



PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/133

ze dne 28. ledna 2025,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o neobchodní provoz vírníků podle pravidel letu za viditelnosti

(Text s významem pro EHP)

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. 31 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízením Komise (EU) č. 965/2012⁽²⁾ se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu letadel podle nařízení (EU) 2018/1139.
- (2) Na trh Evropské unie přicházejí nové typy vírníků s maximální vzletovou hmotností větší než 600 kg. Očekává se, že tato letadla budou používána pouze pro neobchodní provoz podle pravidel letu za viditelnosti (VFR). Na tato letadla se sice vztahuje působnost nařízení (EU) 2018/1139, v současnosti však nejsou zahrnuta do nařízení (EU) č. 965/2012.
- (3) Nařízení (EU) č. 965/2012 by proto mělo být změněno, aby se zajistila vhodná a přiměřená pravidla EU pro bezpečný provoz vírníků, která zaručí jednotné provádění a plnění hlavních požadavků uvedených v článku 29 nařízení (EU) 2018/1139.
- (4) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví vypracovala návrh prováděcího aktu a předložila jej Evropské komisi společně se stanoviskem č. 04/2024⁽³⁾ v souladu s čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (5) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

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

- 1) Článek 1 se mění takto:
 - a) v odstavci 1 se slovo „vrtulníků“ nahrazuje slovy „rotorových letadel“;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024>.

- b) doplňuje se nový odstavec 8, který zní:
 - „8. Ustanovení tohoto nařízení se nepoužijí na tento provoz vírníků:
 - a) obchodní provoz kromě provozu vymezeného v čl. 6 odst. 4a;
 - b) provoz podle pravidel pro let podle přístrojů.“
- 2) v článku 2 se doplňuje nový bod 15, který zní:
 - „15) „vírníkem“ typ rotorového letadla schopného letu působením aerodynamických sil vznikajících na až dvou rotorech, které volně rotují na v podstatě svislých osách.“
- 3) Článek 5 se mění takto:
 - a) vkládá se nový odstavec 4a, který zní:
 - „4a. Provozovatelé vírníků zabývající se neobchodním provozem podle pravidel letu za viditelnosti provozují letadla v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VII.“;
 - b) v odst. 5 písm. b) se slovo „vrtulníky“ nahrazuje slovy „rotorovými letadly“.
- 4) Článek 6 se mění takto:
 - a) v odst. 3 písm. a) se slovo „vrtulníku“ nahrazuje slovy „rotorového letadla“ a v písm. b) se slova „kdy je letoun nebo vrtulník přelétáván“ se nahrazují slovy „kdy jsou letoun nebo rotorové letadlo přelétávány“.
- 5) Příloha I (Definice pojmů použitých v přílohách II až IX) a příloha VII (část NCO) 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 18. února 2026.

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

V Bruselu dne 28. ledna 2025.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

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

1) Příloha I (Definice pojmů použitých v přílohách II až IX) se mění takto:

- a) v definici v bodě 30 se za slovo „letounů“ vkládají slova „nebo vírníků“;
- b) v definici v bodě 69 písm. a) bodě ii) se slovo „vrtulníku“ nahrazuje slovy „rotorového letadla“;
- c) v definici v bodě 82 písm. b) se slovo „vrtulníku“ nahrazuje slovy „rotorového letadla“.

2) Příloha VII (část NCO) se mění takto:

a) bod NCO.GEN.115 se nahrazuje tímto:

„NCO.GEN.115 Pojždění letounů nebo vírníků

Provozovatel zajistí, že letoun nebo vírník budou pojíždět po pohybové ploše letiště pouze v případě, že osoba u řízení:

- a) je dostatečně kvalifikovaným pilotem nebo
- b) je jmenována provozovatelem a:
 - 1) je vyškolená k pojíždění s letounem nebo vírníkem;
 - 2) je vyškolená k používání radiotelefonního zařízení, vyžaduje-li se rádiová komunikace;
 - 3) obdržela pokyny vztahující se k plánu letiště, tratím, znakům, značení, návštěvidlům, signálům a pokynům řízení letového provozu (ATC), frazeologii a postupům a
 - 4) je schopna vyhovět provozním standardům předepsaným pro bezpečný pohyb letounu nebo vírníku na letišti.“;

b) název bodu NCO.OP.120 se nahrazuje tímto:

„NCO.OP.120 Postupy omezování hluku“;

c) název bodu NCO.OP.125 se nahrazuje tímto:

„NCO.OP.125 Zásoba paliva/energie a oleje“;

d) název bodu NCO.OP.155 se nahrazuje tímto:

„NCO.OP.155 Kouření na palubě“;

e) název bodu NCO.OP.175 se nahrazuje tímto:

„NCO.OP.175 Podmínky vzletu“;

f) vkládá se nový bod NCO.OP.207, který zní:

„NCO.OP.207 Podmínky pro přiblížení a přistání – vírníky

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

g) v hlavě D se název oddílu 2 nahrazuje tímto:

„ODDÍL 2 – ROTOROVÁ LETADLA“

h) v bodě NCO.IDE.H.100 písm. a) bodě 4) a písm. c) bodě 2) se slova „ve vrtulníku“ nahrazují slovy „v rotorovém letadle“;

i) bod NCO.IDE.H.105 se nahrazuje tímto:

„NCO.IDE.H.105 Minimální vybavení pro let

Let nesmí být zahájen, pokud je některý přístroj, vybavení nebo funkce rotorového letadla předepsaná pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, ledaže:

- a) je rotorové letadlo provozováno v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), byl-li stanoven, nebo

- b) rotorové letadlo podléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.“;
- j) bod NCO.IDE.H.115 se nahrazuje tímto:
„NCO.IDE.H.115 Provozní světla
Rotorová letadla provozovaná v noci jsou vybavena:
- a) systémem protisrážkových světel;
 - b) polohovými/navigačními světly;
 - c) přistávacím reflektorem;
 - d) osvětlením napájeným z elektrické sítě rotorového letadla, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, jež je nezbytné pro bezpečný provoz rotorového letadla;
 - e) osvětlením napájeným z elektrické sítě rotorového letadla, které osvětluje všechny prostory pro cestující;
 - f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky a
 - g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je rotorové letadlo obojživelné.“;
- k) bod NCO.IDE.H.120 se mění takto:
- i) v písmenu a) se slova „Vrtulníky provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny“ nahrazují slovy „Rotorová letadla provozovaná podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybavena“;
 - ii) v písmenu b) se návěti nahrazuje tímto:
„b) Rotorová letadla provozovaná za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci, nebo je-li dohlednost menší než 1 500 m, nebo za podmínek, kdy rotorové letadlo není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by bylo odkázáno na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenu a) navíc vybavena.“;
 - iii) písmeno c) se nahrazuje tímto:
„c) Rotorová letadla provozovaná za viditelnosti menší než 1 500 m nebo za podmínek, kdy rotorové letadlo není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by bylo odkázáno na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenu a) a b) navíc vybavena prostředky, které zabráňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných v písm. a) bodě 4) v důsledku kondenzace nebo námrazy.“;
- l) v bodě NCO.IDE.H.135 se slova „Vrtulníky řízené více než jedním členem letové posádky jsou vybaveny“ nahrazují slovy „Rotorová letadla řízená více než jedním členem letové posádky jsou vybavena“;
- m) bod NCO.IDE.H.140 se nahrazuje tímto:
„NCO.IDE.H.140 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení
- a) Rotorová letadla jsou vybavena:
 - 1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě ve věku 24 měsíců a více, nebo pracovním místem pro každého člena posádky nebo specializovaného odborníka na palubě;
 - 2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku a zádržným zařízením na každém pracovním místě;
 - 3) u rotorových letadel, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 31. prosinci 2012, bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu pro každého cestujícího ve věku 24 měsíců a více;
 - 4) dětským zádržným zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců a
 - 5) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení, na každém sedadle člena letové posádky.
 - b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu má jednobodové rozpínání.“;
- n) v bodě NCO.IDE.H.145 písm. a) se slova „Vrtulníky jsou vybaveny“ nahrazují slovy „Rotorová letadla jsou vybavena“;

- o) bod NCO.IDE.H.155 se nahrazuje tímto:

„NCO.IDE.H.155 Doplnková dodávka kyslíku – rotorová letadla bez přetlakové kabiny

Rotorová letadla bez přetlakové kabiny provozovaná v nadmořských výškách letu, pro která je předepsána zásoba kyslíku v souladu s článkem NCO.OP.190, jsou vybavena zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.“

- p) v bodě NCO.IDE.H.160 se uvozující věta v písmenu a) nahrazuje tímto:

„a) Rotorová letadla, kromě vrtulníků ELA2, jsou vybavena alespoň jedním ručním hasicím přístrojem.“;

- q) v bodě NCO.IDE.H.165 se uvozující věta nahrazuje tímto:

„Pokud jsou na trupu rotorového letadla označena místa vhodná pro vniknutí záchranných čet v případě nouze, jsou označena tak, jak je znázorněno na obrázku 1.“;

- r) bod NCO.IDE.170 se nahrazuje tímto:

„NCO.IDE.H.170 Polohový maják nehody (ELT)

- a) Rotorová letadla, která jsou certifikována s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující větší než šest, jsou vybavena:

- 1) automatickým polohovým majákem nehody (ELT) a a
- 2) jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) v záchranném člunu nebo v záchranné vestě, pokud je rotorové letadlo provozováno ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 3 minutám letu normální cestovní rychlostí.

- b) Rotorová letadla, která jsou certifikována s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující šest a méně, jsou vybavena záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý z cestujících, nebo automatickým ELT.

- c) Polohové majáky nehody jakéhokoli typu a osobní polohové majáky musí být schopny vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.“;

- s) bod NCO.IDE.H.175 se nahrazuje tímto:

„NCO.IDE.H.175 Let nad vodními plochami

- a) Rotorová letadla při níže uvedených letech jsou vybavena záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím individuálním plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou obléčeny nebo uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:

- 1) při letech nad vodními plochami ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, kdy v případě poruchy kritického motoru není rotorové letadlo schopno udržet vodorovný let, nebo
- 2) při letech nad vodními plochami ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět klouzavým letem, kdy v případě poruchy kritického motoru není vírník schopen udržet vodorovný let, nebo
- 3) při letech nad vodními plochami ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je rotorové letadlo schopno udržet vodorovný let, nebo
- 4) při vzletání nebo přistávání na letišti nebo provozním místě, na němž dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodními plochami.

- b) Všechny záchranné vesty nebo odpovídající individuální plovací zařízení jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

- c) Velící pilot rotorového letadla při letu nad vodními plochami ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 30 minutám letu normální cestovní rychlostí nebo 50 NM podle toho, která vzdálenost je menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě rotorového letadla v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:

- 1) vybavení k vydávání tísňových signálů;
- 2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a
- 3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

- d) Velící pilot během rozhodování, zda si všechny osoby na palubě obléknou záchrannou vestu předepsanou v písmenu a), stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě rotorového letadla v případě nouzového přistání na vodě.“;
- t) v bodě NCO.IDE.H.180 se slova „Vrtulníky provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, jsou vybaveny“ nahrazují slovy „Rotorová letadla provozovaná v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, jsou vybavena“;
- u) bod NCO.IDE.H.185 se nahrazuje tímto:
„NCO.IDE.H.185 Všechna rotorová letadla při letech nad vodními plochami – nouzové přistání na vodě
Pro rotorová letadla při letech nad vodními plochami v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny větší než 50 NM platí kterákoli z následujících podmínek:
- a) jsou navržena pro přistání na vodě podle příslušných certifikačních specifikací;
- b) jsou certifikována pro nouzové přistání na vodě podle příslušných certifikačních specifikací;
- c) jsou vybavena nouzovým vybavením pro přistání na vodě.“;
- v) bod NCO.IDE.H.190 se nahrazuje tímto:
„NCO.IDE.H.190 Rádiové komunikační vybavení
- a) Je-li to předepsáno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou rotorová letadla vybavena rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi a na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.
- b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tíšňovém kmitočtu 121,5 MHz.
- c) Je-li požadována více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání žádné jiné.
- d) Je-li předepsán radiokomunikační systém, kromě systému palubního telefonu letové posádky předepsaného v bodě NCO.IDE.H.135, jsou rotorová letadla vybavena klíčovacím tlačítkem na řídicí páce pro každého předepsaného pilota a/nebo člena posádky na jeho pracovním místě.“;
- w) v bodě NCO.IDE.H.200 se slova „jsou vrtulníky vybaveny“ nahrazují slovy „jsou rotorová letadla vybavena“;
- y) vkládá se nový bod NCO.SPEC.172, který zní:
„NCO.SPEC.172 Výkonnostní a provozní kritéria – vírníky
Při letech s vírníkem ve výšce menší než 150 m (500 ft) mimo hustě osídlenou oblast v případě vírníků, jež při poruše kritického motoru nejsou schopny udržet vodorovný let, velící pilot předem:
- a) vypracuje provozní postupy s cílem minimalizovat důsledky poruchy motoru a
- b) instruuje všechny členy posádky a specializované odborníky na palubě o postupech, které je třeba provést v případě vynuceného přistání.“