

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2021/2237**ze dne 15. prosince 2021,****kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky na provoz za každého počasí a na výcvik a přezkoušení letových posádek**

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 čl. 23 odst. 1, čl. 27 odst. 1 a článek 31 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Provozovatelé a personál, kteří jsou zapojeni do provozu letadel, jakož i příslušné vnitrostátní orgány by měli splňovat příslušné hlavní požadavky na letový provoz stanovené v nařízení (EU) 2018/1139.
- (2) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012⁽²⁾ stanoví podrobná pravidla letového provozu. Stávající pravidla upravující provoz za každého počasí by měla být aktualizována s cílem zajistit, aby odrážela nejnovější technologický vývoj nových palubních systémů a osvědčené postupy v oblasti letového provozu.
- (3) Aby byla zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti civilního letectví v Unii, je nezbytné řešit provoz za každého počasí ve všech příslušných oblastech letectví, včetně prvotní letové způsobilosti, letového provozu a udělování licencí letovým posádkám a letištím, a vzít rovněž v úvahu celosvětové zkušenosti a vědecko-technický pokrok v oblasti letectví. Nová pravidla by proto měla zlepšit harmonizaci s požadavky Federálního leteckého úřadu Spojených států amerických a v co největší možné míře zahrnout do práva Unie nejnovější změny standardů přijatých Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO), konkrétně část I (11. vydání), část II (10. vydání) a část III (9. vydání) přílohy 6 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, pokud jde o provoz za každého počasí a terminologii přístrojového přiblížení.
- (4) Kromě toho by měl být umožněn bezpečný provoz vrtulníků podle pravidel letu podle přístrojů (IFR), včetně používání přiblížení a odletů vrtulníků v bodu v prostoru. Provoz vrtulníků probíhal až doposud v zásadě podle pravidel letu za viditelnosti, a proto byla pravidla pro provoz vrtulníků rozvíjena dále. V současné době jsou však k dispozici nová přiblížení a odlety v bodu v prostoru, které jsou specifické pro vrtulníky, jakož i nízké hladiny letu pro vrtulníky, které umožňují létání vrtulníků podle pravidel IFR. V důsledku toho je třeba odpovídajícím způsobem změnit provozní pravidla.
- (5) Pro zvýšení bezpečnosti nákladově efektivním způsobem by měly být stanoveny nové požadavky na výcvik ve zvláštním provozu (SPO), na vícepilotní provoz vrtulníků a na rozsáhlejší využívání simulátorů, jakož i na větší rozmanitost událostí používaných při výcviku a při přezkušování ve vrtulníkové obchodní letecké dopravě (CAT).
- (6) Nová pravidla by měla být založena na výkonnosti a rizicích, aby dokázala držet krok s neustálým technologickým pokrokem. Neměla by být závislá na technologiích a měla by umožňovat přizpůsobování budoucím změnám, což by zabránilo závislosti na konkrétních technologických řešeních.

⁽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).

- (7) Zvýšení efektivity na základě technologického pokroku a operativního využívání nových pokročilých technologií, jako jsou například systémy pro zlepšení letové viditelnosti (EFVS), jakož i uplatňování některých nových pokročilých provozních postupů, které podporují provoz za každého počasí. Je třeba usilovat rovněž o využívání inovativních výcvikových nástrojů pro účely výcviku a přezkušování letových posádek.
- (8) Tato nová pravidla pro plánování provozu za každého počasí a výcviku a přezkušování posádek by měla přispět k vytvoření rovných podmínek pro všechny zúčastněné strany na vnitřním trhu letecké dopravy Unie a zlepšit konkurenceschopnost leteckého průmyslu Unie.
- (9) Provozní minima letišť by měla být co nejvíce sladěna s provozem v obchodní letecké dopravě (CAT), s neobchodním provozem složitých motorových letadel (NCC) a se zvláštním provozem (SPO). Měly by být rovněž zjednodušeny požadavky na provoz za každého počasí u neobchodního provozu s jinými než složitými motorovými letadly (NCO) s cílem podporovat využívání pravidel pro let podle přístrojů.
- (10) Na základě provozních zkušeností a s ohledem na povahu provozu a nižší související rizika by měly být některé úlevy v oblasti požadavků na výcvik a přezkoušení letové posádky, které bylo dříve možno uplatňovat pouze pro obchodní leteckou dopravu (CAT), rozšířeny také na zvláštní provoz (SPO) a na neobchodní provoz složitých motorových letadel (NCC). Z provozního vývoje vyplývá, že požadovanou úroveň bezpečnosti lze zachovat i s méně přísnými a pružnějšími požadavky. Podobně by měla být provozovatelům malých vrtulníků do určité míry poskytnuta větší flexibilita, pokud jde o provoz různých typů nebo variant letounů. Některá zjednodušení, která jsou v současné době k dispozici v rámci třídní kvalifikace pro letadla, by měla být použitelná i pro malé jednoduché jednomotorové typy vrtulníků, které se chovají podobně za normálních i nouzových stavů.
- (11) Nařízení (EU) č. 965/2012 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno, aby bylo možno plně provést hlavní požadavky na letecký provoz podle přílohy V nařízení (EU) 2018/1139.
- (12) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví vypracovala návrh prováděcích pravidel a předložila jej Komisi společně se stanoviskem č. 02/2021 ⁽³⁾ v souladu s čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (13) 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

Nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

- 1) v čl. 5 odst. 2 se písmeno a) bod iv) nahrazuje tímto:
„iv) provozu za podmínek nízké dohlednosti (LVO) nebo provozu s provozními zápočty;“;
- 2) Přílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII 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*.

Použije se ode dne 30. října 2022.

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

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

V Bruselu dne 15. prosince 2021.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

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

(1) Příloha I se mění takto:

(a) Doplnjuje se nový bod 6, který zní:

„6. „Provozními minimy letišť“ se rozumí hranice použitelnosti letišť pro:

- a) vzlet vyjádřený dráhovou dohledností (RVR) a/nebo dohledností a v případě potřeby výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy;
- b) přistání s využitím 2D přiblížení podle přístrojů, vyjádřené dohledností a/nebo RVR, minimální nadmořskou výškou/výškou pro klesání (MDA/H) a v případě potřeby výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy;
- c) přistání s využitím 3D přiblížení podle přístrojů, vyjádřené dohledností a/nebo RVR a výškou/nadmořskou výškou rozhodnutí (DA/H) odpovídající typu a/nebo kategorii provozu.“;

(b) bod 11 se zrušuje;

(c) body 13 až 16 se zrušují;

(d) vkládá se nový bod 18a, který zní:

„18a. „Výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy“ se rozumí výška základny nejnižší vrstvy oblačnosti nad zemí nebo nad vodou pod 6 000 m (20 000 ft), pokrývající více než polovinu oblohy;“;

(e) bod 20 se nahrazuje tímto:

„20. „Přiblížením okruhem“ se rozumí fáze letu za viditelnosti pro přiblížení okruhem;“;

(f) vkládá se nový bod 20a, který zní:

„20a. „Letem s přiblížením okruhem“ se rozumí let s přiblížením podle přístrojů typu A pro přivedení letadla do polohy vhodné pro přistání na dráze/ploše konečného přiblížení a vzletu (FATO), která není vhodně umístěna pro přímé přiblížení;“;

(g) bod 27 se nahrazuje tímto:

„27. „Konečným přiblížením stálým klesáním (CDFA)“ se rozumí technika odpovídající postupům stabilizovaného přiblížení pro let v úseku konečného přiblížení (FAS) postupem nepřesného přístrojového přiblížení (NPA) stálým klesáním bez podrovnání z nadmořské výšky/výšky v nadmořské výšce fixu konečného přiblížení nebo nad ní:

- a) pro lety s přímým přiblížením až do bodu přibližně 15 m (50 ft) nad prahem přistávací dráhy nebo do bodu, v němž je započat manévr podrovnání, nebo
- b) pro lety s přiblížením okruhem do dosažení výšky MDA/H nebo nadmořské výšky/výšky pro manévr letu za viditelnosti;“;

(h) vkládá se nový bod 35a, který zní:

„35 a. „Nadmořskou výškou rozhodnutí (DA) nebo výškou rozhodnutí (DH)“ se rozumí stanovená nadmořská výška nebo výška pro let s 3D přiblížením podle přístrojů, při níž je nutno zahájit postup nezdařeného přiblížení, pokud nebyla stanovena požadovaná vizuální reference pro pokračování v přiblížení;“;

(i) bod 46 se nahrazuje tímto:

„46. „Systémem pro zlepšení letové viditelnosti (EFVS)“ se rozumí elektronický prostředek, který poskytuje letové posádce zobrazení topografie vnější scény (přírodní nebo člověkem vytvořené prvky místa nebo oblasti, zejména tak, aby byla zobrazena jejich relativní poloha a nadmořská výška) v reálném čase pomocí snímačů či zlepšené zobrazení topografie vnější scény pomocí obrazových snímačů; systém EFVS je začleněn do palubního systému navádění a je poskytován pomocí průhledového zobrazovače nebo ekvivalentního zobrazovacího systému; pokud je systém EFVS certifikován v souladu s platnými požadavky na letovou způsobilost a provozovatel je držitelem potřebného zvláštního oprávnění (je-li vyžadováno), lze ho použít pro provoz se systémem EFVS a může umožňovat provoz s provozními zápočty;“;

(j) vkládají se nové body 46a a 46b, které znějí:

„46 a. „Provozem se systémem EFVS“ se rozumí provoz, při kterém podmínky viditelnosti vyžadují použití systému EFVS namísto přirozeného vidění za účelem provedení přiblížení nebo přistání, určení požadovaných vizuálních referencí nebo provedení dojezdu;

46b. „Provozem se systémem EFVS 200“ se rozumí provoz s provozním zápočtem, kdy podmínky viditelnosti vyžadují použití systému EFVS až do 200 ft nad FATO nebo nad prahem přistávací dráhy. Od tohoto bodu do přistání se používá přirozené vidění. RVR není menší než 550 m;“;

(k) bod 47 se nahrazuje tímto:

„47. „Systémem pro zlepšení viditelnosti (EVS)“ se rozumí elektronický prostředek, který poskytuje letové posádce v reálném čase zobrazení skutečné topografie vnější scény (přírodní nebo člověkem vytvořené prvky místa nebo oblasti, zejména tak, aby byla zobrazena jejich relativní poloha a nadmořská výška) pomocí obrazových snímačů;“;

(l) vkládá se nový bod 48b, který zní:

„48b. „Úsek konečného přiblížení (FAS)“ se rozumí úsek postupu přiblížení podle přístrojů (IAP), při němž je provedeno vyrovnání do osy dráhy a klesání na přistání;“;

(m) vkládá se nový bod 52a, který zní:

„52a. „Průletem“ se rozumí přechod z letu s přiblížením na stabilizované stoupání. Ten zahrnuje manévry prováděné na minimální výšce pro klesání (MDA/H) nebo na výšce rozhodnutí (DA/H) nebo nad těmito výškami, případně pod výškou DA/H (přerušené přistání);“;

(n) bod 55 se nahrazuje tímto:

„55. „Systémem přistání s vedením pomocí průhledového zobrazovače (HUDLS)“ se rozumí celkový palubní systém, který pilotovi poskytuje vedení pomocí průhledového zobrazovače s cílem umožnit pilotovi buď ovládat letoun, nebo sledovat autopilota během vzletu (pokud je to relevantní), přiblížení a přistání (a případného počátečního stoupání) nebo průletu. Zahrnuje všechny senzory, počítače, napájecí zdroje, signalizace a ovládací prvky;“;

(o) bod 56 se zrušuje;

(p) vkládají se nové body 69d a 69e, které znějí:

„69d. „Přiblížením podle přístrojů“ se rozumí přiblížení a přistání s použitím nástrojů pro navigační vedení letadla na základě postupu přiblížení podle přístrojů (IAP). Existují dva způsoby provádění přiblížení podle přístrojů:

a) dvojrozměrné (2D) přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového navigačního vedení a

b) trojrozměrné (3D) přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního navigačního vedení;

69e. „Postupem přiblížení podle přístrojů (IAP)“ se rozumí řada předem stanovených manévru s orientací podle letových přístrojů, které zajišťují výškovou ochranu před překážkami při letu od fixu počátečního přiblížení nebo případně od počátku stanovené přiletové tratě k bodu, ze kterého může být provedeno přistání, nebo jestliže není možné dokončit přistání, do polohy, ve které se aplikují kritéria bezpečných výšek nad překážkami pro vyčkávání nebo při letu na trati. Postupy IAP se klasifikují takto:

a) postup nepřesného přiblížení podle přístrojů (NPA), kterým se rozumí postup IAP navržený pro 2D přiblížení podle přístrojů typu A;

b) postup přiblížení s vertikálním vedením (APV), kterým se rozumí postup IAP s navigací založenou na výkonosti (PBN) navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů typu A;

c) postup přesného přiblížení (PA), kterým se rozumí postup IAP založený na navigačních systémech navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů typu A nebo B;“;

(q) vkládá se nový bod 72b, který zní:

„72b. „Traťovým přezkoušením“ se rozumí přezkoušení pilota nebo člena technické posádky prováděné provozovatelem s cílem prokázat odbornou způsobilost k provádění běžných traťových letů popsaných v provozní příručce;“;

(r) body 74 a 75 se nahrazují tímto:

„74. „Provozem za podmínek nízké dohlednosti (LVO)“ se rozumí přiblížení nebo vzlet na dráze s dráhovou dohledností nižší než 550 m nebo s výškou rozhodnutí nižší než 200 ft;

75. „Vzletem za podmínek nízké dohlednosti (LVTO)“ se rozumí vzlet s dráhovou dohledností (RVR) nižší než 550 m;“;

(s) bod 76 se zrušuje;

(t) vkládá se nový bod 78c, který zní:

„78c. „Minimální nadmořskou výškou pro klesání (MDA) nebo minimální výškou pro klesání (MDH)“ se rozumí stanovená nadmořská výška nebo výška při letu s 2D přiblížením podle přístrojů nebo při letu s přiblížením okruhem, pod níž není povoleno provést klesání bez požadované vizuální reference;“;

(u) bod 83 se zrušuje;

(v) vkládá se nový bod 85a, který zní:

„85a. „Bezpečnou nadmořskou výškou nad překážkami (OCA) nebo bezpečnou výškou nad překážkami (OCH)“ se rozumí nejmenší nadmořská výška nebo nejmenší výška nad nadmořskou výškou příslušného prahu dráhy, případně výškou letiště nad mořem, používaná pro stanovení souladu s příslušnými kritérii výšky nad překážkami;“;

(w) vkládá se nový bod 91a, který zní:

„91a. „Provozním zápočtem“ se rozumí zápočet provozu s vyspělým letounem umožňujícím nižší provozní minima letiště, než jaká by provozovatel obvykle stanovil pro základní letoun na základě výkonnosti vyspělých palubních systémů letounu s využitím dostupné externí infrastruktury. Nižší provozní minima mohou zahrnovat nižší výšku / nadmořskou výšku rozhodnutí nebo minimální výšku / nadmořskou výšku klesání, snížené požadavky na dohlednost nebo omezená pozemní zařízení, případně jejich kombinaci;“;

(x) bod 92 se nahrazuje tímto:

„92. „Přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem“ se rozumí přezkoušení pilota nebo člena technické posádky prováděné provozovatelem s cílem prokázat odbornou způsobilost k provádění normálních, mimořádných a nouzových postupů;“;

(y) vkládají se nové body 120c, 120d a 120e, které znějí:

„120c. „Výcvikem k dosažení odborné způsobilosti“ se rozumí výcvik zaměřený na dosažení konečných výkonnostních cílů, který poskytuje dostatečnou záruku, že absolvent výcviku je schopen soustavného bezpečného a účinného provádění konkrétních úkolů;

120d. „Letem s přiblížením podle přístrojů typu A“ se rozumí let s přiblížením podle přístrojů s MDH nebo DH rovnou nebo vyšší než 250 ft;

120e. „Letem s přiblížením podle přístrojů typu B“ se rozumí let s výškou rozhodnutí (DH) nižší než 250 ft. Lety s přiblížením podle přístrojů typu B se kategorizují takto:

a) I. kategorie (CAT I): výška rozhodnutí (DH) je nejméně 200 ft, přičemž dohlednost je buď nejméně 800 m, nebo dráhová dohlednost (RVR) je nejméně 550 m;

b) kategorie (CAT II): výška rozhodnutí (DH) je nižší než 200 ft, ale nejméně 100 ft a dráhová dohlednost (RVR) je nejméně 300 m;

c) kategorie III (CAT III): výška rozhodnutí (DH) je nižší než 100 ft nebo není stanovena a dráhová dohlednost (RVR) je nižší než 300 m nebo není omezena;“;

(z) vkládá se nový bod 124a, který zní:

„124a. „Dohledností (VIS)“ se rozumí dohlednost pro letecké účely, která je definována jako větší z následujících dvou vzdáleností:

- a) největší vzdálenost, na kterou je možno spolehlivě vidět a rozeznat na světlém pozadí černý předmět vhodných rozměrů, umístěný u země, a
- b) největší vzdálenost, na kterou je možno spolehlivě rozeznat na neosvětleném pozadí světla o svítivosti přibližně 1 000 cd;“;

(aa) body 125 a 126 se nahrazují tímto:

„125. „Vizuálním přiblížením“ se rozumí přiblížení letem podle pravidel IFR, při němž se část nebo všechny části postupu IAP nedokončí a přiblížení se provede s vizuální orientací podle terénu;

126. „Letištěm s přípustným počasím“ se rozumí přiměřené letiště, kde pro předpokládaný čas použití meteorologické zprávy nebo předpovědi nebo kombinace obou ukazují, že meteorologické podmínky budou stejné jako požadovaná provozní minima letiště nebo lepší, a zprávy o stavu povrchu dráhy ukazují, že bude možné bezpečné přistání;“.

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

„Dodatek II

PROVOZNÍ SPECIFIKACE (podléhající schváleným podmínkám v provozní příručce)				
Kontaktní údaje vydávajícího úřadu Telefon ⁽¹⁾ : _____; Fax: _____; E-mail: _____				
Osvědčení leteckého provozovatele č. ⁽²⁾ :	Název provozovatele ⁽³⁾ :	Datum ⁽⁴⁾ :	Podpis:	
Dba obchodní název Provozní specifikace č.:				
Model letadla ⁽⁵⁾ : Poznávací značka letadla ⁽⁶⁾ :				
Druhy provozu: Obchodní letecká doprava ☐ cestující ☐ náklad ☐ jiné ⁽⁷⁾ : _____				
Oblast provozu ⁽⁸⁾ :				
Zvláštní omezení ⁽⁹⁾ :				
Zvláštní oprávnění:	Ano	Ne	Specifikace ⁽¹⁰⁾	Poznámky
Nebezpečné zboží:	☐	☐		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti				
Vzlet	☐	☐	RVR ⁽¹¹⁾ :... m	
Přiblížení a přistání	☐	☐	CAT ⁽¹²⁾ :... DA/ H: stop, RVR:... m	
Provozní zápočty	☐	☐	CAT ⁽¹³⁾ :... DA/H: stop, RVR:... m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ ☐ Nepoužije se	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ ☐ Nepoužije se	☐	☐	Maximální doba letu na náhradní letiště ⁽¹⁶⁾ : min.	
Komplexní navigační specifikace pro provoz s PBN ⁽¹⁷⁾	☐	☐		⁽¹⁸⁾
Specifikace minimální navigační výkonnosti	☐	☐		
Provoz jednomotorových turbínových letounů v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Provoz vrtulníků s pomocí systémů snímání nočního vidění	☐	☐		
Provoz s vrtulníkovým jeřábem	☐	☐		
Provoz vrtulníkové letecké záchranné služby	☐	☐		
Provoz vrtulníků v pobřežních vodách	☐	☐		
Výcvik palubních průvodčích ⁽²⁰⁾	☐	☐		

Vydání osvědčení palubních průvodčích ⁽²¹⁾	☐	☐		
Použití aplikací EFB typu B	☐	☐	⁽²²⁾	
Zachování letové způsobilosti	☐	☐	⁽²³⁾	
Jiné ⁽²⁴⁾				

⁽¹⁾ Telefonní čísla příslušného úřadu, včetně mezinárodního předčísle země. E-mailová a faxová 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 zeměpisnou oblast či 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 schválenou minimální RVR pro vzlet v metrech. Jestliže jsou udělena různá oprávnění, lze pro každé oprávnění použít samostatný řádek.
⁽¹²⁾ Vyplňte použitelnou kategorii přesného přístrojového přiblížení: CAT II nebo CAT III. Vyplňte minimální RVR v metrech a DH ve stopách. Každé kategorii přiblížení odpovídá samostatný řádek.
⁽¹³⁾ Vyplňte příslušný provozní zápočet: SA CAT I, SA CAT II, EFVS atd. Vyplňte minimální RVR v metrech a DH ve stopách. Každé kategorii uvedeného provozního zápočtu odpovídá samostatný řádek.
⁽¹⁴⁾ Políčko „Nepoužije se“ může být zaškrtnuto pouze tehdy, pokud je maximální dostup letadla pod letovou hladinou FL290.
⁽¹⁵⁾ 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.
⁽¹⁶⁾ Může být také vyplněna vzdálenost k prahu dráhy (v námořních mílech), jakož i typ motoru.
⁽¹⁷⁾ 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.
⁽¹⁸⁾ Uveďte, zda je zvláštní oprávnění omezeno na určité okraje dráhy či letiště nebo na obojí.
⁽¹⁹⁾ Vložte konkrétní kombinaci draku nebo motoru.
⁽²⁰⁾ 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.
⁽²¹⁾ Oprávnění k vydávání osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
⁽²²⁾ 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.
⁽²³⁾ 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.
⁽²⁴⁾ 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 139 EASA – 7. vydání“

(3) Příloha III se mění takto:

(a) článek ORO.FC.100 se mění takto:

i) doplňuje se nové písmeno f), které zní:

„f) Specifické požadavky pro lety vrtulníků:

pokud je posádka vrtulníku tvořena dvěma piloty, musí každý pilot buď:

- 1) být držitelem osvědčení o úspěšném zakončení kurzu součinnosti vícečlenné posádky (MCC) pro vrtulníky v souladu s nařízením (EU) č. 1178/2011, nebo
- 2) uskutečnit dobu letu odpovídající alespoň 500 hodinám ve funkci pilota ve vícepilotním provozu.“;

ii) písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) Člen letové posádky může být za letu vystřídán při plnění svých povinností při řízení jiným, vhodně kvalifikovaným členem letové posádky.“;

(b) článek ORO.FC.105 se nahrazuje tímto:

„ORO.FC.105 Ustanovení do funkce velícího pilota/velitele letadla

- a) V souladu s odstavcem 8.6 přílohy V nařízení (EU) č. 2018/1139 ustanoví provozovatel jednoho z pilotů letové posádky, který má kvalifikaci pro funkci velícího pilota v souladu s přílohou I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011, velícím pilotem nebo, u obchodního leteckého provozu, velitelem letadla.
- b) Provozovatel může ustanovit člena posádky velícím pilotem / velitelem letadla pouze v případě, že platí všechny následující podmínky:
 - 1) daný člen letové posádky splňuje minimální úroveň praxe stanovené v provozní příručce;
 - 2) daný člen letové posádky má odpovídající znalost tratě nebo oblasti, po níž nebo do níž má letět, a letišť, včetně náhradních letišť, zařízení a postupů, kterých má být použito;
 - 3) při letech ve vícepilotní posádce absolvoval daný člen letové posádky provozovatelův kurz velení, jestliže postupuje z funkce druhého pilota na funkci velícího pilota / velitele letadla.
- c) V případě obchodního provozu letounů a vrtulníků je zapotřebí, aby velící pilot / velitel letadla nebo pilot, který může být pověřen provedením letu, absolvoval úvodní seznamovací kurz, kde se seznámí s tratí nebo oblastí, na níž nebo v níž má letět, a s letišti, zařízeními a postupy, kterých má být použito, a aby tyto znalosti udržoval následujícím způsobem:
 - 1) Platnost znalosti letiště se udržuje vykonáním alespoň jednoho letu na příslušném letišti v průběhu dvanácti kalendářních měsíců.
 - 2) Znalost trati nebo oblasti se udržuje vykonáním alespoň jednoho letu na příslušné trati nebo v příslušné oblasti v průběhu 36 měsíců. Pokud nebyl vykonán alespoň jeden let na příslušné trati nebo v příslušné oblasti po dobu dvanácti měsíců v průběhu uvedené lhůty 36 měsíců, je navíc požadováno opakovací školení týkající se znalosti trati nebo oblasti.
- d) Bez ohledu na písmeno c) může být v případě provozu letounů a vrtulníků třídy výkonnosti B a C podle pravidel VFR ve dne úvodní seznamovací kurz pro seznámení s tratí a s letišti nahrazen úvodním seznamovacím kurzem s tratí.“;

(c) článek ORO.FC.125 se nahrazuje tímto:

„ORO.FC.125 Rozdílový výcvik, seznamovací výcvik a výcvik v oblasti vybavení a postupů

- a) Členové letové posádky absolvují rozdílový nebo seznamovací výcvik, požaduje-li to příloha I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011.
- b) Dojde-li ke změně vybavení nebo postupů vyžadující dodatečné znalosti o typech nebo variantách v současné době provozovaných letadel, členové letové posádky absolvují výcvik v oblasti vybavení a postupů.
- c) V provozní příručce se stanoví, kdy je tento rozdílový nebo seznamovací výcvik, případně výcvik v oblasti vybavení a postupů, požadován.“

(d) v článku ORO.FC.130 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Každý člen letové posádky absolvuje každoročně opakovací letový a pozemní výcvik odpovídající typu nebo variantě letadla, na kterém létá, a jeho přidruženému vybavení včetně výcviku na místě a použití veškerého vybavení pro případ nouze a bezpečnostního vybavení na palubě letounu.“;

(e) článek ORO.FC.140 se nahrazuje tímto:

„ORO.FC.140 Létání na více typech nebo variantách

a) Členové letové posádky, kteří létají na více než jednom typu nebo variantě letadla, musí splňovat požadavky předepsané v této hlavě pro každý typ nebo variantu, pokud nejsou zápočty související s požadavky na výcvik, přezkušování a nedávnou praxi vymezeny pro příslušné typy nebo varianty v povinné části údajů provozní vhodnosti vypracovaných v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012.

b) Provozovatel může definovat skupiny typů jednomotorových vrtulníků. Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem u jednoho typu je platné pro všechny ostatní typy v rámci dané skupiny, pokud jsou splněny obě následující podmínky:

1) skupina zahrnuje buď pouze jednomotorové turbínové vrtulníky provozované podle pravidel VFR, nebo pouze jednomotorové pístové vrtulníky provozované podle pravidel VFR;

2) pro účely provozu v CAT musí být provedena nejméně dvě přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem u každého typu za tříletý cyklus.

c) Pro účely zvláštního provozu lze na základě posouzení rizik provedeného provozovatelem započítat ty prvky výcviku na letadle / FSTD a přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem, které se týkají příslušných aspektů souvisejících s daným specializovaným úkolem a nesouvisejí s daným typem nebo skupinou typů, i pro ostatní skupiny nebo typy.

d) Pro účely létání s více než jedním typem nebo variantou vrtulníku, využívaným k provádění dostatečně podobných operací, platí, že pokud jsou traťová přezkoušení prováděna střídavě u jednotlivých typů nebo variant, obnoví každé traťové přezkoušení platnost traťového přezkoušení i pro ostatní typy nebo varianty vrtulníků.

e) V provozní příručce jsou stanoveny vhodné postupy a jakákoli provozní omezení pro létání s více než jedním typem nebo variantou.“;

(f) článek ORO.FC.145 se mění takto:

i) písmena c) a d) se nahrazují tímto:

„c) V případě provozu v CAT musí být programy výcviku a přezkoušení včetně osnov a používání prostředků k provádění programu, jako jsou například individuální zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD) a jiná řešení v oblasti výcviku, schváleny příslušným úřadem.

d) Zařízení FSTD používané ke splnění požadavků dle této hlavy je kvalifikováno v souladu s nařízením (EU) č. 1178/2011 a v co největší proveditelné míře kopíruje letadlo, které používá provozovatel. Rozdíly mezi zařízením FSTD a letadlem jsou popsány a řešeny během instruktáže, případně během výcviku.“;

ii) doplňují se nová písmena f) a g), která znějí:

„f) Provozovatel sleduje platnost každého opakovacího výcviku a přezkoušení.

g) Doby platnosti požadované v této hlavě se počítají od konce měsíce, v němž byla absolvována daná rozlétanost, výcvik nebo přezkoušení.“;

(g) článek ORO.FC.146 se mění takto:

i) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) V případě letového výcviku, přezkoušení a hodnocení a výcviku, přezkoušení a hodnocení pomocí letové simulace musí mít personál, který zajišťuje výcvik a provádí přezkoušení nebo hodnocení, kvalifikaci v souladu s přílohou I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011. Personál, který zajišťuje výcvik a provádí přezkoušení s ohledem na zvláštní provoz, musí mít vhodnou kvalifikaci na příslušný provoz.“;

- ii) písmeno d) se nahrazuje tímto:
- „d) Bez ohledu na písmeno b) může traťové hodnocení kvalifikovanosti provádět náležitě kvalifikovaný velitel letadla jmenovaný provozovatelem, který je standardizován v koncepci EBT a hodnocení kvalifikovanosti (traťový hodnotitel).“;
- iii) doplňují se nová písmena e), f), g) a h), která znějí:
- „e) Bez ohledu na písmeno b) může výcvik na letadle/FSTD a přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem provádět vhodně kvalifikovaný velitel letadla, který je držitelem osvědčení FI/TRI/SFI a byl určen provozovatelem pro některou z následujících činností:
- 1) provoz vrtulníků splňujících kritéria uvedená v čl. ORO.FC.005 písm. b) bodu 2 v CAT;
 - 2) provoz jiných než složitých motorových vrtulníků ve dne a navigovaných s referencí podle viditelných orientačních bodů v CAT;
 - 3) provoz letounů třídy výkonnosti B, které nesplňují kritéria uvedená v čl. ORO.FC.005 písm. b) bodu 1, v CAT.
- f) Bez ohledu na písmeno b) může výcvik na letadle/FSTD a prokázání způsobilosti / přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem provádět vhodně kvalifikovaný velící pilot/velitel letadla jmenovaný provozovatelem u následujícího provozu:
- 1) zvláštní provoz;
 - 2) lety v CAT na letounech splňujících kritéria uvedená v čl. ORO.FC.005 písm. b) bodu 2.
- g) Bez ohledu na písmeno b) může traťové přezkoušení provádět vhodně kvalifikovaný velitel letadla jmenovaný provozovatelem.
- h) Provozovatel informuje příslušný úřad o osobách jmenovaných podle písmen e) až g).“;
- (h) v článku ORO.FC.200 se písmeno d) nahrazuje tímto:
- „d) Specifické požadavky pro lety vrtulníků:
- V případě všech letů vrtulníků s MOPSC větší než 19 a lety vrtulníků podle pravidel IFR s MOPSC větší než 9 tvoří letovou posádku minimálně dva piloti.“;
- (i) článek ORO.FC.202 se mění takto:
- i) návětí se nahrazuje tímto:
- „Pro lety podle pravidel IFR nebo v noci s minimální letovou posádkou tvořenou jediným pilotem musí být splněny tyto podmínky:“;
- ii) písmeno b) se nahrazuje tímto:
- „b) ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO“;
- (j) článek ORO.FC.220 se mění takto:
- i) písmeno b) se nahrazuje tímto:
- „b) Jakmile člen letové posádky zahájí přeškolovací kurz provozovatele, nesmí mu být přidělovány letové povinnosti na jiném typu nebo jiné třídě letounu, dokud tento kurz neabsolvuje nebo nedokončí. Členům posádky, kteří provozují pouze letouny třídy výkonnosti B, mohou být během přeškolovacího výcviku přidělovány lety na jiných typech letounů třídy výkonnosti B v míře nezbytné pro zachování provozu. Členům posádky mohou být během přeškolovacího výcviku přidělovány lety na jednomotorovém vrtulníku za předpokladu, že to neovlivní výcvik.“;
- ii) doplňuje se nové písmeno f), které zní:
- „f) Pokud provozní okolnosti, jako je například podání žádosti o nové AOC nebo zařazení nového typu nebo třídy letadla do letadlového parku, neumožňují provozovateli splnit požadavky uvedené v písmenu d), může provozovatel vypracovat zvláštní přeškolovací kurz, který bude dočasně použit pro omezený počet pilotů.“;

(k) článek ORO.FC.230 se nahrazuje tímto:

„ORO.FC.230 Opakovací výcvik a přezkoušení

- a) Každý člen letové posádky absolvuje opakovací výcvik a přezkoušení odpovídající typu nebo variantě letadla, na kterém létá, a jeho přidruženému vybavení.
- b) *Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem*
 - 1) Každý člen letové posádky musí absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem jako člen normálního složení posádky.
 - 2) Je-li od člena letové posádky požadován provoz podle pravidel IFR, přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem se případně provede bez vnější vizuální orientace.
 - 3) Platnost přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem je šest kalendářních měsíců. Pro provoz letounů třídy výkonnosti B podle pravidel VFR ve dne prováděný v průběhu období, které není delší než osm po sobě následujících měsíců, postačuje jedno přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem. Toto přezkoušení odborné způsobilosti se provede před zahájením provozu CAT.
- c) *Traťové přezkoušení*

Každý člen letové posádky absolvuje traťové přezkoušení v letadle. Platnost traťového přezkoušení je dvanáct kalendářních měsíců.
- d) *Výcvik a přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení*

Každý člen letové posádky absolvuje opakovací výcvik a přezkoušení týkající se umístění a používání veškerého nouzového a bezpečnostního vybavení na palubě letadla. Platnost výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti k používání nouzového a bezpečnostního vybavení je dvanáct kalendářních měsíců.
- e) *Výcvik CRM*
 - 1) Prvky CRM jsou začleněny do všech příslušných fází opakovacího výcviku.
 - 2) Každý člen letové posádky absolvuje specifický modulový výcvik CRM. Všechna hlavní témata výcviku CRM jsou zahrnuta do samostatných částí modulového výcviku co nejrovnoměrněji rozložených do jednotlivých tříletých období.
- f) Každý člen letové posádky podstupuje pozemní výcvik a letový výcvik na zařízení FSTD nebo na letadle nebo kombinovaný výcvik na zařízení FSTD a na letadle alespoň každých dvanáct měsíců.“;

(l) článek ORO.FC.235 se nahrazuje tímto:

„ORO.FC.235 Kvalifikace pilota k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla – letouny

- a) Velitelé letadla, jejichž povinnosti vyžadují řízení z kteréhokoli pilotního sedadla a plnění povinností druhého pilota, nebo velitelé letadla, od nichž se požaduje provádění výcviku a přezkoušení, dokončí dodatečný výcvik a přezkoušení, které prověří jejich odbornou způsobilost při provádění relevantních běžných, mimořádných a nouzových postupů na kterémkoli sedadle. Takový výcvik a přezkoušení jsou stanoveny v provozní příručce. Přezkoušení může být provedeno souběžně s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem podle čl. ORO.FC.230 písm. b) nebo programu EBT uvedeného v článku ORO.FC.231.
- b) Tento dodatečný výcvik a přezkoušení zahrnuje alespoň:
 - 1) poruchu motoru během vzletu;
 - 2) přiblížení a průlet s jedním nepracujícím motorem a
 - 3) přistání s jedním nepracujícím motorem.

- c) Platnost je dvanáct kalendářních měsíců. U provozovatelů se schváleným programem EBT se platnost určuje na základě témat hodnocení a výcviku v souladu s článkem ORO.FC.232.
 - d) Při řízení ze sedadla druhého pilota platí rovněž přezkoušení požadované podle článku ORO.FC.230 nebo hodnocení a výcvik podle článku ORO.FC.231 pro řízení ze sedadla velitele letadla.
 - e) Pilot střídající velitele letadla prokazuje současně s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem podle čl. ORO.FC.230 písm. b) nebo hodnocení a výcviku podle čl. ORO.FC.231 praktický nácvik úkonů a postupů, za něž by střídající pilot nebyl běžně odpovědný. Nejsou-li rozdíly mezi pravým a levým sedadlem významné, lze praktický nácvik provést na kterémkoli sedadle.
 - f) Jiný pilot než velitel letadla sedící na sedadle velitele letadla prokazuje současně s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem podle čl. ORO.FC.230 písm. b) nebo hodnocení a výcviku podle článku ORO.FC.231 praktický nácvik úkonů a postupů, za něž odpovídá velitel letadla ve funkci PM. Nejsou-li rozdíly mezi pravým a levým sedadlem významné, lze praktický nácvik provést na kterémkoli sedadle.“;
- (m) Doplňuje se nový článek ORO.FC.236, který zní:

„ORO.FC.236 Kvalifikace pilota k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla – vrtulníky

- a) Piloti vrtulníků, jejichž povinnosti vyžadují řízení z kteréhokoli pilotního sedadla, dokončí dodatečný výcvik a přezkoušení, které prověří jejich odbornou způsobilost při provádění relevantních běžných, mimořádných a nouzových postupů na kterémkoli sedadle. Platnost této kvalifikace je dvanáct kalendářních měsíců.
 - b) Má se za to, že držitelé platných osvědčení FI nebo TRI na příslušném typu splňují požadavek uvedený v písmeni a), pokud v posledních šesti měsících absolvovali činnost FI nebo TRI na tomto typu a na vrtulníku.“;
- (n) článek ORO.FC.240 se mění takto:
- i) písmeno b) se nahrazuje tímto:
„b) ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO“;
 - ii) písmeno c) se nahrazuje tímto:
„c) Ustanovení písmena a) se nepoužije na provoz letounů třídy výkonnosti B, jestliže je omezen na jednopilotní třídy letounů s pístovými motory provozovanými podle pravidel VFR ve dne.“;
- (o) článek ORO.FC.A.245 se mění takto:
- i) písmeno a) se nahrazuje tímto:
„a) Provozovatel letounu, který má odpovídající praxi, může nahradit jeden nebo více z následujících požadavků na výcvik a přezkoušení letové posádky programem alternativního výcviku a kvalifikací (ATQP) schváleným příslušným úřadem:
 - 1) stanoveným v článku SPA.LVO.120 o výcviku a kvalifikacích letové posádky;
 - 2) stanoveným v článku ORO.FC.220 o přeškolovacím výcviku a přezkoušení;
 - 3) stanoveným v článku ORO.FC.125 o rozdílovém výcviku, seznamovacím výcviku a výcviku v oblasti vybavení a postupů;
 - 4) stanoveným v článku ORO.FC.205 o kurzu velení;
 - 5) stanoveným v článku ORO.FC.230 o opakovacím výcviku a přezkoušení a
 - 6) stanoveným v článku ORO.FC.240 o létání na více typech nebo variantách.“;
 - ii) písmena d) a e) se nahrazují tímto:
„d) Kromě přezkoušení požadovaných podle článků ORO.FC.230 a FCL.060 přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011 absolvuje každý člen letové posádky úplné traťově orientované hodnocení (LOE) provedené na zařízení FSTD. Platnost hodnocení LOE je dvanáct kalendářních měsíců. Hodnocení LOE je absolvováno v případě, že jsou splněny obě tyto podmínky:
 - 1) jsou absolvovány osnovy LOE a

- 2) daný člen letové posádky prokázal přijatelnou úroveň výkonnosti.
- e) Po dvou letech provozu v rámci schváleného programu ATQP může provozovatel se souhlasem příslušného úřadu prodloužit dobu platnosti přezkoušení uvedených v článku ORO.FC.230 takto:
- 1) Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatele na dvanáct kalendářních měsíců.
 - 2) Přezkoušení traťové kvalifikace na 24 kalendářních měsíců.
 - 3) Přezkoušení používání nouzového a bezpečnostního vybavení na 24 kalendářních měsíců.“;
- iii) doplňují se nová písmena f) a g), která znějí:
- „f) Každý člen letové posádky absolvuje specifický modulový výcvik CRM. Všechna hlavní témata výcviku CRM jsou zahrnuta do samostatných částí modulového výcviku co nejrovnoměrněji rozložených do jednotlivých tříletých období.
- g) Program ATQP zahrnuje 48 hodin na zařízení FSTD pro každého člena letové posádky, rovnoměrně rozložených do tříletého programu. Provozovatel může snížit počet hodin na zařízení FSTD, který však nesmí být nižší než 36 hodin, pokud prokáže, že dosažená úroveň bezpečnosti je rovnocenná úrovni programu, který může nahradit program ATQP v souladu s písmenem a).“;
- (p) v článku ORO.FC.H.250 se písmeno a) bod 1 nahrazuje tímto:
- „a) Držitelé průkazu způsobilosti CPL(H) (vrtulník) vykonávají funkci velitele letadla v rámci CAT na jednopilotních vrtulnících pouze v případě, že:
- 1) pro lety na vícemotorovém typu podle pravidel IFR nalétali s vrtulníky celkem nejméně 700 letových hodin, z toho 300 hodin ve funkci velícího pilota. Celková doba letu na vrtulnících musí zahrnovat 100 hodin nalétaných podle pravidel IFR. Do těchto 100 hodin lze započítat až 50 hodin přístrojové doby absolvované na FFS(H) úrovni B nebo na FTD úrovni 3 nebo s vyšší kvalifikací pro přístrojová výcviková zařízení. Uvedených 300 hodin ve funkci velícího pilota lze nahradit hodinami letu ve funkci druhého pilota v rámci zavedeného systému vícepilotní posádky stanoveného v provozní příručce s tím, že 2 hodiny ve funkci druhého pilota odpovídají 1 hodině ve funkci velícího pilota;“;
- (q) před článek ORO.FC.330 se vkládají nové články ORO.FC.320 a ORO.FC.325, které zní:

„ORO.FC.320 Přeshkolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem

Přeshkolovací kurz provozovatele musí zahrnovat přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem.

ORO.FC.325 Výcvik v oblasti vybavení a postupů a přezkoušení

Pokud člen letové posádky absolvuje výcvik v oblasti vybavení a postupů, který vyžaduje výcvik na vhodném FSTD nebo letadle, s ohledem na standardní provozní postupy související se zvláštním provozem, musí tento člen letové posádky absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem.“;

- (r) článek ORO.FC.330 se nahrazuje tímto:

„ORO.FC.330 Opakovací výcvik a přezkoušení – přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem

- a) Každý člen letové posádky absolvuje opakovací výcvik a přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem. V případě zvláštního provozu zahrnuje opakovací výcvik a přezkoušení relevantní aspekty související se zvláštními úkoly popsány v provozní příručce.
- b) Zvláště je třeba zohlednit, zda je provoz prováděn podle pravidel IFR nebo v noci.
- c) Platnost přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem je dvanáct kalendářních měsíců.“;

(s) Dodatek I se nahrazuje tímto:

„Dodatek I

PROHLÁŠENÍ v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 o letovém provozu					
Provozovatel Název: Místo, kde má provozovatel své hlavní místo obchodní činnosti nebo, pokud provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, místo, v němž je provozovatel usazen, nebo má sídlo, a místo, odkud je řízen provoz: Jméno a kontaktní údaje odpovědného vedoucího pracovníka:					
Provoz letadla					
Datum zahájení provozu nebo datum použitelnosti změny:					
Informace o letadle, provozu a organizaci k řízení zachování letové způsobilosti ⁽¹⁾ :					
Typ(y) letadla (letadel), poznávací značka (značky) a hlavní základna:					
Výrobní číslo (MSN) letadla ⁽²⁾	Typ letadla	Poznávací značka letadla ⁽³⁾	Hlavní základna	Druh(y) provozu ⁽⁴⁾	Organizace odpovědná za řízení zachování letové způsobilosti ⁽⁵⁾
U určitých druhů provozu musí provozovatel před provedením takového provozu získat předchozí schválení ⁽⁶⁾ nebo zvláštní schválení/oprávnění ⁽⁷⁾ .					
V příslušných případech podrobnosti o získaných schváleních. Přiložte seznam zvláštních oprávnění/schválení, včetně: — případných příslušných zvláštních oprávnění/schválení vydaných třetími zeměmi; — názvy provozu prováděného s provozními zápočty (např. EFVS 200, SA CAT I, atd.).					
V příslušných případech údaje o uděleném oprávnění ke zvláštnímu provozu (přiložte povolení, pokud existuje (existují)).					
V příslušných případech seznam alternativních způsobů průkazu s odkazem na příslušný AMC, který nahrazují (přiložte jejich seznam).					
Prohlášení					
☐ Provozovatel splňuje a bude nadále splňovat základní požadavky stanovené v příloze V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 a požadavky nařízení (EU) č. 965/2012.					
☐ Dokumentace systému řízení včetně provozní příručky splňuje požadavky přílohy III (část ORO), přílohy V (část SPA), přílohy VI (část NCC) nebo přílohy VIII (část SPO) nařízení (EU) č. 965/2012 a veškeré lety budou prováděny v souladu s postupy a pokyny uvedenými v provozní příručce, jak vyžaduje čl. ORO. GEN.110 písm. b) části ORO.					
☐ Veškerá provozovaná letadla musí mít: — platné osvědčení letové způsobilosti v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012, případně u letadel registrovaných ve třetí zemi v souladu s přílohou 8 standardů ICAO, a — jsou-li používána pro činnosti SPO, platnou dohodu o nájmu/pronájmu podle článku ORO.SPO.100.					

☐	Všichni členové letové posádky musí být držitelé průkazů způsobilosti podle přílohy I nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, jak požaduje čl. ORO.FC.100 písm. c) části ORO, a případně palubní průvodčí musí absolvovat výcvik v souladu s hlavou CC části ORO.
☐	(Je-li použitelné) Provozovatel musí zavést uznávané standardy leteckého průmyslu a prokázat s nimi shodu. Odkaz na standard: Certifikační úřad: Datum posledního auditu shody:
☐	Provozovatel musí uvědomit příslušný úřad o jakýchkoli změnách okolností ovlivňujících splnění základních požadavků stanovených v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a požadavků nařízení Komise (EU) č. 965/2012, jak bylo uvedeno v tomto prohlášení pro příslušný úřad, a o jakýchkoli změnách informací a seznamů alternativních způsobů průkazu zahrnutých do tohoto prohlášení nebo k němu přiložených, jak požaduje článek ORO.GEN.120 písm. a) části ORO.
☐	Provozovatel musí potvrdit správnost informací uvedených v tomto prohlášení.
Datum, jméno a podpis odpovědného vedoucího pracovníka“	
(¹) Pokud není v prohlášení dostatek místa k uvedení požadovaných informací, uveďte informace v samostatné příloze. Příloha musí být opatřena datem a musí být podepsána. (²) Výrobní číslo přidělené výrobcem. (³) Pokud je letadlo rovněž registrováno držitelem osvědčení leteckého provozovatele, uveďte číslo osvědčení leteckého provozovatele příslušného držitele. (⁴) „Druhem (druhy) provozu“ se rozumí druh provozu uskutečňovaného s tímto letadlem, např. neobchodní provoz nebo zvláštní provoz, jako jsou lety pro letecké snímkování, lety pro leteckou reklamu, lety pro zpravodajská média, lety pro televizní či filmové natáčení, lety s padákovými seskoky, lety pro skydiving, kontrolní lety po údržbě. (⁵) Informace o organizaci odpovědné za řízení zachování letové způsobilosti zahrnují název organizace, adresu a číslo oprávnění. (⁶) a) provoz s jakýmkoliv vadným přístrojem, vybavením nebo položkou či funkcí podle seznamu minimálního vybavení (MEL) (články ORO.MLR.105 písm. b), f) a j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 a SPO.IDE.H.105). b) provoz vyžadující předchozí oprávnění nebo schválení, včetně všech těchto položek: — pro zvláštní provoz, nájem letadel registrovaných ve třetí zemi s posádkou a bez posádky (čl. ORO.SPO.100 písm. c)), — vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz (čl. ORO.SPO.110), — neobchodní provoz s letadlem s MOPSC větším než 19, který se provádí bez palubního průvodčího vykonávajícího činnost (čl. ORO.CC.100 písm. d)), — používání provozních minim IFR, která jsou nižší než provozní minima zveřejňovaná státem (články NCC.OP.110 a SPO.OP.110), — plnění paliva za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů (článek NCC.OP.157), — zvláštní provoz (SPO) bez kyslíku nad 10 000 stopami (článek SPO.OP.195). (⁷) provoz v s přílohou V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012, včetně hlav B „Provoz s navigací založenou na výkonnosti (PBN)“, C „Provoz s předepsanou minimální navigační výkonností (MNPS)“, D „Provoz ve vzdušném prostoru se sníženými minimy vertikálního rozstupu (RVSM)“, E „Provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) a provoz s provozními zápočty“, G „Doprava nebezpečného zboží“, K „Provoz vrtulníků v pobřežních vodách“ a N „Přiblížení v bodu v prostoru a odlety vrtulníků se sníženými minimy VFR“.	

(4) Příloha IV se mění takto:

(a) článek CAT.GEN.MPA.100 se nahrazuje tímto:

„CAT.GEN.MPA.100 Odpovědnost posádky

a) Člen posádky odpovídá za správný výkon svých povinností, které:

- 1) souvisejí s bezpečností letadla a osob na palubě a
- 2) jsou stanoveny v pokynech a postupech uvedených v provozní příručce.

b) Člen posádky:

- 1) hlásí veliteli letadla každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů, pokud je již nenahlásil jiný člen posádky;
- 2) hlásí veliteli letadla každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu, pokud jej již nenahlásil jiný člen posádky;
- 3) plní příslušné požadavky programu hlášení událostí provozovatele;
- 4) plní veškerá příslušná omezení doby letové služby a služby (FTL) a požadavky na dobu odpočinku v souladu se svými povinnostmi;
- 5) při plnění povinností pro více než jednoho provozovatele:
 - i) vede jednotlivé záznamy ohledně doby letové služby a služby a ohledně doby odpočinku podle příslušných požadavků FTL;
 - ii) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu činností v souladu s příslušnými požadavky FTL a
 - iii) poskytuje každému provozovateli potřebné údaje týkající se provozu více než jednoho typu nebo varianty.

c) Člen posádky nevykonává službu v letadle:

- 1) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo je nezpůsobilý z důvodu zranění, únavy, medikace, nemoci nebo z jiných podobných příčin;
- 2) pokud neuběhla přiměřená doba od hloubkového potápění nebo darování krve;
- 3) pokud nejsou splněny příslušné zdravotní požadavky;
- 4) pokud existuje jakákoli pochybnost, zda může vykonávat přidělené povinnosti, nebo
- 5) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle bodu 7.5 přílohy V nařízení (EU) 2018/1139, nebo se natolik necítí dobře, že by let mohl být ohrožen.“;

(b) Doplnuje se nový článek CAT.OP.MPA.101, který zní:

„CAT.OP.MPA.101 Přezkoušení a nastavení výškoměru

- a) Provozovatel stanoví postupy pro přezkoušení výškoměru před každým odletem.
- b) Provozovatel stanoví postupy pro nastavení výškoměru ve všech fázích letu, přičemž zohlední případné postupy zavedené státem, v němž se nachází dané letiště, nebo státem, v němž se nachází daný vzdušný prostor.“;

(c) článek CAT.OP.MPA.107 se nahrazuje tímto:

„CAT.OP.MPA.107 Přiměřené letiště

Provozovatel pokládá letiště za přiměřené, jestliže v předpokládané době použití je dostupné a vybaveno nezbytnými pomocnými službami, mezi něž patří např. letové provozní služby (ATS), dostatečné osvětlení, komunikační zařízení, meteorologické zprávy, navigační zařízení a záchranné služby.“;

(d) článek CAT.OP.MPA.110 se nahrazuje tímto:

„CAT.OP.MPA.110 Provozní minima letiště

- a) Provozovatel stanoví provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení nebo náhradní letiště, jejichž použití předpokládá, s cílem zajistit rozstup mezi letadlem a terénem nebo překážkami a zmírnit riziko ztráty vizuálních referencí v průběhu úseku letu za viditelnosti v rámci přiblížení podle přístrojů.
- b) Metoda použitá pro stanovení provozního minima letiště musí zohledňovat všechny následující prvky:
- 1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;
 - 2) vybavení, které je na palubě letadla dostupné pro navigaci, získávání vizuálních referencí a/nebo řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, přistání a při nezdařeném přiblížení;
 - 3) jakékoli podmínky nebo omezení uvedené v letové příručce letounu (AFM);
 - 4) příslušné provozní zkušenosti provozovatele;
 - 5) rozměry a vlastnosti drah/ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;
 - 6) přiměřenost a výkonnost dostupných vizuálních a nevizuálních prostředků a infrastruktury;
 - 7) bezpečnou nadmořskou výšku / výšku nad překážkami (OCA/H) pro postupy přiblížení podle přístrojů (IAP);
 - 8) překážky v prostorech počátečního stoupání a nezbytné rezervy pro výšku nad překážkami;
 - 9) složení letové posádky, způsobilost a zkušenosti jejích členů;
 - 10) IAP;
 - 11) vlastnosti letiště a dostupné letové navigační služby (ANS);
 - 12) veškerá minima případně vyhlášená státem, v němž se nachází letiště;
 - 13) podmínky předepsané v provozních specifikacích včetně veškerých zvláštních oprávnění pro provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) nebo provoz s provozními zápočty;
 - 14) veškeré nestandardní vlastnosti letiště, IAP nebo prostředí.
- c) Provozovatel v provozní příručce stanoví metodu určení provozního minima letiště;
- d) Metoda používaná provozovatelem ke stanovení provozních minim letiště a veškeré změny této metody musí být schváleny příslušným orgánem.“;

(e) článek CAT.OP.MPA.115 se nahrazuje tímto:

„CAT.OP.MPA.115 Technika letu pro přiblížení – letouny

- a) Všechny lety s přiblížením se vykonají jako stabilizované lety s přiblížením, pokud příslušný úřad neschválí u konkrétního přiblížení na konkrétní dráhu jinak.
- b) Pro přiblížení s využitím postupů nepřesného přístrojového přiblížení (NPA) se použije technika konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) s výjimkou konkrétních drah, pro které příslušný orgán schválil jinou techniku letu.“;

(f) články CAT.OP.MPA.245 a CAT.OP.MPA.246 se nahrazují tímto:

„CAT.OP.MPA.245 Meteorologické podmínky – všechna letadla

- a) Při letu podle pravidel IFR velitel letadla:
- 1) zahájí let nebo
 - 2) pokračuje v letu za bod, od něž platí změněný letový plán ATS v případě přeplánování za letu,

pouze pokud má k dispozici informace, že očekávané meteorologické podmínky na letišti určení a/nebo požadovaném náhradním letišti či letištích jsou v době příletu stejné jako platná plánovací minima nebo lepší.

- b) Při letu podle pravidel IFR velitel letadla pokračuje v letu k plánovanému letišti určení, pouze pokud poslední dostupné informace udávají, že v předpokládané době příletu jsou meteorologické podmínky na letišti určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné jako plánovací provozní minima příslušného letiště nebo lepší.
- c) Při letech podle pravidel VFR velitel letadla zahájí let, pouze pokud příslušné meteorologické zprávy a/nebo předpovědi naznačují, že meteorologické podmínky na části trati, která má být podle pravidel VFR prolétuta, jsou v příslušné době stejné jako limity pro lety podle pravidel VFR nebo lepší.

CAT.OP.MPA.246 Meteorologické podmínky – letouny

Kromě podmínek stanovených v článku CAT.OP.MPA.245 platí, že při letech s letouny podle pravidel IFR velitel letadla pokračuje za:

- a) bod rozhodnutí, používá-li se postup snížení paliva/energie pro nepředvídané okolnosti (RCF), nebo
- b) bod posledního návratu při využívání osamocенého letiště,

pouze pokud má k dispozici informace, že očekávané meteorologické podmínky na letišti určení a/nebo požadovaném náhradním letišti či letištích jsou v době příletu stejné jako platná provozní minima letiště nebo lepší.“;

- (g) v článku CAT.OP.MPA.247 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Při letech podle pravidel VFR nad vodními plochami mimo dozor pevniny s vrtulníkem velitel letadla zahájí vzlet pouze tehdy, pokud příslušné meteorologické zprávy a/nebo předpovědi naznačují, že výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy bude vyšší než 600 ft ve dne nebo 1 200 ft v noci.“;

- (h) článek CAT.OP.MPA.265 se nahrazuje tímto:

„CAT.OP.MPA.265 Podmínky vzletu

Před zahájením vzletu se velitel letadla přesvědčí, že:

- a) meteorologické podmínky na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy / plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, jsou takové, aby nebránily bezpečnému vzletu a odletu, a
- b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:
 - 1) provozuschopná pozemní zařízení;
 - 2) provozuschopné palubní systémy letadla;
 - 3) výkonnost letadla;
 - 4) kvalifikace letových posádek.“;

- (i) článek CAT.OP.MPA.300 se nahrazuje tímto:

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

Před zahájením letu s přiblížením se velitel letadla přesvědčí, že:

- a) meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav dráhy / plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani průletu s ohledem na informace o výkonnosti uvedené v provozní příručce a
- b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:
 - 1) provozuschopná pozemní zařízení;
 - 2) provozuschopné palubní systémy letadla;
 - 3) výkonnost letadla;
 - 4) kvalifikace letových posádek.“;

- (j) článek CAT.OP.MPA.305 se nahrazuje tímto:

„CAT.OP.MPA.305 Zahájení a pokračování přiblížení

- a) Jestliže je u letounů hlášená dohlednost (VIS) nebo závazná dráhová dohlednost (RVR) dráhy, která má být použita pro přistání, nižší než použitelné minimum, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:
- 1) za bod, kdy se letoun nachází 1 000 ft nad výškou letiště, nebo
 - 2) do úseku konečného přiblížení (FAS) v případě, že je DH nebo MDH větší než 1 000 ft.
- b) Pokud je u vrtulníků hlášená dráhová dohlednost (RVR) nižší než 550 m a závazná RVR dráhy, která má být použita pro přistání, je nižší než použitelné minimum, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:
- 1) za bod, kdy se vrtulník nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo
 - 2) do úseku konečného přiblížení (FAS) v případě, že DH nebo MDH je větší než 1 000 ft.
- c) Jestliže není stanovena požadovaná vizuální reference, provede se nezdařené přiblížení při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.
- d) Jestliže není udržena požadovaná vizuální reference po dosažení výšky DA/H nebo MDA/H, provede se neprodleně průlet.
- e) Bez ohledu na písmeno a) platí, že pokud není hlášena dráhová dohlednost RVR a hlášená dohlednost VIS je nižší než použitelné minimum, ale přepočtená meteorologická dohlednost (CMV) je stejná nebo větší než použitelné minimum, lze pokračovat v přiblížení podle přístrojů na výšku DA/H nebo MDA/H.“;
- (k) článek CAT.OP.MPA.310 se nahrazuje tímto:

„CAT.OP.MPA.310 Provozní postupy – výška přeletu prahu dráhy – letouny

Provozovatel stanoví provozní postupy navržené pro zajištění toho, aby letoun provádějící lety s 3D přístrojovým přiblížením přelétl prah dráhy v bezpečné výšce a v konfiguraci a letové poloze letounu předepsané pro přistání.“;

- (l) Doplnuje se nový článek CAT.OP.MPA.312, který zní:

„CAT.OP.MPA.312 Provoz se systémem EFVS 200

- a) Provozovatel, který hodlá provádět provoz se systémem EFVS 200, zajistí, aby:
- 1) bylo letadlo certifikováno pro zamýšlený provoz;
 - 2) byly používány pouze dráhy, FATO a postupy přiblížení podle přístrojů (IAP) vhodné pro provoz se systémem EFVS;
 - 3) členové letové posádky byli způsobilí k provádění zamýšleného provozu a aby byl zaveden program výcviku a přezkoušení členů letové posádky a příslušného personálu zapojeného do přípravy letu;
 - 4) byly stanoveny provozní postupy;
 - 5) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v seznamu minimálního vybavení (MEL);
 - 6) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v programu údržby;
 - 7) bylo prováděno posouzení bezpečnosti a byly stanoveny ukazatele výkonnosti pro sledování úrovně bezpečnosti provozu a
 - 8) provozní minima letiště zohledňovala schopnost použitého systému.
- b) Provozovatel nesmí provádět provoz se systémem EFVS 200, pokud provádí provoz LVO.
- c) Bez ohledu na písmeno a) bod 1 může provozovatel používat systémy EVS, které splňují minimální kritéria pro provádění provozu se systémem EFVS 200, pouze pokud to schválil příslušný úřad.“;
- (5) Příloha V se mění takto:
- (a) název hlavy E se nahrazuje tímto: „Provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) a provoz s provozními zápočty“;

- (b) článek SPA.LVO.100 se nahrazuje tímto:

„SPA.LVO.100 Provoz za podmínek nízké dohlednosti a provoz s provozními zápočty

Provozovatel provádí následující provoz, pouze pokud příslušný úřad schválil:

- a) vzlety za podmínek dohlednosti menší než 400 m RVR;
 - b) přiblížení podle přístrojů za podmínek nízké dohlednosti a
 - c) provoz s provozními zápočty s výjimkou provozu se systémem EFVS 200, na který se nesmí vztahovat zvláštní schválení/oprávnění.“;
- (c) článek SPA.LVO.105 se nahrazuje tímto:

„SPA.LVO.105 Kritéria pro zvláštní schválení/oprávnění

Aby provozovatel získal zvláštní schválení/oprávnění podle SPA.LVO.100, musí prokázat, že:

- a) pro provoz při přiblížení za snížené dohlednosti, provoz LVTO s dráhovou dohledností (RVR) menší než 125 m a provoz s provozními zápočty je letadlo certifikováno pro zamýšlený provoz;
 - b) členové letové posádky jsou způsobilí k provádění zamýšleného provozu a je zaveden program výcviku a přezkoušení členů letové posádky a příslušného personálu zapojeného do přípravy letu v souladu s článkem SPA.LVO.120;
 - c) jsou zavedeny provozní postupy pro zamýšlený provoz;
 - d) byly provedeny veškeré relevantní změny seznamu minimálního vybavení (MEL);
 - e) byly provedeny veškeré relevantní změny programu údržby;
 - f) byly stanoveny postupy k zajištění vhodnosti letišť pro zamýšlený provoz včetně postupů pro let podle přístrojů v souladu s článkem SPA.LVO.100 a
 - g) bylo provedeno posouzení bezpečnosti pro zamýšlený provoz a byly stanoveny ukazatele výkonnosti pro sledování míry bezpečnosti.“;
- (d) článek SPA.LVO.110 se nahrazuje tímto:

„SPA.LVO.110 Požadavky týkající se letišť včetně letových postupů podle přístrojů

Provozovatel zajistí, aby byla pro provoz za podmínek nízké viditelnosti (LVO) a provoz s provozními zápočty využívána pouze letiště včetně postupů pro let podle přístrojů, která jsou vhodná pro zamýšlený provoz.“;

- (e) článek SPA.LVO.115 se zrušuje;
- (f) článek SPA.LVO.120 se nahrazuje tímto:

„SPA.LVO.120 Způsobilost letové posádky

- a) Provozovatel zajistí způsobilost letové posádky k provádění zamýšleného provozu.
- b) Provozovatel zajistí, aby každý člen letové posádky úspěšně absolvoval výcvik a přezkoušení pro všechny druhy provozu za podmínek nízké viditelnosti (LVO) a provozu s provozními zápočty, pro něž bylo uděleno schválení. Takový výcvik a přezkoušení musí:
 - 1) zahrnovat počáteční a opakovací výcvik a přezkoušení;
 - 2) zahrnovat normální, mimořádné a nouzové postupy;
 - 3) být přizpůsoben typu technologií používaných při zamýšleném provozu a
 - 4) zohledňovat rizika lidského faktoru spojená se zamýšleným provozem.

- c) Provozovatel vede záznamy o výcviku a kvalifikaci členů letové posádky.
- d) Výcvik a přezkoušení provádějí vhodně kvalifikovaní pracovníci. V případě letového výcviku a přezkoušení a výcviku a přezkoušení pomocí letové simulace musí mít personál, který výcvik poskytuje a přezkoušení provádí, kvalifikaci v souladu s přílohou I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011.“;
- (g) v článku SPA.NVIS.120 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) Lety nelze provádět při hodnotách nižších, než jsou meteorologická minima pro prováděný druh nočních letů.“;
- (h) v článku SPA.HOFO.120 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) *Pozemní náhradní letiště určení.* Aniž tím jsou dotčeny články CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 a SPO.OP.151, nemusí při letech z místa v pobřežních vodách na pozemní letiště určení velící pilot/velitel letadla v provozním letovém plánu specifikovat náhradní letiště určení, pokud je zaveden dostatečný provozní plán pro nepředvídané události umožňující zajištění bezpečného návratu z pobřežních vod.“;
- (i) článek SPA.HOFO.125 se nahrazuje tímto:

„SPA.HOFO.125 Standardní postupy přiblížení v pobřežních vodách (OSAP)“

- a) Provozovatel stanoví postupy s cílem zajistit, že standardní postupy přiblížení v pobřežních vodách (OSAP) budou provedeny pouze tehdy, pokud:
- 1) je vrtulník schopen zajišťovat navigaci a informace o prostředí překážky v reálném čase týkající se výšky nad překážkami a
 - 2) buď:
 - i) je minimální výška pro klesání (MDH) stanovena podle rádiového výškoměru nebo podle zařízení, které zajišťuje rovnocenný výkon, nebo
 - ii) je uplatňována minimální nadmořská výška pro klesání (MDA) s odpovídající rezervou.
- b) Pokud provozovatel provádí standardní postupy přiblížení v pobřežních vodách (OSAP) na vrtulníkové plošiny nebo plavidla v pohybu, je let povolen pouze při provozu s vícepilotní posádkou.
- c) Vzdálenost rozhodnutí musí zajišťovat dostatečně bezpečnou výšku nad překážkami při nezdařeném přiblížení od kteréhokoli místa určení, pro něž bylo přiblížení s OSAP plánováno.
- d) V přiblížení z bodu za vzdáleností rozhodnutí nebo pod výškou MDA/H může pilot pokračovat jen tehdy, vidí-li místo určení.
- e) Pro jednopilotní provoz musí být výška MDA/H a vzdálenost rozhodnutí odpovídajícím způsobem navýšena.
- f) V případě provádění OSAP k pevnému místu v pobřežních vodách (tj. upevněnému zařízení nebo kotvicímu plavidlu), a pokud je k dispozici spolehlivá poloha podle systému GNSS v navigačním systému, musí být ke zvýšení bezpečnosti přiblížení s OSAP používán systém GNSS či systém prostorové navigace.
- g) Provozovatel je povinen zahrnout OSAP do svých programů počátečního a opakovacího výcviku a přezkoušení.“;
- (j) doplňuje se nová hlava N, která zní:

„HLAVA N

PŘIBLÍŽENÍ A ODLETY VRTULNÍKŮ V BODU V PROSTORU SE SNÍŽENÝMI MINIMY PRO LETY PODLE PRAVIDEL VFR (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Přiblížení a odlety vrtulníků v bodu v prostoru (PinS) se sníženými minimy pro lety podle pravidel VFR

- a) Provozovatel využívá snížená provozní minima pro lety podle pravidel VFR pouze tehdy, pokud mu bylo uděleno schválení příslušným úřadem.

- b) Snížená provozní minima pro lety podle pravidel VFR se uplatní pouze pro let vrtulníku, který zahrnuje úsek prolétnutý podle pravidel IFR, a pouze v jednom z následujících případů:
- 1) úsek letu prolétnutý podle pravidel VFR následuje bezprostředně po přiblížení vrtulníku v bodu v prostoru (PinS) se záměrem přistát na blízkém heliportu nebo provozním místě;
 - 2) úsek letu prolétnutý podle pravidel VFR následuje bezprostředně po přiblížení vrtulníku v bodu v prostoru (PinS) se záměrem provést provoz s vrtulníkovým jeřábem na blízkém místě HEC nebo HHO;
 - 3) úsek letu prolétnutý podle pravidel VFR je odlet se záměrem přechodu na pravidla IFR na blízkém fixu počátečního odletu.
- c) Provozovatel stanoví provozní postupy, které se použijí při letech se sníženými provozními minimy podle pravidel VFR.
- d) Provozovatel zajistí, aby členové letové posádky měli zkušenosti a výcvik pro provoz se sníženými provozními minimy pro lety podle pravidel VFR.“
- (6) Příloha VI se mění takto:
- (a) Doplnuje se nový článek NCC.OP.101, který zní:

„NCC.OP.101 Přezkoušení a nastavení výškoměru

- a) Provozovatel stanoví postupy pro přezkoušení výškoměru před každým odletem.
 - b) Provozovatel stanoví postupy pro nastavení výškoměru ve všech fázích letu, přičemž zohlední případné postupy zavedené státem, v němž se nachází dané letiště, nebo státem, v němž se nachází daný vzdušný prostor.“;
- (b) článek NCC.OP.110 se nahrazuje tímto:

„NCC.OP.110 Provozní minima letiště – obecná ustanovení

- a) Provozovatel stanoví provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení nebo náhradní letiště, jejichž použití předpokládá, s cílem zajistit rozstup mezi letadlem a terénem nebo překážkami a zmírnit riziko ztráty vizuálních referencí v průběhu úseku letu za viditelnosti v rámci přiblížení podle přístrojů.
- b) Metoda použitá pro stanovení provozního minima letiště musí zohledňovat všechny následující prvky:
 - 1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;
 - 2) vybavení, které je na palubě letadla dostupné pro navigaci, získání vizuálních referencí a/nebo řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, přistání a při nezdařeném přiblížení;
 - 3) jakékoli podmínky nebo omezení uvedené v letové příručce letounu (AFM);
 - 4) rozměry a vlastnosti drah / ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;
 - 5) přiměřenost a výkonnost prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů a infrastruktury;
 - 6) bezpečnou nadmořskou výšku / výšku nad překážkami (OCA/H) pro postupy přiblížení podle přístrojů; (IAP);
 - 7) překážky v prostorech počátečního stoupání a nezbytné rezervy pro výšku nad překážkami;
 - 8) veškeré nestandardní vlastnosti letiště, IAP nebo prostředí;
 - 9) složení letové posádky, způsobilost a zkušenosti jejích členů;
 - 10) IAP;
 - 11) vlastnosti letiště a dostupné letové navigační služby (ANS);
 - 12) veškerá minima případně vyhlášená státem, v němž se nachází letiště;

- 13) podmínky předepsané v jakýchkoli zvláštních oprávněních pro provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) nebo provoz s provozními zápočty a
- 14) příslušné provozní zkušenosti provozovatele.
- c) Provozovatel v provozní příručce stanoví metodu určení provozního minima letiště.“;
- (c) článek NCC.OP.111 se zrušuje;
- (d) článek NCC.OP.112 se nahrazuje tímto:

„NCC.OP.112 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny

- a) Minimální výška pro klesání pro lety s přiblížením okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) zveřejněná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letounů;
 - 2) minimální výška pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1 nebo
 - 3) DH/MDH předchozího postupu IAP.
- b) Minimální dohlednost pro lety s přiblížením okruhem s letouny musí být nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, byla-li zveřejněna, nebo
 - 2) minimální dohlednost odvozená z tabulky 1;

Tabulka 1

Minimální výška pro klesání (MDH) a minimální dohlednost pro přiblížení okruhem pro každou kategorii letounu

	Kategorie letounu			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimální VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

- (e) v bodě NCC.OP.145 se písmeno b) nahrazuje tímto:
- „b) Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava pro let, jehož letiště určení není v blízkosti místa odletu, a pro každý let podle pravidel IFR zahrnuje:
- 1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí a
 - 2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.“;
- (f) vkládají se nové body NCC.OP.147 a NCC.OP.148, které zní:

„NCC.OP.147 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – letouny

Letiště nesmí být uvedeno jako náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končící 1 hodinu po předpokládané době přiletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší:

- a) pro náhradní letiště s dostupným přiblížením podle přístrojů s výškou rozhodnutí (DH) nižší než 250 ft;
- 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s přiblížením podle přístrojů a
 - 2) dohlednost je nejméně 1 500 m a 800 m nad minimem RVR/VIS pro přiblížení podle přístrojů podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, nebo

- b) pro náhradní letiště s přiblížením podle přístrojů s výškou DH nebo MDH 250 ft nebo více;
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 400 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s přiblížením podle přístrojů a
 - 2) dohlednost je nejméně 3 000 m nebo
- c) pro náhradní letiště bez postupu přiblížení podle přístrojů;
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a
 - 2) dohlednost je nejméně 5 000 m.“;

NCC.OP.148 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – vrtulníky

Provozovatel vybere letiště jako náhradní letiště určení jen tehdy, pokud dostupné aktuální meteorologické informace naznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končící 1 hodinu po předpokládané době přiletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší:

- a) pro náhradní letiště s postupem přiblížení podle přístrojů (IAP):
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s daným IAP a
 - 2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci nebo
- b) pro náhradní letiště nevyužívající postup IAP:
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a
 - 2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci.“;
- (g) v článku NCC.OP.150 se písmeno a) nahrazuje tímto:
 - „a) Pro lety podle pravidel IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště pro vzlet s přípustným počasím, jestliže na letišti odletu jsou meteorologické podmínky na stejné úrovni nebo horší než příslušná letištní provozní minima nebo není možný návrat na letiště odletu z jiných důvodů.“;
- (h) v článku NCC.OP.180 se písmena a) a b) nahrazují tímto:
 - „a) Velící pilot zahájí let podle pravidel VFR nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že meteorologické podmínky na trati a v plánovaném místě určení budou v předpokládané době použití stejné nebo lepší než příslušná provozní minima pro lety podle pravidel VFR.
 - b) Velící pilot zahájí let podle pravidel IFR nebo v něm pokračuje na plánované letiště určení pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že v předpokládané době přiletu budou meteorologické podmínky v místě určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné nebo lepší než příslušná provozní minima tohoto letiště.“;
- (i) článek NCC.OP.195 se nahrazuje tímto:

„NCC.OP.195 Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

- a) meteorologické podmínky na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, jsou takové, aby nebránily bezpečnému vzletu a odletu, a
- b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:
 - 1) provozuschopná pozemní zařízení;
 - 2) provozuschopné palubní systémy letadla;
 - 3) výkonnost letadla;
 - 4) kvalifikace letových posádek.“;

- (j) článek NCC.OP.225 se nahrazuje tímto:

„NCC.OP.225 Postupy přistání a přiblížení – letouny a vrtulníky

Velící pilot se před zahájením přiblížení přesvědčí, že:

- a) meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani průletu s ohledem na informace o výkonnosti uvedené v provozní příručce a
- b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:
 - 1) provozuschopná pozemní zařízení;
 - 2) provozuschopné palubní systémy letadla;
 - 3) výkonnost letadla a
 - 4) kvalifikace letových posádek.“;

- (k) článek NCC.OP.230 se nahrazuje tímto:

„NCC.OP.230 Zahájení a pokračování přiblížení

- a) Jestliže je u letounů hlášená dohlednost (VIS) nebo závazná dráhová dohlednost (RVR) dráhy, která má být použita pro přistání, menší než použitelná minima, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:
 - 1) za bod, kdy se letoun nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo
 - 2) do úseku konečného přiblížení (FAS), pokud je DH nebo MDH vyšší než 1 000 ft.
- b) Pokud je u vrtulníků hlášená dráhová dohlednost (RVR) nižší než 550 m a závazná RVR dráhy, která má být použita pro přistání, je nižší než použitelné minimum, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:
 - 1) za bod, kdy se vrtulník nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo
 - 2) do úseku konečného přiblížení (FAS) v případě, že DH nebo MDH je větší než 1 000 ft.
- c) pokud není stanovena požadovaná vizuální reference, provede se nezdařené přiblížení při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.
- d) pokud není udržena požadovaná vizuální reference po dosažení výšky DA/H nebo MDA/H, provede se neprodluženě průlet.
- e) bez ohledu na písmeno a) platí, že pokud není hlášena dráhová dohlednost RVR a hlášená dohlednost VIS je menší než použitelné minimum, ale přepočtená meteorologická dohlednost (CMV) je stejná nebo větší než použitelné minimum, lze pokračovat v přiblížení podle přístrojů na výšku DA/H nebo MDA/H.
- f) bez ohledu na písmena a) a b) platí, že pokud není záměrem přistát, lze pokračovat v přiblížení podle přístrojů až do dosažení výšky DA/H nebo MDA/H. Nezdařené přiblížení se provede při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.“;

- (l) doplňuje se nový bod NCC.OP.235, který zní:

„NCC.OP.235 Provoz se systémem EFVS 200

- a) Provozovatel, který má v úmyslu provádět provoz se systémem EFVS 200 s provozními zápočty a bez zvláštního schválení/oprávnění, zajistí, aby:
 - 1) bylo letadlo certifikováno pro zamýšlený provoz;
 - 2) byly používány pouze dráhy, FATO a postupy přiblížení podle přístrojů (IAP) vhodné pro provoz se systémem EFVS;
 - 3) členové letové posádky byli způsobilí k provádění zamýšleného provozu a aby byl zaveden program výcviku a přezkoušení členů letové posádky a příslušného personálu zapojeného do přípravy letu;
 - 4) byly stanoveny provozní postupy;
 - 5) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v seznamu minimálního vybavení (MEL);
 - 6) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v programu údržby;

- 7) bylo prováděno posouzení bezpečnosti a byly stanoveny ukazatele výkonnosti pro sledování úrovně bezpečnosti provozu a
 - 8) provozní minima letiště zohledňovala schopnost použitého systému.
- b) Provozovatel nesmí provádět provoz se systémem EFVS 200, pokud provádí provoz LVO.
- c) Bez ohledu na písmeno a) bod 1 platí, že provozovatel může používat systémy EVS, které splňují minimální kritéria pro provádění provozu se systémem EFVS 200, pouze pokud to schválil příslušný úřad.“.
- (7) Příloha VII se mění takto:

- (a) Doplnuje se nový článek NCO.OP.101, který zní:

„NCO.OP.101 Přezkoušení a nastavení výškoměru

- a) Velící pilot provede před každým odletem přezkoušení správného fungování výškoměru.
- b) Velící pilot použije vhodné nastavení výškoměru ve všech fázích letu, přičemž zohlední případné postupy zavedené státem, v němž se nachází dané letiště, nebo státem, v němž se nachází daný vzdušný prostor.“;
- (b) článek NCO.OP.105 se zrušuje;
- (c) články NCO.OP.110, NCO.OP.111 a NCO.OP.112 se nahrazují tímto:

„NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky

- a) Pro lety na základě pravidel letu podle přístrojů (IFR) stanoví velící pilot provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení nebo náhradní letiště, jejichž použití předpokládá, s cílem zajistit rozstup mezi letadlem a terénem nebo překážkami a zmírnit riziko ztráty vizuálních referencí v průběhu úseku letu za viditelnosti v rámci přiblížení podle přístrojů.
- b) Provozní minima letiště zohlední následující prvky, budou-li relevantní:
- 1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;
 - 2) vybavení, které je na palubě letadla dostupné pro navigaci, získání vizuálních referencí a/nebo řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, přistání a při nezdařeném přiblížení;
 - 3) jakékoli podmínky nebo omezení uvedené v letové příručce (AFM);
 - 4) rozměry a vlastnosti drah / ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;
 - 5) přiměřenost a výkonnost prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů, a infrastruktury;
 - 6) bezpečnou nadmořskou výšku / výšku nad překážkami (OCA/H) pro postupy přiblížení podle přístrojů (IAP), je-li stanovena;
 - 7) překážky v prostorech počátečního stoupání a rezervy pro výšku nad překážkami;
 - 8) způsobilost a příslušné provozní zkušenosti velícího pilota;
 - 9) postupy IAP, pokud jsou stanoveny;
 - 10) vlastnosti letiště a případný typ dostupných letových navigačních služeb (ANS);
 - 11) veškerá minima případně vyhlášená státem, v němž se nachází letiště;
 - 12) podmínky předepsané v jakýchkoli zvláštních oprávněních pro provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) nebo provoz s provozními zápočty.“;

NCO.OP.111 Provozní minima letiště – 2D a 3D přiblížení

- a) Výška rozhodnutí (DH), která se použije pro 3D přiblížení podle přístrojů nebo pro 2D přiblížení prováděné technikou konečného přiblížení stálým klesáním (CDEA) nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadel;

- 2) případně výška rozhodnutí pro vyhlášený postup přiblížení nebo minimální výška pro klesání (MDH);
 - 3) minimum systému stanovené v tabulce 1 nebo
 - 4) minimální výška rozhodnutí stanovená v letové příručce letadla nebo rovnocenném dokumentu, je-li uvedena.
- b) Minimální výška pro 2D přiblížení prováděné bez techniky konečného přiblížení stálým klesáním nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) bezpečná výška nad překážkami pro danou kategorii letadel;
 - 2) případně minimální výška pro klesání (MDH) pro vyhlášený postup přiblížení;
 - 3) minimum systému stanovené v tabulce 1 nebo
 - 4) minimální výška pro klesání (MDH) stanovená v letové příručce letadla (AFM), je-li uvedena.

Tabulka 1:

Minima systému

Zařízení	Nejnižší DH/MDH (ft)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
přesný přibližovací radar (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Přiblížení vrtulníků v bodu v prostoru	250
LOC s DME nebo bez něj	250
SRA (končící ve vzdálenosti ½ NM)	250
SRA (končící ve vzdálenosti 1 NM)	300
SRA (končící ve vzdálenosti 2 NM nebo delší)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350“;

NCO.OP.112 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny

- a) Minimální výška pro klesání letem s přiblížením okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
 - 1) zveřejněná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letounů;
 - 2) minimální výška pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1 nebo
 - 3) DH/MDH předchozího postupu IAP.
- b) Minimální dohlednost pro lety s přiblížením okruhem s letouny musí být nejvyšší z těchto hodnot:
 - 1) dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, byla-li zveřejněna, nebo
 - 2) minimální dohlednost odvozená z tabulky 1;

Tabulka 1

Minimální výška pro klesání (MDH) a minimální dohlednost pro přiblížení okružem pro každou kategorii letounu

	Kategorie letounu			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimální VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600“;

(d) v bodě NCO.OP.135 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava pro let, jehož letiště určení není v blízkosti místa odletu, a pro každý let podle pravidel IFR zahrnuje:

- 1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí a
- 2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.“;

(e) články NCO.OP.140, NCO.OP.141 a NCO.OP.142 se nahrazují tímto:

„NCO.OP.140 Náhradní letiště určení – letouny

Pro lety podle pravidel IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace v místě určení nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končící 1 hodinu po předpokládané době přiletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší, bude výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 1 000 ft nad DH/MDH pro dostupný postup s přiblížením podle přístrojů (IAP) a dohlednost alespoň 5 000 m.“;

NCO.OP.141 Náhradní letiště určení – vrtulníky

Pro lety podle pravidel IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace v místě určení nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končící 1 hodinu po předpokládané době přiletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší, bude výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 1 000 ft nad DH/MDH pro dostupný postup IAP a dohlednost alespoň 3 000 m.“;

NCO.OP.142 Náhradní letiště určení – přiblížení podle přístrojů (IAP)

Velící pilot vybere letiště jako náhradní letiště určení, pouze pokud buď:

- a) je na letišti určení nebo na náhradním letišti určení dostupný postup IAP, který nevyužívá systém GNSS, nebo
- b) jsou splněny všechny tyto podmínky:
 - 1) palubní vybavení GNSS může využívat systém SBAS;
 - 2) letiště určení, náhradní letiště určení a trať mezi nimi se nacházejí v oblasti, kde je poskytována služba SBAS;
 - 3) předpokládá se, že v případě náhlé nedostupnosti systému SBAS bude k dispozici systém ABAS;
 - 4) je vybrán postup IAP (na letišti určení nebo na náhradním letišti určení), který není závislý na dostupnosti systému SBAS;
 - 5) je k dispozici vhodné opatření pro nepředvídané okolnosti, které umožňuje bezpečné dokončení letu v případě nedostupnosti systému GNSS.“;

- (f) vkládají se nové body NCO.OP.143 a NCO.OP.144, které zní:

„NCO.OP.143 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – letouny

Letiště nesmí být specifikováno jako náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končící 1 hodinu po předpokládané době přiletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší:

- a) pro náhradní letiště s dostupným přiblížením podle přístrojů s výškou rozhodnutí (DH) nižší než 250 ft;
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad výškou rozhodnutí (DH) nebo minimální výškou pro klesání (MDH) spojenou s přiblížením podle přístrojů a
 - 2) dohlednost je nejméně 1 500 m nebo
- b) pro náhradní letiště s přiblížením podle přístrojů s výškou DH nebo MDH 250 ft nebo více;
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 400 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s přiblížením podle přístrojů a
 - 2) dohlednost je nejméně 3 000 m nebo
- c) pro náhradní letiště nevyužívající postup IAP
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a
 - 2) dohlednost je nejméně 5 000 m.“;

NCO.OP.144 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – vrtulníky

Letiště nesmí být uvedeno jako náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končící 1 hodinu po předpokládané době přiletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší:

- a) pro náhradní letiště využívající postup IAP:
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad DH nebo MDH spojenou s daným postupem IAP a
 - 2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci nebo
 - b) pro náhradní letiště nevyužívající postup IAP:
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a
 - 2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci.“
- (g) v článku NCO.OP.160 se písmena a) a b) nahrazují tímto:
- „a) Velící pilot zahájí let podle pravidel VFR nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že meteorologické podmínky na trati a v plánovaném místě určení budou v předpokládané době použití stejné nebo lepší než příslušná provozní minima pro lety podle pravidel VFR.
 - b) Velící pilot zahájí let podle pravidel IFR nebo v něm pokračuje na plánované letiště určení pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že v předpokládané době přiletu budou meteorologické podmínky v místě určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné nebo lepší než příslušná provozní minima tohoto letiště.“;
- (h) bod NCO.OP.175 se nahrazuje tímto:

„NCO.OP.175 Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

- a) podle dostupných informací jsou meteorologické podmínky počasí na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy / plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, takové, že nebrání bezpečnému vzletu a odletu, a

- b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:
 - 1) provozuschopná pozemní zařízení;
 - 2) provozuschopné palubní systémy letadla;
 - 3) výkonnost letadla;
 - 4) kvalifikace letových posádek.“;
- (i) body NCO.OP.205 a NCO.OP.206 se nahrazují tímto:

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

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí, že:

- a) podle dostupných informací jsou meteorologické podmínky na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy, která má být použita, takové, aby nebránily bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení, a
- b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:
 - 1) provozuschopná pozemní zařízení;
 - 2) provozuschopné palubní systémy letadla;
 - 3) výkonnost letadla a
 - 4) kvalifikace letových posádek.“;

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

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí, že:

- a) meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, na základě dostupných informací nebrání bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení, a
- b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:
 - 1) provozuschopná pozemní zařízení;
 - 2) provozuschopné palubní systémy letadla;
 - 3) výkonnost letadla;
 - 4) kvalifikace letových posádek.“;
- (j) bod NCO.OP.210 se nahrazuje tímto:

„NCO.OP.210 Zahájení a pokračování přiblížení – letouny a vrtulníky

- a) pokud je závazná dráhová dohlednost (RVR) dráhy, která má být použita pro přistání, nižší než 550 m (nebo jakákoli nižší hodnota stanovená v souladu se schválením podle článku SPA.LVO), pak se v přiblížení podle přístrojů nesmí pokračovat:
 - 1) za bod, kdy se letoun nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo
 - 2) do úseku konečného přiblížení v případě, že výška DH nebo MDH je vyšší než 1 000 ft.
- b) pokud není stanovena požadovaná vizuální reference, provede se nezdařené přiblížení při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.
- c) pokud není udržena požadovaná vizuální reference po dosažení výšky DA/H nebo MDA/H, provede se neprodleně průlet.“.

- (8) Příloha VIII se mění takto:

- (a) doplňuje se nový článek SPO.OP.101, který zní:

„SPO.OP.101 Přezkoušení a nastavení výškoměru

- a) Provozovatel stanoví postupy pro přezkoušení výškoměru před každým odletem.
- b) Provozovatel stanoví postupy pro nastavení výškoměru ve všech fázích letu, přičemž zohlední případné postupy zavedené státem, v němž se nachází dané letiště, nebo státem, v němž se nachází daný vzdušný prostor.“;

(b) článek SPO.OP.110 se nahrazuje tímto:

„SPO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky

- a) Provozovatel stanoví provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení nebo náhradní letiště, jejichž použití předpokládá, s cílem zajistit rozstup mezi letadlem a terénem nebo překážkami a zmírnit riziko ztráty vizuálních referencí v průběhu úseku letu za viditelnosti v rámci přiblížení podle přístrojů.
- b) Metoda použitá pro stanovení provozního minima letiště musí zohledňovat všechny následující prvky:
- 1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;
 - 2) vybavení, které je na palubě letadla dostupné pro navigaci, získání vizuálních referencí a/nebo řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, přistání a při nezdařeném přiblížení;
 - 3) jakékoli podmínky nebo omezení uvedené v letové příručce letounu (AFM);
 - 4) rozměry a vlastnosti drah / ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;
 - 5) přiměřenost a výkonnost prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů, a infrastruktury;
 - 6) bezpečnou nadmořskou výšku / výšku nad překážkami (OCA/H) pro postupy přiblížení podle přístrojů (IAP);
 - 7) překážky v prostorech počátečního stoupání a nezbytné rezervy pro výšku nad překážkami;
 - 8) veškeré nestandardní vlastnosti letiště, IAP nebo místní podmínky;
 - 9) složení letové posádky, způsobilost a zkušenosti jejích členů;
 - 10) IAP;
 - 11) vlastnosti letiště a dostupné letové navigační služby (ANS);
 - 12) veškerá minima případně vyhlášená státem, v němž se nachází letiště;
 - 13) podmínky předepsané v jakýchkoli zvláštních oprávněních pro provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) nebo provoz s provozními zápočty a
 - 14) příslušné provozní zkušenosti provozovatele.
- c) Provozovatel v provozní příručce stanoví metodu určení provozního minima letiště.“;
- (c) článek SPO.OP.111 se zrušuje;
- (d) článek SPO.OP.112 se nahrazuje tímto:

„SPO.OP.112 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny

- a) Minimální výška pro klesání (MDH) pro lety s přiblížením okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) zveřejněná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letounů;
 - 2) minimální výška pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1 nebo
 - 3) výška rozhodnutí (DH)/MDH předchozího IAP.
- b) Minimální dohlednost pro lety s přiblížením okruhem s letouny musí být nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, byla-li zveřejněna, nebo
 - 2) minimální dohlednost odvozená z tabulky 1;

Tabulka 1

Minimální výška pro klesání (MDH) a minimální dohlednost pro přiblížení okružem pro každou kategorii letounu

	Kategorie letounu			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimální VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

(e) v bodě SPO.OP.140 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava pro let, jehož letiště určení není v blízkosti místa odletu, a pro každý let podle pravidel IFR zahrnuje:

- 1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí a
- 2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.“;

(f) vkládají se nové body SPO.OP.143 a SPO.OP.144, které zní:

„SPO.OP.143 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – letouny

Letiště nesmí být uvedeno jako náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končící 1 hodinu po předpokládané době přiletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší:

- a) pro náhradní letiště s dostupným přiblížením podle přístrojů s výškou rozhodnutí (DH) nižší než 250 ft
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s přiblížením podle přístrojů a
 - 2) dohlednost je nejméně 1 500 m a 800 m nad minimem RVR/VIS pro přiblížení podle přístrojů podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, nebo
- b) pro náhradní letiště s přiblížením podle přístrojů s výškou DH nebo MDH 250 ft nebo více;
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 400 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s přiblížením podle přístrojů a
 - 2) dohlednost je nejméně 3 000 m nebo
- c) pro náhradní letiště bez postupu přiblížení podle přístrojů;
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a
 - 2) dohlednost je nejméně 5 000 m.“;

SPO.OP.144 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – vrtulníky

Provozovatel vybere letiště jako náhradní letiště určení jen tehdy, pokud dostupné aktuální meteorologické informace naznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končící 1 hodinu po předpokládané době přiletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší:

- a) pro náhradní letiště využívající postup IAP:
 - 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s daným IAP a
 - 2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci nebo

- b) pro náhradní letiště nevyužívající postup IAP:
- 1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a
 - 2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci.“;
- (g) v článku SPO.OP.145 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) Pro lety podle pravidel IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště pro vzlet s přípustným počasím, jestliže na letišti odletu jsou meteorologické podmínky na stejné úrovni nebo horší než příslušná letištní provozní minima nebo pokud není možný návrat na letiště odletu z jiných důvodů.“;
- (h) v článku SPO.OP.170 se písmena a) a b) nahrazují tímto:
- „a) Velící pilot zahájí let podle pravidel VFR nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že meteorologické podmínky na trati a v plánovaném místě určení budou v předpokládané době použití stejné nebo lepší než příslušná provozní minima pro lety podle pravidel VFR.
- b) Velící pilot zahájí let podle pravidel IFR nebo v něm pokračuje na plánované letiště určení pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že v předpokládané době přiletu budou meteorologické podmínky v místě určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné nebo lepší než příslušná provozní minima tohoto letiště.“;
- (i) článek SPO.OP.180 se nahrazuje tímto:

„SPO.OP.180 Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

- a) meteorologické podmínky na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, jsou takové, aby nebránily bezpečnému vzletu a odletu, a
 - b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:
 - 1) provozuschopná pozemní zařízení;
 - 2) provozuschopné palubní systémy letadla;
 - 3) výkonnost letadla;
 - 4) kvalifikace letových posádek.“;
- (j) článek SPO.OP.210 se nahrazuje tímto:

„SPO.OP.210 Postupy přistání a přiblížení – letouny a vrtulníky

Velící pilot se před zahájením přiblížení přesvědčí, že:

- a) meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani průletu s ohledem na informace o výkonnosti uvedené v provozní příručce a
 - b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:
 - 1) provozuschopná pozemní zařízení;
 - 2) provozuschopné palubní systémy letadla;
 - 3) výkonnost letadla;
 - 4) kvalifikace letových posádek.“;
- (k) článek SPO.OP.215 se nahrazuje tímto:

„SPO.OP.215 Zahájení a pokračování přiblížení

- a) Jestliže je u letounů hlášena dohlednost (VIS) nebo závazná dráhová dohlednost (RVR) dráhy, která má být použita pro přistání, menší než použitelná minima, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:
 - 1) za bod, kdy se letoun nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo

- 2) do úseku konečného přiblížení (FAS), pokud je DH nebo MDH vyšší než 1 000 ft.
 - b) Pokud je u vrtulníků hlášená dráhová dohlednost (RVR) nižší než 550 m a závazná RVR dráhy, která má být použita pro přistání, je nižší než použitelné minimum, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:
 - 1) za bod, kdy se vrtulník nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo
 - 2) do úseku konečného přiblížení (FAS) v případě, že DH nebo MDH je větší než 1 000 ft.
 - c) pokud není stanovena požadovaná vizuální reference, provede se nezdařené přiblížení při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.
 - d) pokud není udržena požadovaná vizuální reference po dosažení výšky DA/H nebo MDA/H, provede se neprodleně průlet.
 - e) Bez ohledu na písmeno a) platí, že pokud není hlášena dráhová dohlednost RVR a hlášená dohlednost VIS je nižší, ale přepočtená meteorologická dohlednost (CMV) je větší než použitelné minimum, lze pokračovat v přiblížení podle přístrojů na výšku DA/H nebo MDA/H.
 - f) Bez ohledu na písmena a) a b) platí, že pokud není záměrem přistát, lze pokračovat v přiblížení podle přístrojů až do dosažení výšky DA/H nebo MDA/H. Nezdařené přiblížení se provede při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.“;
- (l) vkládá se nový bod SPO.OP.235, který zní:

„SPO.OP.235 Provoz se systémem EFVS 200

- a) Provozovatel, který má v úmyslu provádět provoz se systémem EFVS 200 s provozními zápočty a bez zvláštního schválení/oprávnění, zajistí, aby:
 - 1) bylo letadlo certifikováno pro zamýšlený provoz;
 - 2) byly používány pouze dráhy, FATO a postupy přiblížení podle přístrojů (IAP) vhodné pro provoz se systémem EFVS;
 - 3) letová posádka byla způsobilá k provádění zamýšleného provozu a aby byl zaveden program výcviku a přezkoušení členů letové posádky a příslušného personálu zapojeného do přípravy letu;
 - 4) byly stanoveny provozní postupy;
 - 5) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v seznamu minimálního vybavení (MEL);
 - 6) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v programu údržby;
 - 7) bylo prováděno posouzení bezpečnosti a byly stanoveny ukazatele výkonnosti pro sledování úrovně bezpečnosti provozu a
 - 8) provozní minima letiště zohledňovala schopnost použitého systému.
- b) Provozovatel nesmí provádět provoz se systémem EFVS 200, pokud provádí provoz LVO.
- c) Bez ohledu na písmeno a) bod 1 platí, že provozovatel může používat systémy EVS, které splňují minimální kritéria pro provádění provozu se systémem EFVS 200, pouze pokud to schválil příslušný úřad.“.