 2) program spolehlivosti hnacích a souvisejících systémů;“

6) příloha VI (část NCC) se mění takto:

- a) článek NCC.GEN.101 se nahrazuje tímto:

„Schválené organizace pro výcvik, které jsou povinny splňovat požadavky této přílohy, musí rovněž splňovat:

- a) případně článek ORO.GEN.310 a
- b) článek ORO.MLR.105.“;

- b) článek NCC.GEN.145 se nahrazuje tímto:

„NCC.GEN.145 Zpracování záznamů letových zapisovačů: uchovávání, předkládání, ochrana a použití

- a) V případě nehody, vážného incidentu nebo události, kterou určil vyšetřující úřad, provozovatel letadla uchovává původní zaznamenané údaje z letových zapisovačů po dobu 60 dnů, nebo do jiného data, které stanovil vyšetřující úřad.
- b) Provozovatel provádí provozní kontroly a hodnocení záznamů v zájmu zajištění trvalé provozuschopnosti letových zapisovačů, které se musí nacházet na palubě letounu.
- c) Provozovatel zajistí, aby byly uchovávány záznamy letových parametrů a zprávy v rámci komunikace datovým spojem, které musejí letové zapisovače zaznamenávat. Pro účely zkoušení a údržby letových zapisovačů však může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše jedna hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu.
- d) Provozovatel uchovává aktualizovanou dokumentaci poskytující informace nezbytné k převedení nezpracovaných letových údajů na letové parametry vyjádřené v technických jednotkách.

- e) Provozovatel zpřístupní kterékoli uchované záznamy zapisovače letových údajů, jestliže tak stanoví příslušný úřad.
- f) Aniž jsou dotčena nařízení (EU) č. 996/2010 a (EU) 2016/679:
- 1) S výjimkou zajištění provozuschopnosti letového zapisovače nesmí být zvukové záznamy z letového zapisovače zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:
 - i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito zvukovými záznamy a s jejich přepisem;
 - ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;
 - iii) tyto zvukové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.
 - 1a) Při inspekci zvukových záznamů letového zapisovače v zájmu zajištění jeho provozuschopnosti provozovatel ochrání soukromí těchto zvukových záznamů a zajistí, aby nebyly zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače.
 - 2) Letové parametry nebo záznamy komunikace datovým spojem zaznamenané letovým zapisovačem se nesmí používat pro jiné účely než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, pokud tyto záznamy nesplňují žádné z následujících podmínek:
 - i) jsou použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby;
 - ii) jsou anonymizovány;
 - iii) jsou zpřístupněny zabezpečenými postupy.
 - 3) S výjimkou zajištění provozuschopnosti letových zapisovačů nesmí být obrazové záznamy z pilotního prostoru zaznamenané letovým zapisovačem zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:
 - i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito obrazovými záznamy;
 - ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;
 - iii) tyto obrazové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.
 - 3a) Když se pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače provádí kontrola obrazových záznamů z pilotního prostoru, pak platí, že:
 - i) tyto obrazové záznamy nesmí být zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače;
 - ii) pokud jsou na obrazových záznamech viditelné části těl členů posádky, provozovatel zajistí u těchto záznamů ochranu soukromí.“;
- c) článek NCC.OP.225 se nahrazuje tímto:

„NCC.OP.225 Podmínky pro přiblížení a přistání – letouny

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav dráhy, která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení.“;

- d) doplňuje se nový článek NCC.OP.226, který zní:

„NCC.OP.226 Podmínky pro přiblížení a přistání – vrtulníky

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav plochy konečného přiblížení a vzletu, která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení.“;

7) příloha VII (část NCO) se mění takto:

a) článek NCO.OP.205 se nahrazuje tímto:

„NCO.OP.205 Podmínky pro přiblížení a přistání – letouny

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav dráhy, která má být použita, nebrání bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení.“;

b) doplňuje se nový článek NCO.OP.206, který zní:

„NCO.OP.206 Podmínky pro přiblížení a přistání – vrtulníky

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav plochy konečného přiblížení a vzletu, která má být použita, nebrání bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení.“;

c) v čl. NCO.SPEC.MCF.105 se písm. a) nahrazuje tímto:

„b) odchýlně od čl. NCO.GEN.105 písm. a) bodu 4 této přílohy může být kontrolní let po údržbě proveden s letounem, který byl uvolněn do provozu po neúplné údržbě v souladu s čl. M.A.801 písm. f) přílohy I (část M), 145.A.50 písm. e) přílohy II (část 145) nebo ML.A.801 písm. f) přílohy Vb (část ML) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014.“;

d) článek NCO.SPEC.MCF.130 se nahrazuje tímto:

„NCO.SPEC.MCF.130 Simulované mimořádné nebo nouzové postupy za letu

Odchylně od článku NCO.SPEC.145 může velící pilot simulovat situace, které vyžadují použití mimořádných nebo nouzových postupů se specializovaným odborníkem na palubě, pokud je simulace vyžadována ke splnění letového záměru a pokud byla uvedena v kontrolním seznamu podle článku NCO.SPEC.MCF.110 nebo v provozních postupech.“;

8) příloha VIII (část SPO) se mění takto:

a) v čl. SPO.GEN.140 písm. a) se bod 10 nahrazuje tímto:

„10) technický deník letadla v souladu s nařízením (EU) č. 1321/2014, je-li to použitelné;“

b) článek SPO.GEN.145 se nahrazuje tímto:

„SPO.GEN.145 Zpracování záznamů letových zapisovačů: uchovávání, předkládání, ochrana a použití

a) V případě nehody, vážného incidentu nebo události, kterou určil vyšetřující úřad, provozovatel letadla uchovává původní zaznamenané údaje z letových zapisovačů po dobu 60 dnů, nebo do jiného data, které stanovil vyšetřující úřad.

b) Provozovatel provádí provozní kontroly a hodnocení záznamů v zájmu zajištění trvalé provozuschopnosti letových zapisovačů, které se musí nacházet na palubě letounu.

c) Provozovatel zajistí, aby byly uchovávány záznamy letových parametrů a zprávy v rámci komunikace datovým spojem, které musejí letové zapisovače zaznamenávat. Pro účely zkoušení a údržby letových zapisovačů však může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše jedna hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu.

d) Provozovatel uchovává aktualizovanou dokumentaci poskytující informace nezbytné k převedení nezpracovaných letových údajů na letové parametry vyjádřené v technických jednotkách.

e) Provozovatel zpřístupní kterékoli uchované záznamy zapisovače letových údajů, jestliže tak stanoví příslušný úřad.

- f) Aniž jsou dotčena nařízení (EU) č. 996/2010 a (EU) 2016/679 a s výjimkou zajištění provozuschopnosti letových zapisovačů:
- 1) zvukové záznamy z letového zapisovače nesmí být zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:
 - i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito zvukovými záznamy a s jejich přepisem;
 - ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;
 - iii) tyto zvukové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.
 - 1a) Při inspekci zvukových záznamů letového zapisovače v zájmu zajištění jeho provozuschopnosti provozovatel ochrání soukromí těchto zvukových záznamů a zajistí, aby nebyly zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače.
 - 2) Letové parametry nebo záznamy komunikace datovým spojem zaznamenané letovým zapisovačem se nesmí používat pro jiné účely než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení. Toto omezení neplatí, pokud tyto záznamy nespĺňují žádné z následujících podmínek:
 - i) jsou použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby;
 - ii) jsou anonymizovány;
 - iii) jsou zpřístupněny zabezpečenými postupy.
 - 3) S výjimkou zajištění provozuschopnosti letových zapisovačů nesmí být obrazové záznamy z pilotního prostoru zaznamenané letovým zapisovačem zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:
 - i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito obrazovými záznamy;
 - ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;
 - iii) tyto obrazové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.
 - 3a) Když se pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače provádí kontrola obrazových záznamů z pilotního prostoru, pak platí, že:
 - i) tyto obrazové záznamy nesmí být zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače;
 - ii) pokud jsou na obrazových záznamech viditelné části těl členů posádky, provozovatel zajistí u těchto záznamů ochranu soukromí.“;
- c) článek SPO.OP.210 se nahrazuje tímto:

„SPO.OP.210 Podmínky pro přiblížení a přistání – letouny

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav dráhy, která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení.“;

- d) doplňuje se nový článek SPO.OP.211, který zní:

„SPO.OP.211 Podmínky pro přiblížení a přistání – vrtulníky

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav plochy konečného přiblížení a vzletu, která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení.“;

- e) doplňuje se nový článek SPO.IDE.A.146, který zní:

„SPO.IDE.A.146 Lehký letový zapisovač

- a) Letouny s turbínovým pohonem s MCTOM 2 250 kg nebo větší a letouny s MOPSC větší než 9 musí být vybaveny letovým zapisovačem, jsou-li splněny všechny následující podmínky:
- 1) nespádají do oblasti působnosti čl. SPO.IDE.A.145 písm. a);

- 2) jsou používány k obchodním letům;
 - 3) bylo jim vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne nebo po dni 5. září 2022.
 - b) Letový zapisovač zaznamenává prostřednictvím letových údajů nebo obrazu informace, které stačí k určení dráhy letu a rychlosti letounu.
 - c) Letový zapisovač musí být schopen uchovávat letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané během nejméně posledních 5 hodin.
 - d) Letový zapisovač začíná samočinně zapisovat údaje dříve, než letoun začne být schopen pohybu vlastní silou, a zastaví se samočinně, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.
 - e) Pokud letový zapisovač zaznamenává obraz nebo zvuk z pilotního prostoru, musí být k dispozici funkce, kterou může aktivovat velící pilot a která upravuje obrazové a zvukové záznamy pořízené před aktivací této funkce tak, aby tyto záznamy nemohly být získány pomocí běžných technik přehrávání nebo kopírování.“;
- f) doplňuje se nový článek SPO.IDE.H.146, který zní:

„SPO.IDE.H.146 Lehký letový zapisovač

- a) Vrtulníky s turbínovým pohonem s MCTOM 2 250 kg nebo větší musí být vybaveny letovým zapisovačem, jsou-li splněny všechny následující podmínky:
 - 1) spadají do oblasti působnosti čl. SPO.IDE.H.145 písm. a);
 - 2) jsou používány k obchodním letům;
 - 3) bylo jim vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne nebo po dni 5. září 2022.
 - b) Letový zapisovač zaznamenává prostřednictvím letových údajů nebo obrazu informace, které stačí k určení dráhy letu a rychlosti letounu.
 - c) Letový zapisovač musí být schopen uchovávat letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané během nejméně posledních 5 hodin.
 - d) Letový zapisovač začíná samočinně zapisovat dříve, než se vrtulník začne být schopen pohybu vlastní silou, a zastaví se samočinně, jakmile vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.
 - e) Pokud letový zapisovač zaznamenává obraz nebo zvuk z pilotního prostoru, musí být k dispozici funkce, kterou může aktivovat velící pilot a která upravuje obrazové a zvukové záznamy pořízené před aktivací této funkce tak, aby tyto záznamy nemohly být získány pomocí běžných technik přehrávání nebo kopírování.“;
- g) v čl. SPO.SPE.MCF.100 se písm. a) nahrazuje tímto:
- „a) kontrolní let po údržbě úrovně A pro let, u kterého se očekává použití mimořádných nebo nouzových postupů, jak je stanoveno v letové příručce, nebo pokud je let vyžadován k prokázání fungování záložního systému nebo jiných bezpečnostních zařízení;“.
-