

## II

(Nelegislatívne akty)

## NARIADENIA

## NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 965/2012

z 5. októbra 2012,

**ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES<sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 8 ods. 5 a článok 10 ods. 5,

keďže:

- (1) Prevádzkovatelia a pracovníci, ktorí sa podieľajú na prevádzke niektorých lietadiel, musia spĺňať príslušné základné požiadavky ustanovené v prílohe IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- (2) V nariadení (ES) č. 216/2008 sa vyžaduje, aby členské štáty okrem kontrol osvedčení, ktoré vydali, viedli vyšetrovania vrátane inšpekcii na odbavovacej ploche a prijali akékoľvek opatrenie vrátane uzemnenia lietadla, aby predišli ďalšiemu porušovaniu.
- (3) V súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 by Komisia mala prijať potrebné vykonávacie predpisy na zavedenie podmienok bezpečnej prevádzky lietadiel.
- (4) Na zabezpečenie plynulého prechodu a vysokej a jednotnej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Európskej únii by vykonávacie opatrenia mali odrážať súčasný stav vývoja v oblasti leteckej prevádzky vrátane najlepších postupov a vedeckého a technického pokroku. Zodpovedajúcim spôsobom by sa mali zohľadniť technické požiadavky a administratívne postupy schválené do 30. júna

2009 v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „ICAO“) a európskych Spojených leteckých úradov, ako aj platné právne predpisy týkajúce sa konkrétneho prostredia v jednotlivých štátoch.

- (5) Je nevyhnutné poskytnúť leteckému priemyslu a administratívam členských štátov dostatok času, aby sa prispôbili novému regulačnému rámcu a aby za určitých podmienok uznali platnosť osvedčení, ktoré boli vydané predtým, ako sa toto nariadenie začne uplatňovať.
- (6) Keďže toto nariadenie predstavuje vykonávacie opatrenie uvedené v článku 8 ods. 5 a článku 10 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008, príloha III k nariadeniu Rady (EHS) č. 3922/91<sup>(2)</sup> a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/36/ES<sup>(3)</sup> sa považujú za zrušené v súlade s článkom 69 ods. 3 a článkom 69 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008. Príloha III by však mala ostať dočasne v platnosti do vypršania prechodných období predpokladaných v tomto nariadení a v oblastiach, v ktorých ešte neboli prijaté vykonávacie opatrenia. Rovnako aj smernica 2004/36/ES by sa mala dočasne uplatňovať do vypršania prechodných období predpokladaných v tomto nariadení.
- (7) Európska agentúra pre bezpečnosť letectva pripravila návrh vykonávacích predpisov a predložila ho v podobe stanoviska Komisii v súlade s článkom 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (8) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 65 nariadenia (ES) č. 216/2008,

(1) Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

(2) Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4.

(3) Ú. v. EÚ L 143, 30.4.2004, s. 76.

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

### Článok 1

#### Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa ustanovujú podrobné pravidlá v oblasti prevádzky obchodnej leteckej dopravy letúnov a vrtuľníkov vrátane inšpekcii na odbavovacej ploche lietadiel prevádzkovateľov patriacich pod bezpečnostný dohľad iného štátu, ktoré pristáli na letiskách nachádzajúcich sa v oblastiach, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia zmluvy.
2. Týmto nariadením sa ustanovujú aj podrobné pravidlá podmienok vydávania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia osvedčení prevádzkovateľov lietadiel podľa článku 4 ods. 1 písm. b) a c) nariadenia (ES) č. 216/2008, ktorí sa podieľajú na prevádzke obchodnej leteckej dopravy, oprávnenia a zodpovednosť držiteľov osvedčení, ako aj okolností, za akých je prevádzka v záujme bezpečnosti zakázaná, obmedzená alebo podriadená určitým podmienkam.
3. Toto nariadenie sa nevzťahuje na leteckú prevádzku v rámci rozsahu pôsobnosti článku 1 ods. 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 216/2008.

### Článok 2

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

1. „Prevádzka obchodnej leteckej dopravy (CAT)“ znamená prevádzku lietadiel na prepravu cestujúcich, nákladu alebo pošty za odplatu alebo inú primeranú protihodnotu.
2. „Letúny výkonnostnej triedy B“ sú letúny poháňané vrtuľovými motormi s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel pre deväť alebo menej cestujúcich a s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menej.
3. „Miesto verejného záujmu (PIS)“ je miesto používané výhradne na prevádzku vo verejnom záujme.
4. „Prevádzka vo výkonnostnej triede 1“ je prevádzka, pri ktorej v prípade poruchy kritického motora môže vrtuľník pristáť v rozmedzí použiteľnej dĺžky prerušeného vzletu alebo bezpečne pokračovať v lete do vhodného priestoru pristátia v závislosti od toho, kedy dôjde k poruche.

Vymedzenie ďalších pojmov na účely príloh II až V sa ustanovuje v prílohe I.

### Článok 3

#### Spôsobilosť na výkon dohľadu

1. Členské štáty určia jeden alebo viac subjektov ako príslušný orgán v rámci daného členského štátu s potrebnými právomocami a vymedzenou zodpovednosťou za osvedčovanie

osôb a organizácií, ktoré podliehajú nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacím predpisom a za dohľad nad nimi.

2. Ak členský štát určí viac subjektov ako príslušný orgán:

- a) jednoznačne vymedzí oblasti právomocí každého príslušného orgánu z hľadiska zodpovednosti a geografických obmedzení a
- b) zavedie koordináciu medzi týmito subjektmi, aby sa zabezpečil účinný dohľad nad všetkými organizáciami a osobami, ktoré podliehajú nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacím predpisom, v rámci právomoci príslušajúcej týmto orgánom.

3. Členské štáty zabezpečia, aby príslušný orgán (orgány) bol spôsobilý na zaistenie dohľadu nad všetkými osobami a organizáciami, ktoré zahŕňa jeho program dohľadu, vrátane dostatočných zdrojov na splnenie požiadaviek tohto nariadenia.

4. Členské štáty zabezpečia, aby pracovníci príslušného orgánu nevykonávali činnosti dohľadu, ak existuje dôkaz, že by tieto činnosti mohli viesť priamo alebo nepriamo ku konfliktu záujmov, najmä ak ide o rodinné alebo finančné záujmy.

5. Pracovníci, ktorým príslušný orgán udelil oprávnenie na vykonávanie úloh osvedčovania a/alebo dohľadu, majú právomoc vykonávať prinajmenšom tieto úlohy:

- a) kontrolovať záznamy, údaje, postupy a akékoľvek ďalšie materiály potrebné na vykonávanie úlohy osvedčovania a/alebo dohľadu;
- b) robiť kópie alebo výpisy z takýchto záznamov, údajov, postupov a ďalších materiálov;
- c) požadovať ústne vysvetlenie na mieste;
- d) vstupovať do zodpovedajúcich budov, miest prevádzky alebo dopravných prostriedkov;
- e) vykonávať audity, vyšetrovania, hodnotenia, kontroly vrátane inšpekcii na odbavovacej ploche a neohlásených kontrol;
- f) v prípade potreby prijímať alebo iniciovať vynucovacie opatrenia.

6. Úlohy na základe odseku 5 sa vykonávajú v súlade s právnymi predpismi príslušného členského štátu.

### Článok 4

#### Inšpekcie na odbavovacej ploche

Inšpekcie na odbavovacej ploche lietadiel prevádzkovateľov patriacich pod bezpečnostný dohľad iného členského štátu alebo tretej krajiny sa vykonávajú v súlade s podčastou RAMP prílohy II.

## Článok 5

**Letecká prevádzka**

1. Prevádzkovatelia prevádzkujú lietadlá na účely prevádzky obchodnej leteckej dopravy len v súlade s prílohami III a IV.
2. Prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy musia spĺňať príslušné ustanovenia prílohy V počas prevádzky:
  - a) letúnov a vrtuľníkov používaných na:
    - i) prevádzku s použitím výkonnostnej navigácie (PBN);
    - ii) prevádzku v súlade so špecifikáciami minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS);
    - iii) prevádzku vo vzdušnom priestore so zmenšenými minimami vertikálnych rozstupov (RVSM);
    - iv) prevádzku za podmienok zníženej viditeľnosti (LVO);
  - b) letúnov a vrtuľníkov používaných na prepravu nebezpečného nákladu (DG);
  - c) dvojmotorových letúnov prevádzkovaných s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) v obchodnej leteckej doprave;
  - d) vrtuľníkov používaných v obchodnej leteckej doprave na prevádzku so zobrazovacími systémami nočného videnia (NVIS);
  - e) vrtuľníkov používaných v obchodnej leteckej doprave pri prevádzke zdvíhacieho zariadenia (HHO) a
  - f) vrtuľníkov používaných v obchodnej leteckej doprave na prevádzku vrtuľníkovej zdravotníckej záchranej služby (HEMS).

## Článok 6

**Výnimky**

1. Na prevádzku letúnov výkonnostnej triedy B alebo vrtuľníkov jednoduchej konštrukcie v obchodnej leteckej doprave, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku/mieste prevádzky, sa nevzťahujú prílohy III a IV.

Táto prevádzka však musí byť v súlade:

- a) v prípade letúnov s prílohou III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 a príslušnými vnútroštátnymi výnimkami na základe hodnotenia bezpečnostného rizika, ktoré vykonávajú príslušné orgány;
- b) v prípade vrtuľníkov s vnútroštátnymi požiadavkami.

2. Odchylné od článku 5 ods. 1 sa lietadlá uvedené v článku 4 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008 pri použití v obchodnej leteckej doprave prevádzkujú za podmienok stano-

vených v rozhodnutí Komisie C(2009) 7633 zo 14. októbra 2009. Akákoľvek zmena prevádzky, ktorá má vplyv na podmienky stanovené v uvedenom rozhodnutí, sa pred zavedením musí oznámiť Komisii a Európskej agentúre pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“).

Iný členský štát ako členský štát, ktorému je určené rozhodnutie C(2009) 7633, ktorý zamýšľa použiť výnimku uvedenú v danom rozhodnutí, oznámi svoj zámer Komisii a agentúre pred uplatnením výnimky. Komisia a agentúra posúdia, do akej miery sa zmena alebo zamýšľané použitie odchyľuje od podmienok uvedených v rozhodnutí C(2009) 7633, alebo aký má vplyv na pôvodné posúdenie bezpečnosti vykonané v súvislosti s uvedeným rozhodnutím. Ak sa na základe posúdenia ukáže, že zmena alebo zamýšľané použitie nezodpovedá pôvodnému posúdeniu bezpečnosti vykonanému v súvislosti s rozhodnutím C(2009) 7633, členský štát predloží novú žiadosť o výnimku v súlade s článkom 14 ods. 6 nariadenia (ES) č. 216/2008.

3. Odchylné od článku 5 ods. 1 sa lety týkajúce sa zavedenia alebo úpravy typov lietadiel, ktoré vykonávajú konštrukčné alebo výrobné organizácie v rozsahu pôsobnosti svojich oprávnení, naďalej prevádzkujú za podmienok stanovených v právnych predpisoch členských štátov.

4. Bez ohľadu na článok 5 môžu členské štáty naďalej požadovať osobitné povolenie a dodatočné požiadavky, pokiaľ ide o prevádzkové postupy, vybavenie, kvalifikáciu posádky a výcvik na prevádzku obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkov mimo pevniny v súlade s ich právnymi predpismi. Členské štáty oznámia Komisii a agentúre dodatočné požiadavky, ktoré sa vzťahujú na takéto osobitné povolenia. Tieto požiadavky nesmú byť menej prísne ako požiadavky uvedené v prílohách III a IV.

5. Odchylné od CAT.POLA.300 písm. a) prílohy IV jednodmotorové letúny použité počas prevádzky v obchodnej leteckej doprave v noci alebo v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov sa prevádzkujú za podmienok stanovených v platných výnimkách udelených členskými štátmi v súlade s článkom 8 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 3922/91.

Akákoľvek zmena prevádzky týchto letúnov, ktorá má vplyv na podmienky stanovené v uvedených výnimkách, sa pred zavedením zmeny musí oznámiť Komisii a agentúre. Komisia a agentúra posúdia navrhovanú zmenu v súlade s článkom 14 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008.

6. Existujúca prevádzka vrtuľníkov do/z miesta verejného záujmu sa môže vykonávať odchylné od CAT.POL.H.225 prílohy IV, ak rozmery miesta verejného záujmu, prostredie, prekážky alebo vrtuľník neumožňujú splnenie požiadaviek na prevádzku vo výkonnostnej triede 1. Takáto prevádzka sa vykonáva za podmienok určených členskými štátmi. Členské štáty oznámia Komisii a agentúre uplatňované podmienky.

## Článok 7

**Osvedčenia leteckých prevádzkovateľov**

1. Osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC), ktoré členské štáty vydali prevádzkovateľom letúnov obchodnej leteckej dopravy pred dátumom uplatňovania tohto nariadenia v súlade s nariadením (EHS) č. 3922/91, sa považujú za vydané v súlade s týmto nariadením.

Najneskôr 28. októbra 2014:

- a) prevádzkovatelia prispôbia svoj systém riadenia, výcvikové programy, postupy a príručky tak, aby podľa potreby spĺňali ustanovenia príloh III, IV a V;
- b) sa AOC nahradia osvedčeniami vydanými v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

2. Osvedčenia leteckých prevádzkovateľov (AOC) pre prevádzkovateľov vrtuľníkov v obchodnej leteckej doprave, ktoré vydali členské štáty pred uplatňovaním tohto nariadenia, sa prevedú na osvedčenia leteckých prevádzkovateľov spĺňajúce podmienky tohto nariadenia v súlade so správou o prevode, ktorú po porade s agentúrou vypracuje členský štát, ktorý vydal AOC.

V správe o prevode sa opisujú:

- a) vnútroštátne požiadavky, na základe ktorých boli vydané osvedčenia leteckých prevádzkovateľov;
- b) rozsah oprávnení, ktoré boli poskytnuté prevádzkovateľom;
- c) rozdiely medzi vnútroštátnymi požiadavkami, na základe ktorých boli osvedčenia leteckých prevádzkovateľov vydané, a požiadavkami príloh III, IV a V spolu s informáciou o tom, ako a kedy budú musieť prevádzkovatelia zabezpečiť úplný súlad s uvedenými prílohami.

Správa o prevode obsahuje kópie všetkých dokumentov potrebných na preukázanie prvkov stanovených v písmenách a) až c) vrátane kópií príslušných vnútroštátnych požiadaviek a postupov.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 5. októbra 2012

## Článok 8

**Obmedzenia letového času**

Na obmedzenia letového času a času v službe sa vzťahuje:

- a) článok 8 ods. 4 a podčast' Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 v prípade letúnov;
- b) vnútroštátne požiadavky v prípade vrtuľníkov.

## Článok 9

**Zoznamy minimálneho vybavenia**

Zoznamy minimálneho vybavenia (MEL) schválené pred uplatňovaním tohto nariadenia štátom prevádzkovateľa alebo štátom zápisu do registra sa považujú za schválené v súlade s týmto nariadením a prevádzkovateľ, ktorý dostal povolenie, ich môže naďalej používať.

Po začatí uplatňovania tohto nariadenia sa všetky zmeny MEL musia vykonávať v súlade s ORO.MLR.105 prílohy III.

## Článok 10

**Nadobudnutie účinnosti**

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť tretím dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 28. októbra 2012.

2. Odchylné od druhého pododseku odseku 1 sa členské štáty môžu rozhodnúť, že nebudú uplatňovať ustanovenia príloh I až V do 28. októbra 2014.

Keď členský štát využije túto možnosť, oznámi to Komisii a agentúre. V tomto oznámení sa uvedú dôvody a dĺžka trvania tejto výnimky, ako aj program vykonávania obsahujúci zamýšľané opatrenia a súvisiaci harmonogram.

Za Komisiu  
predseda

José Manuel BARROSO

## PRÍLOHA I

## Vymedzenia pojmov používaných v prílohách II – V

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „Použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet (ASDA)“ je použiteľná dĺžka pre rozjazd, zväčšená o dĺžku dojazdovej dráhy, ak štát letiska vyhlási, že takáto dojazdová dráha je zriadená a je schopná uniesť hmotnosť letúna za bežných prevádzkových podmienok.
2. „Prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC)“ sú nezáväzné normy, ktoré agentúra prijala na opis spôsobov, ako dosiahnuť súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi.
3. „Preberací kontrolný zoznam“ je dokument, ktorý sa používa ako pomôcka pri kontrole vonkajšieho vzhľadu zásielok nebezpečného tovaru a ich sprievodných dokladov s cieľom zistiť, či boli splnené všetky príslušné požiadavky.
4. „Vhodné letisko“ je letisko, na ktorom sa môžu prevádzkovať lietadlá so zreteľom na príslušné výkonnostné požiadavky a na vlastnosti vzletovej a pristávacej dráhy.
5. Na účely klasifikácie cestujúcich:
  - a) „dospelý“ znamená osobu vo veku 12 rokov a viac;
  - b) „dieťa/deti“ znamená osoby vo veku dvoch rokov alebo vyššom, ale nižšom ako 12 rokov;
  - c) „malé dieťa“ znamená osobu vo veku nižšom ako 2 roky.
6. „Letún“ je motorové lietadlo s nepohyblivými krídlami, ťažšie ako vzduch, ktoré je pri lete podporované dynamickými reakciami vzduchu pôsobiaceho na jeho krídla.
7. „Let s podporou zobrazovacieho systému nočného videnia (NVIS)“ je v prípade prevádzky NVIS tá časť letu podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), ktorá sa vykonáva v noci, keď člen posádky používa okuliare na nočné videnie (NVG).
8. „Lietadlo“ je zariadenie schopné pohybu v atmosfére následkom iných reakcií vzduchu, ako sú reakcie vzduchu voči zemskému povrchu.
9. „Alternatívne prostriedky preukázania zhody“ sú tie, ktoré ponúkajú alternatívu existujúcich prijateľných prostriedkov preukázania zhody alebo ktoré ponúkajú nové prostriedky preukázania zhody s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, pre ktoré agentúra neprijala žiadne súvisiace prijateľné prostriedky preukázania zhody.
10. „Ochrana proti námraze“ v prípade postupov na zemi je postup, ktorým sa zabezpečí ochrana ošetrovaných plôch lietadla proti tvorbe námrazy alebo ľadu a hromadeniu snehu na obmedzený čas (čas účinnej ochrany).
11. „Palubný sprievodca“ je iný primerane kvalifikovaný člen posádky ako člen letovej posádky alebo technickej posádky, ktorého prevádzkovateľ poveril úlohami súvisiacimi s bezpečnosťou cestujúcich a letu počas prevádzky.
12. „Postup priblíženia kategórie I (CAT I)“ je presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím systému zariadení na presné priblíženie a pristátie (ILS), mikrovlnného pristávacieho systému (MLS), pristávacieho systému GLS (globálny navigačný satelitný systém s pozemným rozšírením GNSS/GBAS), presného približovacieho radaru (PAR) alebo globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) využívajúceho systém so satelitným rozšírením (SBAS), pričom výška rozhodnutia (DH) nie je menšia ako 200 ft a dráhová dohľadnosť (RVR) nie je menšia ako 550 m pre letúny a 500 m pre vrtuľníky.
13. „Postup priblíženia kategórie II (CAT II)“ je presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím systému ILS alebo MLS, pričom:
  - a) výška rozhodnutia (DH) je menšia ako 200 ft, ale nie menšia ako 100 ft, a
  - b) dráhová dohľadnosť (RVR) nie je menšia ako 300 m.

14. „Postup priblíženia kategórie IIIA (CAT IIIA)“ je presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím systému ILS alebo MLS, pričom:
  - a) výška rozhodnutia (DH) je menšia ako 100 ft a
  - b) dráhová dohľadnosť (RVR) nie je menšia ako 200 m.
15. „Postup priblíženia kategórie IIIB (CAT IIIB)“ je presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím systému ILS alebo MLS, pričom:
  - a) výška rozhodnutia (DH) je menšia ako 100 ft alebo nie je žiadna DH a
  - b) dráhová dohľadnosť (RVR) je menšia ako 200 m, ale nie je menšia ako 75 m.
16. „Vrtuľník kategórie A“ je viacmotorový vrtuľník konštruovaný s motorom a systémom s vlastnosťami izolácie vymedzenými v príslušných predpisoch letovej spôsobilosti a schopný prevádzky plánovanej v rámci koncepcie poruchy kritického motora, ktorá s použitím údajov o vzlete a pristátí zabezpečí zodpovedajúcu určenú plochu a zodpovedajúcu výkonnosť pre bezpečné pokračovanie v lete v prípade vysadenia motora.
17. „Vrtuľník kategórie B“ je jednomotorový alebo viacmotorový vrtuľník, ktorý nevyhovuje požiadavkám kategórie A. Vrtuľníky kategórie B nemajú zaručenú schopnosť bezpečného pokračovania letu v prípade poruchy motora a predpokladá sa neplánované pristátie.
18. „Certifikačné špecifikácie (CS)“ sú technické normy prijaté agentúrou, v ktorých sa uvádzajú prostriedky preukazovania zhody s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi a ktoré môže organizácia použiť na účely osvedčovania.
19. „Let po okruhu“ je fáza letu za viditeľnosti pri priblížení podľa prístrojov na privedenie lietadla do polohy vhodnej na pristátie na vzletovej a pristávacej dráhe/ploche konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá nie je vhodne umiestená pre priame priblíženie.
20. „Predpolie“ je vymedzená pravouhlá plocha na zemi alebo na vode, ktorá je pod dozorom príslušného orgánu a je určená alebo upravená ako vhodná plocha, nad ktorou môže letún vykonať časť svojho počiatočného stúpania do stanovenej výšky.
21. „Základňa oblačnosti“ je výška základne najnižšej pozorovanej alebo predpovedanej časti oblačnosti v blízkosti letiska alebo miesta prevádzky, alebo v špecifikovanej oblasti prevádzky, ktorá sa bežne meria nad nadmorskou výškou letiska alebo v prípade letov mimo pevniny sa udáva nad strednou hladinou mora.
22. „Spoločné využívanie kódu“ je dohoda, na základe ktorej prevádzkovateľ prideli svoje kódové označenie letu, ktorý prevádzkuje iný prevádzkovateľ a predáva a vydáva letenky na tento let.
23. „Husto osídlená oblasť“ je oblasť vo veľkomeste, meste alebo osade, ktorá sa používa prevažne na bývanie, obchodné činnosti alebo rekreáciu.
24. „Znečistená dráha“ je dráha, ktorej viac ako 25 % povrchu v rozmedzí požadovanej použitej dĺžky a šírky je pokrytých:
  - a) povrchovou vrstvou vody s hrúbkou viac ako 3 mm (0,125 palca), rozmočeným alebo sypkým snehom rovnocenným hrúbke vrstvy vody viac ako 3 mm (0,125 palca);
  - b) snehom utlačeným do pevnej hmoty odolávajúcej ďalšiemu stlačovaniu, ktorá je súdržná alebo sa pri naberaní láme na kusy (kompaktný sneh), alebo
  - c) ľadom vrátane čiastočne roztopeného ľadu.
25. „Palivo na nepredvídané prípady“ je palivo potrebné na kompenzáciu nepredvídaných faktorov, ktoré môžu mať vplyv na spotrebu paliva pri lete na cieľové letisko.
26. „Konečné priblíženie stálym klesaním (CDFA)“ je technika zodpovedajúca postupom ustáleného priblíženia pre let v úseku konečného priblíženia nie-presného priblíženia podľa prístrojov stálym klesaním bez prechodu do horizontálneho letu z nadmorskej výšky/výšky v nadmorskej výške/výške fixu konečného priblíženia alebo nad ňou do bodu približne 15 m (50 ft) nad prahom pristávacej dráhy alebo do bodu, kde sa pre daný typ lietadla musí začať manéver podrovnania.

27. „Prepočítaná meteorologická dohľadnosť (CMV)“ je hodnota rovnocenná dráhovej dohľadnosti (RVR), ktorá je odvodená od hlásenej meteorologickej dohľadnosti.
28. „Člen posádky“ je osoba určená prevádzkovateľom na plnenie povinností na palube lietadla.
29. „Kritické fázy letu“ v prípade letúnov sú: rozjazd, dráha letu po vzlete, konečné priblíženie, nevydarené priblíženie, pristátie vrátane dojazdu po pristátí a všetky ďalšie fázy letu, ktoré určí veliaci pilot alebo veliteľ lietadla.
30. „Kritické fázy letu“ v prípade vrtuľníkov sú: rolovanie, vistenie, vzlet, konečné priblíženie, nevydarené priblíženie, pristátie a všetky ďalšie fázy letu, ktoré určí veliaci pilot alebo veliteľ vrtuľníka.
31. „Vlhká dráha“ je dráha, ktorej povrch nie je suchý, ale voda sa na ňom neleskne.
32. „Nebezpečný náklad“ sú výrobky alebo látky, ktoré môžu spôsobiť výrazné ohrozenie zdravia, bezpečnosti, majetku alebo životného prostredia a ktoré sú uvedené v zozname nebezpečných tovarov v technických pokynoch alebo ktoré sú klasifikované podľa týchto pokynov.
33. „Letecká nehoda s nebezpečným nákladom“ je udalosť spojená s leteckou prepravou nebezpečného nákladu, následkom ktorej došlo k smrteľnému alebo vážnemu zraneniu osoby alebo k veľkým škodám na majetku.
34. „Incident s nebezpečným nákladom“ je:
  - a) udalosť spojená s inou leteckou prepravou nebezpečného nákladu, ako je letecká nehoda s nebezpečným nákladom, ktorá nemusí bezpodmienečne vzniknúť na palube lietadla, následkom ktorej došlo k zraneniu osoby, škodám na majetku, požiaru, rozbitiu, rozliatiu, presakovaniu tekutiny alebo k radiácii, prípadne k inej skutočnosti, ktorá dokazuje, že celistvosť obalu nebola zachovaná;
  - b) akákoľvek udalosť spojená s prepravou nebezpečného nákladu, ktorá vážne ohrozuje lietadlo alebo osoby na jeho palube.
35. „Odnámrazovanie“ v prípade postupov na zemi je postup, ktorým sa z lietadla odstraňuje námraza, ľad, sneh alebo kašovitý sneh s cieľom zabezpečiť, aby povrch lietadla nebol znečistený.
36. „Stanovený bod po vzlete (DPATO)“ je bod medzi fázou vzletu a počiatočného stúpania, pred dosiahnutím ktorého nie je zaistená schopnosť vrtuľníka pokračovať bezpečne v lete pri kritickom motore neschopnom prevádzky a je nevyhnutné vynútené pristátie.
37. „Definovaný bod pred pristátím (DPBL)“ je bod medzi fázou priblíženia na pristátie a pristátím, po dosiahnutí ktorého nie je zaistená schopnosť vrtuľníka pokračovať bezpečne v lete pri kritickom motore neschopnom prevádzky a je nevyhnutné vynútené pristátie.
38. „Vzdialenosť DR“ je vodorovná vzdialenosť, ktorú vrtuľník preletel od konca použiteľnej dĺžky pre vzlet.
39. „Dohoda o prenájme lietadla bez posádky (dry lease)“ je dohoda medzi podnikmi, na základe ktorej je lietadlo prevádzkované pod osvedčením leteckého prevádzkovateľa (AOC) nájomcu.
40. „Prevádzková hmotnosť bez paliva“ je celková hmotnosť lietadla pripraveného na daný druh letu okrem vyčerpaného paliva a prevádzkového nákladu.
41. „Suchá dráha“ je dráha, ktorá nie je ani mokrá, ani kontaminovaná, a zahŕňa tie dráhy so spevneným povrchom, ktoré boli zvlášť opatrené drážkami alebo poréznym povrchom a udržiavané tak, aby si zachovali brzdné účinky zodpovedajúce suchej dráhe aj za vlhka.
42. „Vyvýšená plocha konečného priblíženia a vzletu (vyvýšená FATO)“ je plocha FATO, ktorá je aspoň 3 m nad okolitým povrchom.
43. „Náhradné letisko na trati (ERA)“ je vhodné letisko na trati, ktoré sa môže požadovať vo fáze plánovania.
44. „Systém rozšíreného videnia (EVS)“ je systém zobrazenia elektronických obrazov vonkajšieho prostredia v reálnom čase získaných prostredníctvom zobrazovacích snímačov.

45. „Plocha konečného priblíženia a vzletu (FATO)“ je vymedzená plocha pre prevádzku vrtuľníkov, nad ktorou sa dokončuje záverečná fáza približovacieho manévru do visenia alebo pristátia a z ktorej sa začína manéver vzletu. Vymedzená plocha zahŕňa použiteľnú plochu pre prípad prerušeného vzletu, ak ju používajú aj vrtuľníky výkonnostnej triedy 1.
46. „Monitorovanie letových údajov (FDM)“ je aktívne využívanie digitálnych letových údajov z bežnej prevádzky na zvýšenie bezpečnosti letectva, ktoré nemá represívnu povahu.
47. „Výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD)“ je výcvikové zariadenie, ktorým je:
- v prípade letúnov typový letový simulátor (FFS), letové výcvikové zariadenie (FTD), тренаžёр letových a navigačných postupov (FNPT) alebo základné prístrojové výcvikové zariadenie (BITD);
  - v prípade vrtuľníkov typový letový simulátor (FFS), letové výcvikové zariadenie (FTD) alebo тренаžёр letových a navigačných postupov (FNPT).
48. „Náhradné letisko na trase (ERA) na doplnenie paliva“ je letisko ERA zvolené s cieľom znížiť objem paliva na nepredvídané prípady.
49. „Pristávací systém GBAS (GLS)“ je systém na priblíženie a pristátie využívajúci informácie z pozemného rozširujúceho globálneho satelitného navigačného systému (GNSS/GBAS) na vedenie lietadla na základe jeho horizontálnej a vertikálnej polohy GNSS. Na určenie sklonu konečného priblíženia využíva geometrický referenčný systém nadmorskej výšky.
50. „Pozemný personál záchrannej služby“ je akýkoľvek pozemný personál záchrannej služby (ako sú policajti, hasiči atď.) zapojený do vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS), ktorého úlohy majú akýkoľvek vzťah k prevádzke vrtuľníka.
51. „Uzemnenie lietadla“ je formálny zákaz letu lietadla a uskutočnenie krokov nevyhnutných na jeho zadržanie.
52. „Priehľadový displej (HUD)“ je zobrazovací systém, ktorý zobrazuje informácie o lete do predného vonkajšieho zorného poľa pilota a ktorý výrazne neobmedzuje vonkajší výhľad.
53. „Priehľadový navádzací systém pristávania (HUDLS)“ je celkový palubný systém, ktorý pilotovi poskytuje priehľadové navádzanie počas približovania a pristávania a/alebo postupu nevydareného priblíženia. Zahŕňa všetky snímače, počítače, napájacie zdroje, signály a ovládacie prvky.
54. „Vrtuľník“ je lietadlo ťažšie ako vzduch udržiavané v lete predovšetkým pôsobením vzduchu na jeden alebo viac poháňaných rotorov umiestnených v podstate na vertikálnych osiach.
55. „Prevádzka vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia – člen posádky vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO)“ je člen technickej posádky poverený povinnosťami vzťahujúcimi sa na obsluhu zdvíhacieho zariadenia.
56. „Vrtuľníková plošina“ je plocha konečného priblíženia a vzletu (FATO) umiestnená na plávajúcej alebo pevnej konštrukcii mimo pobrežia.
57. „Člen posádky HEMS“ je člen posádky určený pre let HEMS na poskytovanie zdravotnej pomoci osobám prevádzaným na palube vrtuľníka a pomáhajúci pilotovi počas plnenia úlohy.
58. „Let HEMS“ je let vrtuľníka uskutočnený podľa povolenia HEMS, ktorého účelom je umožniť zdravotnícku pomoc v núdzi, kde je nevyhnutná okamžitá a rýchla doprava, prepravou:
- zdravotníckeho personálu;
  - zdravotníckeho materiálu (vybavenia, krvi, orgánov, liekov) alebo
  - chorých alebo zranených osôb a ďalších osôb, ktoré boli priamo postihnuté.
59. „Operačná základňa HEMS“ je letisko, na ktorom môžu členovia posádky HEMS a vrtuľníky na prevádzku HEMS držať pohotovosť.
60. „Miesto činnosti HEMS“ znamená miesto vybrané veliteľom vrtuľníka pri vykonávaní letu HEMS na prevádzku vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia (HHO), na pristátie a na vzlet.



61. „Prevádzka vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia – počas letu (HHO)“ je let vrtuľníka prevádzkujúceho podľa schválenia HHO, ktorého cieľom je preprava osôb a/alebo nákladu prostredníctvom vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia.
62. „HHO mimo pobrežia“ je let vrtuľníka prevádzkujúceho podľa schválenia HHO, ktorého účelom je umožniť prepravu osôb a/alebo nákladu prostredníctvom vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia od plavidla/konštrukcie alebo k plavidlu/konštrukcii na mori, prípadne k moru samotnému.
63. „Cestujúci HHO“ je osoba, ktorá je prepravovaná prostredníctvom vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia.
64. „Priestor HHO“ je určená oblasť, v ktorej vrtuľník vykonáva prepravu prostredníctvom zdvíhacieho zariadenia.
65. „Čas trvania ochrany (HoT)“ je odhadovaný čas, keď kvapalina na ochranu proti námraze bráni tvorbe ľadu a námrazy a hromadeniu snehu na chránených (ošetrených) povrchoch lietadla.
66. „Nehostinné prostredie“ je:
- prostredie, v ktorom:
    - sa nemôže vykonať bezpečné vynútené pristátie, pretože povrch je nevhodný;
    - osoby na palube vrtuľníka nemôžu byť primerane chránené pred prírodnými živlami;
    - pátracia a záchranná reakcia/spôsobilosť na pátranie a záchranu nie je zabezpečená v súlade s predpokladaným vystavením (vplyvu prostredia) alebo
    - ohrozenie osôb alebo majetku na zemi je neprijateľné.
  - V každom prípade sa za nehostinné prostredie považujú tieto oblasti:
    - pri prevádzke nad vodnými plochami v oblasti otvoreného mora nachádzajúcej sa severne od 45. stupňa severnej šírky alebo južne od 45. stupňa južnej šírky, označenej orgánom príslušného štátu;
    - častí husto osídlených oblastí bez zodpovedajúcich plôch na bezpečné vynútené pristátie.
67. „Bod rozhodnutia o pristátí (LDP)“ je bod používaný na určenie pristávacích výkonov, z ktorého sa dá bezpečne pokračovať v pristátí alebo sa môže začať nevydarené pristátie, ak v ňom bola zistená porucha motora.
68. „Použiteľná dĺžka pristátia (LDA)“ je dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú štát letiska vyhlásil za použiteľnú a vhodnú na dojazd pristávajúceho letúna.
69. „Pozemný letún“ je lietadlo s pevnými krídlami, ktoré je určené na vzlet a pristátie na zemi a zahŕňa obojživelné lietadlá prevádzkované ako pozemné letúny.
70. „Miestna vrtuľníková prevádzka“ je prevádzka obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkmi, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť (MCTOM) je vyššia ako 3 175 kg, s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre deväť alebo menej cestujúcich, vo dne a na tratiach navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi, vykonávaná v dosahu miesta a určenom zemepisnom priestore vymedzenom v prevádzkovej príručke.
71. „Postupy za nízkej viditeľnosti (LVP)“ sú postupy používané na letisku na zaručenie bezpečnej prevádzky pri priblížení I. kategórie s nižším štandardom, II. kategórie s iným štandardom, II. a III. kategórie a pri vzletoch za podmienok nízkej dohľadnosti.
72. „Vzlet za nízkej viditeľnosti (LVTO)“ je vzlet z dráhy, na ktorej je dráhová dohľadnosť (RVR) menšia ako 400 m, ale nie menšia ako 75 m.
73. „Prevádzka so štandardom nižším ako kategória I (LTS CAT I)“ je priblíženie a pristátie kategórie I podľa prístrojov s použitím výšky rozhodnutia (DH) kategórie I, s dráhovou dohľadnosťou (RVR) menšou, než sa bežne spája s príslušnou DH, ale nie menšou ako 400 m.
74. „Maximálna prevádzková konfigurácia sedadiel pre cestujúcich (MOPSC)“ je maximálna kapacita sedadiel pre cestujúcich konkrétneho lietadla okrem sedadiel pre posádku, ktorá je stanovená na účely prevádzky a je uvedená v prevádzkovej príručke. Za základ platný pre konkrétne lietadlo sa berie maximálna konfigurácia sedadiel pre cestujúcich, stanovená v procese osvedčovania pre typové osvedčenie (TC), doplnkové typové osvedčenie (STC), prípadne zmenu TC alebo STC, pričom MOPSC môže stanoviť rovnaký alebo nižší počet sedadiel v závislosti od prevádzkových obmedzení.

75. „Člen posádky – zdravotník“ znamená zdravotníka prepravovaného vrtuľníkom počas letu vrtuľníkovej zdravotníckej záchranej služby (HEMS) a zahŕňa okrem iného lekárov, zdravotné sestry a záchranárov.
76. „Noc“ je časový úsek medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania alebo iný podobný časový interval medzi západom a východom slnka, ako ho stanoví letecký úrad určený členským štátom.
77. „Okuliare na nočné videnie (NVG)“ je binokulárne zariadenie na zosilnenie svetla, upevnené na hlave, ktoré zvyšuje schopnosť udržiavať vizuálny kontakt so zemou v noci.
78. „Zobrazovací systém nočného videnia (NVIS)“ je spojenie všetkých prvkov potrebných na úspešné a bezpečné používanie okuliarov na nočné videnie (NVG) počas prevádzky vrtuľníka. Tento systém zahŕňa prinajmenšom: NVG, osvetlenie NVIS, komponenty vrtuľníka, výcvik a zachovanie letovej spôsobilosti.
79. „Priažnivé prostredie“ je prostredie, v ktorom:
- a) sa môže vykonať bezpečné vynútené pristátie;
  - b) osoby na palube vrtuľníka môžu byť chránené pred prírodnými živlami a
  - c) pátracia a záchranná reakcia/spôsobilosť na pátranie a záchranu je zabezpečená v súlade s predpokladaným vystavením (vplyvu prostredia).
- V každom prípade sa za priaznivé prostredie považujú časti husto osídlených oblastí so zodpovedajúcimi plochami na bezpečné vynútené pristátie.
80. „Nie-presné priblíženie a pristátie (NPA)“ je postup priblíženia podľa prístrojov s minimálnou výškou pre klesanie (MDH) alebo výškou rozhodnutia (DH) pri použití techniky konečného priblíženia stálym klesaním (CDFA) nie menšou ako 250 ft a s dráhovou dohľadnosťou (RVR)/prevedenou meteorologickou dohľadnosťou (CMV) nie menšou ako 750 m pre letúny a 600 m pre vrtuľníky.
81. „Člen posádky NVIS“ je člen technickej posádky určený na let so zobrazovacím systémom nočného videnia (NVIS).
82. „Let NVIS“ je let v noci za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC) s letovou posádkou, ktorá používa okuliare na nočné videnie (NVG), vo vrtuľníku prevádzkovanom podľa povolenia NVIS.
83. „Prevádzka mimo pevniny“ je prevádzka, pri ktorej sa bežne podstatná časť letu vykonáva nad morom do miest alebo z miest v pobrežných vodách.
84. „Miesto prevádzky“ znamená iné miesto ako letisko, ktoré vybral prevádzkovateľ, veliaci pilot alebo veliteľ lietadla na pristátie, vzlet a/alebo prevádzku s vonkajším nákladom.
85. „Prevádzka vo výkonnostnej triede 1“ je prevádzka, pri ktorej v prípade poruchy kritického motora môže vrtuľník pristáť v rozmedzí použiteľnej dĺžky prerušeného vzletu alebo bezpečne pokračovať v lete do vhodného priestoru pristátia v závislosti od toho, kedy dôjde k poruche.
86. „Prevádzka vo výkonnostnej triede 2“ je prevádzka, pri ktorej v prípade poruchy kritického motora je k dispozícii výkonnosť umožňujúca vrtuľníku pokračovať bezpečne v lete s výnimkou situácie, keď k poruche došlo skoro počas manévru vzletu alebo neskoro počas pristávacieho manévru, a takéto prípady si môžu vyžadovať vynútené pristátie.
87. „Prevádzka vo výkonnostnej triede 3“ je prevádzka, pri ktorej v prípade poruchy motora kedykoľvek počas letu sa pri viacmotorových vrtuľníkoch môže vyžadovať, ale pri jednomotorových vrtuľníkoch sa vždy vyžaduje vynútené pristátie.
88. „Prevádzkové riadenie“ je zodpovednosť za začatie, priebeh, ukončenie alebo odklonenie letu na náhradné letisko v záujme bezpečnosti.
89. „Prevádzka iná ako štandardná kategória II (OTS CAT II)“ je presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím systému ILS alebo MLS, keď nie sú k dispozícii niektoré prvky svetelnej sústavy na presné priblíženie II. kategórie alebo keď nie sú k dispozícii žiadne takéto prvky a ak:
- a) výška rozhodnutia (DH) je menšia ako 200 ft, ale nie menšia ako 100 ft, a
  - b) dráhová dohľadnosť (RVR) nie je menšia ako 350 m.

90. „Letúny výkonnostnej triedy A“ sú viacmotorové letúny poháňané turbovrtuľovými motormi s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako deväť cestujúcich alebo s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg a všetky viacmotorové letúny poháňané prúdovými motormi.
91. „Letúny výkonnostnej triedy B“ sú letúny poháňané vrtuľovými motormi s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre deväť alebo menej cestujúcich a s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menej.
92. „Letúny výkonnostnej triedy C“ sú letúny poháňané piestovými motormi s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako deväť cestujúcich alebo s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg.
93. „Veliaci pilot“ je pilot určený za veliteľa lietadla a zodpovedný za bezpečné vykonanie letu. V prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy sa namiesto pojmu „veliaci pilot“ používa pojem „veliteľ lietadla“.
94. „Hlavné miesto podnikania“ je ústredie alebo sídlo organizácie, v rámci ktorého sa vykonávajú hlavné finančné operácie a prevádzková kontrola činností, ktoré sa uvádzajú v tomto nariadení.
95. „Prioritné vykonávanie inšpekcií na odbavovacej ploche“ je venovanie primeranej časti celkového počtu inšpekcií na odbavovacej ploche, ktoré sú každoročne vykonávané príslušným orgánom alebo v jeho mene, ako je uvedené v časti ARO.
96. „Miesto verejného záujmu (PIS)“ je miesto používané výhradne na prevádzku vo verejnom záujme.
97. „Inšpekcia na odbavovacej ploche“ je prehliadka lietadla, kvalifikácií letovej posádky a palubných sprievodcov a letovej dokumentácie s cieľom overiť súlad s príslušnými požiadavkami.
98. „Interval na nápravu“ je obmedzenie dĺžky trvania prevádzky s vybavením neschopným prevádzky.
99. „Použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet (RTODAH)“ je dĺžka plochy konečného priblíženia a vzletu, ktorá bola vyhlásená za použiteľnú a vhodnú pre vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 1 na to, aby dokončili prerušený vzlet.
100. „Potrebná dĺžka pre prerušený vzlet (RTODRH)“ je požadovaná vodorovná vzdialenosť od začiatku vzletu do bodu, kde vrtuľník zastaví po poruche motora a po prerušení vzletu v bode rozhodnutia o vzlete.
101. „Dráhová dohľadnosť (RVR)“ je vzdialenosť, na ktorú pilot lietadla môže na osi vzletovej a pristávacej dráhy vidieť značky alebo svetelné návěstidlá vyznačujúce vzletovú a pristávaciu dráhu alebo jej os.
102. „Bezpečné vynútené pristátie“ je nevyhnutné pristátie alebo núdzové pristátie na vode, pri ktorom sa dá oprávnené predpokladať, že nedôjde k zraneniu osôb v lietadle ani na zemi.
103. „Vodný letún“ je lietadlo s pevnými krídlami, ktoré je určené na vzlet a pristátie na vode, a zahŕňa obojživelné lietadlá prevádzkované ako vodné letúny.
104. „Samostatné vzletové a pristávacie dráhy“ sú vzletové a pristávacie dráhy na tom istom letisku, ktoré sú samostatnými pristávacími plochami. Tieto vzletové a pristávacie dráhy sa môžu prekrývať alebo križovať tak, že keď je jedna z dráh zablokovaná, nebráni plánovanému druhu prevádzky na ďalšej dráhe. Každá vzletová a pristávacia dráha musí mať samostatný postup priblíženia založený na samostatných navigačných prostriedkoch.
105. „Zvláštny let VFR“ je let podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), ktorému služba riadenia letovej prevádzky vydala povolenie na let v riadenom okrsku v horších meteorologických podmienkach, ako sú meteorologické podmienky na let za viditeľnosti (VMC).
106. „Ustálené priblíženie (SAP)“ je priblíženie, ktoré sa vykonáva kontrolovaným a vhodným spôsobom z hľadiska konfigurácie, energie a kontroly dráhy letu z vopred stanoveného bodu alebo nadmorskej výšky/výšky do bodu vo výške 50 ft nad prahom alebo nad bodom, v ktorom sa začína manéver podrovnania, ak je vyšší.
107. „Náhradné letisko pri vzlete“ je náhradné letisko, na ktorom môže lietadlo pristáť, ak je to krátko po vzlete nevyhnutné a ak nie je možné použiť letisko odletu.
108. „Bod rozhodnutia o vzlete (TDP)“ je bod používaný na stanovenie vzletovej výkonnosti, z ktorého sa dá vzlet v prípade zistenia poruchy motora buď prerušiť, alebo je možné v ňom bezpečne pokračovať.
109. „Použiteľná dĺžka pre vzlet (TODA)“ v prípade letúnov je použiteľná dĺžka rozjazdu zväčšená o dĺžku predpolia, ak existuje.

110. „Použiteľná dĺžka pre vzlet (TODAH)“ v prípade vrtuľníkov je dĺžka plochy konečného priblíženia a vzletu zväčšená o dĺžku vrtuľníkového predpolia, ak existuje, vyhlásená za použiteľnú a vhodnú na vykonanie vzletu vrtuľníka.
111. „Požadovaná dĺžka pre vzlet (TODRH)“ v prípade vrtuľníkov je vodorovná vzdialenosť požadovaná po poruche kritického motora rozpoznanej v bode rozhodnutia o vzlete (TDP) od začiatku vzletu do bodu, v ktorom sa dosiahne bezpečná rýchlosť pre vzlet (VTOSS), zvolená výška a kladný gradient stúpania, ak zostávajúce motory fungujú v rámci schválených prevádzkových obmedzení.
112. „Letová dráha vzletu“ je zvislá a vodorovná dráha zo stanoveného bodu pri vzlete do výšky 1 500 ft nad povrchom pre letúny a 1 000 ft nad povrchom pre vrtuľníky s kritickým motorom neschopným prevádzky.
113. „Vzletová hmotnosť“ je hmotnosť vrátane všetkých osôb a vecí na palube na začiatku vzletu pre vrtuľníky a rozjazd pre letúny.
114. „Použiteľná dĺžka pre rozjazd (TORA)“ je dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú štát letiska vyhlásil za použiteľnú a vhodnú na rozjazd vzlietajúceho letúna.
115. „Člen technickej posádky“ je iný člen posádky v obchodnej leteckej doprave pri prevádzke vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS), pri prevádzke vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO) alebo pri prevádzke so zobrazovacím systémom na nočné videnie (NVIS), ako je člen letovej posádky alebo palubný sprievodca, ktorého prevádzkovateľ určil na vykonávanie úloh v lietadle alebo na zemi s cieľom pomáhať pilotovi počas prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS, pri ktorej môže byť potrebná obsluha špeciálneho palubného vybavenia.
116. „Technické pokyny (TI)“ je najnovšie platné vydanie *Technických pokynov na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného nákladu* vrátane doplnkov a dodatkov schválených a vydaných Medzinárodnou organizáciou civilného letectva.
117. „Dopravný náklad“ je celková hmotnosť cestujúcich, batožiny, nákladu a príručného špeciálneho vybavenia vrátane akejkoľvek záťaže.
118. „Let bez pomoci systému nočného videnia (NVIS)“ znamená v prípade prevádzky NVIS časť letu podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), ktorá sa vykonáva v noci, keď člen posádky nepoužíva okuliare na nočné videnie (NVG).
119. „Podnik“ je každá fyzická alebo právnická osoba, zisková aj nezisková, alebo každý úradný orgán s právnou subjektivitou alebo bez nej.
120. „ $V_1$ “ je maximálna rýchlosť počas vzletu, pri ktorej musí pilot urobiť prvý krok na zastavenie letúna v rámci dĺžky prerušeného vzletu.  $V_1$  tiež znamená minimálnu rýchlosť počas vzletu po poruche kritického motora pri rýchlosti  $V_{EF}$ , pri ktorej môže pilot pokračovať vo vzlete a dosiahnuť požadovanú výšku nad vzletovou plochou v rámci dĺžky vzletu.
121. „ $V_{EF}$ “ je rýchlosť, pri ktorej sa predpokladá porucha kritického motora počas vzletu.
122. „Priblíženie za viditeľnosti zeme“ je priblíženie, pri ktorom sa časť alebo celý postup priblíženia podľa prístrojov nedokončí a priblíženie sa vykoná s vizuálnou orientáciou podľa terénu.
123. „Dohoda o prenájme lietadla s posádkou (wet lease)“ znamená dohodu medzi leteckými dopravcami, na základe ktorej je lietadlo prevádzkované pod AOC prenajímateľa.
124. „Vlhká vzletová a pristávacia dráha“ je dráha, ktorej povrch je pokrytý vodou alebo jej ekvivalentom menej, ako sa stanovuje vo vymedzení pojmu „znečistená dráha“, alebo ak je na jej povrchu dostatok vody, aby sa zrkadlila, ale bez väčších plôch stojacej vody.

## PRÍLOHA II

## POŽIADAVKY NA ORGÁNY V OBLASTI LETECKEJ PREVÁDZKY

## (ČASŤ ARO)

**ARO.GEN.005 Rozsah pôsobnosti**

V tejto časti sa ustanovujú požiadavky na systém administratívy a riadenia, ktoré musí plniť agentúra a členské štáty s cieľom vykonávať a presadzovať nariadenie (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacie predpisy v súvislosti s leteckou prevádzkou civilného letectva.

## PODČASŤ GEN

## VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

## ODDIEL I

**Všeobecné ustanovenia****ARO.GEN.115 Dokumentácia dohľadu**

Príslušný orgán poskytne zodpovedajúcim pracovníkom všetky legislatívne akty, normy, predpisy, technické publikácie a súvisiace dokumenty, aby im umožnil plniť si úlohy a vykonávať svoje povinnosti.

**ARO.GEN.120 Prostriedky preukázania zhody**

- a) Agentúra vypracuje prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC), ktoré sa môžu použiť na preukázanie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a s jeho vykonávacími predpismi. Keď sa dodržia AMC, sú splnené aj súvisiace požiadavky vykonávacích predpisov.
- b) Na preukázanie zhody s vykonávacími predpismi sa môžu použiť alternatívne prostriedky preukázania zhody.
- c) Príslušný orgán zavedie systém nepretržitého hodnotenia toho, či všetky alternatívne prostriedky preukázania zhody, ktoré používa on sám alebo organizácie a osoby pod jeho dohľadom, umožňujú dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a s jeho vykonávacími predpismi.
- d) Príslušný orgán posúdi všetky alternatívne prostriedky preukázania zhody, ktoré navrhuje organizácia v súlade s ORO.GEN.120 písm. b), prostredníctvom analýzy poskytnutej dokumentácie, a ak to považuje za potrebné, vykonaním kontroly organizácie.

Keď príslušný orgán zistí, že alternatívne prostriedky preukázania zhody sú v súlade s vykonávacími predpismi, bez zbytočného odkladu:

1. informuje žiadateľa, že môže používať alternatívne prostriedky preukázania zhody, a v prípade potreby zodpovedajúcim spôsobom zmení a doplní povolenie alebo osvedčenie žiadateľa;
  2. informuje agentúru o ich obsahu a poskytne jej kópie celej príslušnej dokumentácie;
  3. informuje ostatné členské štáty o alternatívnych prostriedkoch preukázania zhody, ktoré boli prijaté.
- e) Keď príslušný orgán sám používa alternatívne prostriedky preukázania zhody na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi:
1. sprístupní ich všetkým organizáciám a osobám, ktoré sú pod jeho dohľadom, a
  2. bez zbytočného odkladu o tom informuje agentúru.

Príslušný orgán poskytne agentúre úplný opis alternatívnych prostriedkov preukázania zhody vrátane všetkých revízií postupov, ktoré môžu byť dôležité, ako aj hodnotenie, ktorým sa preukáže dodržiavanie vykonávacích predpisov.

**ARO.GEN.125 Informovanie agentúry**

- a) Príslušný orgán bez zbytočného odkladu informuje agentúru v prípade akýchkoľvek výraznejších problémov s vykonávaním nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov.

- b) Príslušný orgán poskytuje agentúre informácie dôležité z hľadiska bezpečnosti, ktoré vyplývajú z prijatých hlásení o udalostiach.

#### **ARO.GEN.135 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém**

- a) Bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES <sup>(1)</sup>, príslušný orgán zavedie systém primeraného zhromažďovania, analýzy a šírenia informácií týkajúcich sa bezpečnosti.
- b) Agentúra zavedie systém na primeranú analýzu všetkých prijatých relevantných informácií týkajúcich sa bezpečnosti a bez zbytočného odkladu poskytne členským štátom a Komisii všetky informácie vrátane odporúčaní alebo návrhov nápravných opatrení, ktoré potrebujú na rýchlu reakciu na problém týkajúci sa bezpečnosti, zahŕňajúci výroby, časti, zariadenia, osoby alebo organizácie podliehajúce nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacím predpisom.
- c) Príslušný orgán po prijatí informácií uvedených v písmenách a) a b) prijme primerané opatrenia na riešenie problému týkajúceho sa bezpečnosti.
- d) O opatreniach prijatých podľa písmena c) okamžite informuje všetky osoby alebo organizácie, ktoré sa nimi musia riadiť podľa nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov. Príslušný orgán o týchto opatreniach informuje aj agentúru, a ak sú potrebné spoločné opatrenia, informuje aj ostatné zainteresované členské štáty.

### *ODDIEL II*

#### *Riadenie*

#### **ARO.GEN.200 Systém riadenia**

- a) Príslušný orgán zavedie a udržiava systém riadenia zahŕňajúci prinajmenšom:
1. zdokumentované politiky a postupy opisujúce jeho organizáciu, prostriedky a metódy dosiahnutia súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi. Postupy sa pravidelne aktualizujú a slúžia ako základné pracovné dokumenty tohto príslušného orgánu pre všetky súvisiace úlohy;
  2. dostatočný počet pracovníkov na plnenie úloh a vykonávanie povinností. Títo pracovníci musia byť odborne spôsobilí na vykonávanie pridelených úloh a musia mať príslušné znalosti, skúsenosti, úvodný a udržiavací výcvik na zabezpečenie trvalej spôsobilosti. Musí sa uplatňovať systém plánovania dostupnosti pracovníkov, aby sa zabezpečilo riadne plnenie všetkých úloh;
  3. primerané vybavenie a kancelárske priestory na vykonávanie pridelených úloh;
  4. funkciu monitorovania súladu systému riadenia s príslušnými požiadavkami a primeranosti postupov vrátane zavedenia postupu vnútorného auditu a riadenia rizika týkajúceho sa bezpečnosti. Monitorovanie súladu musí zahŕňať systém spätnej väzby výsledkov auditu pre vyšších riadiacich pracovníkov príslušného orgánu s cieľom v prípade potreby zabezpečiť vykonávanie nápravných opatrení a
  5. osobu alebo skupinu osôb, ktoré sú v konečnom dôsledku zodpovedné vyšším riadiacim pracovníkom príslušného orgánu za vykonávanie funkcie monitorovania súladu.
- b) Príslušný orgán vymenuje pre každú oblasť činnosti vrátane systému riadenia jednu alebo viac osôb s celkovou zodpovednosťou za riadenie príslušnej úlohy (úloh).
- c) Príslušný orgán zavedie postupy účasti na vzájomnej výmene všetkých potrebných informácií a pomoci s ďalšími príslušnými orgánmi vrátane všetkých zistení a následných opatrení vyplývajúcich z dohľadu nad osobami a organizáciami, ktoré vykonávajú činnosti na území členského štátu, ale osvedčenie im vydal príslušný orgán iného členského štátu alebo agentúra.
- d) Kópia postupov týkajúcich sa systému riadenia, ako aj ich zmien a doplnení musí byť prístupná agentúre na účely standardizácie.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23.

**ARO.GEN.205 Prideľovanie úloh oprávneným subjektom**

- a) Úlohy týkajúce sa úvodného osvedčovania alebo zachovávania dohľadu nad osobami alebo organizáciami, ktoré podliehajú nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacím predpisom, prideľujú členské štáty iba oprávneným subjektom. Pri prideľovaní úloh príslušný orgán zabezpečí, aby mal:
1. zavedený systém úvodného a nepretržitého hodnotenia toho, či oprávnený subjekt dodržiava ustanovenia prílohy V k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- Tento systém a výsledky hodnotenia sa zadokumentujú;
2. vypracovanú a zdokumentovanú dohodu s oprávneným subjektom, schválenú oboma stranami na primeranej úrovni riadenia, v ktorej sa jednoznačne vymedzujú:
    - i) úlohy, ktoré sa majú vykonávať;
    - ii) vyhlásenia, správy a záznamy, ktoré sa majú poskytovať;
    - iii) technické podmienky, ktoré treba splniť pri vykonávaní takýchto úloh;
    - iv) súvisiace pokrytie zodpovednosti a
    - v) ochrana informácií získaných pri vykonávaní takýchto úloh.
- b) Príslušný orgán zabezpečí, aby sa postupy vnútorného auditu a riadenia rizík týkajúcich sa bezpečnosti, ktoré sú požadované v ARO.GEN.200 písm. a) bode 4, vzťahovali na všetky úlohy osvedčovania alebo zachovávania dohľadu, ktoré sa vykonávajú v jeho mene.

**ARO.GEN.210 Zmeny v systéme riadenia**

- a) Príslušný orgán musí zaviesť systém určovania zmien, ktoré ovplyvňujú jeho spôsobilosť plniť úlohy a vykonávať povinnosti, ako sa vymedzuje v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch. Prostredníctvom tohto systému musí byť možné prijímať potrebné opatrenia, ktorými sa zabezpečí primeranosť a účinnosť systému riadenia.
- b) Príslušný orgán aktualizuje svoj systém riadenia tak, aby včas odrážal každú zmenu v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch a tak zaistil jeho účinné vykonávanie.
- c) Príslušný orgán informuje agentúru o zmenách, ktoré ovplyvňujú jeho spôsobilosť plniť úlohy a vykonávať povinnosti, ako sa vymedzuje v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch.

**ARO.GEN.220 Vedenie záznamov**

- a) Príslušný orgán zavedie systém vedenia záznamov, prostredníctvom ktorého možno primerane uchovávať, sprístupňovať a spoľahlivo sledovať:
  1. zdokumentované politiky a postupy systému riadenia;
  2. výcvik, odbornú spôsobilosť a oprávnenia pracovníkov;
  3. prideľovanie úloh, ktoré sa vzťahujú na prvky požadované v ARO.GEN.205, ako aj podrobnosti prideľovaných úloh;
  4. postupy osvedčovania a nepretržitého dohľadu nad organizáciami s osvedčením;
  5. podrobnosti o výcvikových kurzoch, ktoré poskytujú organizácie s osvedčením, a prípadne záznamy týkajúce sa FSTD používaných pri takom výcviku;
  6. dohľad nad osobami a organizáciami vykonávajúcimi činnosť na území členského štátu, ale pod dohľadom a s osvedčením príslušného orgánu iného členského štátu alebo agentúry na základe dohody medzi týmito orgánmi;
  7. hodnotenie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ktoré navrhujú organizácie podliehajúce osvedčovaniu, a ich oznamovanie agentúre, ako aj hodnotenie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ktoré používa samotný príslušný orgán;
  8. zistenia, nápravné opatrenia a dátum ukončenia opatrení;

9. prijaté vynucovacie opatrenia;
  10. informácie týkajúce sa bezpečnosti a následné opatrenia a
  11. použitie ustanovení o odchýlkach v súlade s článkom 14 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- b) Príslušný orgán uchováva zoznam všetkých osvedčení organizácií, ktoré vydal.
- c) Všetky záznamy sa uchovávajú minimálne počas obdobia stanoveného v tomto nariadení. Ak takéto vymedzenie chýba, záznamy sa uchovávajú minimálne počas obdobia 5 rokov na základe príslušných právnych predpisov v oblasti ochrany údajov.

### ODDIEL III

#### **Dohľad, osvedčovanie a vynucovanie**

##### **ARO.GEN.300 Dohľad**

- a) Príslušný orgán overuje:
1. súlad s požiadavkami vzťahujúcimi sa na organizácie pred vydaním osvedčenia organizácie, prípadne povolenia;
  2. zachovávanie súladu s platnými požiadavkami v prípade organizácií, ktorým udelil osvedčenie;
  3. vykonávanie primeraných opatrení týkajúcich sa bezpečnosti, ktoré nariadil príslušný orgán, ako sa vymedzuje v ARO.GEN.135 písm. c) a d).
- b) Toto overovanie:
1. je podložené dokumentáciou s osobitným cieľom poskytnúť pracovníkom, ktorí sú zodpovední za dohľad týkajúci sa bezpečnosti, usmernenie k výkonu ich funkcií;
  2. poskytuje zainteresovaným osobám a organizáciám výsledky činnosti dohľadu týkajúceho sa bezpečnosti;
  3. je založené na auditoch a kontrolách vrátane inšpekcii na odbavovacej ploche a neohlásených inšpekcii a
  4. poskytuje príslušnému orgánu dôkazy potrebné v prípade, že sa vyžaduje ďalšie konanie vrátane opatrení, s ktorými sa počíta v ARO.GEN.350 a ARO.GEN.355.
- c) V rozsahu pôsobnosti dohľadu vymedzeného v písmenách a) a b) sa zohľadňujú výsledky predchádzajúcich činností dohľadu a priority bezpečnosti.
- d) Bez toho, aby boli dotknuté právomoci členských štátov a ich povinnosti, ako sa vymedzuje v ARO.RAMP, rozsah pôsobnosti dohľadu nad činnosťami, ktoré na území členského štátu vykonávajú osoby alebo organizácie založené alebo so sídlom v inom členskom štáte, sa určí na základe priorít bezpečnosti, ako aj na základe predchádzajúcej činnosti dohľadu.
- e) Ak sa činnosť osoby alebo organizácie týka viacerých členských štátov alebo agentúry, príslušný orgán zodpovedný za dohľad podľa písmena a) môže súhlasiť s tým, že úlohy súvisiace s dohľadom bude vykonávať agentúra alebo príslušný orgán (orgány) členského štátu (štátov), kde činnosť prebieha. Každá osoba alebo organizácia, ktorá takejto dohode podlieha, musí byť informovaná o jej existencii a rozsahu pôsobnosti.
- f) Príslušný orgán zhromažďuje a spracúva všetky informácie, ktoré považuje za dôležité pre dohľad, vrátane inšpekcii na odbavovacej ploche a neohlásených inšpekcii.

##### **ARO.GEN.305 Program dohľadu**

- a) Príslušný orgán zavedie a zachováva program dohľadu, ktorý zahŕňa činnosti dohľadu vyžadované podľa ARO.GEN.300 a ARO.RAMP.
- b) V prípade organizácií, ktorým udelil osvedčenie príslušný orgán, sa vypracuje program dohľadu, v ktorom sa zohľadní osobitný charakter organizácie, zložitost' jej činností a výsledky predchádzajúcich činností v oblasti osvedčovania a/alebo dohľadu požadovaných podľa ARO.GEN a ARO.RAMP a ktorý je založený na hodnotení súvisiacich rizík. Každý plánovací cyklus dohľadu zahŕňa:
1. audity a inšpekcie vrátane inšpekcii na odbavovacej ploche a neohlásených inšpekcii podľa potreby a



2. stretnutia zodpovedného riadiaceho pracovníka s príslušným orgánom, aby sa zabezpečilo, že obe strany budú naďalej informované o dôležitých otázkach.
- c) Na organizácie, ktorým udelil osvedčenie príslušný orgán, sa uplatňuje plánovací cyklus dohľadu, ktorého trvanie nepresiahne 24 mesiacov.

Plánovací cyklus dohľadu sa môže skrátiť, ak existuje dôkaz, že sa znížila výkonnosť bezpečnosti organizácie.

Plánovací cyklus dohľadu sa môže predĺžiť najviac na 36 mesiacov, ak príslušný orgán potvrdil, že počas predchádzajúcich 24 mesiacov:

1. organizácia preukázala účinné rozpoznávanie rizík týkajúcich sa bezpečnosti v oblasti letectva a riadenie súvisiacich rizík;
2. organizácia sústavne v rámci ORO.GEN.130 preukazuje, že má všetky zmeny plne pod kontrolou;
3. neboli vydané žiadne zistenia úrovne 1 a
4. všetky nápravné opatrenia sa vykonali v časovom období, ktoré schválil alebo predĺžil príslušný orgán, ako sa vymedzuje v ARO.GEN.350 písm. d) bode 2.

Plánovací cyklus dohľadu sa môže ďalej predĺžiť najviac na 48 mesiacov, ak okrem uvedeného organizácia zaviedla a príslušný orgán schválil účinný nepretržitý systém vykazovania úrovne bezpečnosti a súladu samotnej organizácie s právnymi predpismi predkladaného príslušnému orgánu.

- d) Program dohľadu nad držiteľmi preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia, vydaného príslušným orgánom, zahŕňa inšpekcie a podľa potreby neohlásené inšpekcie.
- e) Program dohľadu obsahuje záznamy dátumov, keď sa majú uskutočniť audity, inšpekcie a stretnutia a keď sa tieto audity, inšpekcie a stretnutia uskutočnili.

#### **ARO.GEN.310 Úvodný postup osvedčovania – organizácie**

- a) Po prijatí žiadosti o úvodné vydanie osvedčenia pre organizáciu príslušný orgán overí, či organizácia spĺňa príslušné požiadavky. Pri overovaní sa môže zohľadniť vyhlásenie podľa ORO.AOC.100 písm. b).
- b) Ak sa príslušný orgán presvedčí, že organizácia spĺňa príslušné požiadavky, vydá osvedčenie (osvedčenia), ako sa ustanovuje v dodatkoch I až II. Osvedčenie (osvedčenia) vydá na neobmedzený čas. Oprávnenia a rozsah činností, ktoré má organizácia povolené vykonávať, sa presne stanovujú v podmienkach povolenia priložených k osvedčeniu (osvedčeniam).
- c) S cieľom umožniť organizácii vykonávať zmeny bez predchádzajúceho povolenia príslušného orgánu v súlade s ORO.GEN.130 príslušný orgán schváli postup, ktorý organizácia predloží a vymedzí v ňom rozsah týchto zmien a opíše, ako bude tieto zmeny riadiť a informovať o nich.

#### **ARO.GEN.330 Zmeny – organizácie**

- a) Po prijatí žiadosti o zmenu, ktorá si vyžaduje predchádzajúce povolenie, príslušný orgán pred vydaním povolenia overí, či organizácia spĺňa príslušné požiadavky.

Príslušný orgán určí podmienky, za akých môže organizácia počas zmeny fungovať, s výnimkou prípadu, keď príslušný orgán rozhodne, že je potrebné pozastaviť platnosť osvedčenia organizácie.

Ak sa príslušný orgán presvedčí, že organizácia spĺňa príslušné požiadavky, vydá povolenie na zmenu.

- b) Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné vynucovacie opatrenia, ak organizácia vykoná zmenu, ktorá si vyžaduje predchádzajúce povolenie bez toho, aby získala povolenie príslušného orgánu, ako sa vymedzuje v písmene a), príslušný orgán pozastaví, obmedzí alebo zruší platnosť osvedčenia organizácie.
- c) Pri zmenách, ktoré si nevyžadujú predchádzajúci súhlas, príslušný orgán posúdi informácie, ktoré mu organizácia poskytla v oznámení v súlade s ORO.GEN.130, aby overil, či sú splnené príslušné požiadavky. V prípade akéhokoľvek nesúladu príslušný orgán:

1. informuje organizáciu o nesúlade a požiada ju o ďalšie zmeny;

2. v prípade zistení úrovne 1 alebo úrovne 2 koná v súlade s ARO.GEN.350.

#### **ARO.GEN.350 Zistenia a nápravné opatrenia – organizácie**

a) Príslušný orgán dohľadu v súlade s ARO.GEN.300 písm. a) musí mať systém na analýzu toho, aký majú zistenia význam pre bezpečnosť.

b) Zistenie úrovne 1 stanoví príslušný orgán, ak zistí akýkoľvek významný nesúlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, s postupmi a príručkami organizácie alebo s podmienkami povolenia alebo osvedčenia, ktorý znižuje bezpečnosť alebo vážne ohrozuje bezpečnosť letu.

Za zistenie úrovne 1 sa považuje aj:

1. neumožnenie prístupu príslušnému orgánu do priestorov organizácie podľa ORO.GEN.140 počas bežného času prevádzky a po dvoch písomných žiadostiach;
2. získanie alebo zachovanie platnosti osvedčenia organizácie pomocou falšovania predloženej dokumentácie;
3. dôkaz nesprávneho alebo podvodného postupu pri používaní osvedčenia organizácie a
4. neexistencia zodpovedného riadiaceho pracovníka.

c) Zistenie úrovne 2 stanoví príslušný orgán, ak zistí akýkoľvek nesúlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, s postupmi a príručkami organizácie alebo s podmienkami povolenia alebo osvedčenia, ktorý by mohol znížiť bezpečnosť alebo ohroziť bezpečnosť letu.

d) Po zistení nesúladu počas dohľadu alebo iným spôsobom príslušný orgán bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné opatrenia požadované v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, písomne oznámi toto zistenie organizácii a požiada o vykonanie nápravných opatrení na odstránenie zisteného nesúladu. Príslušný orgán v prípade potreby informuje štát, v ktorom je lietadlo registrované.

1. V prípade zistení úrovne 1 prijme príslušný orgán okamžité a primerané opatrenia na zákaz alebo obmedzenie činností a v prípade potreby prijme opatrenia na zrušenie osvedčenia alebo osobitného povolenia, prípadne na jeho obmedzenie alebo pozastavenie platnosti celkom alebo čiastočne, v závislosti od rozsahu zistenia úrovne 1, kým organizácia neprijme úspešné nápravné opatrenie.

2. V prípade zistení úrovne 2 príslušný orgán:

i) poskytne organizácii čas na vykonanie nápravných opatrení primeraný povahe zistenia, ktorý spočiatku v žiadnom prípade nesmie byť dlhší ako 3 mesiace. Na konci tohto obdobia môže podľa povahy zistenia príslušný orgán predĺžiť trojmesačné obdobie na základe uspokojivého plánu nápravných opatrení, ktorý schváli príslušný orgán, a

ii) zhodnotí plán nápravných opatrení a ich vykonávania, ktorý navrhla organizácia, a ak z hodnotenia vyplynie záver, že sú dostatočné na odstránenie nesúladu, prijme ich.

3. Ak organizácia nepredloží prijateľný plán nápravných opatrení ani nerealizuje nápravné opatrenia v termíne, ktorý prijal alebo predĺžil príslušný orgán, hodnotenie zistenia sa zvýši na úroveň 1 a podniknú sa kroky stanovené v písmene d) bode 1.

4. Príslušný orgán zaznamenáva všetky svoje vlastné zistenia alebo zistenia, o ktorých bol informovaný, a v prípade potreby aj vynucovacie opatrenia, ktoré uplatnil, ako aj nápravné opatrenia a dátum ukončenia činnosti v súvislosti so zisteniami.

e) Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné vynucovacie opatrenia, keď orgán členského štátu konajúci podľa ustanovení ARO.GEN.300 písm. d) zistí akýkoľvek nesúlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi zo strany organizácie, ktorej udelil osvedčenie, príslušný orgán iného členského štátu alebo agentúra informuje o tom uvedený príslušný orgán a poskytne mu informáciu o úrovni zistenia.

**ARO.GEN.355 Zistenia a vynucovacie opatrenia – osoby**

- a) Ak príslušný orgán zodpovedný za dohľad podľa ARO.GEN.300 písm. a) nájde počas dohľadu alebo iným spôsobom dôkaz, ktorý poukazuje na nesúlad s príslušnými požiadavkami zo strany držiteľa preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia vydaného v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, musí konať v súlade s ARA.GEN.355 písm. a) až d) prílohy VI (časť ARA) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 290/2012 (1).
- b) Ak sa počas dohľadu alebo iným spôsobom nájde dôkaz, ktorým sa poukazuje na nesúlad s príslušnými požiadavkami zo strany osoby, na ktorú sa vzťahujú požiadavky stanovené v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch a ktorá nie je držiteľom preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia vydaného v súlade s uvedeným nariadením a jeho vykonávacími predpismi, príslušný orgán, ktorý zistil nesúlad, prijme všetky potrebné vynucovacie opatrenia, aby zabránil pokračovaniu takéhoto nesúladu.

## PODČASŤ OPS

**LETECKÁ PREVÁDZKA**

## ODDIEL I

**Osvedčovanie prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy****ARO.OPS.100 Vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov**

- a) Príslušný orgán vydá osvedčenie leteckého prevádzkovateľa (AOC), ak sa presvedčil, že prevádzkovateľ preukázal zhodu s prvkami, ktoré sú požadované v ORO.AOC.100.
- b) Osvedčenie obsahuje súvisiace prevádzkové špecifikácie.

**ARO.OPS.105 Dohoda o spoločnom využívaní kódu**

Príslušný orgán pri posudzovaní dohody o spoločnom využívaní kódu, ktorá zahŕňa prevádzkovateľa z tretej krajiny, z hľadiska bezpečnosti:

1. sa na základe overenia prevádzkovateľa podľa ORO.AOC.115 presvedčí, že prevádzkovateľ z tretej krajiny spĺňa príslušné štandardy ICAO;
2. sa v prípade potreby spojí s príslušným orgánom štátu prevádzkovateľa z tretej krajiny.

**ARO.OPS.110 Nájomné zmluvy**

- a) Príslušný orgán schváli nájomnú zmluvu, ak sa presvedčil, že prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s prílohou III (časť ORO) spĺňa:
1. ORO.AOC.110 písm. d) v prípade nájmu lietadla z tretej krajiny bez posádky;
  2. ORO.AOC.110 písm. c) v prípade nájmu lietadla s posádkou od prevádzkovateľa z tretej krajiny;
  3. ORO.AOC.110 písm. e) v prípade prenájmu lietadla bez posádky ktorémukolvek prevádzkovateľovi;
  4. príslušné požiadavky na zachovanie letovej spôsobilosti a leteckej prevádzky v prípade nájmu lietadla bez posádky zaregistrovaného v EÚ a v prípade nájmu lietadla s posádkou od prevádzkovateľa z EÚ.
- b) Schválenie dohody o nájme lietadla s posádkou sa pozastaví alebo zruší, ak:
1. sa pozastaví alebo zruší platnosť AOC prenajímateľa alebo nájomcu;
  2. prenajímateľ podlieha zákazu prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (2).
- c) Schválenie dohody o nájme lietadla bez posádky sa pozastaví alebo zruší, keď sa pozastaví alebo zruší platnosť osvedčenia letovej spôsobilosti lietadla.

(1) Ú. v. EÚ L 100, 5.4.2012, s. 1.

(2) Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15.

d) Príslušný orgán pri žiadosti o predbežné schválenie dohody o prenájme lietadla bez posádky v súlade s ORO.AOC.110 písm. e) zabezpečí:

1. riadnu koordináciu s príslušným orgánom zodpovedným za nepretržitý dohľad nad lietadlom v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 2042/2003 <sup>(1)</sup> alebo za prevádzku lietadla, ak nejde o ten istý orgán;
2. že lietadlo bude včas vyňaté z AOC prevádzkovateľa.

#### ODDIEL II

#### Schválenia

##### **ARO.OPS.200 Postup špecifického schválenia**

- a) Po prijatí žiadosti o vydanie špecifického povolenia alebo jeho zmien príslušný orgán posúdi žiadosť v súlade s príslušnými požiadavkami prílohy V (časť SPA) a v prípade potreby vykoná primeranú inšpekciu u prevádzkovateľa.
- b) Keď sa príslušný orgán presvedčí, že prevádzkovateľ preukázal splnenie príslušných požiadaviek, vydá alebo zmení povolenie. Povolenie sa uvádza v prevádzkových špecifikáciách, ako sa vymedzuje v dodatku II.

##### **ARO.OPS.205 Schválenie zoznamu minimálneho vybavenia**

- a) Keď príslušný orgán prijme od prevádzkovateľa žiadosť o úvodné schválenie zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo zmien v tomto zozname, pred vydaním povolenia posúdi každú dotknutú položku, aby overil súlad s príslušnými požiadavkami.
- b) Príslušný orgán schváli postup prevádzkovateľa pri predlžovaní príslušných intervalov nápravy B, C a D, ak prevádzkovateľ preukáže splnenie podmienok uvedených v ORO.MLR.105 písm. f) a príslušný orgán to overí.
- c) Príslušný orgán individuálne schváli prevádzku lietadla mimo obmedzení MEL, ale v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), ak prevádzkovateľ preukáže splnenie podmienok uvedených v ORO.MLR.105 a príslušný orgán to overí.

##### **ARO.OPS.210 Stanovenie miestnej oblasti**

Príslušný orgán môže určiť miestnu oblasť na účely plnenia požiadaviek výcviku a skúšania letovej posádky.

##### **ARO.OPS.215 Schválenie prevádzky vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo husto osídlenej oblasti**

- a) Členský štát vymedzí tie oblasti, kde sa môže prevádzka vrtuľníkov vykonávať bez zaistenej možnosti bezpečného vynúteného pristátia, ako je uvedené v CAT.POL.H.420.
- b) Pred vydaním povolenia uvedeného v CAT.POL.H.420 príslušný orgán posúdi odôvodnenie prevádzkovateľa, prečo nie je možné použiť príslušné výkonnostné kritériá.

##### **ARO.OPS.220 Schválenie prevádzky vrtuľníkov do alebo z miesta verejného záujmu**

Povolenie uvedené v CAT.POL.H.225 obsahuje zoznam miest verejného záujmu vypracovaný prevádzkovateľom, na ktorého sa povolenie vzťahuje.

##### **ARO.OPS.225 Schválenie prevádzky na osamotené letisko**

Povolenie uvedené v CAT.OP.MPA.106 obsahuje zoznam letísk vypracovaný prevádzkovateľom, na ktorého sa povolenie vzťahuje.

#### PODČASŤ RAMP

#### **INŠPEKcie LIETADIEL PREVÁDZKOVATEĽOV NA ODBAVOVACEJ PLOCHE POD REGULAČNÝM DOHĽADOM INÉHO ŠTÁTU**

##### **ARO.RAMP.005 Rozsah pôsobnosti**

V tejto podčasti sa ustanovujú požiadavky, ktoré musí splniť príslušný orgán alebo agentúra pri výkone svojich úloh a svojej zodpovednosti vo vzťahu k vykonávaniu inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade lietadiel, ktoré používajú prevádzkovatelia tretích krajín alebo prevádzkovatelia pod regulačným dohľadom iného členského štátu, po pristátí na letiskách ležiacich na území podliehajúcim ustanoveniam zmluvy.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, s. 1.

**ARO.RAMP.100 Všeobecne**

- a) Lietadlo, ako aj jeho posádka podliehajú kontrole plnenia príslušných požiadaviek.
- b) Príslušný orgán okrem vykonávania inšpekcií na odbavovacej ploche v rámci svojho programu dohľadu vypracovaného v súlade s ARO.GEN.305 vykonáva aj inšpekciu na odbavovacej ploche v prípade lietadla podozrivého z nesplnenia príslušných požiadaviek.
- c) Príslušný orgán pri príprave programu dohľadu v súlade s ARO.GEN.305 stanovuje ročný program vykonávania inšpekcií lietadiel na odbavovacej ploche. Tento program:
1. sa opiera o metodiku výpočtu, v ktorej sa zohľadnia historické informácie o počte a charaktere prevádzkovateľov a počte ich pristátí na ich letiskách, ako aj riziká týkajúce sa bezpečnosti, a
  2. umožní príslušnému orgánu dať prioritu inšpekciám lietadiel na základe zoznamu uvedeného v ARO.RAMP.105 písm. a).
- d) Agentúra, ak to považuje za nevyhnutné, vykonáva inšpekcie lietadiel na odbavovacej ploche v spolupráci s členskými štátmi, na ktorých území sa kontrola vykonáva, aby overila plnenie príslušných požiadaviek, a to na účely:
1. úloh osvedčovania, ktorými je agentúra poverená na základe nariadenia (ES) č. 216/2008;
  2. kontroly dodržiavania noriem členského štátu alebo
  3. kontroly organizácie na overenie plnenia príslušných požiadaviek v potenciálne nebezpečných situáciách.

**ARO.RAMP.105 Kritériá na prioritné vykonávanie inšpekcií**

- a) Na účely prioritného vykonávania inšpekcií na odbavovacej ploche poskytne agentúra príslušným orgánom zoznam prevádzkovateľov lietadiel, o ktorých bolo zistené, že predstavujú potenciálne riziko.
- b) Tento zoznam obsahuje:
1. prevádzkovateľov lietadiel určených na základe analýzy dostupných údajov v súlade s ARO.RAMP.150 písm. b) bodom 4;
  2. prevádzkovateľov lietadiel, ktorých oznámila agentúre Európska komisia a ktorí boli určení na základe:
    - i) názoru vyjadreného Výborom pre leteckú bezpečnosť (ASC) v kontexte vykonávania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, že je nevyhnutné ďalšie overenie skutočného súladu s príslušnými normami týkajúcimi sa bezpečnosti formou systematických inšpekcií na odbavovacej ploche alebo
    - ii) informácií, ktoré získala Európska komisia od členských štátov podľa článku 4 ods. 3 nariadenia (ES) č. 2111/2005;
  3. lietadlá prevádzkované na území podliehajúcim ustanoveniam zmluvy prevádzkovateľmi uvedenými v prílohe B k zoznamu prevádzkovateľov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005;
  4. lietadlá prevádzkované prevádzkovateľmi s osvedčením vydaným v štáte, ktorý vykonáva regulačný dohľad nad prevádzkovateľmi zahrnutými do zoznamu uvedeného v bode 3;
  5. lietadlá používané prevádzkovateľom z tretej krajiny, ktorý prvý raz prevádzkuje lety v rámci alebo z územia podliehajúceho ustanoveniam zmluvy alebo ktorého oprávnenie vydané v súlade s ART.GEN.205 je obmedzené alebo obnovené po pozastavení alebo zrušení.
- c) Zoznam sa vypracúva v súlade s postupmi stanovenými agentúrou po každej aktualizácii zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa prevádzkovateľov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005 a v každom prípade najmenej raz za každé 4 mesiace.

**ARO.RAMP.110 Zhromažďovanie informácií**

Príslušný orgán zhromažďuje a spracúva všetky informácie, ktoré považuje za užitočné pri vykonávaní inšpekcií na odbavovacej ploche.

**ARO.RAMP.115 Odborná spôsobilosť inšpektorov vykonávajúcich inšpekcie na odbavovacej ploche**

- a) Príslušný orgán a agentúra majú odborne spôsobilých inšpektorov vykonávajúcich inšpekcie na odbavovacej ploche.
- b) Inšpektori vykonávajúci inšpekciu na odbavovacej ploche musia:
1. mať potrebné vzdelanie v oblasti letectva alebo praktické znalosti zodpovedajúce ich oblasti (oblastiam) inšpekcie;
  2. úspešne absolvovať:
    - i) príslušný špeciálny teoretický a praktický výcvik v jednej alebo vo viacerých z týchto oblastí inšpekcie:
      - A. pilotná kabína;
      - B. bezpečnosť kabíny;
      - C. stav lietadla;
      - D. náklad;
    - ii) príslušný výcvik v reálnej prevádzke, ktorý im poskytne vedúci inšpektor vykonávajúci inšpekciu na odbavovacej ploche, menovaný príslušným orgánom alebo agentúrou;
  3. udržiavať si odbornú spôsobilosť tým, že absolvujú udržiavací výcvik a vykonajú najmenej 12 inšpekcií za každé obdobie 12 mesiacov.
- c) Výcvik uvedený v písmene b) bode 2 podbode i) poskytuje príslušný orgán alebo výcviková organizácia schválená v súlade s ARO.RAMP.120 písm. a).
- d) Agentúra vypracuje a udržiava osnovu výcviku a podporuje organizáciu výcvikových kurzov a seminárov pre inšpektorov s cieľom zlepšiť porozumenie a jednotné uplatňovanie tejto podčasti.
- e) Agentúra umožňuje a koordinuje program výmeny inšpektorov, ktorého cieľom je umožniť inšpektorom získavanie praktických skúseností a prispievať k zosúladeniu postupov.

**ARO.RAMP.120 Schválenie výcvikových organizácií**

- a) Príslušný orgán schváli výcvikovú organizáciu s hlavným miestom podnikania na území daného členského štátu, keď sa presvedčí, že výcviková organizácia:
1. určila vedúceho výcviku s dobrými riadiacimi schopnosťami, ktorý zabezpečí, že poskytovaný výcvik spĺňa príslušné požiadavky;
  2. má k dispozícii výcvikové zariadenia a inštruktážne vybavenie vhodné na druh výcviku, ktorý poskytuje;
  3. poskytuje výcvik v súlade s osnovami, ktoré vypracovala agentúra v súlade s ARO.RAMP.115 písm. d);
  4. využíva na výcvik odborne spôsobilých inštruktorov.
- b) Agentúra vykoná overenie zhody a zachovania zhody s požiadavkami uvedenými v písmene a), ak o to požiada príslušný orgán.
- c) Výcvikovej organizácii sa udelí povolenie na vykonávanie jedného alebo viacerých z týchto druhov výcviku:
1. počiatočný teoretický výcvik;
  2. počiatočný praktický výcvik;
  3. udržiavací výcvik.

**ARO.RAMP.125 Vykonávanie inšpekcií na odbavovacej ploche**

- a) Inšpekcie na odbavovacej ploche sa vykonávajú jednotným spôsobom s použitím formulára uvedeného v dodatku III alebo dodatku IV.

- b) Pri vykonávaní inšpekcie na odbavovacej ploche inšpektori vynaložia všetko úsilie na to, aby predišli neodôvodnenému meškaniu kontrolovaného lietadla.
- c) Po skončení inšpekcie na odbavovacej ploche veliaci pilot alebo v jeho neprítomnosti iný člen letovej posádky alebo zástupca prevádzkovateľa dostanú informáciu o výsledkoch inšpekcie na odbavovacej ploche s použitím formulára uvedeného v dodatku III.

#### **ARO.RAMP.130 Kategorizácia nálezov**

Pre každú kontrolovanú položku sa ako nálezy stanovia tri kategórie možného nesúladu. Tieto nálezy sa kategorizujú takto:

- 1. nález úrovne 3 je akékoľvek zistené významné nespĺnenie príslušných požiadaviek alebo podmienok osvedčenia, ktoré má veľký vplyv na bezpečnosť;
- 2. nález úrovne 2 je akékoľvek zistené nespĺnenie príslušných požiadaviek alebo podmienok osvedčenia, ktoré má výrazný vplyv na bezpečnosť;
- 3. nález úrovne 1 je akékoľvek zistené nespĺnenie príslušných požiadaviek alebo podmienok osvedčenia, ktoré má malý vplyv na bezpečnosť.

#### **ARO.RAMP.135 Následné opatrenia po nálezo**

- a) Pri nálezo
- 1. písomne oznámi nálezy prevádzkovateľovi vrátane žiadosti o preukázanie prijatých nápravných opatrení a
- 2. informuje príslušný orgán štátu prevádzkovateľa a prípadne štátu, v ktorom je lietadlo registrované a v ktorom bol vydaný preukaz spôsobilosti letovej posádky. V prípade potreby príslušný orgán alebo agentúra požiadajú o potvrdenie súhlasu s nápravnými opatreniami, ktoré prijal prevádzkovateľ v súlade s ARO.GEN.350 alebo ARO.GEN.355.
- b) Príslušný orgán popri opatreniach podľa písmena a) v prípade zistení úrovne 3 podnikne okamžité kroky:
  - 1. zavedením obmedzenia letovej prevádzky lietadla;
  - 2. požiadaním o okamžité nápravné opatrenia;
  - 3. uzemnením lietadla v súlade s ARO.RAMP.140 alebo
  - 4. zavedením okamžitého zákazu vykonávania leteckej dopravy v súlade s článkom 6 nariadenia (ES) č. 2111/2005.
- c) Keď agentúra vydá nález úrovne 3, požiada príslušný orgán v mieste, kde lietadlo pristálo, aby prijal primerané opatrenia v súlade s písmenom b).

#### **ARO.RAMP.140 Uzemnenie lietadla**

- a) V prípade nálezu úrovne 3, keď existujú náznaky úmyslu alebo možnosti, že lietadlo odletí bez toho, aby prevádzkovateľ alebo vlastník vykonal primerané nápravné opatrenia, príslušný orgán:
  - 1. oznámi veliacemu pilotovi/veliteľovi lietadla alebo prevádzkovateľovi, že lietadlo až do ďalšieho oznámenia nemá povolenie vykonať let, a
  - 2. uzemní príslušné lietadlo.
- b) Príslušný orgán štátu, v ktorom je lietadlo uzemnené, okamžite informuje príslušný orgán štátu prevádzkovateľa, prípadne štátu, v ktorom je lietadlo registrované, a agentúru v prípade, ak uzemnené lietadlo používa prevádzkovateľ z tretieho štátu.
- c) Príslušný orgán v koordinácii so štátom prevádzkovateľa alebo štátom registrácie určí nevyhnutné podmienky, za akých môže lietadlo dostať povolenie na vzlet.
- d) Ak nesúlad ovplyvní platnosť osvedčenia letovej spôsobilosti lietadla, príslušný orgán môže zrušiť uzemnenie lietadla, iba ak prevádzkovateľ preukáže, že:
  - 1. bol obnovený súlad s príslušnými požiadavkami;

2. získal povolenie na let v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003 <sup>(1)</sup> v prípade lietadla registrovaného v členskom štáte;
3. získal povolenie na let alebo rovnocenný dokument štátu zápisu do registra alebo štátu prevádzkovateľa pre lietadlo registrované v tretej krajine a používané prevádzkovateľom z EÚ alebo tretej krajiny a
4. prípadne povolenie z tretích krajín, ponad ktoré bude lietadlo letieť.

#### **ARO.RAMP.145 Podávanie správ**

- a) Informácie zhromažďované v súlade s ARO.RAMP.125 písm. a) sa do 21 kalendárnych dní po vykonaní inšpekcie vložia do centrálnej databázy uvedenej v ARO.RAMP.150 písm. b) bode 2.
- b) Príslušný orgán alebo agentúra vložia do centrálnej databázy akúkoľvek informáciu, ktorá je užitočná z hľadiska uplatňovania nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov a z hľadiska plnenia úloh agentúrou, ktoré sa jej pridelujú v tejto prílohe, vrátane príslušných informácií uvedených v ARO.RAMP.110.
- c) Kedykoľvek informácie uvedené v ARO.RAMP.110 poukazujú na existenciu potenciálnej hrozby týkajúcej sa bezpečnosti, tieto informácie sa bezodkladne oznámia aj každému príslušnému orgánu a agentúre.
- d) Kedykoľvek určitá osoba poskytne príslušnému orgánu informácie týkajúce sa nedostatkov lietadla, informácie uvedené v ARO.RAMP.110 a ARO.RAMP.125 písm. a) sa zaznamenajú bez identifikácie ich zdroja.

#### **ARO.RAMP.150 Koordinačné úlohy agentúry**

- a) Agentúra riadi a používa nástroje a postupy potrebné na ukladanie a výmenu:
  1. informácií uvedených v ARO.RAMP.145 s použitím formulárov uvedených v dodatkoch III a IV;
  2. informácií poskytnutých tretími krajinami alebo medzinárodnými organizáciami, s ktorými uzavrela príslušné dohody EÚ, alebo organizáciami, s ktorými uzavrela príslušné dohody agentúra v súlade s článkom 27 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- b) Riadenie zahŕňa aj tieto úlohy:
  1. uchovávať údaje z členských štátov, ktoré sa týkajú informácií týkajúcich sa bezpečnosti o pristávaní lietadiel na letiskách umiestnených na území podliehajúcim ustanoveniam zmluvy;
  2. pripravovať, udržiavať a priebežne aktualizovať centrálnu databázu obsahujúcu všetky informácie uvedené v písmene a) bodoch 1 a 2;
  3. vykonávať potrebné zmeny a zlepšenia v aplikácii databázy;
  4. analyzovať centrálnu databázu a ďalšie zodpovedajúce informácie, ktoré sa týkajú bezpečnosti lietadiel a leteckých prevádzkovateľov, a na základe toho:
    - i) odporúčať Komisii a príslušným orgánom okamžité opatrenia alebo následnú politiku;
    - ii) hlásiť potenciálne problémy týkajúce sa bezpečnosti Komisii a príslušným orgánom;
    - iii) v prípade potreby z dôvodov týkajúcich sa bezpečnosti navrhovať Komisii a príslušným orgánom koordinované opatrenia a zabezpečovať koordináciu takýchto opatrení na technickej úrovni;
  5. nadviazať spojenie s ostatnými európskymi inštitúciami a orgánmi, medzinárodnými organizáciami a príslušnými orgánmi tretích krajín v oblasti výmeny informácií.

#### **ARO.RAMP.155 Výročná správa**

Agentúra vypracuje a predloží Komisii výročnú správu o systéme inšpekcií na odbavovacej ploche, ktorá obsahuje prinajmenšom tieto informácie:

- a) stav vývoja systému;

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6.



- b) stav inšpekcií vykonaných v danom roku;
- c) analýzu výsledkov inšpekcií s uvedením kategórie nálezov;
- d) opatrenia prijaté v priebehu daného roka;
- e) návrhy ďalšieho zlepšenia systému inšpekcií na odbavovacej ploche a
- f) prílohy obsahujúce zoznam inšpekcií usporiadaný podľa štátu prevádzky, typu lietadla, prevádzkovateľa a počtu vyskytnutia sa konkrétneho problému.

**ARO.RAMP.160 Informácie pre verejnosť a ochrana informácií**

- a) Členské štáty musia používať získané informácie v súlade s ARO.RAMP.105 a ARO.RAMP.145 výlučne na účely nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov a musia ich chrániť zodpovedajúcim spôsobom.
  - b) Agentúra každoročne vydáva súhrnnú informačnú správu, ktorá je prístupná verejnosti a obsahuje analýzu informácií získaných v súlade s ARO.RAMP.145. Správa musí byť jednoduchá a zrozumiteľná a nesmie v nej byť identifikovaný zdroj informácií.
-

## Dodatok I

## OSVEDČENIE LETECKÉHO PREVÁDZKOVATEĽA

## (Rozsah povolenia pre leteckých prevádzkovateľov)

Druhy prevádzky:      Obchodná letecká doprava (CAT)       Cestujúci       Náklad

Iné <sup>(1)</sup>: .....

Obchodná špeciálna prevádzka (SPO)       <sup>(2)</sup>.....

5	Štát prevádzkovateľa <sup>(3)</sup>	<sup>(5)</sup>
	Vydávajúci orgán <sup>(4)</sup>	
AOC <sup>(6)</sup> :	Názov prevádzkovateľa <sup>(7)</sup>	Prevádzkové miesta kontaktu <sup>(9)</sup> :
	Obchodný názov Dba <sup>(8)</sup>	Kontaktné údaje umožňujúce spojenie s prevádzkovým vedením bez zbytočného zdržania, sú uvedené v ..... <sup>(12)</sup> .
	Adresa prevádzkovateľa <sup>(10)</sup> :	
	Telefónne číslo <sup>(11)</sup> : Fax: E-mail:	

Týmto osvedčením sa osvedčuje, že ..... <sup>(13)</sup> je oprávnený vykonávať obchodnú leteckú prevádzku, ako sa vymedzuje v priložených prevádzkových špecifikáciách, v súlade s prevádzkovou príručkou, prílohou IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi.

Dátum vydania <sup>(14)</sup> :	Meno a podpis <sup>(15)</sup> : Titul:
---------------------------------	---

<sup>(1)</sup> Uvedie sa iný druh dopravy.

<sup>(2)</sup> Uvedie sa druh prevádzky, napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama.

<sup>(3)</sup> Nahradí sa názvom štátu prevádzkovateľa.

<sup>(4)</sup> Nahradí sa označením vydávajúceho príslušného orgánu.

<sup>(5)</sup> Vyhradené pre príslušný orgán.

<sup>(6)</sup> Číslo osvedčenia vydaného príslušným orgánom.

<sup>(7)</sup> Nahradí sa registrovaným názvom prevádzkovateľa.

<sup>(8)</sup> Obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dba“ („Doing business as – Podniká ako“).

<sup>(9)</sup> Kontaktné údaje zahŕňajú čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny a e-mailovú adresu (ak je k dispozícii), na ktorých je sa možno spojiť bez zbytočného zdržania s prevádzkovým vedením v otázkach týkajúcich sa leteckej prevádzky, letovej spôsobilosti, spôsobilosti letovej posádky a palubných sprievodcov, nebezpečného nákladu a ďalších vecí podľa potreby.

<sup>(10)</sup> Adresa hlavného miesta výkonu práce prevádzkovateľa.

<sup>(11)</sup> Kontaktné údaje hlavného miesta podnikania prevádzkovateľa – čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa, ak je k dispozícii.

<sup>(12)</sup> Vyznačí sa kontrolovaný dokument uložený na palube, v ktorom sú uvedené kontaktné údaje, s príslušnou kapitolou alebo stranou. Napr. „Kontaktné údaje ... sú uvedené v prevádzkovej príručke, všeob./zákl., kapitola 1, 1.1“ alebo, ... sú uvedené v prevádzkových špecifikáciách, strana 1<sup>a</sup>, alebo, ... sú uvedené v prílohe k tomuto dokumentu“.

<sup>(13)</sup> Registrovaný názov prevádzkovateľa.

<sup>(14)</sup> Dátum vydania osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) (dd-mm-rrrr).

<sup>(15)</sup> Titul, meno a podpis zástupcu príslušného orgánu. AOC sa navyše môže opatriť odtlačkom úradnej pečiatky.

## Dodatok II

PREVÁDZKOVÉ ŠPECIFIKÁCIE (v súlade so schválenými podmienkami v prevádzkovej príručke)				
Kontaktné údaje vydávajúceho orgánu				
Telefón (1): _____ Fax: _____				
E-mail: _____				
AOC (2):      Názov prevádzkovateľa (3):      Dátum (4):      Podpis:				
Obchodný názov Dba				
Prevádzkové špecifikácie:				
Model lietadla (5):				
Registrové značky (6):				
Obchodná prevádzka <input type="checkbox"/> .....				
Oblasť prevádzky (7)				
Osobitné obmedzenia (8)				
Osobitné povolenia:	Áno	Nie	Špecifikácie (9)	Poznámky
Nebezpečný náklad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Prevádzka za nízkej viditeľnosti			RVR (11): m	
Vzlet			CAT (10) .... RVR: m DH: ft	
Priblíženie a pristátie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Vzlet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM (12) <input type="checkbox"/> Neuvádza sa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (13) <input type="checkbox"/> Neuvádza sa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximálna doba odklonenia (14): min.	
Navigačné špecifikácie pre prevádzku PBN (15)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(16)
Špecifikácia minimálnej navigačnej výkonnosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Prevádzka vrtuľníka so zobrazovacím systémom nočného videnia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Prevádzka vrtuľníkovej zdravotníckej záchranej služby	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Výcvik palubných sprievodcov (17)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Vydanie osvedčenia pre palubných sprievodcov (18)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Zachovanie letovej spôsobilosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(19)	
Iné (20)				

- (<sup>1</sup>) Kontaktné údaje príslušného orgánu – čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny, e-mailová adresa, ak je k dispozícii.
- (<sup>2</sup>) Uvedie sa číslo súvisiaceho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC).
- (<sup>3</sup>) Uvedie sa registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dbá“ („Doing business as – Podniká ako“).
- (<sup>4</sup>) Dátum vydania prevádzkových špecifikácií (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.
- (<sup>5</sup>) Uvedie sa ICAO označenie značky lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232).
- (<sup>6</sup>) Registrové značky sú uvedené buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke. V prípade, že na daný model lietadla sa neuplatňujú všetky osobitné povolenia, registrové značky lietadla sa môžu uviesť v stĺpci poznámok k príslušnému osobitnému povoleniu.
- (<sup>7</sup>) Zoznam geografických oblastí oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo konkrétnych trás, regiónu letových informácií alebo hraníc štátov alebo regiónov).
- (<sup>8</sup>) Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. iba VFR, iba deň atď.).
- (<sup>9</sup>) V tomto stĺpci uveďte zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé povolenie alebo druh povolenia (s príslušnými kritériami).
- (<sup>10</sup>) Uveďte príslušnú kategóriu presného priblíženia: CAT I, II, IIIA, IIIB alebo IIIC. Uveďte minimálnu dráhovú dohľadnosť (RVR) v metroch a výšku rozhodnutia (DH) v stopách. Na každú uvedenú kategóriu priblíženia slúži jeden riadok.
- (<sup>11</sup>) Uveďte povolenú minimálnu dráhovú dohľadnosť (RVR) pre vzlet v metroch. Ak boli udelené viaceré povolenia, na jedno povolenie sa môže použiť jeden riadok.
- (<sup>12</sup>) Pole „Neuvádza sa“ (N/A) sa môže označiť, iba ak maximálny dostup lietadla je menší ako FL290.
- (<sup>13</sup>) Prevádzka s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) sa v súčasnosti uplatňuje iba pri dvojmotorových lietadlách. Preto ak daný model lietadla má viac alebo menej ako dva motory, môže sa označiť pole „Neuvádza sa“ (N/A).
- (<sup>14</sup>) Uviest sa môže aj prahová vzdialenosť (v NM), ako aj typ motora.
- (<sup>15</sup>) Výkonnosť navigácia (PBN): na každé povolenie PBN sa použije jeden riadok (napr. priestorová navigácia RNAV 10, RNAV 1, požadovaná navigačná výkonnosť RNP 4 ...), s príslušnými obmedzeniami alebo podmienkami uvedenými v stĺpcoch „Špecifikácie“ a/alebo „Poznámky“.
- (<sup>16</sup>) Obmedzenia, podmienky a regulačný základ pre prevádzkové povolenia súvisiace s povolením PBN [napr. globálny navigačný satelitný systém (GNSS), zariadenie na meranie vzdialenosti/DME/inerciálna navigačná jednotka (DME/DME/IRU) atď.].
- (<sup>17</sup>) Povolenie na vykonávanie výcvikových kurzov a preskúšania, ktoré majú absolvovať žiadatelia o osvedčenie pre palubného sprievodcu, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 290/2012.
- (<sup>18</sup>) Povolenie na vydávanie osvedčení pre palubného sprievodcu, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 290/2012.
- (<sup>19</sup>) Meno osoby/názov organizácie, ktorá je zodpovedná za zabezpečenie zachovania letovej spôsobilosti lietadla, a odkaz na predpis, ktorý si túto prácu vyžaduje, t. j. príloha I k nariadeniu Komisie (ES) č. 2042/2003 (časť M), podčasť G.
- (<sup>20</sup>) Na tomto mieste sa môžu uviesť ďalšie povolenia alebo údaje s použitím jedného riadku (alebo jedného viacriadkového bloku) na jedno oprávnenie (napr. lety s krátkym pristátím, lety so strmým priblížením, lety vrtuľníka do/z miest verejného záujmu, lety vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo husto osídlenej oblasti, lety vrtuľníka bez možnosti bezpečného vynúteného pristátia, lety so zväčšenými náklonmi, maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez povolenia ETOPS, lietadlá používané na neobchodnú prevádzku).



Prijaté opatrenie		Položka	Kategória	Poznámky
	(3d) Okamžitý zákaz prevádzky			
	(3c) Lietadlo uzemnené			
	(3b) Nápravné opatrenia pred letom			
	(3a) Obmedzenia letovej prevádzky lietadla			
	(2) Informovanie orgánu a prevádzkovateľa			
	(1) Informovanie veliaceho pilota			
	(0) Bez poznámok			
Podpis alebo číslo inšpektora(-ov)				
Poznámky posádky (ak existujú):				
<p>(*) Podpis ktoréhokoľvek člena posádky alebo iného zástupcu kontrolovaného prevádzkovateľa v žiadnom prípade neznamená uznanie uvedených nálezov, ale je len potvrdením, že lietadlo sa podrobilo inšpekcii v termíne a na mieste uvedenom v tomto doklade.</p> <p>Táto správa obsahuje informácie o tom, čo bolo pri tejto príležitosti zistené, a nesmie sa chápať ako potvrdenie toho, že lietadlo je spôsobilé vykonať zamýšľaný let. Údaje, ktoré sa predkladajú v tejto správe, môžu byť zmenené s cieľom zabezpečiť ich správne znenie pri vložení do databázy.</p>				

## Dodatok IV

## Správa o inšpekcii na odbavovacej ploche



Príslušný orgán (názov)

(Štát)

Správa o inšpekcii na odbavovacej ploche

Číslo: \_\_\_\_\_

Zdroj: \_\_\_\_\_ RI \_\_\_\_\_ Miesto: \_\_\_\_\_  
 Dátum: \_\_\_\_\_  
 Miestny čas: \_\_\_\_\_

Prevádzkovateľ: \_\_\_\_\_ Číslo AOC: \_\_\_\_\_  
 Štát: \_\_\_\_\_ Druh prevádzky: \_\_\_\_\_

Trať z: ..... Trať do: ..... Číslo letu: \_\_\_\_\_  
 Číslo letu: \_\_\_\_\_

Objednaný prevádzkovateľom (\*): \_\_\_\_\_ Štát prenajímateľa (\*): \_\_\_\_\_  
 \* (ak je to použiteľné)

Typ lietadla: ..... Registrové značky: \_\_\_\_\_  
 Konfigurácia lietadla: ..... Číslo konštrukcie: \_\_\_\_\_

Letová posádka: Štát vydania preukazu spôsobilosti: \_\_\_\_\_  
 2. štát vydania preukazu spôsobilosti (\*): \_\_\_\_\_  
 \* (ak je to použiteľné)

Nálezy:

Kód/štandard/odkaz/kategória/nález	Podrobný opis
---	.....
---	.....
---	.....
---	.....
---	.....

Trieda prijatých opatrení

Podrobný opis

- 3d) Okamžitý zákaz prevádzky .....  
 3c) Lietadlo uzemnené príslušným orgánom vykonávajúcim inšpekciu .....  
 3b) Obmedzenie letovej prevádzky lietadla .....  
 3a) Obmedzenie letovej prevádzky lietadla .....  
 2) Informovanie príslušného orgánu a prevádzkovateľa .....  
 1) Informovanie veliaceho pilota .....

Dodatočné informácie (ak existujú)

Mená alebo čísla inšpektorov: .....

- Táto správa obsahuje informácie o tom, čo bolo pri tejto príležitosti zistené, a nesmie sa chápať ako potvrdenie toho, že lietadlo je spôsobilé vykonať zamýšľaný let.
- Údaje, ktoré sa predkladajú v tejto správe, môžu byť zmenené s cieľom zabezpečiť ich správne znenie pri vložení do databázy.

Kód položky	Skontrolované	Poznámka
<b>A. Pilotná kabína</b>		
<b>Všeobecne</b>		
1. Celkový stav .....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Núdzový východ .....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Vybavenie .....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
<b>Dokumentácia</b>		
4. Príručky .....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Kontrolné zoznamy .....	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Mapy pre rádiovú navigáciu .....	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Zoznam minimálneho vybavenia .....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Osvedčenie o zápise do registra .....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Hlukové osvedčenie (ak je to použiteľné) .....	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. AOC alebo rovnocenný doklad .....	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Povolenie rádiovkej stanice .....	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
12. Osvedčenie letovej spôsobilosti (COA) .....	12. <input type="checkbox"/>	12. <input type="checkbox"/>
<b>Letové údaje</b>		
13. Letová príprava .....	13. <input type="checkbox"/>	13. <input type="checkbox"/>
14. Výpočet hmotnosti a vyváženia .....	14. <input type="checkbox"/>	14. <input type="checkbox"/>
<b>Bezpečnostné vybavenie</b>		
15. Ručné hasiace prístroje .....	15. <input type="checkbox"/>	15. <input type="checkbox"/>
16. Záchranné vesty/plávacie zariadenia .....	16. <input type="checkbox"/>	16. <input type="checkbox"/>
17. Bezpečnostné popruhy (pásy) .....	17. <input type="checkbox"/>	17. <input type="checkbox"/>
18. Kyslíkové vybavenie .....	18. <input type="checkbox"/>	18. <input type="checkbox"/>
19. Nezávislé prenosné svietidlo .....	19. <input type="checkbox"/>	19. <input type="checkbox"/>
<b>Letová posádka</b>		
20. Preukaz spôsobilosti člena letovej posádky/zloženie letovej posádky .....	20. <input type="checkbox"/>	20. <input type="checkbox"/>
<b>Palubný denník/Technický denník alebo rovnocenný dokument</b>		
21. Palubný denník alebo rovnocenný dokument .....	21. <input type="checkbox"/>	21. <input type="checkbox"/>
22. Uvoľnenie z údržby .....	22. <input type="checkbox"/>	22. <input type="checkbox"/>
23. Informácie o poruchách a opravách (vrátane technického denníka) .....	23. <input type="checkbox"/>	23. <input type="checkbox"/>
24. Predletová kontrola .....	24. <input type="checkbox"/>	24. <input type="checkbox"/>
<b>B. Bezpečnosť kabíny</b>		
1. Celkový vnútorný stav .....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Miesta palubných sprievodcov a oddychový priestor posádky .....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Súprava prvej pomoci/lekárske núdzové vybavenie .....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
4. Ručné hasiace prístroje .....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Záchranné vesty/plávacie zariadenia .....	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Stav bezpečnostných pásov a sedadiel .....	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Núdzový východ, osvetlenie a nezávislé prenosné svietidlo .....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Evakuačné sklzy/záchranné člny (podľa potreby), ELT .....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Prívod a zásoba kyslíka (palubní sprievodcovia a cestujúci) .....	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. Bezpečnostné pokyny .....	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Palubní sprievodcovia .....	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
12. Prístup k núdzovým východom .....	12. <input type="checkbox"/>	12. <input type="checkbox"/>
13. Uloženie batožiny cestujúcich .....	13. <input type="checkbox"/>	13. <input type="checkbox"/>
14. Počet sedadiel .....	14. <input type="checkbox"/>	14. <input type="checkbox"/>



Kód položky	Overené	Poznámka
<b>C. Stav lietadla</b>		
1. Celkový vonkajší stav .....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Dvere a prístupové otvory .....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Riadiace plochy .....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
4. Kolesá, pneumatiky a brzdy .....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Podvozkové lyžiny/plaváky .....	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Podvozková šachta .....	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Pohonné jednotky a pylóny .....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Lopatky dúchadla, vrtule, rotory (hlavný a chvostový) .....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Viditeľné opravy .....	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. Viditeľné neopravené poškodenia .....	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Netesnosti .....	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
<b>D. Náklad</b>		
1. Celkový stav nákladového priestoru .....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Nebezpečný náklad .....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Uloženie nákladu .....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
<b>E. Všeobecne</b>		
1. Všeobecne .....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>

FORMULÁR EASA 137, vydanie 1

## PRÍLOHA III

## POŽIADAVKY NA ORGANIZÁCIE V OBLASTI LETECKEJ PREVÁDZKY

## (ČASŤ ORO)

**ORO.GEN.005 Rozsah pôsobnosti**

V tejto časti sa ustanovujú požiadavky, ktoré musí plniť letecký prevádzkovateľ pri vykonávaní prevádzky obchodnej leteckej dopravy.

## PODČASŤ GEN

## VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

## ODDIEL I

**Všeobecné ustanovenia****ORO.GEN.105 Príslušný orgán**

Na účely tejto prílohy je príslušným orgánom vykonávajúcim dohľad nad prevádzkovateľmi, ktorí podliehajú povinnosti osvedčovania v prípade prevádzkovateľov, ktorí majú hlavné miesto podnikania v členskom štáte, orgán určený týmto členským štátom.

**ORO.GEN.110 Zodpovednosť prevádzkovateľa**

- a) Prevádzkovateľ je zodpovedný za prevádzku lietadla v súlade s prílohou IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, príslušnými požiadavkami tejto prílohy a svojím osvedčením.
- b) Každý let sa vykoná v súlade s ustanoveniami prevádzkovej príručky.
- c) Prevádzkovateľ zavedie a udržiava systém vykonávania prevádzkovej kontroly každého letu prevádzkovaného v rámci podmienok svojho osvedčenia.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby jeho lietadlo bolo vybavené a aby posádka bola odborne spôsobilá tak, ako si to vyžaduje oblasť a druh prevádzky.
- e) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetci pracovníci poverení alebo priamo zapojení do pozemnej a leteckej prevádzky boli riadne vyškolení, preukázali svoje schopnosti pri plnení konkrétnych povinností a uvedomovali si svoju zodpovednosť a vzťah týchto povinností k prevádzke ako celku.
- f) Prevádzkovateľ stanovuje postupy a pokyny pre bezpečnú prevádzku každého typu lietadla, ktoré zahŕňajú povinnosti a zodpovednosť pozemného personálu a členov posádky pre všetky druhy prevádzky na zemi a počas letu. Tieto postupy nesmú vyžadovať od členov posádky, aby počas kritických fáz letu vykonávali inú činnosť než tú, ktorá je potrebná pre bezpečnú prevádzku lietadla.
- g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa všetci pracovníci oboznámili s povinnosťou dodržiavať právne predpisy, nariadenia a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka a ktoré súvisia s výkonom ich povinností.
- h) Prevádzkovateľ zavedie pre každý typ lietadla systém kontrolného zoznamu, ktorý používajú členovia posádky vo všetkých fázach letu v bežných, mimoriadnych a núdzových podmienkach, aby sa zaistilo dodržiavanie prevádzkových postupov uvedených v prevádzkovej príručke. Pokiaľ ide o vzhľad a používanie týchto zoznamov, musia sa zohľadňovať zásady ľudského faktora a najnovšia platná dokumentácia výrobcu lietadla.
- i) Prevádzkovateľ stanoví postupy plánovania letu, aby zaručil bezpečné vykonanie letu na základe zväzenia výkonnosti lietadla, ďalších prevádzkových obmedzení a zodpovedajúcich očakávaných podmienok na trati, na ktorej sa má letieť, a na príslušných letiskách a miestach prevádzky. Tieto postupy sa uvádzajú v prevádzkovej príručke.
- j) Prevádzkovateľ zavedie a udržiava výcvikové programy pre personál týkajúce sa nebezpečného nákladu, ako sa to vyžaduje v technických pokynoch, pričom tieto programy podliehajú posúdeniu a schváleniu príslušným orgánom. Výcvikové programy musia byť úmerné zodpovednosti pracovníkov.

**ORO.GEN.115 Žiadosť o osvedčenie prevádzkovateľa**

- a) Žiadosť o osvedčenie prevádzkovateľa alebo o zmenu a doplnenie existujúceho osvedčenia sa podáva formou a spôsobom, ktoré stanoví príslušný orgán, pričom zohľadní platné požiadavky nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov.

- b) Žiadatelia o úvodné osvedčenie poskytnú príslušnému orgánu dokumentáciu preukazujúcu, ako budú plniť požiadavky stanovené v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch. Táto dokumentácia musí obsahovať postup, ako bude organizácia riadiť a oznamovať príslušnému orgánu zmeny, ktoré si nevyžadujú predchádzajúce povolenie.

#### **ORO.GEN.120 Prostriedky preukázania zhody**

- a) Prevádzkovateľ môže na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi namiesto prostriedkov, ktoré prijala agentúra, použiť alternatívne prostriedky preukázania zhody.
- b) Keď chce prevádzkovateľ použiť alternatívne prostriedky preukázania zhody namiesto prijateľných prostriedkov preukázania zhody (AMC), ktoré prijala agentúra na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, pred ich zavedením poskytne príslušnému orgánu podrobný opis alternatívnych prostriedkov preukázania zhody. Opis musí obsahovať všetky zmeny príručiek alebo postupov, ktoré môžu byť dôležité, ako aj hodnotenie, v ktorom sa preukáže dodržiavanie vykonávacích predpisov.

Prevádzkovateľ môže tieto alternatívne prostriedky preukázania zhody uplatňovať na základe predchádzajúceho súhlasu príslušného orgánu a po prijatí oznámenia uvedeného v ARO.GEN.120 písm. d).

#### **ORO.GEN.125 Podmienky povolenia a oprávnenia prevádzkovateľa**

Prevádzkovateľ s osvedčením dodržiava rozsah pôsobnosti a oprávnenia vymedzené v prevádzkových špecifikáciách, ktoré sú pripojené k osvedčeniu prevádzkovateľa.

#### **ORO.GEN.130 Zmeny**

- a) Všetky zmeny ovplyvňujúce:

1. rozsah pôsobnosti osvedčenia alebo prevádzkových špecifikácií prevádzkovateľa, alebo
2. ľubovoľný prvok systému riadenia prevádzkovateľa požadovaný v ORO.GEN.200 písm. a) bodoch 1 a 2

si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.

- b) V prípade akýchkoľvek zmien, ktoré si vyžadujú predchádzajúce povolenie v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, prevádzkovateľ požiada o povolenie, ktoré mu vydá príslušný orgán. Žiadosť musí podať skôr, než uskutoční akúkoľvek takúto zmenu, aby príslušný orgán mohol stanoviť, či sa zachováva súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, a v prípade potreby zmeniť a doplniť osvedčenie prevádzkovateľa a súvisiace podmienky povolenia, ktoré tvoria jeho prílohu.

Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu všetku potrebnú dokumentáciu.

Zmena sa uskutoční až po získaní formálneho povolenia od príslušného orgánu v súlade s ARO.GEN.330.

Prevádzkovateľ počas takýchto zmien funguje na základe podmienok, ktoré podľa potreby stanoví príslušný orgán.

- c) Všetky zmeny, ktoré si nevyžadujú predchádzajúce povolenie, prevádzkovateľ riadi a oznamuje príslušnému orgánu, ako sa vymedzuje v postupe, ktorý schválil príslušný orgán v súlade s ARO.GEN.310 písm. c).

#### **ORO.GEN.135 Zachovanie platnosti**

- a) Osvedčenie prevádzkovateľa zostane v platnosti za predpokladu, že:

1. prevádzkovateľ naďalej dodržiava príslušné požiadavky nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov, a pritom zohľadňuje ustanovenia týkajúce sa zaobchádzania s nálezmi, ako sa uvádza v ORO.GEN.150;
2. príslušný orgán má zaručený prístup k prevádzkovateľovi podľa ORO.GEN.140, aby mohol stanoviť, či sa zachováva súlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov, a
3. prevádzkovateľ osvedčenia sa nevzdá, alebo nebude zrušené.

b) Po zrušení alebo vzdaní sa osvedčenia prevádzkovateľ osvedčenie bezodkladne vráti príslušnému orgánu.

#### **ORO.GEN.140 Prístup**

a) S cieľom stanoviť, či sa dodržiavajú príslušné požiadavky nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov, prevádzkovateľ kedykoľvek umožní prístup k všetkým zariadeniam, lietadlám, dokumentom, záznamom, údajom, postupom alebo akýmkoľvek iným materiálom súvisiacim s jeho činnosťou, ktorá podlieha osvedčovaniu bez ohľadu na to, či je, alebo nie je táto činnosť na základe zmluvy vykonávaná inou osobou, ktorej bolo vydané oprávnenie jedným z týchto orgánov:

1. príslušným orgánom vymedzeným v ORO.GEN.105;
2. orgánom, ktorý koná na základe ustanovení ARO.GEN.300 písm. d), ARO.GEN.300 písm. e) alebo ARO.RAMP.

b) Prístup k lietadlu podľa písmena a) zahŕňa možnosť vstúpiť a ostať na palube lietadla počas leteckej prevádzky s výnimkou prípadu, ak v záujme bezpečnosti veliteľ priestoru pre letovú posádku rozhodne inak v súlade s CAT.GEN.MPA.135.

#### **ORO.GEN.150 Nálezy**

Po prijatí oznámenia o nálezoch prevádzkovateľ:

- a) určí hlavnú príčinu nesúladu;
- b) stanoví nápravný akčný plán a
- c) preukáže vykonávanie nápravných opatrení k spokojnosti príslušného orgánu v období dohodnutom s týmto orgánom, ako sa vymedzuje v ARO.GEN.350 písm. d).

#### **ORO.GEN.155 Okamžitá reakcia na problém týkajúci sa bezpečnosti**

Prevádzkovateľ uplatní:

- a) všetky opatrenia týkajúce sa bezpečnosti nariadené príslušným orgánom v súlade s ARO.GEN.135 písm. c) a
- b) všetky zodpovedajúce povinné informácie týkajúce sa bezpečnosti vydané agentúrou vrátane príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti.

#### **ORO.GEN.160 Ohlasovanie udalostí**

- a) Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán a iné organizácie, ktoré musí informovať na základe požiadavky štátu prevádzkovateľa, o všetkých nehodách, vážnych incidentoch a udalostiach, ako sa vymedzuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 <sup>(1)</sup> a v smernici 2003/42/ES.
- b) Bez toho, aby bolo dotknuté písmeno a), prevádzkovateľ ohlasuje príslušnému orgánu a projekčnej organizácii lietadiel každý incident, nedostatok, technickú chybu, prekročenie technických obmedzení, udalosť, ktorá zvyrazňuje nepresnosť, neúplnosť alebo nejednoznačnosť informácií v údajoch stanovených v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003 <sup>(2)</sup>, alebo iné neobvyklé okolnosti, ktoré ohrozili alebo môžu ohroziť bezpečnú prevádzku lietadla a ktoré sa neskončili nehodou ani vážnym incidentom.
- c) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 996/2010, smernica 2003/42/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 1321/2007 <sup>(3)</sup> a nariadenie Komisie (ES) č. 1330/2007 <sup>(4)</sup>, hlásenia uvedené v písmenách a) a b) sa vypracujú v podobe a spôsobom, ktorý stanoví príslušný orgán, a musia obsahovať všetky dôležité informácie o podmienkach, ktoré sú prevádzkovateľovi známe.
- d) Hlásenia sa vypracujú podľa možnosti čo najskôr, ale v každom prípade do 72 hodín, odkedy prevádzkovateľ zistí okolnosti, ktorých sa správa týka, pokiaľ tomu nezabránia mimoriadne udalosti.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 294, 13.11.2007, s. 3.

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 295, 14.11.2007, s. 7.

- e) Tam, kde je to možné, prevádzkovateľ vypracuje následnú správu, v ktorej uvedie podrobnosti o opatreniach, ktoré má v úmysle podniknúť na zabránenie podobným udalostiam v budúcnosti, hneď ako tieto opatrenia určí. Túto správu vypracuje vo forme a spôsobom, ktorý stanoví príslušný orgán.

#### ODDIEL 2

##### **Riadenie**

#### **ORO.GEN.200 Systém riadenia**

- a) Prevádzkovateľ zriadi, zavedie a udržiava systém riadenia, ktorý zahŕňa:
1. jednoznačne vymedzené hranice zodpovednosti v celej organizácii prevádzkovateľa vrátane priamej zodpovednosti zodpovedného manažéra za bezpečnosť;
  2. opis celkovej koncepcie a zásad prevádzkovateľa týkajúcich sa bezpečnosti, čo sa nazýva politika bezpečnosti;
  3. určenie rizík týkajúcich sa bezpečnosti v oblasti letectva, ktoré sú spojené s činnosťou prevádzkovateľa, ich hodnotenie a riadenie súvisiacich rizík vrátane prijímania opatrení na zníženie rizika a overenie ich účinnosti;
  4. udržiavanie odbornej spôsobilosti pracovníkov a schopnosti plniť ich úlohy;
  5. dokumentovanie všetkých základných procesov systému riadenia vrátane procesu informovania pracovníkov o ich zodpovednosti a postupu pozmeňovania a dopĺňania tejto dokumentácie;
  6. funkciu monitorovania plnenia príslušných požiadaviek zo strany prevádzkovateľa. Monitorovanie plnenia požiadaviek zahŕňa aj systém spätnej väzby zistení pre zodpovedného manažéra, aby sa v prípade potreby zabezpečila účinná realizácia nápravných opatrení, a
  7. všetky dodatočné požiadavky, ktoré sú stanovené v príslušných podčastiach tejto prílohy alebo ďalších platných prílohách.
- b) Systém riadenia zodpovedá veľkosti organizácie prevádzkovateľa a charakteru a zložitosti jej činností, pričom sa zohľadňujú nebezpečenstvá a súvisiace riziká vyplývajúce z týchto činností.

#### **ORO.GEN.205 Obstarávané činnosti**

- a) Obstarávané činnosti zahŕňajú všetky činnosti v rámci rozsahu povolenia prevádzkovateľa, ktoré vykonáva iná organizácia, ktorá je buď sama držiteľom osvedčenia na vykonávanie takejto činnosti, alebo ak nie je držiteľom osvedčenia, pracuje na základe povolenia prevádzkovateľa. Prevádzkovateľ zabezpečí, že pri obstarávaní alebo nákupe akejkoľvek časti svojej činnosti obstarávaná alebo nakupovaná služba alebo výrobok splňajú platné požiadavky.
- b) Keď prevádzkovateľ s osvedčením obstaráva časť svojej činnosti od organizácie, ktorá sama nie je držiteľom osvedčenia v súlade s touto časťou, aby mohla vykonávať takúto činnosť, táto organizácia pracuje na základe povolenia prevádzkovateľa. Obstarávajúca organizácia zabezpečí, aby mal príslušný orgán prístup k obstarávanej organizácii, s cieľom stanoviť, či sa zachováva súlad s platnými požiadavkami.

#### **ORO.GEN.210 Požiadavky na personál**

- a) Prevádzkovateľ vymenuje zodpovedného manažéra, ktorý má oprávnenie zaistiť, aby všetky činnosti bolo možné financovať a vykonávať v súlade s platnými požiadavkami. Zodpovedný manažér je zodpovedný za vytvorenie a udržiavanie účinného systému riadenia.
- b) Prevádzkovateľ vymenuje osobu alebo skupinu osôb so zodpovednosťou za zabezpečenie toho, že prevádzkovateľ bude aj naďalej dodržiavať platné požiadavky. Táto osoba (osoby) sa bude v konečnom dôsledku zodpovedať zodpovednému manažérovi.
- c) Prevádzkovateľ musí mať dostatočne odborne spôsobilých pracovníkov na plnenie plánovaných úloh a činností, ktoré sa musia vykonávať v súlade s platnými požiadavkami.
- d) Prevádzkovateľ uchováva zodpovedajúce záznamy o praxi, odbornej spôsobilosti a výcviku, aby preukázal súlad s písmenom c).
- e) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetci pracovníci poznali predpisy a postupy týkajúce sa vykonávania ich povinností.

**ORO.GEN.215 Požiadavky na zariadenia**

Prevádzkovateľ musí disponovať zariadeniami, ktoré mu umožňujú vykonávanie a riadenie všetkých plánovaných úloh a činností v súlade s platnými požiadavkami.

**ORO.GEN.220 Vedenie záznamov**

- a) Prevádzkovateľ vypracuje systém vedenia záznamov, ktorý umožní primerané skladovanie a spoľahlivú sledovateľnosť všetkých vyvíjaných činností, pričom tento systém zahŕňa predovšetkým všetky prvky uvedené v ORO.GEN.200.
- b) Formát záznamov sa konkretizuje v postupoch prevádzkovateľa.
- c) Záznamy sa uchovávajú spôsobom, ktorým sa zabezpečí ich ochrana pred poškodením, úpravou a krádežou.

## PODČASŤ AOC

**OSVEDČOVANIE LETECKÉHO PREVÁDZKOVATEĽA****ORO.AOC.100 Žiadosť o osvedčenie leteckého prevádzkovateľa**

- a) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 <sup>(1)</sup>, pred začatím obchodnej leteckej prevádzky musí prevádzkovateľ požiadať o vydanie osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC), ktoré mu vydá príslušný orgán, a musí ho nadobudnúť.
- b) Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu tieto informácie:
  1. oficiálny názov a obchodný názov, adresu a poštovú adresu žiadateľa;
  2. opis navrhovanej prevádzky vrátane typu (typov) a počtu lietadiel, ktoré má prevádzkovať;
  3. opis systému riadenia vrátane organizačnej štruktúry;
  4. meno zodpovedného riadiaceho pracovníka;
  5. mená určených osôb, ktoré sa požadujú podľa ORO.AOC.135 písm. a), spolu s ich odbornou spôsobilosťou a praxou, ako aj
  6. kópiu prevádzkovej príručky, ktorá sa požaduje podľa ORO.MLR.100;
  7. vyhlásenie, že žiadateľ overil celú dokumentáciu zaslanú príslušnému orgánu a skonštatoval jej súlad s platnými požiadavkami.
- c) Žiadatelia príslušnému orgánu preukážu, že:
  1. spĺňajú podľa potreby všetky platné požiadavky prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, tejto prílohy a prílohy IV (časť CAT) a prílohy V (časť SPA) k tomuto nariadeniu;
  2. všetky prevádzkované lietadlá majú osvedčenie letovej spôsobilosti (CofA) v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003 a
  3. ich organizácia a riadenie vhodne a primerane zodpovedajú veľkosti a rozsahu pôsobnosti prevádzky.

**ORO.AOC.105 Prevádzkové špecifikácie a oprávnenia držiteľa AOC**

Oprávnenia prevádzkovateľa vrátane tých, ktoré sa poskytujú v súlade s prílohou V (časť SPA), sa uvedú v prevádzkových špecifikáciách osvedčenia.

**ORO.AOC.110 Zmluva o nájme a prenájme***Každý nájom*

- a) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1008/2008, každá zmluva o nájme týkajúca sa lietadla, ktoré používa prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou, podlieha predchádzajúcemu povoleniu príslušného orgánu.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3.

- b) Prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou si môže prenajať lietadlo s posádkou iba od prevádzkovateľa, na ktorého sa nevzťahuje zákaz vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005.

*Nájom s posádkou*

- c) Žiadateľ o povolenie nájmu lietadla s posádkou od prevádzkovateľa z tretej krajiny musí príslušnému orgánu preukázať, že:
1. prevádzkovateľ z tretej krajiny je držiteľom platného AOC vydaného v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO (Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve);
  2. štandardy týkajúce sa bezpečnosti prevádzkovateľa z tretej krajiny vzhľadom na zachovanie letovej spôsobilosti a leteckú prevádzku sú rovnocenné s príslušnými požiadavkami ustanovenými nariadením (ES) č. 2042/2003 a týmto nariadením a
  3. lietadlo má štandardné CofA vydané v súlade s prílohou 8 k dohovoru ICAO.

*Nájom bez posádky*

- d) Žiadateľ o povolenie nájmu lietadla bez posádky registrovaného v tretej krajine musí príslušnému orgánu preukázať, že:
1. bola určená prevádzková potreba, ktorú nie je možné uspokojiť nájmom lietadla registrovaného v EÚ;
  2. doba trvania nájmu nepresiahne sedem mesiacov za akékoľvek obdobie za sebou nasledujúcich 12 mesiacov a
  3. je zabezpečené splnenie platných požiadaviek nariadenia (ES) č. 2042/2003.

*Prenájom bez posádky*

- e) Prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou, ktorý má v úmysle prenajať jedno zo svojich lietadiel bez posádky, požiada najprv príslušný orgán o povolenie. Prílohy k žiadosti tvoria kópie navrhovanej zmluvy o prenájme alebo opis podmienok prenájmu bez finančných dojednaní a všetky ďalšie príslušné dokumenty.

*Prenájom s posádkou*

- f) Prenájom lietadla s posádkou prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou vopred oznámi príslušnému orgánu.

**ORO.AOC.115 Dohody o spoločnom využívaní kódu**

- a) Bez toho, aby boli dotknuté príslušné požiadavky EÚ týkajúce sa bezpečnosti na prevádzkovateľov a lietadlá z tretích krajín, prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou uzatvorí dohodu o spoločnom využívaní kódu s prevádzkovateľom z tretej krajiny, iba ak:
1. si overil, že prevádzkovateľ z tretej krajiny spĺňa platné štandardy ICAO a
  2. poskytol príslušnému orgánu zdokumentované informácie umožňujúce tomuto orgánu splniť požiadavky ARO.OPS.105.
- b) Pri vykonávaní dohody o spoločnom využívaní kódu prevádzkovateľ monitoruje a pravidelne posudzuje plnenie platných štandardov ICAO zo strany prevádzkovateľa z tretej krajiny.
- c) Prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou nesmie predávať a vydávať letenky na let prevádzkovaný prevádzkovateľom z tretej krajiny, na ktorého sa vzťahuje zákaz vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005 alebo ktorý nezachováva súlad s platnými štandardmi ICAO.

**ORO.AOC.120 Povolenia na poskytovanie výcviku palubných sprievodcov a na vydávanie osvedčení pre palubných sprievodcov**

- a) Keď má prevádzkovateľ v úmysle poskytovať výcvikový kurz požadovaný podľa prílohy V (časť CC) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 290/2012, musí požiadať o povolenie, ktoré vydáva príslušný orgán, a získať ho. Žiadateľ na tieto účely preukáže plnenie požiadaviek na vedenie výcvikového kurzu a jeho obsah stanovený v CC.TRA.215 a CC.TRA.220 uvedenej prílohy a príslušnému orgánu poskytne:
1. predpokladaný dátum začatia činnosti;
  2. osobné údaje a odbornú spôsobilosť inštruktorov vzťahujúce sa na prvky, ktoré má výcvik obsahovať;
  3. názov (názvy) a adresu (adresy) výcvikového miesta (výcvikových miest), kde sa má výcvik vykonávať;

4. opis zariadení, výcvikových metód, príručiek a napodobňujúcich prístrojov, ktoré sa majú používať, a
  5. osnovy a sprievodné programy výcvikového kurzu.
- b) Ak členský štát v súlade s ARA.CC.200 prílohy VI (časť ARA) k nariadeniu (EÚ) č. 290/2012 rozhodne, že prevádzkovatelia môžu dostať povolenie na vydávanie osvedčení pre palubných sprievodcov, žiadateľ popri splnení ustanovení písmena a):
1. preukáže príslušnému orgánu, že:
    - i) organizácia je spôsobilá a zodpovedná na vykonávanie tejto úlohy,
    - ii) pracovníci vykonávajúci skúšky sú primerane odborne spôsobilí a nevyskytuje sa u nich konflikt záujmov, a
  2. vytvorí postupy a osobitné podmienky na:
    - i) vykonanie skúšok, ktoré sa požadujú v CC.TRA.220;
    - ii) vydávanie osvedčení pre palubných sprievodcov a
    - iii) poskytnutie príslušnému orgánu všetkých zodpovedajúcich informácií a dokumentov týkajúcich sa osvedčení, ktoré bude vydávať, a ich držiteľov na účely vedenia záznamov, vykonávania dohľadu a vynucovacích opatrení zo strany uvedeného orgánu.
- c) Povolenia uvedené v písmenách a) a b) sa uvádzajú v prevádzkových špecifikáciách.

#### **ORO.AOC.125 Neobchodná prevádzka lietadla uvedená v prevádzkových špecifikáciách držiteľa AOC**

Držiteľ AOC môže vykonávať neobchodnú prevádzku lietadla, ktoré sa inak používa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy a ktoré je uvedené v prevádzkových špecifikáciách jeho AOC, za predpokladu, že prevádzkovateľ:

- a) podrobne opíše takúto prevádzku v prevádzkovej príručke vrátane:
  1. určenia príslušných požiadaviek;
  2. jednoznačného určenia všetkých rozdielov medzi prevádzkovými postupmi používanými pri vykonávaní obchodnej a neobchodnej prevádzky;
  3. prostriedkov, ktorými zabezpečí, aby všetci pracovníci podieľajúci sa na prevádzke boli plne oboznámení so súvisiacimi postupmi;
- b) predloží príslušnému orgánu určené rozdiely medzi prevádzkovými postupmi uvedené v písmene a) bode 2 na predchádzajúce schválenie.

#### **ORO.AOC.130 Monitorovanie letových údajov – letúny**

- a) Prevádzkovateľ zavedie a udržiava systém monitorovania letových údajov, ktorý je integrovaný do jeho systému riadenia, pre letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 27 000 kg.
- b) Systém monitorovania letových údajov sa nesmie použiť na represívne účely a musí obsahovať primerané záruky na ochranu zdroja (zdrojov) údajov.

#### **ORO.AOC.135 Požiadavky na personál**

- a) V súlade s ORO.GEN.210 písm. b) prevádzkovateľ určí osoby zodpovedné za riadenie a dohľad v týchto oblastiach:
  1. letová prevádzka;
  2. výcvik posádky;
  3. pozemná prevádzka;
  4. zachovanie letovej spôsobilosti v súlade s nariadením (ES) č. 2042/2003.



**b) Vhodnosť a spôsobilosť personálu**

1. Prevádzkovateľ zamestnáva dostatočný počet pracovníkov na plánovanú pozemnú a letovú prevádzku.
2. Všetci pracovníci poverení alebo priamo zapojení do pozemnej a letovej prevádzky:
  - i) sú riadne vyškolení;
  - ii) preukážu svoje schopnosti pri plnení pridelených povinností a
  - iii) uvedomujú si svoju zodpovednosť a vzťah svojich povinností k prevádzke ako celku.

**c) Dozor nad personálom**

1. Prevádzkovateľ vymenuje dostatočný počet pracovníkov vykonávajúcich dozor nad personálom, pričom zohľadní štruktúru organizácie prevádzkovateľa a počet zamestnaných pracovníkov.
2. Prevádzkovateľ stanoví povinnosti a zodpovednosť týchto pracovníkov vykonávajúcich dozor a všetky ďalšie potrebné opatrenia, ktorými im umožní vykonávať tieto povinnosti dohľadu.
3. Dozor nad členmi posádky a pracovníkmi zapojenými do prevádzky vykonávajú osoby s primeranými skúsenosťami a zručnosťami s cieľom zaistiť dodržiavanie noriem uvedených v prevádzkovej príručke.

**ORO.AOC.140 Požiadavky na zariadenia**

V súlade s ORO.GEN.215 prevádzkovateľ:

- a) používa vhodné zariadenia pozemnej obsluhy na zaistenie bezpečnej obsluhy svojich letov;
- b) zabezpečí na svojej hlavnej prevádzkovej základni podporné prevádzkové zariadenia vhodné pre danú oblasť a druh prevádzky a
- c) na každej svojej prevádzkovej základni zaistí, aby pracovníci, ktorých činnosť môže ovplyvniť bezpečnosť letovej prevádzky, mali k dispozícii dostatočný pracovný priestor. Zohľadní sa musia potreby pozemného personálu, pracovníkov, ktorí sa zaoberajú prevádzkovým riadením, ukladaním a zobrazovaním dôležitých záznamov a plánovaním letu posádkami.

**ORO.AOC.150 Požiadavky na dokumentáciu**

- a) Prevádzkovateľ prijme opatrenia na prípravu príručiek a všetkých ďalších potrebných dokumentov a súvisiacich zmien a doplnení.
- b) Prevádzkovateľ musí byť schopný bez meškania distribuovať prevádzkové pokyny a ďalšie informácie.

**PODČASŤ MLR****PRÍRUČKY, DENNÍKY A ZÁZNAMY****ORO.MLR.100 Prevádzková príručka – všeobecné ustanovenia**

- a) Prevádzkovateľ vypracuje prevádzkovú príručku v súlade s odsekom 8.b. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- b) V obsahu prevádzkovej príručky sa odrážajú požiadavky stanovené v tejto prílohe, prípadne v prílohe IV (časť CAT) a prílohe V (časť SPA), pričom nesmie byť v rozpore s podmienkami obsiahnutými v prevádzkových špecifikáciách osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC).
- c) Prevádzková príručka sa môže vydať v samostatných častiach.
- d) Všetci prevádzkoví pracovníci musia mať jednoduchý prístup k tým častiam prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú ich povinností.
- e) Prevádzková príručka sa musí aktualizovať. Všetci pracovníci musia byť oboznámení so zmenami, ktoré sa týkajú ich povinností.
- f) Každý člen posádky musí dostať svoj osobný výtlačok príslušných častí prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú jeho povinností. Každý držiteľ prevádzkovej príručky alebo jej príslušných častí zodpovedá za aktualizáciu svojho výtlačku o zmeny a doplnenia alebo revízie, ktoré zabezpečuje prevádzkovateľ.

- g) Pre držiteľov AOC:
1. v prípade zmien a doplnení, ktoré sa musia oznámiť v súlade s ORO.GEN.115 písm. b) a ORO.GEN.130 písm. c), prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu plánované zmeny a doplnenia pred nadobudnutím ich účinnosti a
  2. v prípade zmien a doplnení postupov súvisiacich s prvkami, na ktoré sa vzťahuje povinnosť predchádzajúceho povolenia v súlade s ORO.GEN.130, povolenie musia získať pred nadobudnutím účinnosti zmien a doplnení.
- h) Bez ohľadu na písmeno g), ak sú v záujme bezpečnosti potrebné okamžité zmeny, doplnenia alebo revízie, je možné ich publikovať a uplatňovať okamžite za predpokladu, že bola predložená žiadosť o potrebné povolenie.
- i) Prevádzkovateľ zapracuje všetky zmeny, doplnenia a revízie, ktoré požaduje príslušný orgán.
- j) Prevádzkovateľ zabezpečí, že informácie prevzaté zo schválených dokumentov a ich zmien a doplnení sa správne zohľadnia v prevádzkovej príručke. To nebráni prevádzkovateľovi, aby v prevádzkovej príručke uvádzal reštriktívnejšie údaje a postupy.
- k) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetci pracovníci rozumeli jazyku, v akom sú napísané tie časti prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú ich povinností a zodpovedností. Obsah prevádzkovej príručky musí byť predložený v podobe, ktorá umožňuje jej jednoduché použitie a rešpektuje zásady ľudských faktorov.

#### **ORO.MLR.101 Prevádzková príručka – členenie**

Základné členenie prevádzkovej príručky je takéto:

- a) Časť A: Všeobecné/základné ustanovenia, obsahuje všetky prevádzkové zásady, pokyny a postupy, ktoré nie sú viazané na typ lietadla.
- b) Časť B: Záležitosti týkajúce sa prevádzky lietadla, obsahuje všetky pokyny a postupy vzťahujúce sa na typ lietadla pri zohľadnení rozdielov medzi typmi/triedami, variantmi alebo jednotlivými lietadlami používanými prevádzkovateľom.
- c) Časť C: Prevádzka obchodnej leteckej dopravy, obsahuje pokyny a informácie o trati/úlohe/oblasti a letisku/mieste prevádzky,
- d) Časť D: Výcvik, obsahuje všetky pokyny na výcvik personálu potrebného na bezpečnú prevádzku.

#### **ORO.MLR.105 Zoznam minimálneho vybavenia**

- a) Zoznam minimálneho vybavenia (MEL) sa zostaví podľa odseku 8.a.3. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 na základe príslušného základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), ako sa vymedzuje v údajoch stanovených v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003.
- b) Zoznam minimálneho vybavenia (MEL) a všetky jeho zmeny a doplnenia schvaľuje príslušný orgán.
- c) Prevádzkovateľ zmení a doplní zoznam minimálneho vybavenia (MEL) po každej platnej zmene základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v priebehu prijateľnej lehoty.
- d) Okrem zoznamu položiek zoznam minimálneho vybavenia (MEL) obsahuje:
  1. preambulu s usmernením a vymedzením pojmov pre letové posádky a pracovníkov údržby, ktorí MEL používajú;
  2. stav revízie základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), na ktorom je MEL založený, a stav revízie MEL;
  3. rozsah pôsobnosti, veľkosť a účel MEL.
- e) Prevádzkovateľ:
  1. zavedie interval na opravu pre všetky nefungujúce prístroje, prvky vybavenia alebo funkcie uvedené v zozname minimálneho vybavenia (MEL). Interval na opravu v MEL nesmie byť menej prísny ako zodpovedajúci interval na opravu v základnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL);
  2. zavedie účinný program opravy;
  3. prevádzkuje lietadlo po uplynutí intervalu na opravu uvedeného v zozname minimálneho vybavenia (MEL), iba ak:
    - i) porucha bola odstránená alebo
    - ii) interval na opravu bol predĺžený v súlade s písmenom f).

- f) Na základe povolenia príslušného orgánu prevádzkovateľ môže jednorazovo použiť postup predĺženia intervalov na opravu kategórie B, C a D za predpokladu, že:
1. predĺženie intervalu na opravu je v rozsahu stanovenom v základnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL) pre daný typ lietadla;
  2. predĺženie intervalu na opravu má maximálne rovnakú dĺžku ako interval na opravu uvedený v zozname minimálneho vybavenia (MEL);
  3. predĺženie intervalu na opravu sa nepoužíva ako bežný prostriedok výkonu opráv prvkov MEL a používa sa, iba keď oprava bráni udalosti, ktoré prevádzkovateľ nemôže ovplyvniť;
  4. prevádzkovateľ vypracuje opis konkrétnych povinností a zodpovednosti pri kontrole predĺžení;
  5. každé predĺženie zodpovedajúceho intervalu na opravu sa oznámi príslušnému orgánu a
  6. vypracuje sa plán dokončenia opravy pri najbližšej príležitosti.
- g) Prevádzkovateľ zavedie postupy prevádzky a údržby uvedené v zozname minimálneho vybavenia (MEL), pričom zohľadňuje postupy prevádzky a údržby uvedené v základnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL). Tieto postupy sú súčasťou príručiek prevádzkovateľa alebo zoznamu MEL.
- h) Prevádzkovateľ zmení a doplní postupy prevádzky a údržby uvedené v zozname minimálneho vybavenia (MEL) po každej platnej zmene postupov prevádzky a údržby uvedených v základnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL).
- i) Pokiaľ nie je v zozname minimálneho vybavenia (MEL) uvedené inak, prevádzkovateľ dokončí:
1. postupy prevádzky uvedené v MEL, keď plánuje prevádzku a/alebo vykonáva prevádzku s nefungujúcou položkou zo zoznamu, a
  2. postupy údržby uvedené v MEL pred začatím prevádzky s nefungujúcou položkou zo zoznamu.
- j) Na základe osobitného individuálneho povolenia vydaného príslušným orgánom prevádzkovateľ môže prevádzkovať lietadlo s nefungujúcimi prístrojmi, prvkami vybavenia alebo funkciami mimo obmedzení zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), ale v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), za predpokladu, že:
1. dané prístroje, prvky vybavenia alebo funkcie spadajú do rozsahu pôsobnosti základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), ako sa vymedzuje v údajoch určených v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003;
  2. povolenie sa nepoužíva ako bežný prostriedok výkonu prevádzky mimo obmedzení schváleného zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) a používa sa, iba keď udalosti, na ktoré prevádzkovateľ nemá vplyv, bráni dodržiavaniu podmienok MEL;
  3. prevádzkovateľ vypracuje opis konkrétnych povinností a zodpovednosti pri kontrole prevádzky lietadla na základe takého povolenia a
  4. vypracuje sa plán opravy nefungujúcich prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií, alebo návratu prevádzky lietadla do rámca obmedzení zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) pri najbližšej príležitosti.

#### **ORO.MLR.110 Palubný denník**

Pre každý let alebo sériu letov sa uchováajú podrobné údaje o lietadle, jeho posádke a o každej ceste v podobe palubného denníka alebo rovnocenného dokumentu.

#### **ORO.MLR.115 Vedenie záznamov**

- a) Záznamy o činnostiach uvedených v ORO.GEN.200 sa musia uchovávať najmenej 5 rokov.
- b) 3 mesiace sa uchováujú nasledujúce informácie používané na prípravu a vykonanie letu a súvisiace správy:
1. prevádzkový letový plán, ak je to použiteľné;
  2. oznámenie (oznámenia) pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku (NOTAM) a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu pre konkrétnu trať, ak ich zostavil prevádzkovateľ;

3. dokumentácia o hmotnosti a vyvážení;
  4. oznámenie o špeciálnom náklade vrátane písomnej informácie pre veliteľa lietadla/veliaceho pilota o nebezpečnom náklade;
  5. palubný denník alebo rovnocenný dokument a
  6. hlásenie (hlásenia) z letu na zaznamenanie podrobností každej udalosti alebo všetkých prípadov, ktoré veliteľ lietadla/veliaci pilot pokladá za nevyhnutné hlásiť alebo zaznamenať.
- c) Osobné záznamy pracovníkov sa uchovávajú počas obdobia uvedeného v tabuľke:

Preukaz spôsobilosti letovej posádky a osvedčenie pre palubných sprievodcov	Tak dlho, ako člen posádky uplatňuje oprávnenia preukazu spôsobilosti alebo osvedčenia pre prevádzkovateľa lietadla
Výcvik, preskúšanie a kvalifikácie člena posádky	3 roky
Záznamy o praxi člena posádky	15 mesiacov
Spôsobilosť člena posádky na trať a letisko/úlohu a oblasť, podľa potreby	3 roky
Výcvik týkajúci sa nebezpečného nákladu, podľa potreby	3 roky
Záznamy o výcviku/odbornej spôsobilosti ďalších pracovníkov, u ktorých sa vyžaduje výcvikový program	posledné 2 výcvikové záznamy

- d) Prevádzkovateľ:
1. uchováva záznamy o všetkých výcvikoch, preskúšaníach a kvalifikáciách každého člena posádky, ako je stanovené v časti ORO, a
  2. na požiadanie umožní prístup k týmto záznamom dotknutému členovi posádky.
- e) Prevádzkovateľ chráni informácie použité na prípravu a vykonanie letu a záznamy o výcviku pracovníkov, aj keď už prestane byť prevádzkovateľom daného lietadla alebo zamestnávateľom člena posádky, za predpokladu, že je to v období stanovenom v písmene c).
- f) Ak sa člen posádky stane členom posádky pre iného prevádzkovateľa, prevádzkovateľ sprístupní záznamy tohto člena posádky novému prevádzkovateľovi za predpokladu, že je to v období stanovenom v písmene c).

#### PODČASŤ

#### BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA

##### ORO.SEC.100.A Bezpečnostná ochrana priestoru pre letovú posádku

- a) Vo všetkých letúnoch vybavených dvermi do priestoru pre letovú posádku sa tieto dvere musia dať zamknúť a musia byť zabezpečené prostriedky, na základe ktorých palubní sprievodcovia dokážu informovať letovú posádku v prípade podozrivej činnosti alebo porušenia bezpečnostnej ochrany v kabíne.
- b) Všetky letúny prepravujúce cestujúcich s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou nad 45 500 kg alebo s konfiguráciou s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 60 cestujúcich, ktoré sa používajú na obchodnú prepravu cestujúcich, sú vybavené schválenými dvermi do priestoru pre letovú posádku, ktoré sa dajú zamknúť a odomknúť z pracovného miesta každého pilota a sú navrhnuté tak, aby spĺňali platné požiadavky na letovú spôsobilosť.
- c) Vo všetkých letúnoch vybavených dvermi do priestoru pre letovú posádku v súlade s písmenom b):
  1. sa tieto dvere zatvoria pred spustením motorov na vzlet, a ak si to vyžaduje postup bezpečnostnej ochrany alebo veliaci pilot, budú zamknuté až do vypnutia motorov po pristátí s výnimkou prípadov, keď je potrebné zabezpečiť vstup alebo výstup oprávnených osôb v súlade s vnútroštátnym programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva, a
  2. poskytnú sa prostriedky na monitorovanie celého priestoru okolo dverí mimo priestoru pre letovú posádku z pracovného miesta pilota v miere potrebnej na identifikovanie osôb dožadujúcich sa vstupu do priestoru pre letovú posádku a na odhalenie podozrivého správania alebo možnej hrozby.

**ORO.SEC.100.H Bezpečnostná ochrana priestoru pre letovú posádku**

Dvere pilotného priestoru všetkých vrtuľníkov prevádzkovaných na prepravu cestujúcich, ak sú inštalované, musia byť uzamykateľné z priestoru pre letovú posádku s cieľom zabrániť neoprávnenému vstupu.

## PODČASŤ FC

**LETOVÁ POSÁDKA****ORO.FC.005 Rozsah pôsobnosti**

V tejto podčasti sa ustanovujú požiadavky, ktoré musí splniť prevádzkovateľ vykonávajúci obchodnú leteckú dopravu vo vzťahu k výcviku, praxi a odbornej spôsobilosti letovej posádky.

**ORO.FC.100 Zloženie letovej posádky**

- a) Zloženie letovej posádky musí byť v súlade s požiadavkami letovej príručky lietadla a počet jej členov na určených pracovných miestach nesmie byť menší ako minimum uvedené v letovej príručke lietadla alebo ako sa stanovuje v prevádzkových obmedzeniach predpísaných pre dané lietadlo.
- b) Letová posádka sa doplní ďalšími členmi letovej posádky, ak si to vyžaduje druh prevádzky, a počet členov letovej posádky nesmie byť menší ako počet stanovený v prevádzkovej príručke.
- c) Všetci členovia letovej posádky musia byť držiteľmi preukazov spôsobilosti a kvalifikácií vydaných alebo schválených v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 1178/2011<sup>(1)</sup>, ktoré zodpovedajú im zvereným povinnostiam.
- d) Člena letovej posádky môže počas letu vystriedať pri plnení jeho povinností pri riadení iný primerane odborne spôsobilý člen letovej posádky.
- e) Ak sú prácou člena letovej posádky poverené osoby, ktoré sú samostatne zárobkovo činné alebo pracujú na čiastočný úväzok, prevádzkovateľ overí, či sú dodržané všetky príslušné požiadavky tejto podčasti a príslušné časti prílohy I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 vrátane požiadaviek na prax, pričom zohľadní všetky služby, ktoré člen letovej posádky poskytuje inému prevádzkovateľovi (iným prevádzkovateľom) s cieľom určiť najmä:

1. celkový počet typov lietadiel alebo ich variantov, na ktorých môže člen letovej posádky lietať, a
2. príslušné obmedzenia času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok.

**ORO.FC.105 Určenie veliaceho pilota/veliteľa lietadla**

- a) Prevádzkovateľ v súlade s odsekom 8.e prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 určí jedného pilota z letovej posádky s kvalifikáciou veliaceho pilota v súlade s prílohou I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 za veliaceho pilota/veliteľa lietadla.
- b) Prevádzkovateľ určí člena letovej posádky za veliaceho pilota/veliteľa lietadla, iba ak:
  1. má minimálnu úroveň praxe uvedenú v prevádzkovej príručke;
  2. má primerané vedomosti o trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, a o letiskách vrátane náhradných letísk, zariadeniach a postupoch, ktoré sa majú použiť;
  3. v prípade prevádzky s viacčlennou posádkou absolvoval na zvýšenie kvalifikácie z druhého pilota na veliaceho pilota/veliteľa lietadla kurz veliteľa lietadla poskytovaný prevádzkovateľom.
- c) Veliaci pilot/veliteľ lietadla alebo pilot, ktorého môžu vykonaním letu poveriť, musí mať absolvovaný úvodný zoznamovací výcvik venovaný trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, a letiskám, zariadeniam a postupom, ktoré sa majú použiť. Táto znalosť trate/oblasti a letiska sa musí udržiavať najmenej jedným letom za obdobie 12 mesiacov na danej trati, v danej oblasti alebo na dané letisko.
- d) V prípade letúnov výkonnostnej triedy B zapojených do prevádzky obchodnej leteckej dopravy vykonávanej za dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) sa ustanovenia písmena c) neuplatňujú.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1.

**ORO.FC.110 Palubný inžinier**

Ak konštrukcia letúna zahŕňa samostatné pracovné miesto palubného inžiniera, súčasťou letovej posádky je jeden jej člen, ktorý má vhodnú odbornú spôsobilosť v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi.

**ORO.FC.115 Výcvik v optimalizácii činnosti posádky (CRM)**

- a) Pred začatím prevádzky absolvuje člen letovej posádky výcvik v optimalizácii činnosti posádky (CRM) zodpovedajúci jeho úlohe, ako sa uvádza v prevádzkovej príručke.
- b) Jednotlivé prvky výcviku CRM sú zahrnuté vo výcviku na typ alebo triedu lietadla a v udržiavacom výcviku, ako aj v kurze veliteľa lietadla.

**ORO.FC.120 Preškoloovací výcvik prevádzkovateľa**

- a) V prípade prevádzky letúna alebo vrtuľníka musí člen letovej posádky absolvovať preškoloovací výcvikový kurz prevádzkovateľa skôr, ako začne vykonávať pravidelné traťové lety bez dozoru:

1. pri prechode na lietadlo, pre ktoré sa vyžaduje nová typová kvalifikácia alebo kvalifikácia pre triedu;
2. pri zmene prevádzkovateľa.

- b) Preškoloovací výcvikový kurz prevádzkovateľa zahŕňa výcvik na zariadeniach inštalovaných v lietadle, ktoré zodpovedajú úlohám členov letovej posádky.

**ORO.FC.125 Rozdielový výcvik a zoznamovací výcvik**

- a) Členovia letovej posádky absolvujú rozdielový výcvik alebo zoznamovací výcvik, ak to vyžaduje príloha I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 a ak si zmena vybavenia alebo postupov vyžaduje dodatočné znalosti o aktuálne obsluhovaných typoch alebo variantoch.

- b) V prevádzkovej príručke sa uvádza, kedy sa takýto rozdielový alebo zoznamovací výcvik vyžaduje.

**ORO.FC.130 Udržiavací výcvik a preskúšanie**

- a) Každý člen letovej posádky každoročne absolvuje udržiavací letecký a pozemný výcvik týkajúci sa typu alebo variantu lietadla, na ktorého prevádzke sa podieľa, vrátane výcviku zameraného na umiestnenie a použitie núdzového a bezpečnostného vybavenia na palube.

- b) Každý člen letovej posádky musí byť pravidelne preskúšaný, aby preukázal odbornú spôsobilosť vykonávať bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

**ORO.FC.135 Spôsobilosť pilota riadiť z každého pilotného sedadla**

Členovia letovej posádky, ktorí môžu byť určení na riadenie z každého sedadla pilota, absolvujú príslušný výcvik a preskúšanie, ako sa uvádza v prevádzkovej príručke.

**ORO.FC.140 Prevádzka na viac ako jednom type alebo variante**

- a) Členovia letovej posádky, ktorí lietajú na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel, musia spĺňať požiadavky stanovené v tejto podčasti pre každý typ alebo variant okrem prípadov, keď zápočty týkajúce sa výcviku, preskúšania a súčasných požiadaviek na prax nie sú stanovené v údajoch stanovených v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003 pre príslušné typy alebo varianty.

- b) V prevádzkovej príručke sú uvedené príslušné postupy a/alebo prevádzkové obmedzenia na každú prevádzku na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel.

**ORO.FC.145 Poskytovanie výcviku**

- a) Každý výcvik požadovaný v tejto podčasti sa vykonáva:

1. v súlade s výcvikovými programami a osnovami, ktoré zaviedol prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke;
2. primerane odborne spôsobilým personálom. V prípade výcviku a preskúšania letu a simulácie letu pracovníci poskytujúci výcvik a vykonávajúci preskúšanie musia byť odborne spôsobilí v súlade s prílohou I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

- b) Pri zavádzaní výcvikových programov a osnov prevádzkovateľ zohľadní povinné prvky pre príslušné typy, ako sa vymedzujú v údajoch stanovených v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003.
- c) Programy výcviku a preskúšania vrátane osnov a použitia jednotlivých výcvikových zariadení na simuláciu letu (FSTD) schvaľuje príslušný orgán.
- d) Výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD) musí byť čo najvernejšou napodobeninou lietadla, ktoré používa prevádzkovateľ. Rozdiely medzi FSTD a lietadlom sa podľa potreby opisujú a vysvetľujú v rámci predletovej prípravy a výcviku.
- e) Prevádzkovateľ zavedie systém primeraného sledovania zmien na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) a zabezpečí, že tieto zmeny neovplyvnia vhodnosť výcvikových programov.

#### **ORO.FC.200 Zloženie letovej posádky**

- a) V žiadnej letovej posádke nesmie byť viac ako jeden neskúsený člen letovej posádky.
- b) Veliteľ lietadla môže poveriť vykonávaním letu iného vhodne odborne spôsobilého pilota v súlade s prílohou I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 za predpokladu, že sú splnené požiadavky podľa ORO.FC.105 písm. b) bodu 1, písm. b) bodu 2 a písm. c).
- c) Osobitné požiadavky na prevádzku letúnov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci:
  - 1. Minimálnu letovú posádku turbovrtuľových letúnov s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) viac ako deväť sedadiel pre cestujúcich a všetkých prúdových letúnov tvoria aspoň dvaja piloti.
  - 2. Letúny iné ako letúny uvedené v písmene c) bode 1 riadi minimálna posádka dvoch pilotov. V prípade, že sú splnené požiadavky podľa ORO.FC.202, môže tieto letúny riadiť jeden pilot.
- d) Osobitné požiadavky na prevádzku vrtuľníkov.
  - 1. Pri ľubovoľnej prevádzke vrtuľníkov s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) viac ako 19 sedadiel pre cestujúcich a pri prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) vrtuľníkov s MOPSC viac ako 9:
    - i) minimálnu letovú posádku tvoria dvaja piloti a
    - ii) veliteľ vrtuľníka musí byť držiteľom preukazu spôsobilosti dopravného pilota vrtuľníkov [ATPL(H)] s prístrojovou kvalifikáciou vydaného v súlade s prílohou I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.
  - 2. Prevádzku, ktorá nie je uvedená v písmene d) bode 1, podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci môže vykonávať jeden pilot za predpokladu, že sú splnené požiadavky podľa ORO.FC.202.

#### **ORO.FC.A.201 Striedanie členov letovej posádky počas letu**

- a) Veliteľ lietadla môže poveriť vykonaním letu:
  - 1. iného veliteľa lietadla s príslušnou kvalifikáciou alebo
  - 2. výhradne na lety nad letovou hladinou (FL) 200 pilota, ktorý spĺňa tieto minimálne požiadavky na kvalifikáciu:
    - i) preukaz spôsobilosti dopravného pilota (ATPL);
    - ii) preškoľovací výcvik a preskúšanie vrátane výcviku na získanie typovej kvalifikácie v súlade s ORO.FC.220;
    - iii) celý udržiavací výcvik a preskúšanie v súlade s ORO.FC.230 a ORO.FC.240;
    - iv) znalosť trate/oblasti a letiska v súlade s ORO.FC.105.
- b) Druhého pilota môže striedať:
  - 1. iný vhodne kvalifikovaný pilot;
  - 2. výlučne na lety nad letovou hladinou (FL) 200 druhý pilot s kvalifikáciou pre cestovný let, ktorý spĺňa tieto minimálne požiadavky na kvalifikáciu:
    - i) platný preukaz spôsobilosti obchodného pilota (CPL) s prístrojovou kvalifikáciou;

- ii) preškoľovací výcvik a preskúšanie vrátane výcviku na získanie typovej kvalifikácie v súlade s ORO.FC.220 s výnimkou požiadavky na výcvik vzletu a pristátia;
  - iii) udržiavací výcvik a preskúšanie v súlade s ORO.FC.230 s výnimkou požiadavky na výcvik vzletu a pristátia.
- c) Palubného inžiniera môže počas letu vystriedať člen letovej posádky s vhodnou kvalifikáciou v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi.

#### **ORO.FC.202 Jednopilotná prevádzka IFR alebo prevádzka v noci**

Na let IFR alebo v noci s minimálnou letovou posádkou pozostávajúcou z jedného pilota, ako sa predpokladá v ORO.FC.200 písm. c) bode 2 a v písm. d) bode 2, musia byť splnené tieto podmienky:

- a) Prevádzkovateľ zahrnie do prevádzkovej príručky program preškoľovacieho a udržiavacieho výcviku pilota obsahujúceho dodatočné požiadavky na jednopilotnú prevádzku. Pilot absolvuje výcvik v oblasti postupov prevádzkovateľa týkajúci sa najmä:
1. ovládania motora a jeho obsluhy v núdzových prípadoch;
  2. používania kontrolného zoznamu bežných, mimoriadnych a núdzových úkonov;
  3. komunikácie s riadením letovej prevádzky (ATC);
  4. postupov na odlet a priblíženie;
  5. ovládania autopilota, ak je k dispozícii;
  6. používania zjednodušenej dokumentácie počas letu;
  7. optimalizácie činnosti jednopilotnej posádky.
- b) Preskúšanie po udržiavacom výcviku požadované v ORO.FC.230 sa vykoná pri jednopilotnej prevádzke na lietadle daného typu alebo triedy v prostredí typickom pre túto prevádzku.
- c) V prípade prevádzky IFR letúna pilot:
1. musí absolvovať najmenej 50 hodín letu IFR na letúne daného typu alebo triedy, z toho 10 hodín vo funkcii veliteľa lietadla, a
  2. počas predchádzajúcich 90 dní vykonal na letúne daného typu alebo triedy:
    - i) päť letov IFR vrátane troch priblížení podľa prístrojov v úlohe jediného pilota alebo
    - ii) preskúšanie priblíženia IFR.
- d) V prípade prevádzky letúna v noci pilot:
1. musí absolvovať aspoň 15 hodín letu v noci, čo môže byť súčasťou 50 hodín letu IFR v písmene c) bode 1, a
  2. počas predchádzajúcich 90 dní vykonal na letúne daného typu alebo triedy:
    - i) tri vzlety a pristátia v noci v úlohe jediného pilota alebo
    - ii) preskúšanie nočného vzletu a pristátia.
- e) V prípade prevádzky vrtuľníka podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) pilot:
1. musí absolvovať 25 hodín celkového času letov IFR v príslušnom prevádzkovom prostredí a
  2. 25 hodín celkového času letu v jednopilotnej prevádzke na určitom type vrtuľníka schválenom pre lety IFR s jedným pilotom, z toho 10 hodín môže tvoriť let pod dozorom vrátane piatich úsekov traťových IFR letov pod dozorom s použitím jednopilotných postupov, a



3. počas predchádzajúcich 90 dní vykonal:
  - i) päť letov IFR vrátane troch priblížení podľa prístrojov v úlohe jediného pilota na vrtuľníku schválenom na tento účel alebo
  - ii) preskúšanie priblíženia IFR v úlohe jediného pilota na príslušnom type vrtuľníka, letovom výcvikovom zariadení (FTD) alebo typovom letovom simulátore (FFS).

**ORO.FC.205 Kurz veliteľa lietadla**

- a) Kurz veliteľa lietadla pre prevádzku letúna a vrtuľníka zahŕňa prinajmenšom tieto prvky:
  1. výcvik na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), zahŕňajúci traťovo orientovaný letový výcvik (LOFT) a/alebo letový výcvik;
  2. preskúšanie odbornej spôsobilosti vo funkcii veliteľa lietadla prevádzkovateľom;
  3. výcvik zodpovednosti veliteľa lietadla;
  4. traťový výcvik ako veliteľ lietadla pod dozorom, najmenej:
    - i) 10 letových úsekov v prípade letúnov a
    - ii) 10 hodín vrátane najmenej 10 letových úsekov v prípade vrtuľníkov;
  5. absolvovanie traťového preskúšania vo funkcii veliteľa lietadla a preukázanie primeraných vedomostí o trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, a o letiskách vrátane náhradných letísk, zariadeniach a postupoch, ktoré sa majú použiť, a
  6. výcvik optimalizácie činnosti posádky.

**ORO.FC.215 Počiatočný výcvik prevádzkovateľa v optimalizácii činnosti posádky (CRM)**

- a) Člen letovej posádky absolvuje počiatočný výcvik CRM skôr, ako začne vykonávať lety bez dozoru.
- b) Počiatočný výcvik CRM vykonáva aspoň jeden školiteľ CRM s primeranou odbornou spôsobilosťou, ktorému môžu v konkrétnych oblastiach pomáhať odborníci.
- c) Ak člen letovej posádky ešte neabsolvoval teoretický výcvik v oblasti ľudských faktorov potrebný na získanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota (ATPL), absolvuje pred počiatočným CRM výcvikom alebo v kombinácii s počiatočným výcvikom CRM teoretický výcvik založený na osnovách v oblasti ľudskej výkonnosti a ľudských obmedzení na získanie ATPL, ktorý poskytuje prevádzkovateľ, ako sa ustanovuje v prílohe I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

**ORO.FC.220 Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa a preskúšanie**

- a) Výcvik CRM je začlenený do preškoľovacieho výcvikového kurzu prevádzkovateľa.
- b) Členovi letovej posádky po začatí preškoľovacieho kurzu prevádzkovateľa nesmie byť určené vykonávanie letových povinností na lietadle iného typu alebo inej triedy, až kým tento výcvik neabsolvuje alebo neukončí. Členovia posádky, ktorí prevádzkujú iba letúny výkonnostnej triedy B, môžu byť počas preškoľovacích kurzov pridelení na lety na iných typoch letúnov výkonnostnej triedy B v rozsahu nevyhnutnom na zachovanie prevádzky.
- c) Rozsah výcviku, ktorý sa požaduje od členov letovej posádky v rámci preškoľovacieho kurzu prevádzkovateľa, sa stanoví v súlade so štandardmi na odbornú spôsobilosť a prax vymedzenými v prevádzkovej príručke s prihliadnutím na predchádzajúci výcvik a prax člena letovej posádky.
- d) Člen letovej posádky absolvuje:
  1. preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, ako aj výcvik a preskúšanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia pred začatím traťových letov pod dozorom (LIFUS) a
  2. traťové preskúšanie po dokončení traťových letov pod dozorom. V prípade letúnov výkonnostnej triedy B sa traťové lety pod dozorom môžu vykonávať na ľubovoľnom letúne v rámci príslušnej triedy.

e) V prípade letúnov piloti, ktorým bola vydaná typová kvalifikácia na základe výcvikového kurzu bez letového výcviku (ZFTT):

1. začnú vykonávať traťové lety pod dozorom najneskôr do 21 dní od ukončenia praktickej skúšky alebo po zodpovedajúcom výcviku, ktorý poskytne prevádzkovateľ. Obsah takého výcviku je opísaný v prevádzkovej príručke;
2. vykonajú šesť vzletov a pristátí na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) najneskôr do 21 dní od ukončenia praktickej skúšky pod dozorom inštruktora s typovou kvalifikáciou na letúny [TRI (A)] sediaceho na inom pilotnom sedadle. Počet vzletov a pristátí sa môže znížiť, ak sú v údajoch stanovených v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003 vymedzené zápočty. Ak sa tieto vzlety a pristátia nevykonajú do 21 dní, prevádzkovateľ zabezpečí opakovací výcvik. Obsah takého výcviku je opísaný v prevádzkovej príručke;
3. vykonajú prvé štyri vzlety a pristátia v rámci traťových letov letúnom pod dozorom inštruktora s typovou kvalifikáciou na letúny TRI (A) sediaceho na inom pilotnom sedadle. Počet vzletov a pristátí sa môže znížiť, ak sú v údajoch stanovených v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003 vymedzené zápočty.

#### **ORO.FC.230 Udržiavací výcvik a preskúšavanie**

a) Každý člen letovej posádky absolvuje udržiavací výcvik a preskúšavanie týkajúce sa typu alebo variantu lietadla, na prevádzke ktorého sa podieľa.

b) *Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom*

1. Každý člen letovej posádky absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom ako súčasť bežnej posádky, aby preukázal svoju spôsobilosť vykonávať bežné, mimoriadne a núdzové postupy.
2. Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom sa prípadne vykoná bez vonkajšej vizuálnej orientácie, ak sa bude od člena letovej posádky požadovať vykonávanie letov IFR.
3. Trvanie platnosti preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom je 6 kalendárnych mesiacov. Pre prevádzku VFR počas dňa na letúnoch výkonnostnej triedy B, ktorá sa vykonáva v ročnom období nepresahujúcom viac ako 8 za sebou nasledujúcich mesiacov, postačuje jedno preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom. Toto preskúšanie odbornej spôsobilosti musí prebehnúť pred začiatkom prevádzky obchodnej leteckej dopravy.
4. Člen letovej posádky, ktorý sa podieľa na letoch vo dne a na tratiach navigovaných s orientáciou podľa viditeľných bodov na zemi s iným než zložitým motorovým vrtuľníkom, môže absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom iba v jednom z príslušných typov. Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom sa zakaždým vykoná na type, ktorý sa na preskúšanie odbornej spôsobilosti použil naposledy. Príslušné typy vrtuľníkov, ktoré sa na účely preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom môžu zaradiť do skupín, sú uvedené v prevádzkovej príručke.
5. Bez ohľadu na ORO.FC.145 písm. a) bod 2 v prípade prevádzky iných než zložitých motorových vrtuľníkov vo dne a na tratiach navigovaných s orientáciou podľa viditeľných bodov na zemi a letúnov výkonnostnej triedy B môže preskúšanie vykonať veliteľ lietadla s vhodnou kvalifikáciou, ktorého poveril prevádzkovateľ a ktorý je školený v obsahu CRM a hodnotení zručností týkajúcich sa CRM. Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o vymenovaných osobách.

c) *Traťové preskúšanie*

1. Každý člen letovej posádky sa podrobí traťovému preskúšaniu v lietadle, aby preukázal svoju spôsobilosť vykonávať bežné traťové lety opísané v prevádzkovej príručke. Čas platnosti traťového preskúšania je 12 kalendárnych mesiacov.
2. Bez ohľadu na ORO.FC.145 písm. a) bod 2 traťové preskúšanie môže vykonať veliteľ lietadla s vhodnou kvalifikáciou, ktorého poveril prevádzkovateľ a ktorý je školený v obsahu CRM a hodnotení zručností týkajúcich sa CRM.

d) *Výcvik a preskúšavanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia*

Každý člen letovej posádky sa podrobí výcviku a preskúšaniu znalostí o umiestnení a používaní núdzového a bezpečnostného vybavenia na palube. Platnosť preskúšania zo znalostí núdzového a bezpečnostného vybavenia je 12 kalendárnych mesiacov.

e) *Výcvik CRM*

1. Do všetkých zodpovedajúcich fáz udržiavacieho výcviku sa začlenia prvky CRM.
2. Každý člen letovej posádky absolvuje konkrétny modulový výcvik CRM. Všetky hlavné témy výcviku CRM sa musia absolvovať v rámci modulových výcvikových lekcí čo najrovnomernejšie rozložených počas obdobia každých troch rokov.

- f) Každý člen letovej posádky absolvuje pozemný výcvik a letový výcvik na FSTD alebo na lietadle, alebo kombináciu výcviku na FSTD a lietadle aspoň každých 12 kalendárnych mesiacov.
- g) Trvanie platnosti uvedené v písmene b) bode 3 a v písmenách c) a d) sa počíta od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo.
- h) Ak sa požadovaný výcvik alebo preskúšanie vykoná v priebehu posledných troch mesiacov trvania platnosti, nové obdobie platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.

#### **ORO.FC.235 Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla**

- a) Velitelia lietadla, ktorých povinnosti vyžadujú, aby riadili z oboch pilotných sedadiel a vykonávali povinnosti druhého pilota alebo veliteľa lietadla, od ktorých sa požaduje vykonávanie výcviku alebo preskúšania, absolvujú dodatočný výcvik a preskúšanie vymedzené v prevádzkovej príručke. Preskúšanie sa môže vykonať súbežne s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom predpísaným v ORO.FC.230 písm. b).
- b) Dodatočný výcvik zahŕňa prinajmenšom:
  - 1. vysadenie motora počas vzletu;
  - 2. priblíženie a opakovanie okruhu s jedným motorom neschopným prevádzky a
  - 3. pristátie s jedným motorom neschopným prevádzky.
- c) V prípade vrtuľníkov velitelia lietadla takisto absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti striedavo z ľavého a pravého sedadla pri jednotlivých preskúšaní odbornej spôsobilosti za predpokladu, že v prípade zlúčenia preskúšania odbornej spôsobilosti na predĺženie alebo obnovu typovej kvalifikácie a preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom veliteľ lietadla absolvuje výcvik alebo preskúšanie zo sedadla, na ktorom obvykle sedí.
- d) Ak sa s lietadlom vykonávajú manévry s nepracujúcim motorom, porucha motora musí byť simulovaná.
- e) Pri riadení zo sedadla druhého pilota sú navyše platné a aktuálne aj preskúšania požadované v ORO.FC.230 na účely riadenia zo sedadla veliteľa lietadla.
- f) Pilot striedajúci veliteľa lietadla je povinný preukázať súčasne s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom stanoveným v ORO.FC.230 písm. b) prax vo vykonávaní úkonov a postupov, ktoré by inak neboli povinnosťou striedajúceho pilota. Ak rozdiely medzi pravým a ľavým sedadlom nie sú významné, preukázanie praxe sa môže vykonať z ktoréhokoľvek sedadla.
- g) Pilot iný ako veliteľ lietadla sediaci na sedadle veliteľa lietadla preukáže prax vo vykonávaní úkonov a postupov súčasne s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom stanoveným v ORO.FC.230 písm. b), ktoré sú povinnosťou veliteľa lietadla v úlohe monitorujúceho pilota. Ak rozdiely medzi pravým a ľavým sedadlom nie sú významné, preukázanie praxe sa môže vykonať z ktoréhokoľvek sedadla.

#### **ORO.FC.240 Prevádzka s viac ako jedným typom alebo variantom**

- a) Postupy alebo prevádzkové obmedzenia na prevádzku s viac ako jedným typom alebo variantom stanovené v prevádzkovej príručke a schválené príslušným orgánom zahŕňajú:
  - 1. minimálnu úroveň praxe členov letovej posádky;
  - 2. minimálnu úroveň praxe na jednom type alebo variante pred začatím výcviku a prevádzky s iným typom alebo variantom;
  - 3. postup, ktorým sa letová posádka s kvalifikáciou na jeden typ alebo variant vycvičí a získa kvalifikáciu na iný typ alebo variant, a
  - 4. všetky použiteľné požiadavky na rozlietanosť pre každý typ alebo variant.
- b) Ak člen letovej posádky riadi vrtuľníky aj letúny, musí sa obmedziť na riadenie iba jedného typu letúna a jedného typu vrtuľníka.
- c) Ustanovenie písmena a) sa nevzťahuje na prevádzku letúna výkonnostnej triedy B, ak je obmedzená na jednopilotné triedy letúnov s piestovými motormi podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) počas dňa. Ustanovenie písmena b) sa nevzťahuje na prevádzku letúna výkonnostnej triedy B, ak je obmedzená na jednopilotné triedy letúnov s piestovými motormi.

**ORO.FC.A.245 Alternatívny program výcviku a kvalifikácie**

- a) Prevádzkovateľ letúna s primeranou praxou môže alternatívnym programom výcviku a kvalifikácie (ATQP), ktorý schválil príslušný orgán, nahradiť jednu alebo viac z týchto požiadaviek na výcvik a preskúšanie letovej posádky:
1. SPA.LVO.120 o výcviku a kvalifikáciách letovej posádky;
  2. preškoľovací výcvik a preskúšanie;
  3. rozdielový výcvik a zoznamovací výcvik;
  4. kurz veliteľa lietadla;
  5. udržiavací výcvik a preskúšanie a
  6. prevádzka s viac ako jedným typom alebo variantom.
- b) Program ATQP musí obsahovať výcvik a preskúšanie, ktorými sa stanovuje a zachováva úroveň odbornej spôsobilosti, ktorá je minimálne na úrovni odbornej spôsobilosti dosiahnutej na základe ustanovení ORO.FC.220 a ORO.FC.230. Pred schválením programu ATQP príslušným orgánom sa musí preukázať úroveň výcviku a kvalifikácie letovej posádky.
- c) Prevádzkovateľ, ktorý žiada o schválenie programu ATQP, predloží príslušnému orgánu vykonávací plán vrátane opisu úrovne výcviku a odbornej spôsobilosti letovej posádky, ktorá sa má dosiahnuť.
- d) Okrem preskúšaní požadovaných na základe ORO.FC.230 a FCL.060 podľa prílohy I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 každý člen letovej posádky podstúpi hodnotenie zamerané na let na trati (LOE), ktoré sa vykoná na FSTD. Trvanie platnosti LOE je 12 kalendárnych mesiacov. Obdobie platnosti sa počíta od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo. Ak sa LOE vykoná v priebehu posledných 3 mesiacov obdobia platnosti, nové obdobie platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.
- e) Po dvoch rokoch prevádzky v rámci schváleného ATQP môže prevádzkovateľ na základe schválenia príslušného orgánu predĺžiť platnosť preskúšaní v ORO.FC.230 takto:
1. preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na 12 kalendárnych mesiacov. Obdobie platnosti sa počíta od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo. Ak sa preskúšanie vykoná v priebehu posledných 3 mesiacov obdobia platnosti, nové obdobie platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti;
  2. traťové preskúšanie na 24 kalendárnych mesiacov. Obdobie platnosti sa počíta od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo. Ak sa preskúšanie vykoná v priebehu posledných 6 mesiacov obdobia platnosti, nové obdobie platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti;
  3. preskúšanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia na 24 kalendárnych mesiacov. Obdobie platnosti sa počíta od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo. Ak sa preskúšanie vykoná v priebehu posledných 6 mesiacov obdobia platnosti, nové obdobie platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.

**ORO.FC.A.250 Veliteľa lietadla s CPL(A)**

- a) Držiteľ preukazu spôsobilosti obchodného pilota CPL(A) (letúny) môže vykonávať funkciu veliteľa lietadla v prevádzke obchodnej leteckej dopravy na jednopilotnom letúne, iba ak:
1. v prípade letov VFR s cestujúcimi vo vzdialenosti od letiska odletu väčšej ako 50 NM (90 km) má nalietané s letúňmi spolu aspoň 500 hodín času letu alebo je držiteľom platnej prístrojovej kvalifikácie, alebo
  2. v prípade letov IFR s viacmotorovými letúňmi má nalietané s letúňmi spolu aspoň 700 hodín času letu vrátane 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota. Z toho je aspoň 100 hodín letu IFR a 40 hodín na viacmotorových letúňoch. 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota možno nahradiť hodinami letu vo funkcii druhého pilota tak, že dve hodiny vo funkcii druhého pilota sú rovnocenné jednej hodine vo funkcii veliaceho pilota, ak tieto hodiny nalietal v rámci zavedeného systému viacpilotnej posádky predpísaného v prevádzkovej príručke.
- b) Na lety VFR letúnov výkonnostnej triedy B počas dňa sa nevzťahujú ustanovenia písmena a) bodu 1.

**ORO.FC.H.250 Veliteľia lietadla s CPL(H)**

- a) Držiteľ preukazu spôsobilosti obchodného pilota CPL(H) (vrtuľník) môže vykonávať funkciu veliteľa lietadla v prevádzke obchodnej leteckej dopravy na jednopilotnom vrtuľníku, iba ak:
1. v prípade letov IFR má nalietané s vrtuľníkmi spolu aspoň 700 hodín celkového času letu vrátane 300 hodín vo funkcii veliaceho pilota. Z toho je aspoň 100 hodín letu IFR. 300 hodín vo funkcii veliaceho pilota možno nahradiť hodinami letu vo funkcii druhého pilota tak, že dve hodiny vo funkcii druhého pilota sú rovnocenné jednej hodine vo funkcii veliaceho pilota, ak tieto hodiny nalietal v rámci zavedeného systému viacpilotnej posádky predpísaného v prevádzkovej príručke;
  2. v prípade letov podľa meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) v noci má:
    - i) platnú prístrojovú kvalifikáciu alebo
    - ii) nalietaných s vrtuľníkmi 300 hodín času letu vrátane 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota a 10 hodín letu v noci vo funkcii pilota.

## PODČASŤ CC

**PALUBNÍ SPRIEVODCOVIA****ORO.CC.005 Rozsah pôsobnosti**

V tejto podčasti sa ustanovujú požiadavky, ktoré musí splniť prevádzkovateľ, ak prevádzkuje lietadlá s palubnými sprievodcami.

## ODDIEL 1

**Všeobecné ustanovenia****ORO.CC.100 Počet a zloženie palubných sprievodcov**

- a) Počet a zloženie palubných sprievodcov sa stanoví v súlade s odsekom 7.a. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, pričom sa zohľadnia prevádzkové faktory alebo okolnosti konkrétneho prevádzkovaného letu. Na prevádzku lietadla s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich pri preprave jedného alebo viacerých cestujúcich musí byť určený najmenej jeden palubný sprievodca.
- b) S cieľom splniť požiadavky podľa písmena a) musí byť minimálny počet palubných sprievodcov väčší ako:
1. počet palubných sprievodcov stanovený počas procesu osvedčovania lietadla v súlade s príslušnými certifikačnými špecifikáciami pre konfiguráciu kabíny lietadla používanú prevádzkovateľom alebo
  2. ak počet podľa odseku 1 nebol stanovený, počet palubných sprievodcov stanovený počas procesu osvedčovania lietadla pre maximálnu povolenú konfiguráciu sedadiel pre cestujúcich zníženú o 1 sedadlo za každý celý násobok 50 sedadiel pre cestujúcich konfigurácie kabíny lietadla použitej prevádzkovateľom, ktorá neprekračuje maximálnu povolenú kapacitu sedadiel, alebo
  3. jeden palubný sprievodca na každých 50 alebo časť z 50 sedadiel cestujúcich nainštalovaných na tej istej palube prevádzkovaného lietadla.
- c) Pri prevádzke, na ktorú je určených viac ako jeden palubný sprievodca, prevádzkovateľ vymenuje jedného palubného sprievodcu za osobu, ktorá je zodpovedná veliacemu pilotovi/veliteľovi lietadla.

**ORO.CC.110 Podmienky na pridelenie povinností**

- a) Palubným sprievodcom možno prideliť povinnosti v lietadle, iba ak:
1. majú najmenej 18 rokov;
  2. v súlade s príslušnými požiadavkami prílohy IV (časť MED) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 boli vyhodnotení ako fyzicky a duševne spôsobilí na bezpečné vykonávanie svojich povinností a svojej zodpovednosti a
  3. úspešne absolvovali celý príslušný výcvik a preskúšanie požadované podľa tejto podčasti a sú spôsobilí vykonávať pridelené povinnosti v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke.

b) Pred pridelením povinností palubným sprievodcom, ktorí sú samostatne zárobkovo činní alebo pracujú na čiastočný úväzok, prevádzkovateľ overuje, či sú splnené všetky príslušné požiadavky tejto podčasti, pričom sa zohľadnia všetky služby, ktoré palubný sprievodca poskytuje inému prevádzkovateľovi (iným prevádzkovateľom), s cieľom určiť najmä:

1. celkový počet typov lietadiel alebo ich variantov, na ktorých môže člen letovej posádky lietať, a
2. príslušné obmedzenia času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok.

c) Cestujúci musia byť jasne informovaní o palubných sprievodcoch vykonávajúcich činnosť na palube, ako aj o ich úlohe vo vzťahu k bezpečnosti cestujúcich a bezpečnosti letu.

#### **ORO.CC.115 Vykonávanie výcvikových kurzov a súvisiacich preskúšaní**

a) Prevádzkovateľ pripraví pre každý výcvikový kurz podrobný program a osnovy v súlade s platnými požiadavkami tejto podčasti a prípadne prílohy V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 290/2012, aby boli obsiahnuté povinnosti a zodpovednosť, ktorú majú vykonávať palubní sprievodcovia.

b) Každý výcvikový kurz pozostáva z teoretickej výučby a praktického výcviku spolu s individuálnou a kolektívnou praxou, ako je vhodné pre každý predmet výcviku, s cieľom, aby palubní sprievodcovia dosiahli a zachovávali si primeranú úroveň odbornej spôsobilosti v súlade s touto podčasťou.

c) Každý výcvikový kurz:

1. sa vedie štruktúrovaným a reálnym spôsobom a
2. vedú ho pracovníci s primeranou odbornou spôsobilosťou na príslušný predmet.

d) V priebehu výcviku požadovaného podľa tejto podčasti alebo po jeho úplnom skončení každý palubný sprievodca podstúpi preskúšanie, ktoré obsahuje všetky výcvikové prvky príslušného výcvikového programu okrem výcviku optimalizácie činnosti posádky (CRM). Preskúšania vykonávajú pracovníci s primeranou kvalifikáciou na overenie, či palubný sprievodca dosiahol a/alebo si zachoval požadovanú úroveň odbornej spôsobilosti.

e) Výcvikové kurzy CRM, prípadne moduly CRM vedie inštruktor CRM pre palubných sprievodcov. Keď sú prvky CRM začlenené do iného výcviku, inštruktor CRM pre palubných sprievodcov riadi zostavenie a realizáciu osnov.

#### **ORO.CC.120 Počiatočný výcvikový kurz**

a) Každý nový účastník, ktorý ešte nie je držiteľom platného osvedčenia pre palubného sprievodcu, vydaného v súlade s prílohou V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 290/2012:

1. absolvuje počiatočný výcvikový kurz, ako sa uvádza v CC.TRA.220 uvedenej prílohy, a
2. pred začatím ďalšieho výcviku požadovaného podľa tejto podčasti musí úspešne podstúpiť súvisiace preskúšanie.

b) Prvky počiatočného výcvikového programu sa môžu skombinovať so špeciálnym výcvikom na prvý typ lietadla a s preškoľovacím výcvikom prevádzkovateľa za predpokladu, že sú splnené požiadavky CC.TRA.220, a všetky takéto prvky sa zaznamenajú ako prvky počiatočného výcvikového kurzu v príslušných záznamoch o výcviku palubných sprievodcov.

#### **ORO.CC.125 Špecifický výcvik na typ lietadla a preškoľovací výcvik prevádzkovateľa**

a) Každý palubný sprievodca absolvuje príslušný špecifický výcvik na typ lietadla a preškoľovací výcvik prevádzkovateľa, ako aj súvisiace preskúšania prv než:

1. mu prevádzkovateľ prvý raz pridelí povinnosti palubného sprievodcu alebo
2. mu prevádzkovateľ pridelí povinnosti na inom type lietadla.

b) Prevádzkovateľ pri zostavovaní výcvikových programov a osnov špecifického výcviku na typ lietadla a preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa podľa možnosti zohľadní povinné prvky týkajúce sa príslušného typu, ako sa vymedzujú v údajoch stanovených v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003.

- c) Program špecifického výcviku na typ lietadla:
1. obsahuje výcvik a prax na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle a
  2. zahŕňa aspoň tieto prvky špecifického výcviku na typ lietadla:
    - i) opis lietadla relevantný pre plnenie povinností palubných sprievodcov;
    - ii) všetky inštalované bezpečnostné zariadenia a systémy relevantné pre plnenie povinností palubných sprievodcov;
    - iii) obsluhu a skutočné otváranie všetkých typov alebo variantov normálnych a núdzových dverí a východov za bežných a núdzových podmienok, ktoré absolvuje každý palubný sprievodca;
    - iv) ukážku obsluhy ďalších východov vrátane okien v priestore pre letovú posádku;
    - v) vybavenie ochrany pred ohňom a dymom, ak je inštalované;
    - vi) evakuačný sklz, kde je inštalovaný;
    - vii) ovládanie sedadiel, systému pripútania a systému prívodu kyslíka pre prípad straty pracovnej schopnosti pilota.
- d) Program preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa pre každý typ lietadla, ktoré má byť v prevádzke:
1. obsahuje výcvik a prax na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle;
  2. obsahuje výcvik štandardných prevádzkových postupov prevádzkovateľa pre palubných sprievodcov, ktorým má prevádzkovateľ prvý raz prideliť povinnosti;
  3. zahŕňa aspoň tieto prvky preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa, týkajúce sa typu lietadla, ktoré má byť v prevádzke:
    - i) opis konfigurácie kabíny;
    - ii) umiestnenie, vybratie a použitie všetkých prenosných bezpečnostných a núdzových zariadení na palube;
    - iii) všetky bežné a núdzové postupy;
    - iv) zaobchádzanie s cestujúcimi a zvládanie davu;
    - v) požiarne a dymové výcvik vrátane použitia všetkých súvisiacich protipožiarnych a ochranných zariadení, ktoré predstavujú vybavenie na palube;
    - vi) postupy evakuácie;
    - vii) postupy pri strate pracovnej schopnosti pilota;
    - viii) príslušné požiadavky a postupy bezpečnostnej ochrany;
    - ix) optimalizáciu činnosti posádky.

#### **ORO.CC.130 Rozdielový výcvik**

- a) Palubný sprievodca okrem výcviku požadovaného v ORO.CC.125 absolvuje zodpovedajúci výcvik a preskúšanie týkajúce sa akýchkoľvek rozdielov pred zaradením na:
1. variant typu lietadla, ktorý sa práve prevádzkuje, alebo
  2. typ alebo variant lietadla, ktorý sa práve prevádzkuje, s odlišným(-i):
    - i) bezpečnostným vybavením;
    - ii) umiestnením bezpečnostného a núdzového vybavenia alebo
    - iii) bežnými a núdzovými postupmi.

- b) Program rozdielového výcviku:
1. sa podľa potreby určí na základe porovnania s výcvikovým programom, ktorý absolvoval palubný sprievodca v súlade s ORO.CC.125 písm. c) a d) pre príslušný typ lietadla, a
  2. obsahuje výcvik a prax na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle zodpovedajúci jednotlivým prvkom, ktoré má rozdielový výcvik zahŕňať.
- c) Prevádzkovateľ do zostavovaných programov a osnov rozdielového výcviku pre variant typu lietadla, ktorý sa práve prevádzkuje, podľa možnosti zaradiť povinné prvky týkajúce sa príslušného typu lietadla a jeho variantov, ako sa vymedzuje v údajoch stanovených v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003.

#### **ORO.CC.135 Oboznámenie sa**

Každý palubný sprievodca absolvuje po ukončení špecifického výcviku na typ lietadla a preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa na typ lietadla a skôr, než sa mu prideli povinnosť pracovať ako jeden z minimálneho počtu palubných sprievodcov vyžadovaného podľa ORO.CC.100, príslušné oboznamovacie lety na danom type lietadla s dozorom.

#### **ORO.CC.140 Udržiavací výcvik**

- a) Každý palubný sprievodca každoročne absolvuje udržiavací výcvik a preskúšanie.
- b) Udržiavací výcvik zahŕňa činnosti pridelené každému palubnému sprievodcovi pri bežných a núdzových postupoch a nácvik zodpovedajúci každému typu a/alebo variantu lietadla, ktorý má byť v prevádzke.
- c) Prvky špecifického výcviku na typ lietadla:
1. Udržiavací výcvik zahŕňa každoročný nácvik otvárania všetkých druhov alebo variantov bežných a núdzových dverí a východov určených na evakuáciu cestujúcich, ktorý absolvuje každý palubný sprievodca.
  2. Udržiavací výcvik takisto zahŕňa v intervaloch nepresahujúcich 3 roky:
    - i) obsluhu a skutočné otváranie všetkých typov alebo variantov bežných a núdzových východov na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle za bežných a núdzových podmienok, ktoré absolvuje každý palubný sprievodca;
    - ii) pre každého palubného sprievodcu obsluhu bezpečnostných dverí do priestoru pre letovú posádku v bežnom aj núdzovom režime, sedadiel a systému pripútania a praktickú ukážku vybavenia systému prívodu kyslíka zodpovedajúcu prípadu straty pracovnej schopnosti pilota na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle;
    - iii) ukážku ovládania všetkých ďalších východov vrátane okien v priestore pre letovú posádku a
    - iv) ukážku použitia záchranného člna alebo sklzu použiteľného ako záchranný čln, kde je inštalovaný.
- d) Prvky špecifického výcviku prevádzkovateľa:
1. Udržiavací výcvik každoročne zahŕňa:
    - i) pre každého palubného sprievodcu:
      - A. nácvik umiestnenia všetkých bezpečnostných a núdzových zariadení inštalovaných alebo uložených na palube a manipuláciu s nimi a
      - B. obliekanie záchranných viest, nasadzovanie prenosných kyslíkových prístrojov a ochranných dýchacích prístrojov (PBE);
    - ii) uloženie predmetov v priestore pre cestujúcich;
    - iii) postupy súvisiace so znečistením povrchu lietadla;
    - iv) núdzové postupy;
    - v) postupy evakuácie;
    - vi) preskúmanie incidentov a nehôd;
    - vii) optimalizáciu činnosti posádky (CRM);



- viii) letecko-lekárske aspekty a prvú pomoc vrátane príslušného vybavenia;
  - ix) postupy bezpečnostnej ochrany.
2. Udržiavací výcvik takisto zahŕňa v intervaloch nepresahujúcich 3 roky:
- i) použitie pyrotechniky (skutočných alebo reprezentatívnych prístrojov);
  - ii) praktickú ukážku použitia kontrolných zoznamov letovej posádky;
  - iii) reálny a praktický výcvik v používaní všetkých protipožiarnych zariadení vrátane ochranného odevu, ktoré zodpovedajú vybaveniu letúna;
  - iv) pre každého palubného sprievodcu:
    - A. uhasenie požiaru charakteristického pre požiare vnútorných priestorov lietadla;
    - B. nácvik nasadzovania a používania ochranných dýchacích prístrojov (PBE) v uzavretom priestore naplnenom simulovaným dymom.
- e) Obdobie platnosti:
- 1. Obdobie platnosti každoročného udržiavacieho výcviku je 12 kalendárnych mesiacov a počítá sa od konca mesiaca, v ktorom sa uskutočnilo preskúšanie.
  - 2. Ak sa udržiavací výcvik a preskúšanie požadované v písmene a) vykoná v priebehu posledných 3 kalendárnych mesiacov obdobia platnosti, nové obdobie platnosti sa počítá od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.
  - 3. V prípade doplnkových trojročných výcvikových prvkov uvedených v písmene c) bode 2 a v písmene d) bode 2 obdobie platnosti je 36 kalendárnych mesiacov a počítá sa od konca mesiaca, v ktorom sa uskutočnilo preskúšanie.

#### **ORO.CC.145 Opakovací výcvik**

- a) Ak palubný sprievodca v priebehu predchádzajúcich 6 mesiacov počas obdobia platnosti posledného zodpovedajúceho udržiavacieho výcviku a preskúšania:
- 1. nevykonával žiadne letové povinnosti, musí pred opätovným pridelením týchto povinností absolvovať opakovací výcvik a preskúšanie pre každý typ lietadla, na ktorom má pracovať, alebo
  - 2. nevykonával žiadne letové povinnosti na jednom konkrétnom type lietadla, musí pred opätovným pridelením týchto povinností absolvovať na tomto type lietadla:
    - i) opakovací výcvik a preskúšanie alebo
    - ii) dva oboznamovacie lety v súlade s ORO.CC.135.
- b) Opakovací výcvikový program pre každý typ lietadla zahŕňa prinajmenšom:
- 1. núdzové postupy;
  - 2. postupy evakuácie;
  - 3. pre každého palubného sprievodcu nácvik ovládania a skutočného otvárania všetkých typov alebo variantov bežných a núdzových východov a bezpečnostných dverí do priestoru pre letovú posádku v bežnom aj núdzovom režime;
  - 4. ukážku ovládania všetkých ďalších východov vrátane okien v priestore pre letovú posádku;
  - 5. nácvik umiestnenia všetkých dôležitých bezpečnostných a núdzových zariadení inštalovaných alebo uložených na palube a manipuláciu s nimi.
- c) Prevádzkovateľ sa môže rozhodnúť nahradiť opakovací výcvik udržiavacím výcvikom, ak sa opätovné pridelenie letových povinností palubnému sprievodcovi začína počas obdobia platnosti posledného udržiavacieho výcviku a preskúšania. Ak uvedené obdobie platnosti už uplynulo, opakovací výcvik sa môže nahradiť iba špecifickým výcvikom na typ lietadla a preškoľovacím výcvikom prevádzkovateľa, ako sa stanovuje v ORO.CC.125.

## ODDIEL 2

**Doplnkové požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy****ORO.CC.200 Vedúci palubný sprievodca**

- a) Ak sa vyžaduje viac ako jeden palubný sprievodca, prevádzkovateľ vymenuje vedúceho palubného sprievodcu.
- b) Prevádzkovateľ vymenuje palubného sprievodcu do funkcie vedúceho palubného sprievodcu, iba ak:
1. má aspoň 1 rok praxe palubného sprievodcu a
  2. úspešne absolvoval výcvikový kurz vedúceho palubného sprievodcu a súvisiace preskúšanie.
- c) Výcvikový kurz vedúceho palubného sprievodcu zahŕňa všetky povinnosti a zodpovednosť vedúcich palubných sprievodcov, a to prinajmenšom tieto prvky:
1. predletovú inštrukciú;
  2. spoluprácu s posádkou;
  3. prehľad požiadaviek prevádzkovateľa a požiadaviek vyplývajúcich z právnych predpisov;
  4. hlásenie nehôd a incidentov;
  5. ľudské faktory a optimalizáciu činnosti posádky (CRM) a
  6. obmedzenia času letu a času služby a požiadavky na odpočinok.
- d) Vedúci palubný sprievodca zodpovedá veliteľovi lietadla za vykonávanie a koordináciu bežných a núdzových postupov stanovených v prevádzkovej príručke vrátane toho, že z dôvodov bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany sa preruší plnenie povinností, ktoré sa netýkajú bezpečnosti.
- e) Prevádzkovateľ stanoví postupy na výber najvhodnejšieho kvalifikovaného palubného sprievodcu na výkon funkcie vedúceho palubného sprievodcu pre prípad, že vymenovaný vedúci palubný sprievodca nemôže nastúpiť do služby. Zmeny týchto postupov sa oznámia príslušnému orgánu.

**ORO.CC.205 Zníženie počtu palubných sprievodcov počas pozemnej prevádzky a za nepredvídaných okolností**

- a) Kedykoľvek sú na palube lietadla nejakí cestujúci, musí byť v priestore pre cestujúcich prítomný minimálny počet palubných sprievodcov vyžadovaný v súlade s ORO.CC.100.
- b) Za podmienok uvedených v písmene c) sa tento počet môže znížiť:
1. počas bežnej pozemnej prevádzky bez dopĺňania/vypúšťania paliva, keď sa lietadlo nachádza na svojom parkovacom mieste, alebo
  2. v prípade neočakávaných udalostí, ak je počet cestujúcich na palube lietadla znížený. V tomto prípade je potrebné po ukončení letu predložiť správu príslušnému orgánu.
- c) Podmienky:
1. v prevádzkovej príručke sú uvedené postupy, ktorými sa zabezpečuje dosiahnutie rovnocennej úrovne bezpečnosti pri zníženom počte palubných sprievodcov, najmä v prípade evakuácie cestujúcich;
  2. v zníženom počte palubných sprievodcov je zahrnutý vedúci palubný sprievodca, ako sa stanovuje v ORO.CC.200;
  3. najmenej jeden palubný sprievodca sa vyžaduje na každých 50 alebo časť z 50 cestujúcich prítomných na tej istej palube daného lietadla;
  4. v prípade bežnej pozemnej prevádzky lietadla, ktoré si vyžaduje viac ako jedného palubného sprievodcu, počet stanovený v súlade s písmenom c) bodom 3 sa zvýši tak, aby zahŕňal jedného palubného sprievodcu na dvojicu núdzových východov na danom poschodí.

**ORO.CC.210 Ďalšie podmienky na pridelenie povinností**

Palubní sprievodcovia môžu mať pridelené povinnosti a môžu ich vykonávať na lietadle určitého typu alebo variantu, iba ak:

- a) sú držiteľmi platného osvedčenia vydaného v súlade s prílohou V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 290/2012;
- b) majú kvalifikáciu na typ alebo variant v súlade s touto podčastou;
- c) spĺňajú ďalšie platné požiadavky podľa tejto podčasti a prílohy IV (časť CAT);
- d) majú oblečenú uniformu palubného sprievodcu spoločnosti prevádzkovateľa.

**ORO.CC.215 Programy výcviku a preskúšania a súvisiace dokumenty**

- a) Programy výcviku a preskúšania vrátane osnov, ktoré sa vyžadujú podľa tejto podčasti, schvaľuje príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.
- b) Keď palubný sprievodca úspešne absolvuje výcvikový kurz a súvisiace preskúšanie, prevádzkovateľ:
  1. aktualizuje záznamy o výcviku palubného sprievodcu v súlade s ORO.MLR.115 a
  2. poskytne mu zoznam aktualizovaných období platnosti týkajúcich sa typu (typov) a variantu (variantov) lietadiel, na ktorých prevádzku má palubný sprievodca kvalifikáciu.

**ORO.CC.250 Prevádzka na viac ako jednom type alebo variante**

- a) Palubný sprievodca nesmie byť pridelený na vykonávanie služby na viac ako troch typoch lietadiel okrem prípadu, keď palubný sprievodca so súhlasom príslušného orgánu môže byť pridelený na vykonávanie služby na štyroch typoch lietadiel, ak najmenej v prípade dvoch typov:
  1. bezpečnostné a núdzové vybavenie a bežné a núdzové postupy pre konkrétny typ sú podobné a
  2. bežné a núdzové postupy, ktoré sa netýkajú konkrétneho typu, sú totožné.
- b) Na účely písmena a) a z dôvodu výcviku a kvalifikácií palubných sprievodcov prevádzkovateľ určí:
  1. každé lietadlo ako typ alebo variant, pri ktorom podľa možnosti zohľadní príslušné údaje stanovené v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003 pre lietadlo príslušného typu alebo variantu, a
  2. varianty typu lietadla ako rozličné typy, ak sa nepodobajú v týchto aspektoch:
    - i) ovládanie núdzového východu;
    - ii) umiestnenie a typ prenosného bezpečnostného a núdzového vybavenia;
    - iii) núdzové postupy týkajúce sa konkrétneho typu.

**ORO.CC.255 Prevádzka s jedným palubným sprievodcom**

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí výber, nábor, výcvik a posudzovanie spôsobilosti palubných sprievodcov, ktorí sa majú prideliť na vykonávanie služby jedným palubným sprievodcom podľa kritérií vhodných pre tento druh prevádzky.
- b) Palubní sprievodcovia, ktorí nemajú predchádzajúcu prax s vykonávaním služby jedným palubným sprievodcom, sa na vykonávanie tejto služby pridelia, iba ak:
  1. absolvovali výcvik požadovaný v písmene c) ako doplnok k ďalšiemu zodpovedajúcemu výcviku a preskúšaniu požadovanému podľa tejto podčasti;
  2. úspešne absolvovali preskúšanie, ktorým sa overila ich odborná spôsobilosť vykonávať povinnosti a zodpovednosť v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke, a
  3. absolvovali oboznamovacie lety v rozsahu minimálne 20 hodín a 15 sektorov v lietadle príslušného typu pod dozorom palubného sprievodcu s primeranou praxou.

- c) Osobitný dôraz sa kladie na tieto doplnkové výcvikové prvky zohľadňujúce vykonávanie služby jedným palubným sprievodcom:
1. zodpovednosť voči veliteľovi lietadla za vykonávanie bežných a núdzových postupov;
  2. dôležitosť koordinácie a komunikácie s letovou posádkou, najmä pri zvládaní nedisciplinovaných cestujúcich alebo cestujúcich, ktorí rušia priebeh letu;
  3. prehľad požiadaviek prevádzkovateľa a požiadaviek vyplývajúcich z právnych predpisov;
  4. dokumentáciu;
  5. hlásenie nehôd a incidentov a
  6. obmedzenia času letu a času služby a požiadavky na odpočinok.

#### PODČASŤ TC

#### **TECHNICKÁ POSÁDKA V PREVÁDZKE HEMS, HHO ALEBO NVIS**

##### **ORO.TC.100 Rozsah pôsobnosti**

V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí spĺňať prevádzkovateľ pri prevádzke lietadla s členmi technickej posádky v obchodnej leteckej doprave v rámci prevádzky vrtuľníkovej zdravotníckej záchranej služby (HEMS), prevádzky s podporou zobrazovacieho systému nočného videnia (NVIS) alebo prevádzky vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia (HHO).

##### **ORO.TC.105 Podmienky pridelenia povinností**

- a) Členom technickej posádky v obchodnej leteckej doprave v rámci prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS možno prideliť povinnosti v lietadle, iba ak:
1. majú najmenej 18 rokov;
  2. sú fyzicky a duševne spôsobilí na bezpečné vykonávanie pridelených povinností a zodpovednosti;
  - 3) absolvovali celý príslušný výcvik požadovaný podľa tejto podčasti, aby mohli vykonávať pridelené povinnosti;
  4. výsledkom preskúšania je, že sú spôsobilí vykonávať všetky pridelené povinnosti v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke.
- b) Pred priradením povinností členom technickej posádky, ktorí sú samostatne zárobkovo činní a/alebo pracujú na živnosť alebo na čiastočný úväzok, prevádzkovateľ overuje, či sú splnené všetky príslušné požiadavky podľa tejto podčasti, pričom zohľadní všetky služby, ktoré člen technickej posádky poskytuje inému prevádzkovateľovi (iným prevádzkovateľom), s cieľom určiť najmä:
1. celkový počet prevádzkovaných typov lietadiel alebo ich variantov;
  2. príslušné obmedzenia času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok.

##### **ORO.TC.110 Výcvik a preskúšanie**

- a) Prevádzkovateľ zostavuje výcvikový program v súlade s platnými požiadavkami podľa tejto podčasti zameraný na povinnosti a zodpovednosť, ktorú majú vykonávať členovia technickej posádky.
- b) Po absolvovaní počiatočného výcviku, preškoloňovacieho výcviku prevádzkovateľa, rozdielového a udržiavacieho výcviku každý člen technickej posádky absolvuje preskúšanie, aby preukázal svoju odbornú spôsobilosť vykonávať bežné a núdzové postupy.
- c) Výcvik a preskúšanie pre každý výcvikový kurz vykonávajú pracovníci s primeranou kvalifikáciou a praxou v príslušnej oblasti. Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o pracovníkoch, ktorí vykonávajú preskúšanie.

##### **ORO.TC.115 Počiatočný výcvik**

Pred začatím preškoloňovacieho výcviku prevádzkovateľa každý člen technickej posádky absolvuje počiatočný výcvik zahŕňajúci:

- a) všeobecné teoretické vedomosti o letectve a leteckých predpisoch týkajúce sa všetkých prvkov, ktoré sa vzťahujú na povinnosti a zodpovednosť požadované od technickej posádky;

- b) požiarny a dymový výcvik;
- c) výcvik prežitia na zemi a vo vode v súlade s druhom a oblasťou prevádzky;
- d) letecko-lekárske aspekty a prvú pomoc;
- e) komunikáciu a príslušné prvky CRM podľa ORO.FC.115 a ORO.FC.215.

#### **ORO.TC.120 Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa**

Každý člen technickej posádky absolvuje:

- a) preškoľovací výcvik prevádzkovateľa vrátane príslušných prvkov CRM;
  - 1. prv než mu prevádzkovateľ prvý raz prideli povinnosti člena technickej posádky alebo
  - 2. pri prechode na lietadlo iného typu alebo triedy, ak sa odlišuje od zariadení alebo postupov uvedených v písmene b).
- b) Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa zahŕňa:
  - 1. umiestnenie a použitie všetkých bezpečnostných a záchranných zariadení na palube lietadla;
  - 2. všetky bežné a núdzové postupy;
  - 3. palubné vybavenie používané na vykonávanie povinností v lietadle alebo na zemi s cieľom pomáhať pilotovi počas prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS.

#### **ORO.TC.125 Rozdielový výcvik**

- a) Každý člen technickej posádky absolvuje rozdielový výcvik pri zmene zariadenia alebo postupov na typoch alebo variantoch lietadiel, ktoré sú v súčasnosti v prevádzke.
- b) Prevádzkovateľ stanoví v prevádzkovej príručke, kedy sa takýto rozdielový výcvik vyžaduje.

#### **ORO.TC.130 Oboznamovacie lety**

Každý člen technickej posádky absolvuje oboznamovacie lety po ukončení preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa a skôr, než začne pracovať ako určený člen technickej posádky v rámci prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS.

#### **ORO.TC.135 Udržiavací výcvik**

- a) Každý člen technickej posádky absolvuje v intervale každých 12 mesiacov udržiavací výcvik zameraný na príslušný typ alebo triedu lietadla a zariadenie, ktoré člen technickej posádky obsluhuje. Do všetkých zodpovedajúcich fáz udržiavacieho výcviku sa začlenia prvky CRM.
- b) Udržiavací výcvik pozostáva z teoretickej a praktickej výučby a praxe.

#### **ORO.TC.140 Opakovací výcvik**

- a) Každý člen technickej posádky, ktorý v priebehu predchádzajúcich 6 mesiacov nevykonával žiadne povinnosti, absolvuje opakovací výcvik stanovený v prevádzkovej príručke.
- b) Člen technickej posádky, ktorý v priebehu predchádzajúcich 6 mesiacov nevykonával žiadne letové povinnosti na lietadle jedného konkrétneho typu alebo triedy, musí pred pridelením na lietadlo tohto typu alebo triedy absolvovať buď:
  - 1. opakovací výcvik na daný typ alebo triedu alebo
  - 2. dva oboznamovacie sektory na lietadle daného typu alebo triedy.

## PRÍLOHA IV

## PREVÁDZKA OBCHODNEJ LETECKEJ DOPRAVY

## (ČASŤ CAT)

## PODČASŤ A

## VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

**CAT.GEN.100 Príslušný orgán**

Príslušný orgán je orgán určený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania.

## ODDIEL 1

**Motorové lietadlá****CAT.GEN.MPA.100 Zodpovednosť posádky**

a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich povinností, ktoré:

1. súvisia s bezpečnosťou lietadla a osôb na jeho palube a
2. sú stanovené v pokynoch a postupoch uvedených v prevádzkovej príručke.

b) Člen posádky:

1. hlási veliteľovi lietadla každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, ak to ešte nehlásil iný člen posádky;
2. hlási veliteľovi lietadla akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky, ak to ešte nehlásil iný člen posádky;
3. plní príslušné požiadavky prevádzkovateľovho systému ohlasovania udalostí;
4. plní všetky obmedzenia letového času a času v službe (FTL) a požiadavky na odpočinok, ktoré sa vzťahujú na jeho činnosť;
5. ak vykonáva povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:
  - i) uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v platných požiadavkách FTL, a
  - ii) poskytuje každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činnosti v súlade s platnými požiadavkami na obmedzenia letového času (FTL).

c) Člen posádky nesmie plniť povinnosti v lietadle:

1. ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo alkoholu alebo ak nie je spôsobilý na ich plnenie kvôli zraneniu, únave, vplyvu liekov, chorobe alebo z iných podobných dôvodov;
2. ak neuplynul primeraný čas po hĺbkovom potápaní alebo po darovaní krvi;
3. ak nie sú splnené príslušné zdravotné požiadavky;
4. ak je akákoľvek pochybnosť o tom, či môže plniť pridelené povinnosti, alebo
5. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou, ako je uvedené v bode 7.f. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, alebo sa cíti nespôsobilý do takej miery, že by mohol byť ohrozený let.

**CAT.GEN.MPA.105 Zodpovednosť veliteľa lietadla**

a) Veliteľ lietadla okrem splnenia požiadaviek podľa CAT.GEN.MPA.100:

1. je zodpovedný za bezpečnosť všetkých členov posádky, cestujúcich a náklad na palube od chvíle príchodu na palubu lietadla, až kým neopustí lietadlo na konci letu;
  2. je zodpovedný za prevádzku a bezpečnosť lietadla:
    - i) v prípade letúnov od chvíle, keď je letún po prvý raz pripravený vykonať pohyb na účely rolovania pred vzletom, až do chvíle, keď sa na konci letu uvedie do pokoja a motor (motory) použitý(-é) ako hlavná pohonná jednotka sa vypne(-ú);
    - ii) v prípade vrtuľníkov, keď sa rotory otáčajú;
  3. je oprávnený vydávať všetky príkazy a prijímať všetky primerané opatrenia s cieľom zaistiť bezpečnosť lietadla a osôb a/alebo majetku prepravovaného na jeho palube v súlade s bodom 7.c. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008;
  4. je oprávnený nariadiť, aby ktorákoľvek osoba vystúpila, alebo nariadiť vyloženie ktorejkoľvek časti nákladu, ktorá môže predstavovať potenciálne ohrozenie bezpečnosti lietadla alebo osôb na jeho palube;
  5. nedovolí v lietadle prepravu osoby, ktorá sa zdá byť pod vplyvom alkoholu alebo drog v takej miere, ktorá by pravdepodobne ohrozila bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube;
  6. má právo odmietnuť prepravu neprípustných cestujúcich, osôb deportovaných alebo osôb vo väzbe, ak by sa ich prepravou zvýšilo ohrozenie bezpečnosti lietadla alebo osôb na jeho palube;
  7. zabezpečí, aby sa všetci cestujúci zoznámili s umiestnením núdzových východov, s umiestnením a použitím príslušného bezpečnostného a núdzového vybavenia;
  8. zabezpečí, aby všetky prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy boli v súlade s prevádzkovou príručkou;
  9. nepovolí žiadnemu členovi posádky vykonávať počas kritických fáz letu inú činnosť ako povinnosti požadované pre bezpečnú prevádzku lietadla;
  10. zabezpečí, že letové zapisovače sa:
    - i) počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú a
    - ii) v prípade leteckej nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia:
      - A. úmyselne nevymažú;
      - B. deaktivujú okamžite po ukončení letu a
      - C. reaktivujú iba so súhlasom orgánu odborného vyšetrovania;
  11. rozhodne o prevzatí lietadla s nedostatkami prípustnými podľa zoznamu odchýlok usporiadania (CDL) alebo zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);
  12. zabezpečí, aby sa predletová prehliadka vykonala v súlade s požiadavkami prílohy I (časť M) k nariadeniu (ES) č. 2042/2003;
  13. presvedčí sa, že príslušné núdzové vybavenie je ľahko prístupné na okamžité použitie.
- b) Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu v núdzovom prípade vyžadujúcom okamžité rozhodnutie a konanie prijme akékoľvek opatrenie, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade s bodom 7.d. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od predpisov, prevádzkových postupov a metód.

c) Veliteľ lietadla predloží príslušnému orgánu hlásenie ACAS vždy, keď lietadlo počas letu vykonalo manéver ako reakciu na radu na vyhnutie sa zrážke (RA) palubného protizrážkového systému (ACAS).

d) Nebezpečenstvo zrážky s vtákmi a zrážka s vtákmi:

1. Veliteľ lietadla hneď, ako to dovoľí pracovné zaťaženie letovej posádky, informuje stanovište letových prevádzkových služieb (ATS) vždy, keď sa vyskytne potenciálne nebezpečenstvo zrážky s vtákmi.

2. Veliteľ lietadla predloží po pristátí písomné hlásenie o zrážke s vtákom príslušnému orgánu vždy, keď dôjde k zrážke lietadla, za ktoré je zodpovedný, s vtákom a táto zrážka má za následok významné poškodenie lietadla, stratu alebo nesprávnu činnosť akejkoľvek nevyhnutnej funkcie.

#### **CAT.GEN.MPA.110 Právomoc veliteľa lietadla**

Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že všetky osoby na palube lietadla poslúchnu všetky oprávnené rozkazy vydané veliteľom lietadla na zaručenie bezpečnosti lietadla a osôb alebo majetku na jeho palube.

#### **CAT.GEN.MPA.115 Personál alebo členovia posádky iní ako palubní sprievodcovia v priestore pre cestujúcich**

V prípade pracovníkov alebo členov posádky iných ako palubní sprievodcovia, ktorí vykonávajú svoje povinnosti v priestore pre cestujúcich, prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

- a) si ich cestujúci nemohli pomýliť s palubnými sprievodcami;
- b) nezaberali vyžadované stanoviská určené pre palubných sprievodcov;
- c) neprekážali palubným sprievodcom pri plnení ich povinností.

#### **CAT.GEN.MPA.120 Spoločný jazyk**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa všetci členovia posádky mohli navzájom dohodnúť spoločným jazykom.

#### **CAT.GEN.MPA.125 Rolovanie letúnov**

Prevádzkovateľ zabezpečí, že rolovanie letúna po pohybových plochách letiska sa vykonáva, iba ak osoba pri ovládacích prvkoch:

- a) je pilot s príslušnou odbornou spôsobilosťou alebo
- b) bola určená prevádzkovateľom a:
  - 1. absolvovala výcvik v rolovaní lietadiel;
  - 2. absolvovala výcvik v používaní rádiotelefónu;
  - 3. dostala inštrukciú o usporiadaní letiska, tratiach, značkách, označeniach, svetlách, signáloch a pokynoch služby riadenia letovej prevádzky (ATC), používanom jazyku a postupoch;
  - 4. je schopná splniť prevádzkové štandardy požadované pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

#### **CAT.GEN.MPA.130 Zapojenie rotora – vrtuľníky**

Rotor vrtuľníka sa uvedie do chodu s cieľom letu iba s kvalifikovaným pilotom pri ovládacích prvkoch.

#### **CAT.GEN.MPA.135 Prístup do priestoru pre letovú posádku**

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby okrem členov letovej posádky určených na let nemal nikto prístup do pilotného priestoru a aby tam nebol prepravovaný, ak to nie je:

- 1. člen posádky v službe;
- 2. zástupca príslušného orgánu alebo kontrolného orgánu, ak si to vyžaduje výkon jeho úradných povinností, alebo



3. osoba, ktorá má povolenie a prepravuje sa v súlade s pokynmi uvedenými v prevádzkovej príručke.
- b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby:
1. prístup do priestoru pre letovú posádku nespôsobil odvedenie pozornosti alebo narušenie vykonávania letu a
  2. všetky osoby prepravované v priestore pre letovú posádku boli oboznámené s postupmi týkajúcimi sa bezpečnosti.
- c) Konečné rozhodnutie o prístupe do priestoru pre letovú posádku prijíma veliteľ lietadla.

#### **CAT.GEN.MPA.140 Prenosné elektronické zariadenia**

Prevádzkovateľ nepovolí žiadnej osobe používať na palube lietadla prenosné elektronické zariadenie (PED), ktoré môže nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť palubných systémov a vybavenia, a prijme všetky primerané opatrenia, aby zabránil používaniu takýchto zariadení.

#### **CAT.GEN.MPA.145 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli kedykoľvek k dispozícii zoznamy obsahujúce informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie, ktoré sú na palube všetkých jeho lietadiel, aby ich mohol kedykoľvek oznámiť záchranným koordináčnym strediskám (RCCs).

#### **CAT.GEN.MPA.150 Núdzové pristátie na vode – letúny**

Prevádzkovateľ môže prevádzkovať letúny s konfiguráciou sedadiel pre viac ako 30 cestujúcich na letoch nad vodnými plochami vo vzdialenosti od pevniny vhodnej na núdzové pristátie väčšej ako 120 minút letu cestovnou rýchlosťou alebo rýchlosťou 400 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, iba ak letún vyhovuje požiadavkám na núdzové pristátie na vode uvedeným v príslušnom predpise letovej spôsobilosti.

#### **CAT.GEN.MPA.155 Preprava vojenských zbraní a vojenskej munície**

- a) Prevádzkovateľ letecky prepravuje vojenské zbrane a vojenskú muníciu, iba ak ich prepravu schválili všetky štáty, ktorých vzdušný priestor sa má použiť na let.
- b) Po udelení súhlasu prevádzkovateľ zabezpečí, aby vojenské zbrane a vojenská munícia boli:
1. uložené v lietadle na takom mieste, ktoré je pre cestujúcich počas letu neprístupné, a
  2. v prípade strelných zbraní nenabité.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli veliteľovi lietadla pred začatím letu oznámené podrobnosti a umiestnenie všetkých vojenských zbraní a vojenskej munície určených na prepravu na palube lietadla.

#### **CAT.GEN.MPA.160 Preprava športových zbraní a streliva**

- a) Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že mu budú oznámené všetky športové zbrane určené na leteckú prepravu.
- b) Prevádzkovateľ, ktorý prijíma na leteckú prepravu športové zbrane, zabezpečí, aby boli:
1. uložené v lietadle na takom mieste, ktoré je pre cestujúcich počas letu neprístupné, a
  2. nenabité v prípade strelných zbraní alebo iných zbraní, ktoré môžu obsahovať strelivo.
- c) Strelivo pre športové zbrane sa môže prepravovať s určitými obmedzeniami v zapísanej batožine cestujúcich v súlade s technickými pokynmi.

#### **CAT.GEN.MPA.161 Preprava športových zbraní a streliva – úľavy**

Bez ohľadu na CAT.GEN.MPA.160 písm. b) vo vrtuľníkoch, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť (MCTOM) je 3 175 kg alebo menej, prevádzkovaných vo dne a na trasách navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi, sa môže športová zbraň prevážať na mieste, ktoré je počas letu prístupné, za predpokladu, že prevádzkovateľ zaviedol primerané postupy a že je nemožné uložiť ju na takom mieste, ktoré je počas letu neprístupné.

**CAT.GEN.MPA.165 Spôsob prepravy osôb**

Prevádzkovateľ prijme všetky opatrenia, aby zabezpečil, že počas letu nie je v žiadnej časti lietadla, ktorá nie je určená na prepravu osôb, žiadna osoba, pokiaľ jej prístup dočasne nepovolil veliteľ lietadla:

- a) na účely vykonania opatrenia nevyhnutného pre bezpečnosť lietadla, osôb, zvierat, prípadne tovaru v tejto časti lietadla alebo
- b) ak ide o časť lietadla, v ktorej je prepravovaný tovar alebo zásoby a ktorá je navrhnutá tak, aby do nej osoby mali prístup počas letu.

**CAT.GEN.MPA.170 Alkohol a narkotiká**

Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že nikto nenastúpi alebo nebude vnútri lietadla pod vplyvom alkoholu alebo narkotík v takej miere, ktorá môže ohroziť bezpečnosť lietadla alebo osôb na palube.

**CAT.GEN.MPA.175 Ohrozovanie bezpečnosti**

Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že žiadna osoba nekoná nerozvážne alebo nedbalo, alebo že nevykoná úkon, čím by:

- a) ohrozila lietadlo alebo osoby na jeho palube alebo
- b) spôsobila alebo dovolila, aby lietadlo ohrozilo akúkoľvek osobu alebo majetok.

**CAT.GEN.MPA.180 Povinné doklady, príručky a informácie na palube**

a) Pri každom lete musia byť na palube tieto dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ nie je stanovené inak:

1. letová príručka lietadla (AFM) alebo rovnocenný(-é) dokument(-y);
2. originál osvedčenia lietadla o zápise do registra lietadiel;
3. originál osvedčenia letovej spôsobilosti (CofA);
4. hlukové osvedčenie vrátane prekladu do anglického jazyka, ak ho poskytol orgán zodpovedný za vydanie hlukového osvedčenia;
5. úradne overená kópia osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC);
6. prevádzkové špecifikácie zodpovedajúce danému typu lietadla, ktoré boli vydané spolu s AOC;
7. originál povolenia na zriadenie a prevádzkovanie palubnej rádiovkej stanice, ak je to použiteľné;
8. doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla tretej strane;
9. palubný denník lietadla alebo rovnocenný dokument;
10. technický denník lietadla v súlade s prílohou I (časť M) k nariadeniu (ES) č. 2042/2003;
11. podrobnosti podaného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné;
12. platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate letu a všetkých tratí, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trate;
13. informácie o postupoch a vizuálnych signáloch, ktoré majú používať zadržiavajúce a zadržiavané lietadlá;
14. informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchranu pre oblasť plánovaného letu, ktoré musia byť ľahko dostupné v priestore pre letovú posádku;
15. aktuálne časti prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú povinností členov posádky a ktoré musia byť členom posádky ľahko dostupné;

16. MEL;
  17. príslušné oznámenia pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku (NOTAM) a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu;
  18. príslušné meteorologické informácie;
  19. zoznamy nákladu a/alebo cestujúcich, ak je to použiteľné;
  20. dokumentácia o hmotnosti a vyvážení;
  21. prevádzkový letový plán, ak je to použiteľné;
  22. ohlásenie osobitných kategórií cestujúcich (SCP) a osobitného nákladu, ak je to použiteľné, a
  23. akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.
- b) Tieto dokumenty a informácie môžu byť v prípade prevádzky vo dne podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) s iným ako zložitým motorovým lietadlom so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo mieste prevádzky v rámci 24 hodín, alebo ak zotráva v miestnej oblasti stanovenej v prevádzkovej príručke, bez ohľadu na ustanovenia písmena a) namiesto na palube uložené na letisku alebo mieste prevádzky:
1. hlukové osvedčenie;
  2. povolenie na zriadenie a prevádzkovanie palubnej rádiovkej stanice;
  3. palubný denník alebo rovnocenný dokument;
  4. technický denník lietadla;
  5. dokumentácia NOTAM a AIS z prípravy letu;
  6. meteorologické informácie;
  7. ohlásenie SCP a osobitných nákladov, ak je to použiteľné, a
  8. dokumentácia o hmotnosti a vyvážení.
- c) Prevádzka môže v prípade straty alebo krádeže dokumentov uvedených v písmene a) bodoch 2 až 8 bez ohľadu na ustanovenia písmena a) pokračovať, až kým lietadlo dosiahne svoj cieľ alebo miesto, kde je možné poskytnúť náhradné dokumenty.

#### **CAT.GEN.MPA.185 Informácie uchovávané na zemi**

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby aspoň počas trvania každého letu alebo série letov:
1. boli na zemi uchovávané informácie týkajúce sa letu a príslušného druhu prevádzky;
  2. informácie ostali uchované, kým sa všetky kópie nesústredia v mieste, kde majú byť uložené, alebo ak to nie je možné uskutočniť;
  3. aby sa tieto informácie prepravovali v ohňovzdornom puzdre v lietadle.
- b) Informácie uvedené v písmene a) obsahujú:
1. kópiu prevádzkového letového plánu, ak sa vyžaduje;
  2. kópie príslušnej(-ých) časti(-í) technického denníka lietadla;
  3. dokumentáciu NOTAM pre danú trať, ak je zostavená prevádzkovateľom s presným vymedzením pre túto trať;
  4. dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, ak sa vyžaduje, a
  5. ohlásenie osobitného nákladu.

**CAT.GEN.MPA.190 Poskytnutie dokumentov a záznamov**

Veliteľ lietadla v primeranom čase od požiadania poskytne dokumentáciu, ktorá musí byť uložená na palube, osobe splnomocnenej orgánom.

**CAT.GEN.MPA.195 Uchovávanie, vypracovanie a používanie záznamov letového zapisovača**

- a) Po nehode alebo incidente, ktoré sú predmetom povinného hlásenia, prevádzkovateľ lietadla uchová pôvodné záznamy vyhotovené zapisovačom na obdobie 60 dní, pokiaľ orgán odborného vyšetrovania nestanovil inak.
- b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov letového zapisovača (FDR), záznamov zapisovača zvuku v kabíne (CVR) a záznamov dátového spojenia s cieľom zabezpečiť nepretržitú prevádzkyschopnosť zapisovačov.
- c) Prevádzkovateľ uchováva záznamy počas prevádzkovej lehoty FDR požadovanej podľa CAT.IDE.A.190 alebo CAT.IDE.H.190 s výnimkou prípadov, keď na účely skúšania a údržby FDR sa môže pri skúšaní zapisovača zmazať najviac 1 hodina najstaršieho zaznamenaného materiálu.
- d) Prevádzkovateľ uchováva a udržiava aktuálnu dokumentáciu, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na prevedenie prvotných nespracovaných údajov FDR na parametre vyjadrené v technických jednotkách.
- e) Prevádzkovateľ predloží akýkoľvek uchovaný záznam letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.
- f) Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 <sup>(1)</sup>:
  1. záznamy zapisovača zvuku v kabíne (CVR) sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia, iba so súhlasom všetkých dotknutých členov posádky a pracovníkov údržby;
  2. záznamy zapisovača letových údajov (FDR) alebo dátového spojenia sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktorý je predmetom povinného hlásenia, iba keď sú takéto záznamy:
    - i) použité prevádzkovateľom výlučne na účely letovej spôsobilosti alebo na účely údržby alebo
    - ii) sú zbavené údajov umožňujúcich ich identifikáciu, alebo
    - iii) sprístupnené v zmysle bezpečnostných postupov.

**CAT.GEN.MPA.200 Preprava nebezpečného nákladu**

- a) Pokiaľ nie je v tejto prílohe povolené inak, letecká preprava nebezpečného nákladu sa vykonáva v súlade s prílohou 18 k Chicagskemu dohovoru naposledy zmenenou, doplnenou a rozšírenou *Technickými pokynmi na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného nákladu* (dokument ICAO Doc 9284-AN/905) vrátane jej dodatkov a všetkých ďalších doplnkov alebo korigend.
- b) Nebezpečný náklad prepravuje len prevádzkovateľ schválený v súlade s prílohou V (časť SPA) podčasťou G s výnimkou prípadov, keď:
  1. náklad nepodlieha Technickým pokynom v súlade s časťou 1 týchto pokynov alebo
  2. náklad prepravujú cestujúci alebo členovia posádky, alebo sa nachádza v batožine, v súlade s časťou 8 Technických pokynov.
- c) Prevádzkovateľ stanoví postupy na zabezpečenie toho, že sa prijímú všetky primerané opatrenia, ktoré zabránia neúmyselnému preneseniu nebezpečného nákladu na palubu.
- d) Prevádzkovateľ poskytne pracovníkom potrebné informácie, ktoré im umožnia, aby uplatňovali svoju zodpovednosť v súlade s požiadavkami Technických pokynov.
- e) Prevádzkovateľ v súlade s Technickými pokynmi bezodkladne oznámi príslušnému orgánu a zodpovednému orgánu v štáte udalosti:
  1. každú nehodu alebo incident s nebezpečným nákladom;

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35.

2. odhalenie nepriznaného alebo nesprávne priznaného nebezpečného nákladu v náklade alebo pošte alebo
  3. nájdenie nebezpečného nákladu prepravovaného cestujúcimi alebo členmi posádky, alebo v ich batožine, ak náklad nie je v súlade s časťou 8 Technických pokynov.
- f) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby cestujúci dostali informácie o nebezpečnom náklade v súlade s Technickými pokynmi.
- g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby oznamy poskytujúce informácie o preprave nebezpečného nákladu boli k dispozícii na mieste príjmu nákladu, ako sa vyžaduje v Technických pokynoch.

## PODČASŤ B

**PREVÁDZKOVÉ POSTUPY**

## ODDIEL 1

**Motorové lietadlá****CAT.OP.MPA.100 Využívanie letových prevádzkových služieb**

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
1. sa letové prevádzkové služby (ATS) zodpovedajúce vzdušnému priestoru a príslušným pravidlám lietania využívali pre všetky lety kedykoľvek, keď sú k dispozícii;
  2. sa jeho prevádzkové pokyny počas letu týkajúce sa zmeny plánu letov ATS koordinovali, ak to je uskutočniteľné, s príslušným stanovištom ATS ešte pred vyslaním pokynov do lietadla.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) sa použitie ATS nevyžaduje, pokiaľ sa nevyžaduje podľa predpisov vzdušného priestoru pre:
1. prevádzku VFR počas dňa s inými ako zložitými motorovými lietadlami;
  2. vrtuľníky, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť (MCTOM) je 3 175 kg alebo menej, prevádzkované vo dne a na tratiach navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi, alebo
  3. miestnu vrtuľníkovú prevádzku
- za predpokladu, že je možné zachovať dojednania týkajúce sa služieb pátrania a záchrany.

**CAT.OP.MPA.105 Použitie letísk a miest prevádzky**

- a) Prevádzkovateľ používa len také letiská a miesta prevádzky, ktoré sú vhodné pre dané typy lietadiel a dané druhy prevádzky.
- b) Použitie miest prevádzky sa týka iba:
1. iných ako zložitých motorových letúnov a
  2. vrtuľníkov.

**CAT.OP.MPA.106 Použitie osamotených letísk – letúny**

- a) Použitie osamoteného letiska ako cieľového letiska pre letúny musí vopred schváliť príslušný orgán.
- b) Osamotené letisko je letisko, pre ktoré je požadovaná náhradná záloha a konečná záloha paliva na najbližšie vhodné náhradné cieľové letisko vyššia ako:
1. v prípade letúnov s piestovými motormi objem paliva na let v trvaní 45 minút plus 15 % plánovaného času letu v cestovnej hladine alebo 2 hodín, podľa toho, čo je kratšie, alebo
  2. v prípade letúnov s turbínovými motormi objem paliva na let v trvaní 2 hodín pri bežnej cestovnej spotrebe nad cieľovým letiskom vrátane konečnej zálohy paliva.

**CAT.OP.MPA.107 Vhodné letisko**

Prevádzkovateľ považuje letisko za vhodné, ak v očakávanom čase použitia je letisko dostupné a vybavené potrebnými pomocnými službami, ako sú letové prevádzkové služby (ATS), dostatočné osvetlenie, komunikačné prostriedky, meteorologické hlásenie, navigačné zariadenia a pohotovostné služby.

**CAT.OP.MPA.110 Letiskové prevádzkové minimá**

- a) Prevádzkovateľ stanoví pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktorého použitie plánuje, letiskové prevádzkové minimá. Tieto minimá nesmú byť nižšie ako minimá stanovené pre takéto letiská štátom, na ktorého území letisko leží, s výnimkou výslovného schválenia týmto štátom. Tieto minimá sa doplnia o všetky zvýšenia predpísaných hodnôt stanovené príslušným orgánom.
- b) Používanie priehľadového displeja (HUD), priehľadového navigačného systému pristávania (HUDLS) alebo systému rozšíreného videnia (EVS) môže umožniť prevádzku pri nižšej viditeľnosti, ako je viditeľnosť stanovená prevádzkovými minimami letiska, ak je to schválené v súlade s ustanoveniami SPA.LVO.
- c) Prevádzkovateľ musí pri stanovovaní letiskových prevádzkových miním v plnej miere zohľadniť:
  1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;
  2. zloženie letovej posádky, jej spôsobilosť a skúsenosti;
  3. rozmery a vlastnosti vzletových a pristávacích dráh/plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;
  4. primeranosť a výkonnosť pozemných prostriedkov, ktoré sú použiteľné na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;
  5. vybavenie, ktoré je na palube lietadla použiteľné na navigáciu a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, podrovaní, pristátí, dojazde a pri nevydarenom priblížení;
  6. prekážky v priestoroch priblíženia, nevydareného priblíženia, počiatočného stúpania na vykonanie nepredvídaných postupov pre stanovenie nevyhnutnej bezpečnej výšky nad prekážkami;
  7. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami pre postupy priblíženia podľa prístrojov;
  8. prostriedky na stanovenie a hlásenie meteorologických podmienok a
  9. techniku letu, ktorá sa má použiť počas konečného priblíženia.
- d) Prevádzkovateľ stanoví spôsob stanovenia letiskových prevádzkových miním v prevádzkovej príručke.
- e) Minimá pre konkrétny druh postupu priblíženia a pristátia sa použijú, iba ak sú splnené všetky tieto podmienky:
  1. pozemné zariadenia znázornené na príslušnej mape požadované pre zamýšľaný postup sú prevádzkyschopné;
  2. palubné systémy lietadla požadované na daný druh priblíženia sú prevádzkyschopné;
  3. sú splnené požadované kritériá výkonnosti lietadla a
  4. posádka má zodpovedajúcu kvalifikáciu.

**CAT.OP.MPA.115 Technika letu pri priblížení – letúny**

- a) Všetky priblíženia sa uskutočňujú ako ustálené priblíženia, pokiaľ príslušný orgán neschválil osobitné priblíženie pre konkrétnu vzletovú a pristávaciu dráhu.
- b) Nie-presné priblíženia
  1. Všetky nie-presné priblíženia sa uskutočňujú s použitím techniky konečného priblíženia stálym klesaním (CDFA).

2. Bez ohľadu na bod 1 sa pre konkrétnu kombináciu priblíženia/vzletovej a pristávacej dráhy môže použiť iná technika priblíženia, ak ju schváli príslušný orgán. V takýchto prípadoch uplatniteľné minimum dráhovej dohľadnosti (RVR):

- i) sa zvýši o 200 m v prípade letúnov kategórie A a B a o 400 m v prípade letúnov kategórie C a D alebo
- ii) v prípade letísk, kde je udržanie súčasnej prevádzky verejným záujmom a uplatnenie techniky CDFA nie je možné, stanoví a pravidelne prehodnocuje príslušný orgán, pričom zohľadňuje skúsenosti prevádzkovateľa, program výcviku a kvalifikáciu letovej posádky.

#### **CAT.OP.MPA.120 Priblíženie s pomocou palubného radaru (ARA) pri letoch nad vodou – vrtuľníky**

a) ARA sa vykoná, iba ak:

1. radar umožňuje navádzanie na kurz zaistujúce bezpečnú výšku nad prekážkami a

2. buď:

- i) sa minimálna výška zostupu (MDH) určuje podľa rádiového výškomera, alebo
- ii) sa uplatňuje minimálna nadmorská výška zostupu (MDA) s primeraným odstupom.

b) ARA na vybavené vrtuľníkové plošiny alebo plavidlá v pohybe sa vykoná len v rámci prevádzky s viacčlennou posádkou.

c) Vzdialenosť rozhodnutia musí zabezpečiť bezpečnú výšku nad prekážkami pri nevydarenom priblížení na každom letisku, pre ktoré sa ARA plánuje.

d) V približovaní za vzdialenosť rozhodnutia alebo pod MDH/MDA sa môže pokračovať, iba ak bol dosiahnutý vizuálny kontakt s miestom určenia.

e) V prípade jednopilotnej prevádzky sa k MDA/MDH a vzdialenosti rozhodnutia pripočítajú primerané hodnoty.

#### **CAT.OP.MPA.125 Postupy pre odlety a priblíženia podľa prístrojov**

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa používali postupy pre odlety a priblíženia podľa prístrojov zavedené štátom, v ktorom sa nachádza letisko.

b) Veliteľ lietadla môže bez ohľadu na písmeno a) využiť povolenie riadenia letovej prevádzky (ATC) odchýliť sa od zverejnenej odletovej alebo príletovej trate za predpokladu, že budú dodržané kritériá bezpečných výšok nad prekážkami a plne sa zohľadnia prevádzkové podmienky. Konečné priblíženie sa v každom prípade musí vykonať vizuálne alebo v súlade so stanovenými postupmi priblíženia podľa prístrojov.

c) Bez ohľadu na písmeno a) prevádzkovateľ môže používať postupy líšiace sa od postupov uvedených v písmene a) za predpokladu, že boli schválené štátom, na území ktorého sa nachádza letisko, a že sú stanovené v prevádzkovej príručke.

#### **CAT.OP.MPA.130 Postupy na obmedzenie hluku – letúny**

a) S výnimkou prevádzky VFR s inými ako zložitými motorovými letúňmi prevádzkovateľ stanoví vhodné prevádzkové postupy pre odlety a prílety/priblíženia pre každý typ letúna, v rámci ktorých zohľadní potrebu znižovania účinku hluku lietadiel.

b) Tieto postupy:

1. zabezpečia, aby bezpečnosť mala prioritu pred obmedzením hluku, a
2. musia byť jednoducho a bezpečne vykonateľné bez výrazného zvýšenia pracovných úloh posádky počas kritických fáz letu.

#### **CAT.OP.MPA.131 Postupy na obmedzenie hluku – vrtuľníky**

a) Prevádzkovateľ zaistí, aby vo vzletových a pristávacích postupoch bola zohľadnená potreba znižovania účinku hluku vrtuľníkov.

b) Tieto postupy:

1. zabezpečia, aby bezpečnosť mala prioritu pred obmedzením hluku, a
2. musia byť jednoducho a bezpečne vykonateľné bez výrazného zvýšenia pracovných úloh posádky počas kritických fáz letu.

#### **CAT.OP.MPA.135 Trate a oblasti prevádzky – všeobecne**

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka vykonávala len na takých tratiach a v takých oblastiach, pre ktoré:

1. sú k dispozícii pozemné zariadenia a poskytované služby vrátane meteorologických služieb, primerané pre plánovanú prevádzku;
2. výkonnosť lietadla je primeraná na splnenie požiadaviek na minimálnu nadmorskú výšku letu;
3. vybavenie lietadla spĺňa minimálne požiadavky na plánovanú prevádzku a
4. sú k dispozícii primerané mapy a tabuľky.

b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka vykonávala s dodržaním všetkých obmedzení na tratiach alebo v oblastiach prevádzky, ktoré stanovil príslušný orgán.

c) Ustanovenia písmena a) bodu 1 sa nevzťahujú na prevádzku VFR počas dňa s iným ako zložitým motorovým lietadlom, pri letoch s odletom a prístátím na tom istom letisku alebo mieste prevádzky.

#### **CAT.OP.MPA.136 Trate a oblasti prevádzky – jednomotorové letúny**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka jednomotorových letúnov vykonávala len na takých tratiach a v takých oblastiach, pre ktoré sú k dispozícii plochy umožňujúce vykonať bezpečné vynútené pristátie.

#### **CAT.OP.MPA.137 Trate a oblasti prevádzky – vrtuľníky**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

- a) pre vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 3 boli k dispozícii plochy umožňujúce vykonať bezpečné vynútené pristátie okrem prípadov, keď má vrtuľník súhlas na prevádzku podľa CAT.POL.H.420;
- b) v prípade vrtuľníkov prevádzkovaných vo výkonnostnej triede 3 a vykonávajúcich pobrežnú prepravu prevádzkovacia príručka obsahovala postupy zaisťujúce, aby šírka pobrežného koridoru a vybavenie na palube zodpovedalo podmienkam, ktoré prevládajú v danom časovom období.

#### **CAT.OP.MPA.140 Maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez schválenia prevádzky s predĺženým operačným dosahom (ETOPS)**

a) Prevádzkovateľ nesmie, pokiaľ to príslušný orgán neschválil v súlade s ustanoveniami prílohy V (časť SPA) podčasti F, prevádzkovať za štandardných podmienok za bezvetria dvojmotorový letún na trati zahŕňajúcej bod vo vzdialenosti od vhodného letiska väčšej, ako je:

1. v prípade letúnov výkonnostnej triedy A buď:

- i) s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 20 alebo viac cestujúcich, alebo
- ii) s maximálnou vzletovou hmotnosťou 45 360 kg alebo viac

vzdialenosť preletená za 60 minút cestovnou rýchlosťou s jedným motorom neschopným prevádzky (OEI) určená v súlade s písmenom b);

2. v prípade letúnov výkonnostnej triedy A:

- i) s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 19 alebo menej cestujúcich a
- ii) s maximálnou vzletovou hmotnosťou menej ako 45 360 kg

vzdialenosť preletená za 120 minút, alebo ak je to schválené príslušným orgánom, pre prúdové letúny až do 180 minút cestovnou rýchlosťou s OEI, ktorá je určená v súlade s písmenom b);



3. v prípade letúnov výkonnostnej triedy B alebo C:
- i) vzdialenosť preletená za 120 minút cestovnou rýchlosťou s OEI určená v súlade s písmenom b) alebo
  - ii) 300 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia.
- b) Prevádzkovateľ pri výpočte maximálnej vzdialenosti od vhodného letiska stanoví pre každý typ alebo variant prevádzkovaného dvojmotorového letúna rýchlosť neprekračujúcu maximálnu prevádzkovú rýchlosť ( $V_{MO}$ ) založenú na skutočnej vzdušnej rýchlosti, ktorú môže letún udržiavať s jedným motorom neschopným prevádzky.
- c) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby v prevádzkovej príručke boli uvedené tieto údaje osobitne vymedzené pre každý typ alebo variant:
1. stanovená cestovná rýchlosť s OEI a
  2. stanovená maximálna vzdialenosť od vyhovujúceho letiska.
- d) Prevádzkovateľ na získanie súhlasu uvedeného v písmene a) bode 2 poskytne dôkaz, že:
1. kombinácia letúna/motora má schválenú typovú konštrukciu a spoľahlivosť pre prevádzku dvojmotorových letúnov s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) na plánovanú prevádzku;
  2. sa zaviedol súbor podmienok na zabezpečenie toho, aby letún a jeho motory podliehali takej údržbe, aby spĺňali kritériá spoľahlivosti, a
  3. letová posádka a všetci ďalší zainteresovaní prevádzkoví pracovníci sú vyškolení a primerane odborne spôsobilí na vykonávanie plánovaných činností.

#### **CAT.OP.MPA.145 Stanovenie minimálnych letových nadmorských výšok**

- a) Prevádzkovateľ stanoví pre všetky traťové úseky, ktoré sa majú lietať:
1. minimálne letové nadmorské výšky, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom s prihliadnutím na požiadavky podľa podčasti C, a
  2. metódu určovania týchto nadmorských výšok pre letovú posádku.
- b) Metódu určovania minimálnych nadmorských letových výšok schvaľuje príslušný orgán.
- c) Ak sa minimálne letové nadmorské výšky stanovené prevádzkovateľom a štátmi, nad ktorými sa prelietava, navzájom líšia, použijú sa vyššie hodnoty.

#### **CAT.OP.MPA.150 Zásady určovania množstva paliva**

- a) Prevádzkovateľ stanoví zásady určovania množstva paliva na účely plánovania letov a zmeny letového plánu počas letu, aby zabezpečil pri každom lete dostatok paliva na palube na plánovaný let a zálohu na pokrytie odchýlok od plánovaného letu. Zásady určovania množstva paliva a akékoľvek ich zmeny musí vopred schváliť príslušný orgán.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby plánovanie letov bolo založené prinajmenšom na:
1. postupoch, ktoré sú zahrnuté v prevádzkovej príručke a:
    - i) v údajoch poskytnutých výrobcom lietadla alebo
    - ii) v aktuálnych informáciách pre konkrétne lietadlo odvodených zo systému sledovania spotreby paliva,ako aj
  2. prevádzkových podmienkach, za ktorých má byť let vykonaný, vrátane:
    - i) údajov o spotrebe paliva lietadla;
    - ii) predpokladaných hmotností;

- iii) očakávaných meteorologických podmienok a
  - iv) postupov a obmedzení zo strany poskytovateľa (poskytovateľov) leteckých navigačných služieb.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného paliva požadovaného na let zahŕňal:
- 1. palivo na rolovanie;
  - 2. palivo na let;
  - 3. zálohu paliva, ktorá sa skladá z:
    - i) paliva na nepredvídané prípady;
    - ii) paliva na let na náhradné letisko, ak sa náhradné cieľové letisko požaduje;
    - iii) konečnej zálohy paliva a
    - iv) dodatočného paliva, ak si to vyžaduje daný druh prevádzky,
  - a
  - 4. mimoriadne palivo, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby postupy výpočtu použiteľného paliva požadovaného pri zmene plánu počas letu, keď má let pokračovať po inej trati alebo na iné cieľové letisko, ako bolo pôvodne plánované, zahŕňali:
- 1. palivo na let na zostatok letu a
  - 2. zálohu paliva, ktorá sa skladá z:
    - i) paliva na nepredvídané prípady;
    - ii) paliva na let na náhradné letisko, ak sa náhradné cieľové letisko požaduje;
    - iii) konečnej zálohy paliva a
    - iv) dodatočného paliva, ak si to vyžaduje daný druh prevádzky,
  - a
  - 3. mimoriadne palivo, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.

#### **CAT.OP.MPA.151 Zásady určovania množstva paliva – úľavy**

- a) Bez ohľadu na ustanovenia CAT.OP.MPA.150 písm. b) až d) pre prevádzku letúnov výkonnostnej triedy B prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného paliva požadovaného na let zahŕňal:
- i) palivo na rolovanie, ak je významné;
  - ii) palivo na let;
  - iii) zálohu paliva, ktorá sa skladá z:
    - A. núdzovej zásoby paliva, ktorá predstavuje najmenej 5 % objemu plánovaného paliva na let, alebo v prípade zmeny plánu počas letu 5 % paliva na let na zostatok letu a
    - B. konečnej zálohy paliva potrebnej na let v trvaní ďalších 45 minút pre piestové motory alebo 30 minút pre turbínové motory;
  - iv) palivo na let na náhradné letisko potrebné na dosiahnutie náhradného cieľového letiska cez dané cieľové letisko, ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko, a
  - v) mimoriadne palivo, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.

b) Bez ohľadu na CAT.OP.MPA.150 písm. b) až d) pre vrtuľníky, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť (MCTOM) je 3 175 kg alebo menej, pri prevádzke počas dňa a na tratiach navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi alebo pri miestnej prevádzke vrtuľníka zásady určovania množstva paliva zabezpečia, že pri vykonaní letu alebo série letov konečná zásoba paliva nebude menšia ako množstvo postačujúce na:

1. 30 minút letu obvyklou cestovnou rýchlosťou alebo
2. 20 minút letu obvyklou cestovnou rýchlosťou, ak sa prevádzka uskutočňuje v priestore umožňujúcom priebežne určovať vhodné predbežné miesta na pristátie.

#### **CAT.OP.MPA.155 Preprava osobitných kategórií cestujúcich (SCP)**

a) Osoby, ktoré si vyžadujú pri preprave na palube lietadla osobitné podmienky, pomoc a/alebo zariadenia, sa považujú za SCP, ktorá zahŕňa prinajmenšom:

1. osoby so zníženou mobilitou (PRM), za ktoré sa bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1107/2006, považujú všetky osoby, ktorých mobilita je znížená v dôsledku akéhokoľvek zdravotného postihnutia, zmyslového alebo motorického, trvalého alebo dočasného, mentálneho postihnutia alebo poruchy, postihnutia z akejkoľvek inej príčiny alebo v dôsledku veku;
2. malé deti alebo deti bez sprievodu a
3. deportované osoby, neprípustní cestujúci alebo osoby vo väzbe.

b) SCP sa prepravujú za podmienok, ktoré zaisťujú bezpečnosť lietadla a osôb na jeho palube, podľa postupov zavedených prevádzkovateľom.

c) SCP sa nepridelujú sedadlá a ani sa nimi neobsadzujú sedadlá, ktoré umožňujú priamy prístup k núdzovým východom alebo kde by ich prítomnosť mohla:

1. brániť členom posádky v plnení ich povinností;
2. prekážať v prístupe k núdzovému vybaveniu alebo
3. sťažovať núdzovú evakuáciu lietadla.

d) Preprava SCP na palube sa musí vopred oznámiť veliteľovi lietadla.

#### **CAT.OP.MPA.160 Uloženie batožiny a nákladu**

Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce, aby:

- a) sa do priestoru pre cestujúcich prenášala len taká príručná batožina, ktorú možno primerane a bezpečne uložiť, a
- b) všetka batožina a náklad na palube, ktoré by mohli spôsobiť zranenie alebo škodu, zatarasiť uličky alebo východy pri zmene svojej polohy, boli uložené tak, aby sa zabránilo ich pohybu.

#### **CAT.OP.MPA.165 Pridelenie sedadiel cestujúcim**

Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce rozsadenie cestujúcich tak, aby v prípade potreby núdzovej evakuácie mohli čo najlepšie spolupracovať a nezdržovali evakuáciu lietadla.

#### **CAT.OP.MPA.170 Inštruktáž cestujúcich**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby cestujúci:

- a) boli ústne a názornou ukázkou poučení o záležitostiach týkajúcich sa bezpečnosti spôsobom, ktorý im uľahčí uplatňovanie postupov použiteľných v prípade núdze, a
- b) mali k dispozícii kartu s bezpečnostnými pokynmi, ktorá prostredníctvom obrazových pokynov informuje o použití núdzového vybavenia a núdzových východov, ktoré by mohli byť použité.

#### **CAT.OP.MPA.175 Príprava na let**

a) Pre každý zamýšľaný let sa vyplní letový plán prevádzkovateľa založený na posúdení výkonnosti lietadla, ďalších prevádzkových obmedzení a zodpovedajúcich očakávaných podmienok na plánovanej trati a na dotknutých letiskách/miestach prevádzky.

b) Veliteľ lietadla nesmie začať let, kým sa nepresvedčí, že:

1. je možné splniť všetky prvky uvedené v bode 2.a.3. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 týkajúce sa letovej spôsobilosti a registrácie lietadla, prístrojov a vybavenia, hmotnosti a polohy ťažiska (CG), batožiny a nákladu a prevádzkových obmedzení lietadla;
2. lietadlo nie je prevádzkované v rozpore s ustanoveniami zoznamu odchýlok usporiadania (CDL);
3. na palube sú tie časti prevádzkovej príručky, ktoré sa požadujú na vykonanie daného letu;
4. na palube sú dokumenty, ďalšie informácie a formuláre, ktoré sa požadujú podľa CAT.GEN.MPA.180;
5. na palube sú aktuálne mapy, tabuľky a súvisiace dokumenty alebo rovnocenné údaje nevyhnutné na zabezpečenie zamýšľanej prevádzky lietadla vrátane akejkoľvek odchýlky od plánovanej trasy, ktorú možno odôvodnene predpokladať;
6. pozemné zariadenia a služby požadované pre plánovaný let sú k dispozícii a sú primerané;
7. pri plánovanom lete je možné splniť ustanovenia prevádzkovej príručky vzťahujúce sa na palivo, olej, kyslík, minimálne bezpečné nadmorské výšky, prevádzkové minimá letísk a dostupnosť náhradných letísk, ak sú požadované, a
8. je možné splniť aj akékoľvek ďalšie prevádzkové obmedzenia.

c) Bez ohľadu na písmeno a) sa letový plán prevádzkovateľa nevyžaduje pre prevádzku VFR:

1. iných ako zložitých motorových lietadiel so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo mieste prevádzky alebo
2. vrtuľníkov, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť (MCTOM) je 3 175 kg alebo menej, vo dne a na tratiach navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi v miestnej oblasti, ako sa stanovuje v prevádzkovej príručke.

#### **CAT.OP.MPA.180 Výber letísk – letúny**

a) Keď nie je možné použiť letisko odletu ako náhradné letisko pri vzlete z meteorologických alebo výkonových dôvodov, prevádzkovateľ vyberie iné vhodné náhradné letisko pri vzlete, ktoré sa nachádza od letiska odletu najďalej:

1. v prípade dvojmotorových letúnov:

- i) vo vzdialenosti zodpovedajúcej 1 hodine letu cestovnou rýchlosťou s OEI stanovenou podľa AFM pre let za štandardných podmienok za bezvetria na základe skutočnej vzletovej hmotnosti alebo
- ii) vo vzdialenosti zodpovedajúcej hodnote schváleného času letu na náhradné letisko v prípade ETOPS v súlade s ustanoveniami prílohy V (časť SPA) podčasti F až do maximálne 2 hodín v závislosti od akéhokoľvek obmedzenia podľa MEL cestovnou rýchlosťou OEI stanovenou podľa AFM pre let za štandardných podmienok za bezvetria na základe skutočnej vzletovej hmotnosti;

2. v prípade trojmotorových a štvormotorových letúnov vo vzdialenosti zodpovedajúcej 2 hodinám letu cestovnou rýchlosťou s OEI stanovenou podľa AFM pre let za štandardných podmienok za bezvetria na základe skutočnej vzletovej hmotnosti.

Ak sa v AFM nestanovuje cestovná rýchlosť s OEI, na výpočet vzdialeností sa použije rýchlosť dosahovaná pri najvyššom trvalo prípustnom výkone zostávajúceho(-ich) motora(-ov).

b) Prevádzkovateľ určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko pre každý let podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) okrem prípadov, keď cieľovým letiskom je osamotené letisko alebo:

1. čas trvania plánovaného letu od vzletu do pristátia alebo v prípade zmeny letového plánu počas letu v súlade s CAT.OP.MPA.150 písm. d) zostávajúci čas trvania letu do cieľového letiska nie je dlhší ako 6 hodín a
2. na cieľovom letisku sú k dispozícii a sú použiteľné dve samostatné vzletové a pristávacie dráhy a v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach pre cieľové letisko sa uvádza, že počas obdobia 1 hodiny pred predpokladaným priletom na cieľové letisko až do 1 hodiny po ňom bude výška oblačnosti vo výške najmenej 2 000 ft, alebo výška pre let po okruhu viac ako 500 ft, a to podľa toho, ktorá hodnota je väčšia, a prízemná dohľadnosť bude najmenej 5 km.

- c) Prevádzkovateľ určí dve náhradné cieľové letiská, keď:
1. v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach pre cieľové letisko sa uvádza, že v čase začínajúcom sa 1 hodinu pred predpokladaným časom priletu a končiacom sa 1 hodinu po ňom budú meteorologické podmienky horšie ako platné plánovacie minimá, alebo
  2. nie sú k dispozícii meteorologické informácie.
- d) Prevádzkovateľ presne uvedie akékoľvek požadované náhradné letisko(-á) v letovom pláne prevádzkovateľa.

#### **CAT.OP.MPA.181 Výber letísk a miest prevádzky – vrtuľníky**

- a) Veliteľ lietadla musí v prípade letu v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov (IMC) vybrať náhradné letisko pre vzlet vo vzdialenosti do 1 hodiny letu obvyklou cestovnou rýchlosťou, ak by nebolo možné vrátiť sa na miesto odletu z meteorologických dôvodov.
- b) Pre lety IFR alebo VFR s navigačnými prostriedkami inými než vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi veliteľ lietadla určí najmenej jedno náhradné cieľové letisko v letovom pláne prevádzkovateľa s výnimkou prípadov, že:
1. cieľovým letiskom je pobrežné letisko a vrtuľník smeruje z pobrežných vôd;
  2. pri lete na ktorékoľvek iné cieľové letisko na pevnine sú trvanie letu a prevládajúce meteorologické podmienky také, že v predpokladanom čase priletu na miesto zamýšľaného pristátia bude možné vykonať priblíženie a pristátie podľa meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC), alebo
  3. miesto zamýšľaného pristátia je osamotené a náhradné nie je k dispozícii; v takomto prípade sa určí medzný bod návratu (PNR).
- c) Prevádzkovateľ určí dve náhradné cieľové letiská, keď:
1. v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach pre cieľové letisko sa uvádza, že v čase začínajúcom sa 1 hodinu pred predpokladaným časom priletu a končiacom sa 1 hodinu po ňom budú meteorologické podmienky horšie ako platné plánovacie minimá, alebo
  2. pre cieľové letisko nie sú k dispozícii meteorologické informácie.
- d) Prevádzkovateľ môže určiť náhradné cieľové letiská v pobrežných vodách, ak sú splnené tieto kritériá:
1. náhradné cieľové letisko v pobrežných vodách sa použije až po prelete PNR. Pred PNR sa použijú náhradné letiská na pevnine;
  2. na náhradnom letisku musí byť možné uskutočniť pristátie s OEI;
  3. v čo najväčšej miere sa musí zaručiť dostupnosť plošiny. Rozmery, konfigurácia a bezpečná výška nad prekážkami jednotlivých vrtuľníkových plošín alebo iných plôch sa musia vyhodnotiť s cieľom zaistiť prevádzkovú použiteľnosť ako náhradné letisko pre všetky typy vrtuľníkov, ktorých použitie sa navrhuje;
  4. pri stanovení meteorologických minim sa zohľadňuje presnosť a spoľahlivosť meteorologických informácií;
  5. v MEL sa musia zohľadňovať konkrétne požiadavky na tento druh prevádzky a
  6. náhradné letisko v pobrežných vodách sa určí, iba ak prevádzkovateľ stanovil postup v prevádzkovej príručke.
- e) Prevádzkovateľ presne uvedie akékoľvek požadované náhradné letisko(-á) v letovom pláne prevádzkovateľa.

#### **CAT.OP.MPA.185 Plánovacie minimá pre lety IFR – letúny**

- a) *Plánovacie minimá pre náhradné letiská pri vzlete*

Prevádzkovateľ určí letisko ako náhradné letisko pri vzlete iba v prípade, že v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach sa uvádza, že v čase začínajúcom sa 1 hodinu pred predpokladaným časom priletu na toto letisko a končiacom sa 1 hodinu po ňom budú meteorologické podmienky rovnaké alebo lepšie ako platné plánovacie minimá na pristátie stanovené v súlade s CAT.OP.MPA.110. Keď jediným použiteľným priblížením je nie-presné priblíženie (NPA) a/alebo let po okruhu, musí sa zohľadňovať výška základne oblačnosti. Musia sa vziať do úvahy všetky obmedzenia vzťahujúce sa na lety s OEI.

b) *Plánovacie minimá pre iné cieľové letiská ako osamotené cieľové letiská*

Prevádzkovateľ vyberie cieľové letisko, len ak:

1. sa v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že v čase začínajúcom sa 1 hodinu pred predpokladaným časom priletu na toto letisko a končiacom sa 1 hodinu po ňom budú meteorologické podmienky rovnaké alebo lepšie ako tieto platné plánovacie minimá:

i) RVR/dohľadnosť (VIS) určená v súlade s CAT.OP.MPA.110 a

ii) výška oblačnosti v prípade NPA alebo priblíženia okruhom rovnaká alebo vyššia ako MDH

alebo

2. sú vybrané dve náhradné cieľové letiská.

c) *Plánovacie minimá pre náhradné cieľové letisko, osamotené letisko, náhradné letisko na trati na doplnenie paliva (fuel ERA), náhradné letisko na trati (ERA)*

Prevádzkovateľ určí letisko na jeden z týchto účelov, len ak sa v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že v čase začínajúcom sa 1 hodinu pred predpokladaným časom priletu na toto letisko a končiacom sa 1 hodinu po ňom budú meteorologické podmienky rovnaké alebo lepšie ako plánovacie minimá v tabuľke 1.

Tabuľka 1

**Plánovacie minimá**

Náhradné cieľové letisko, osamotené cieľové letisko, fuel ERA a ERA

Druh priblíženia	Plánovacie minimá
CAT II a III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS výška oblačnosti musí byť rovnaká alebo vyššia ako MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m výška oblačnosti musí byť rovnaká alebo vyššia ako MDH + 200 ft
Let po okruhu	Let po okruhu

**CAT.OP.MPA.186 Plánovacie minimá na lety IFR – vrtuľníky**

a) *Plánovacie minimá pre náhradné letisko(-á) pri vzlete*

Prevádzkovateľ vyberie letisko alebo miesto na pristátie ako náhradné letisko pri vzlete iba v prípade, že v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach sa uvádza, že v čase začínajúcom sa 1 hodinu pred predpokladaným časom priletu na náhradné letisko pri vzlete a končiacom sa 1 hodinu po ňom budú meteorologické podmienky rovnaké alebo lepšie ako platné plánovacie minimá na pristátie stanovené v súlade s CAT.OP.MPA.110. Keď jediným použiteľným priblížením je NPA, musí sa zohľadňovať výška oblačnosti. Musia sa vziať do úvahy všetky obmedzenia vzťahujúce sa na lety s OEI.

b) *Plánovacie minimá pre cieľové letisko a náhradné cieľové letisko(-á)*

Prevádzkovateľ určí cieľové a/alebo náhradné cieľové letisko(-á) iba v prípade, že v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach sa uvádza, že v čase začínajúcom sa 1 hodinu pred predpokladaným časom priletu na letisko alebo miesto prevádzky a končiacom sa 1 po ňom budú meteorologické podmienky rovnaké alebo lepšie ako tieto platné plánovacie minimá na pristátie:

1. s výnimkou prípadov uvedených v CAT.OP.MPA.181 písm. d) sú platné plánovacie minimá pre cieľové letisko:

i) RVR/VIS určená v súlade s CAT.OP.MPA.110 a

ii) pre NPA výška oblačnosti rovnaká alebo vyššia ako MDH;

2. plánovacie minimá pre náhradné cieľové letisko(-á) sú uvedené v tabuľke 1.

Tabuľka 1

**Plánovacie minimá pre náhradné cieľové letisko**

Druh priblíženia	Plánovacie minimá
CAT II a III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 ft/400 m dohľadnosť
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m výška oblačnosti musí byť rovnaká alebo vyššia ako MDH + 200 ft

**CAT.OP.MPA.190 Predkladanie letového plánu ATS**

- a) Ak nebol predložený letový plán ATS z dôvodu, že to nevyžadujú pravidlá lietania, je potrebné poskytnúť zodpovedajúce informácie, ktoré by v prípade potreby umožnili aktivovať pohotovostné služby.
- b) Pri prevádzke z miesta, kde je nemožné predložiť letový plán ATS, veliteľ lietadla alebo prevádzkovateľ musia tento plán odoslať čo najskôr po vzlete lietadla.

**CAT.OP.MPA.195 Plnenie/odčerpávanie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi**

- a) Do lietadla sa nesmie plniť ani z neho odčerpávať letecký benzín, letecké pohonné látky so širokým rozsahom destilačných teplôt ani zmes týchto druhov paliva, keď cestujúci nastupujú, sú na palube alebo vystupujú.
- b) Pri všetkých ostatných druhoch paliva sa prijímú nevyhnutné bezpečnostné opatrenia a na palube lietadla musí byť odborne spôsobilý personál, pripravený začať a riadiť evakuáciu lietadla najúčelnejším a najrýchlejším možným spôsobom.

**CAT.OP.MPA.200 Plnenie/odčerpávanie paliva so širokým rozsahom destilačných teplôt**

Plnenie/odčerpávanie paliva so širokým rozsahom destilačných teplôt sa vykonáva, iba ak prevádzkovateľ stanovil príslušné postupy, ktoré zohľadňujú vysoké riziko spojené s používaním týchto druhov paliva.

**CAT.OP.MPA.205 Zatláčanie a ťahanie – letúny**

Postupy zatláčania a ťahania, ktoré stanoví prevádzkovateľ, sa musia vykonávať v súlade s platnými leteckými štandardmi a postupmi.

**CAT.OP.MPA.210 Členovia posádok na pracovných miestach****a) Členovia letovej posádky**

- Každý člen letovej posádky, ktorý je v službe v priestore pre letovú posádku, je počas vzletu a pristátia povinný byť na svojom určenom pracovnom mieste.
- Každý člen letovej posádky, ktorý je v službe v priestore pre letovú posádku, sa vo všetkých ostatných fázach letu zdržiava na svojom určenom pracovnom mieste, pokiaľ jeho neprítomnosť nie je nevyhnutná na výkon jeho povinností v súvislosti s prevádzkou alebo z fyziologických dôvodov, za predpokladu, že aspoň jeden pilot s príslušnou odbornou spôsobilosťou po celý čas zotráva pri riadení lietadla.
- Počas všetkých fáz letu každý člen letovej posádky, ktorý je v službe v priestore pre letovú posádku, zostáva v pohotovosti. V prípade zistenia nedostatočnej bdlosti sa použijú vhodné protiopatrenia. Ak sa objaví neočakávaná únava, je možné použiť postup riadeného odpočinku, ktorý riadi veliteľ lietadla, ak to umožňuje pracovné zaťaženie. Takto čerpaný riadený odpočinok sa nepovažuje za čas odpočinku na účely výpočtu obmedzení letového času a nesmie sa použiť ani na zdôvodnenie žiadneho predĺženia času služby.

**b) Palubní sprievodcovia**

Počas kritických fáz letu je každý palubný sprievodca usadený na určenom pracovnom mieste a nevykonáva žiadnu činnosť, ktorá nie je potrebná pre bezpečnú prevádzku lietadla.

**CAT.OP.MPA.215 Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom – letúny**

a) Každý člen letovej posádky počas služby v priestore pre letovú posádku používa súpravu slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom. Slúchadlá s mikrofónom sa používajú ako hlavné zariadenie na hlasovú komunikáciu s letovými prevádzkovými službami (ATS):

1. na zemi:

- i) pri prijímaní povolenia ATC na odlet prostredníctvom hlasovej komunikácie a
- ii) keď sú motory v chode;

2. počas letu:

- i) pod prevodnou nadmorskou výškou alebo
- ii) vo výške 10 000 ft, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia,

a

3. kedykoľvek to považuje za potrebné veliteľ lietadla.

b) Mikrofón na ramienku alebo iný rovnocenný mikrofón musí byť za podmienok uvedených v písmene a) v polohe, ktorá umožňuje jeho použitie na obojsmerné rádiové spojenie.

**CAT.OP.MPA.216 Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom – vrtuľníky**

Každý člen letovej posádky počas služby v priestore pre letovú posádku používa súpravu slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom ako hlavné zariadenie na komunikáciu s ATS.

**CAT.OP.MPA.220 Pomocné prostriedky pre núdzovú evakuáciu**

Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktorými zabezpečí, aby bol pred rolovaním, vzletom a pristátím, a kedykoľvek je to bezpečné a uskutočniteľné, uvedený do pohotovosti každý pomocný prostriedok na núdzovú evakuáciu lietadla, ktorý sa automaticky uvádza do pracovnej polohy.

**CAT.OP.MPA.225 Sedadlá, bezpečnostné pásy a systémy pripútania**

a) Členovia posádky

1. Počas vzletu a pristátia a kedykoľvek o tom rozhodne veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti je každý člen posádky povinný byť riadne pripútaný všetkými určenými bezpečnostnými pásmi a systémami pripútania.
2. Každý člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste v priestore pre letovú posádku, je v priebehu ostatných fáz letu povinný byť pripútaný bezpečnostnými pásmi.

b) Cestujúci

1. Veliteľ lietadla zabezpečí pred vzletom, pristátím, počas rolovania, a kedykoľvek to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti, aby každý cestujúci na palube bol na svojom sedadle alebo lôžku a aby bol riadne pripútaný bezpečnostným pásmom alebo systémom pripútania.
2. Prevádzkovateľ prijme opatrenia, aby zdvojené obsadenie sedadiel bolo prípustné len v prípade sedadiel na to určených. Veliteľ lietadla zabezpečí, že zdvojené obsadenie sedadiel je možné len jednou dospelou osobou a jedným malým dieťaťom, ktoré bude bezpečne pripútané doplnujúcim detským bezpečnostným pásmom alebo iným pripútaným zariadením.

**CAT.OP.MPA.230 Zabezpečenie priestoru pre cestujúcich a palubných bufetov**

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na zaistenie toho, aby pred rolovaním, vzletom a pristátím boli všetky východy a únikové cesty bez prekážok.

b) Veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti zabezpečí pred vzletom, pristátím, a kedykoľvek to považuje za potrebné, aby všetko vybavenie a batožina boli správne zabezpečené.



**CAT.OP.MPA.235 Záchranné vesty – vrtuľníky**

Prevádzkovateľ stanoví postupy, ktorými zaistí, že pri prevádzke vrtuľníka v triede výkonnosti 3 nad vodnými plochami sa pri rozhodovaní, či by si mali všetky osoby na palube obliecť záchrannú vestu, zohľadní čas letu a vyskytujúce sa podmienky.

**CAT.OP.MPA.240 Fajčenie na palube**

Veliteľ lietadla nepovolí fajčenie na palube:

- a) kedykoľvek to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti;
- b) počas plnenia paliva do lietadla a odčerpávania paliva z lietadla;
- c) v čase, keď je lietadlo na zemi, pokiaľ prevádzkovateľ nestanovil postupy zníženia rizika počas prevádzky na zemi;
- d) mimo označených priestorov pre fajčiarov, v uličke(-ách) a na toaleta(-ách);
- e) v batožinových priestoroch a/alebo v iných priestoroch, kde sa prepravuje náklad, ktorý nie je uložený v ohňovzdorných nádobách alebo zakrytý ohňovzdornou plachtou, a
- f) v tých priestoroch pre cestujúcich, v ktorých sa realizuje dodávka kyslíka.

**CAT.OP.MPA.245 Meteorologické podmienky – všetky lietadlá**

a) Pri letoch IFR veliteľ lietadla:

1. začne vzlet alebo
2. pokračuje v lete za bod, od ktorého platí zmenený letový plán ATS, v prípade, že sa letový plán zmenil za letu,

iba ak má k dispozícii informáciu, že očakávané meteorologické podmienky na cieľovom letisku a/alebo požadovanom(-ých) náhradnom(-ých) letisku(-ách) v dobe priletu sú rovnaké alebo lepšie ako plánovacie minimá.

- b) Pri letoch IFR veliteľ lietadla pokračuje v lete na plánované cieľové letisko, iba ak sa v posledných dostupných informáciách udáva, že v predpokladanom čase priletu budú meteorologické podmienky na cieľovom letisku alebo aspoň jednom náhradnom cieľovom letisku rovnaké alebo lepšie ako platné plánovacie prevádzkové minimá príslušného letiska.
- c) Pri letoch VFR veliteľ lietadla začne vzlet, iba ak sa v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že meteorologické podmienky na tej časti trate, ktorá sa má preletieť podľa VFR, budú v príslušnom čase rovnaké alebo lepšie ako limity VFR.

**CAT.OP.MPA.246 Meteorologické podmienky – letúny**

Popri ustanoveniach v CAT.OP.MPA.245 pri letoch IFR s letúnmi veliteľ lietadla pokračuje v lete za:

- a) bod rozhodnutia, ak používa postup zníženého množstva paliva na nepredvídané prípady (RCF), alebo
- b) vopred stanovený bod, ak používa postup s vopred stanoveným bodom (PDP),

iba ak má k dispozícii informáciu, že očakávané meteorologické podmienky na cieľovom letisku a/alebo požadovanom(-ých) náhradnom(-ých) letisku(-ách) sú rovnaké alebo lepšie ako platné letiskové prevádzkové minimá.

**CAT.OP.MPA.247 Meteorologické podmienky – vrtuľníky**

Popri ustanoveniach v CAT.OP.MPA.245:

- a) Pri letoch VFR s vrtuľníkmi nad vodou mimo viditeľnosti pevniny veliteľ lietadla začne vzlet, iba ak sa v aktuálnych meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že výška oblačnosti bude vo výške viac ako 600 ft cez deň a 1 200 ft v noci.

- b) Bez ohľadu na písmeno a) pri letoch medzi vrtuľníkovými plošinami vo vzdušnom priestore triedy G, kde úseky nad vodou sú kratšie než 10 NM, sa lety VFR môžu vykonávať, ak sú limity rovnaké alebo lepšie ako tieto hodnoty:

Tabuľka 1

**Minimá pre lety medzi vrtuľníkovými plošinami v triede vzdušného priestoru G**

	Deň		Noc	
	Výška (*)	Dohľadnosť	Výška (*)	Dohľadnosť
Jednopilotné	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Dvojipilotné	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)

(\*) Základňa oblačnosti musí byť taká, aby bolo možné uskutočniť let v stanovenej výške pod oblakmi a mimo oblakov.

(\*\*) Vrtuľníky sa môžu prevádzkovať pri letovej dohľadnosti aspoň 800 m za predpokladu, že cieľový heliport alebo medziľahlá konštrukcia sú nepretržite viditeľné.

(\*\*\*) Vrtuľníky sa môžu prevádzkovať pri letovej dohľadnosti aspoň 1 500 m za predpokladu, že cieľový heliport alebo medziľahlá konštrukcia sú nepretržite viditeľné.

- c) Let vrtuľníkom na vrtuľníkovú plošinu alebo vyvýšenú plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO) sa môže vykonať, iba ak je hlásená stredná rýchlosť vetra na vrtuľníkovej plošine alebo vyvýšenej FATO nižšia ako 60 kt.

**CAT.OP.MPA.250 Ead a iné znečistenia – postupy na zemi**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré sa majú dodržiavať, keď je nevyhnutné vykonávať odnámrazovanie a ochranu proti námraze na zemi a s tým spojené prehliadky lietadiel, aby sa zaistila ich bezpečná prevádzka.
- b) Veliteľ lietadla môže začať vzlet, iba ak je lietadlo očistené od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla, okrem výnimiek povolených podľa písmena a) a v súlade s AFM.

**CAT.OP.MPA.255 Ead a iné znečistenia – postupy za letu**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre lety v predpokladaných alebo skutočných podmienkach tvorby námrazy.
- b) Veliteľ lietadla môže začať let alebo vedome letieť do predpokladaných alebo skutočných podmienok tvorby námrazy, iba ak je lietadlo osvedčené a vybavené tak, aby sa mohli tieto podmienky zvládnuť.
- c) Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu námrazy, na akú má lietadlo osvedčenie, alebo ak sa na lietadle, ktoré nemá osvedčenie na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliteľ lietadla bezodkladne opustí priestor s danými podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny a/alebo trate a v prípade potreby nahlási stav núdze ATC.

**CAT.OP.MPA.260 Zásoba paliva a oleja**

Veliteľ lietadla môže začať let alebo v ňom pokračovať v prípade zmeny plánu počas letu, iba ak sa presvedčil, že na palube lietadla je aspoň plánované množstvo paliva a oleja, ktoré umožňuje bezpečne dokončiť let s prihliadnutím na očakávané prevádzkové podmienky.

**CAT.OP.MPA.265 Podmienky vzletu**

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že:

- a) podľa jemu dostupných informácií sú počasie na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy alebo FATO, ktorá sa má použiť, také, aby nebránili bezpečnému vzletu a odletu, a
- b) stanovené letiskové prevádzkové minimá budú dodržané.

**CAT.OP.MPA.270 Minimálne nadmorské výšky letu**

Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu nesmie letieť v menšej výške, ako sú stanovené minimálne nadmorské výšky, s výnimkou situácie, keď:

- a) je to potrebné na vzlet alebo pristátie alebo
- b) zostupuje v súlade s postupmi schválenými príslušným orgánom.

**CAT.OP.MPA.275 Simulované mimoriadne situácie počas letu**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa počas prepravy cestujúcich alebo nákladu nevykonávali tieto simulácie:

- a) mimoriadne alebo núdzové situácie, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, alebo
- b) let v podmienkach IMC umelými prostriedkami.

**CAT.OP.MPA.280 Riadenie palivového systému počas letu – letúny**

Prevádzkovateľ zavedie postup, ktorým zabezpečí vykonávanie kontrol množstva paliva a riadenia palivového systému počas letu podľa týchto kritérií:

**a) Kontroly paliva počas letu**

1. Veliteľ lietadla zabezpečí, aby sa kontroly paliva počas letu vykonávali v pravidelných intervaloch. Použiteľné zostávajúce palivo sa zaznamená a vyhodnotí s cieľom:

- i) porovnať skutočnú spotrebu s plánovanou spotrebou;
- ii) overiť, či použiteľné zostávajúce palivo postačuje na dokončenie letu v súlade s písmenom b), a
- iii) stanoviť očakávaný objem použiteľného paliva zostávajúceho pri prilete na cieľové letisko.

2. Príslušné údaje o palive sa zaznamenajú.

**b) Riadenie palivového systému počas letu**

1. Let sa musí vykonať tak, aby očakávaný objem použiteľného paliva zostávajúceho pri prilete na cieľové letisko nebol menší ako:

- i) požadované náhradné palivo spolu s konečnou zálohou paliva alebo
- ii) konečná záloha paliva, ak sa nevyžaduje náhradné letisko.

2. Ak však kontrola paliva počas letu ukáže, že očakávaný objem použiteľného paliva zostávající pri prilete do cieľového letiska je nižší ako:

- i) požadované náhradné palivo spolu s konečnou zálohou paliva, veliteľ lietadla musí pri rozhodovaní, či pokračovať v lete na cieľové letisko, alebo sa odkloniť a vykonať bezpečné pristátie s množstvom paliva vyšším ako konečná záloha paliva, zohľadniť dopravné a prevádzkové podmienky prevládajúce na cieľovom letisku, na náhradnom cieľovom letisku a na akomkoľvek inom vhodnom letisku, alebo
- ii) konečná záloha paliva, ak sa nevyžaduje náhradné letisko, veliteľ lietadla musí prijať primerané opatrenie a pokračovať na vhodné letisko tak, aby sa vykonalo bezpečné pristátie s množstvom paliva vyšším ako konečná záloha paliva.

3. Veliteľ lietadla vyhlási stav núdze, ak je vypočítané použiteľné množstvo paliva pri pristátí na najbližšom vhodnom letisku, kde možno vykonať bezpečné pristátie, nižšie ako konečná záloha paliva.

**4. Ďalšie podmienky pre osobitné postupy**

- i) V prípade letu, pri ktorom sa používa postup RCF s cieľom pokračovať na cieľové letisko 1, veliteľ lietadla zabezpečí, aby použiteľné množstvo paliva zostávajúceho v bode rozhodnutia bolo prinajmenšom súhrnom:

- A. paliva na let od bodu rozhodnutia do cieľového letiska 1;
- B. paliva na nepredvídané prípady, ktorého množstvo sa rovná 5 % paliva na let od bodu rozhodnutia po cieľové letisko 1;
- C. náhradného paliva na cieľové letisko 1, ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko 1, a
- D. konečnej zálohy paliva.

ii) V prípade letu, keď sa s cieľom pokračovať na cieľové letisko používa postup PDP, veliteľ lietadla zabezpečí, aby použiteľné množstvo paliva zostávajúceho v PDP bolo prinajmenšom súhrnom:

- A. paliva na let z PDP na cieľové letisko;
- B. paliva na nepredvídané prípady z PDP na cieľové letisko a
- C. dodatočného paliva.

#### **CAT.OP.MPA.281 Riadenie palivového systému počas letu – vrtuľníky**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postup, ktorým zabezpečí vykonávanie kontrol množstva paliva a riadenia palivového systému počas letu.
- b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby použiteľné množstvo paliva na pokračovanie letu nebolo menšie ako množstvo paliva potrebné na pokračovanie letu na letisko alebo miesto prevádzky, kde je možné vykonať bezpečné pristátie so zachovaním konečnej zálohy paliva.
- c) Veliteľ lietadla vyhlási stav núdze, ak je skutočné použiteľné množstvo paliva vo vrtuľníku nižšie ako konečná záloha paliva.

#### **CAT.OP.MPA.285 Použitie prídavného kyslíka**

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby členovia letovej posádky, ktorí vykonávajú povinnosti nevyhnutné na bezpečnú prevádzku lietadla počas letu, využívali dodávku prídavného kyslíka vždy, keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft v trvaní viac ako 30 minút, a vždy, keď budú pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške nad 13 000 ft.

#### **CAT.OP.MPA.290 Zistenie blízkosti zeme**

Pilot poverený vykonaním letu okamžite prijme nápravné opatrenie na obnovenie podmienok bezpečného letu, keď člen letovej posádky alebo výstražný systém na blízkosť terénu zistí neprípustnú blízkosť zeme.

#### **CAT.OP.MPA.295 Použitie palubného protizrážkového systému (ACAS)**

Prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy a programy výcviku, ak je systém ACAS inštalovaný a prevádzkyschopný. V prípade, že sa používa systém ACAS II, takéto postupy a výcvik musia byť v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 1332/2011<sup>(1)</sup>.

#### **CAT.OP.MPA.300 Podmienky na priblíženie a pristátie**

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa jemu dostupných informácií počasie na letisku a stav vzletovej a pristávacej dráhy alebo FATO, ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia s ohľadom na informácie o výkonnosti uvedené v prevádzkovej príručke.

#### **CAT.OP.MPA.305 Začatie a pokračovanie priblíženia**

- a) Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu môže začať priblíženie podľa prístrojov bez ohľadu na hlásenú RVR/VIS.
- b) Ak je hlásená RVR/VIS menšia ako platné minimá, priblíženie nesmie pokračovať:
  - 1. nižšie ako 1 000 ft nad letiskom alebo
  - 2. na úsek konečného priblíženia v prípade, keď DA/DH alebo MDA/MDH je vyššia ako 1 000 ft nad letiskom.
- c) Tam, kde RVR nie je k dispozícii, môžu sa hodnoty RVR odvodiť prostredníctvom prevodu hlásenej dohľadnosti.
- d) Ak po prelete výšky 1 000 ft nad letiskom poklesne hlásená RVR/VIS pod platné minimá, v priblížení sa smie pokračovať do DA/DH alebo MDA/MDH.
- e) V priblížení sa smie pokračovať pod DA/DH alebo MDA/MDH a pristátie sa smie dokončiť za predpokladu, že sa v DA/DH alebo MDA/MDH podarilo získať a udržiavať vizuálnu orientáciu zodpovedajúcu druhu postupu priblíženia a plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 336, 20.12.2011, s. 20.

- f) Dráhová dohľadnosť (RVR) dotykovej zóny je vždy rozhodujúca. Aj dráhové dohľadnosti strednej časti dráhy a koncovej časti dráhy môžu byť rozhodujúce, ak sú hlásené a významné. Najnižšia hodnota RVR pre strednú časť dráhy je 125 m alebo hodnota RVR požadovaná pre dotykovú zónu dráhy, ak je táto hodnota nižšia, a 75 m pre koncovú časť dráhy. Pre lietadlá vybavené systémom vedenia alebo riadenia dojazdu je najmenšia hodnota RVR pre strednú časť dráhy 75 m.

#### CAT.OP.MPA.310 Prevádzkové postupy – výška preletu prahu vzletovej a pristávacej dráhy – letúny

Prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy navrhnuté tak, aby zabezpečili, že letún pri vykonávaní presných priblížení prelietava prah vzletovej a pristávacej dráhy v bezpečnej výške v pristávacej konfigurácii a polohe.

#### CAT.OP.MPA.315 Hlásenie letových hodín – vrtuľníky

Prevádzkovateľ umožní príslušnému orgánu prístup k údajom o letových hodinách každého vrtuľníka, ktorý bol prevádzkovaný počas predchádzajúceho kalendárneho roka.

#### CAT.OP.MPA.320 Kategórie lietadiel

- a) Kategórie lietadiel sú založené na indikovanej vzdušnej rýchlosti nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy ( $V_{AT}$ ), ktorá sa rovná pádovej rýchlosti ( $V_{SO}$ ) vynásobenej hodnotou 1,3 alebo pádovej rýchlosti tiaže 1 g ( $V_{S1g}$ ) násobenej hodnotou 1,23 v pristávacej konfigurácii pri maximálnej schválenej pristávacej hmotnosti. Ak je k dispozícii  $V_{SO}$  aj  $V_{S1g}$ , použije sa tá, ktorej výsledkom je vyššia  $V_{AT}$ .
- b) Používajú sa kategórie lietadiel uvedené v tejto tabuľke:

Tabuľka 1

#### Kategórie lietadiel zodpovedajúce hodnotám $V_{AT}$

Kategória lietadla	$V_{AT}$
A	menšia ako 91 kt
B	od 91 do 120 kt
C	od 121 do 140 kt
D	od 141 do 165 kt
E	od 166 do 210 kt

- c) Pristávacia konfigurácia, ktorá sa má zohľadniť, je uvedená v prevádzkovej príručke.
- d) Prevádzkovateľ môže použiť nižšiu pristávaciu hmotnosť na stanovenie  $V_{AT}$ , ak to schváli príslušný orgán. Takáto nižšia pristávacia hmotnosť musí byť trvalá hodnota, nezávislá od meniacich sa podmienok každodennej prevádzky.

#### PODČASŤ C

#### VÝKONNOSŤ LIETADIEL A PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA

#### ODDIEL 1

#### Letúny

#### KAPITOLA 1

#### Všeobecné požiadavky

#### CAT.POLA.100 Výkonnostné triedy

- a) Prevádzka letúna musí spĺňať požiadavky príslušnej výkonnostnej triedy.
- b) Prevádzkovateľ použije schválené normy výkonnosti, ktoré zabezpečia takú úroveň bezpečnosti, ktorá je rovnocenná úrovni požadovanej príslušnou kapitolou v prípadoch, keď nemožno preukázať úplné splnenie uplatniteľných požiadaviek tohto oddielu vplyvom osobitných charakteristík konštrukcie.

#### CAT.POLA.105 Všeobecné ustanovenia

- a) Hmotnosť letúna:

- na začiatku vzletu alebo
- v prípade zmeny plánu počas letu v bode, od ktorého sa uplatňuje zmenený letový plán prevádzkovateľa,

nesmie byť väčšia, ako hmotnosť, pri ktorej sú splnené požiadavky príslušnej kapitoly na let, ktorý sa má vykonať. Je možné zohľadniť očakávané znížovanie hmotnosti v priebehu letu a pri vypúšťaní paliva.

- b) Na určenie súladu s požiadavkami príslušnej kapitoly sa používajú schválené údaje o výkonnosti v AFM, prípadne doplnené ďalšími údajmi tak, ako je to predpísané v danej kapitole. Ďalšie údaje uvedie prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke. Pri použití činiteľov predpísaných v príslušnej kapitole možno priradiť na všetky prevádzkové činitele už zapracované do údajov o výkonnosti v AFM, aby sa vylúčilo dvojnásobné použitie činiteľov.
- c) Riadnym spôsobom sa zohľadní konfigurácia letúna, podmienky prostredia a činnosť systémov, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú výkonnosť.
- d) Vlhkú vzletovú a pristávaciu dráhu okrem trávnatej vzletovej a pristávacej dráhy možno pokladať na účely výkonnosti za suchú.
- e) Pri posudzovaní splnenia požiadaviek na vzlet podľa príslušných kapitol berie prevádzkovateľ do úvahy presnosť grafického záznamu.

## KAPITOLA 2

### Výkonnostná trieda A

#### CAT.POLA.200 Všeobecné ustanovenia

- a) Schválené údaje o výkonnosti v AFM sa podľa potreby doplnia o ďalšie údaje, ak schválené údaje o výkonnosti v AFM nie sú postačujúce z hľadiska na:
  - 1. uvažované odôvodnené očakávané nepriaznivé prevádzkové podmienky, ako napríklad vzlet a pristátie na znečistených vzletových a pristávacích dráhach, a
  - 2. predpoklad poruchy motora v ľubovoľnej fáze letu.
- b) Pre prípad mokrej a znečistenej vzletovej a pristávacej dráhy sa použijú údaje o výkonnosti stanovené v súlade s príslušnými normami osvedčovania veľkých letúnov alebo iné rovnocenné údaje.
- c) Použitie ďalších údajov uvedených v písmene a) a rovnocenných požiadaviek uvedených v písmene b) je stanovené v prevádzkovej príručke.

#### CAT.POLA.205 Vzlet

- a) Vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú v AFM pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku odletu.
- b) Pri určovaní maximálnej povolenej vzletovej hmotnosti sa musia splniť tieto požiadavky:
  - 1. dĺžka prerušeného vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet (ASDA);
  - 2. dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd (TORA);
  - 3. dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako TORA;
  - 4. pre prerušený aj pre neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota  $V_1$  a
  - 5. vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej vzletovej a pristávacej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej vzletovej a pristávacej dráhe.
- c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene b) sa musí zohľadniť:
  - 1. tlaková výška na letisku;
  - 2. teplota vonkajšieho vzduchu na letisku;
  - 3. stav a druh povrchu vzletovej a pristávacej dráhy;

4. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere vzletu;
5. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra a
6. skrátenie dĺžky vzletovej a pristávacej dráhy, ak nejaké vznikne, v dôsledku vyrovnaní letúna do osi dráhy pred vzletom.

#### **CAT.POLA.210 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete**

- a) Čistá dráha letu po vzlete sa musí stanoviť tak, že bude viesť najmenej 35 ft nad všetkými prekážkami alebo vo vodorovnej vzdialenosti od všetkých prekážok najmenej 90 m zväčšenej o  $0,125 \times D$ , kde D je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún prekonal od konca použiteľnej dĺžky pre vzlet (TODA) alebo od konca dĺžky vzletu, ak je plánovaná zákruta pred koncom TODA. Pre letúny s rozpätím krídiel menším ako 60 m sa môže ako vodorovná vzdialenosť od prekážok použiť polovica rozpätia krídiel letúna plus 60 m plus  $0,125 \times D$ .
- b) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek písmena a):
  1. sa musia zohľadniť tieto prvky:
    - i) hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;
    - ii) tlaková výška na letisku;
    - iii) teplota vonkajšieho vzduchu na letisku a
    - iv) najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.
  2. Nesmú sa povoliť zmeny dráhy letu až do bodu, v ktorom čistá dráha letu po vzlete dosiahla výšku, ktorá sa rovná polovici rozpätia krídiel, ale najmenej 50 ft nad nadmorskou výškou konca TORA. Potom sa až do výšky 400 ft predpokladá, že náklon letúna nebude väčší ako  $15^\circ$ . Vo výške väčšej ako 400 ft je možné plánovať náklony väčšie ako  $15^\circ$ , ale najviac  $25^\circ$ .
  3. Všetky časti čistej dráhy letu po vzlete, pri ktorých je náklon letúna väčší ako  $15^\circ$ , musia byť vo vertikálnej vzdialenosti najmenej 50 ft nad všetkými prekážkami v rozmedzí vodorovných vzdialeností vymedzených v písmene a) a v písmene b) bodoch 6 a 7.
  4. Prevádzka, pri ktorej sa využívajú zväčšené náklony do  $20^\circ$  vo výške od 200 ft do 400 ft alebo do  $30^\circ$  vo výške nad 400 ft, musí prebiehať v súlade s CAT.POLA.240.
  5. Primeraným spôsobom sa musí zohľadniť vplyv uhla náklonu na prevádzkové rýchlosti a dráhu letu vrátane prírastkov vzdialeností v dôsledku zvýšených prevádzkových rýchlostí.
  6. V prípadoch, keď si zamýšľaná dráha letu nevyžaduje väčšie zmeny trasy ako  $15^\circ$ , prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
    - i) 300 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
    - ii) 600 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.
  7. V prípadoch, keď si zamýšľaná dráha letu vyžaduje väčšie zmeny trasy ako  $15^\circ$ , prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
    - i) 600 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
    - ii) 900 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.
- c) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre nepredvídané okolnosti, aby vyhovel požiadavkám podľa písmen a) a b) a určil bezpečnú trasu vyhýbajúcu sa prekážkam, umožňujúcu letúna buď vyhovieť požiadavkám CAT.POLA.215 na let na trati, alebo pristáť buď na letisku odletu, alebo na náhradnom letisku pri vzlete.

**CAT.POLA.215 Let na trati s jedným motorom neschopným prevádzky (OEI)**

- a) Údaje o čistej dráhe letu na trati v konfigurácii s OEI uvedené v AFM, primerané očakávaným meteorologickým podmienkam letu, musia umožniť preukázať súlad s ustanoveniami písmena b) alebo c) vo všetkých bodoch na trati. Čistá dráha letu musí mať kladný gradient vo výške 1 500 ft nad letiskom, kde sa predpokladá pristátie po poruche motora.

Za meteorologických podmienok vyžadujúcich si činnosť protinámrazových systémov sa musí zohľadniť účinok ich použitia na čistú dráhu letu.

- b) Gradient čistej dráhy letu musí byť kladný vo výške najmenej 1 000 ft nad celým terénom a nad všetkými prekážkami na trati vo vzdialenosti do 9,3 km (5 NM) na obidve strany od plánovanej trate.
- c) Čistá dráha letu musí byť taká, aby letún mohol pokračovať v lete z cestovnej nadmorskej výšky na letisko, kde môže pristáť v súlade s CAT.POLA.225, prípadne CAT.POLA.230. Čistá dráha letu musí viesť vertikálne najmenej 2 000 ft nad terénom a nad všetkými prekážkami na trase vo vzdialenosti do 9,3 km (5 NM) na obe strany od plánovanej trate v súlade s týmito faktormi:
1. predpokladá sa vysadenie motora v najkritickejšom bode na trati;
  2. zohľadní sa vplyv vetra na dráhu letu;
  3. povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska s požadovanými zálohami paliva, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup, a
  4. letisko predpokladaného pristátia po poruche motora musí spĺňať tieto kritériá:
    - i) výkonnostné požiadavky pri predpokladanej pristávacej hmotnosti sú splnené a
    - ii) v meteorologických správach a/alebo predpovediach a správach o stave letiska sa uvádza, že možno vykonať bezpečné pristátie v predpokladanom čase pristátia.
- d) Prevádzkovateľ musí zväčšiť rozmedzie uvedené v písmenách b) a c) na 18,5 km (10 NM) v prípade, že navigačná presnosť nezodpovedá ani požadovanej navigačnej výkonnosti 5 (RNP 5).

**CAT.POLA.220 Let na trati – letúny s tromi alebo viacerými motormi, z toho s dvoma neschopnými prevádzky**

- a) V žiadnom bode plánovanej trate nesmie byť letún s tromi alebo viacerými motormi vzdialený viac ako 90 minút letu cestovnou rýchlosťou maximálneho doletu so všetkými pracujúcimi motormi od letiska, na ktorom letún spĺňa výkonnostné požiadavky uplatniteľné pri očakávanej pristávacej hmotnosti, pri štandardnej teplote za bezvetria s výnimkou prípadov, ak sú splnené požiadavky písmen b) až f).
- b) Čistá dráha letu na trati s dvomi motormi neschopnými prevádzky musí letúnu umožniť pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok od bodu, v ktorom sa predpokladá súčasná porucha dvoch motorov, až na letisko, kde možno pristáť a zastaviť letún s použitím predpísaného postupu na pristátie s dvoma motormi neschopnými prevádzky. Čistá dráha letu musí viesť vertikálne vo výške aspoň 2 000 ft nad celým terénom a nad všetkými prekážkami na trati vo vzdialenosti 9,3 km (5 NM) na obe strany od plánovanej trate. V nadmorských výškach a za meteorologických podmienok vyžadujúcich si činnosť protinámrazových systémov sa musí zohľadniť ich účinok na údaje o čistej dráhe letu. Prevádzkovateľ musí zväčšiť uvedené vzdialenosti na 18,5 km (10 NM), ak navigačná presnosť nezodpovedá ani požadovanej navigačnej výkonnosti 5 (RNP 5).
- c) Predpokladá sa porucha dvoch motorov v najkritickejšom bode tej časti trate, kde letún je vzdialený viac ako 90 minút letu cestovnou rýchlosťou maximálneho doletu so všetkými pracujúcimi motormi od letiska, na ktorom letún spĺňa výkonnostné požiadavky uplatniteľné pri očakávanej pristávacej hmotnosti, pri štandardnej teplote za bezvetria.
- d) Čistá dráha letu musí mať kladný gradient vo výške 1 500 ft nad letiskom, na ktorom sa predpokladá pristátie po poruche dvoch motorov.
- e) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska s požadovanými zálohami paliva, ak sa použije bezpečný postup.
- f) Očakávaná hmotnosť letúna v bode, v ktorom sa predpokladá porucha dvoch motorov, nesmie byť menšia ako hmotnosť zahŕňajúca dostatok paliva na pokračovanie v lete na letisko predpokladaného pristátia a na prílet na také letisko vo výške aspoň 1 500 ft priamo nad priestorom pristátia, a potom ešte na let v horizonte počas 15 minút.



**CAT.POLA.225 Pristátie – cieľové a náhradné letiská**

- a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POLA.105 písm. a) nesmie byť väčšia ako maximálna pristávacia hmotnosť stanovená pre nadmorskú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu očakávanú v predpokladanom čase pristátia na cieľovom a náhradnom letisku.

**CAT.POLA.230 Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy**

- a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POLA.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku musí umožniť pristátie s úplným zastavením letúna z výšky 50 ft nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy:

1. v rozmedzí 60 % použiteľnej dĺžky pristátia pre prúdové letúny a
2. v rozmedzí 70 % použiteľnej dĺžky pristátia pre turbovrtuľové letúny.

- b) Pre postupy strmého priblíženia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke pristátia obmedzené v súlade s písmenom a), založené na výške nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy menšej ako 60 ft, ale nie menšej ako 35 ft, pričom dodrží ustanovenia CAT.POLA.245.

- c) Pre postupy krátkeho pristátia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke pristátia obmedzené v súlade s písmenom a), pričom dodrží ustanovenia CAT.POLA.250.

- d) Prevádzkovateľ musí pri stanovení pristávacej hmotnosti zohľadniť:

1. nadmorskú výšku letiska;
2. najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zadnej zložky vetra a
3. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere pristátia, ak je väčší ako  $\pm 2\%$ .

- e) Pri odbavovaní letúna sa musí predpokladať, že:

1. letún pristane na najvhodnejšej vzletovej a pristávacej dráhe za bezvetria a
2. letún pristane na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra, charakteristiky pozemnej obsluhy letúna a ostatné podmienky, ako napríklad prostriedky na pristátie a terén.

- f) Letún môže byť odbavený, aj keď prevádzkovateľ nie je schopný vyhovieť požiadavkám podľa písmena e) bodu 1 pre cieľové letisko s jedinou vzletovou a pristávacou dráhou, na ktorej pristátie závisí od určitej zložky vetra, ak sú určené dve náhradné letiská, ktoré umožňujú plne vyhovieť požiadavkám podľa písmen a) až e). Pred začatím priblíženia na pristátie na cieľovom letisku sa veliteľ lietadla musí ubezpečiť, že pristátie je možné vykonať pri úplnom splnení požiadaviek podľa CAT.POLA.225 a písmen a) až d).

- g) Ak prevádzkovateľ nie je schopný vyhovieť požiadavkám podľa písmena e) bodu 2 pre cieľové letisko, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko, ktoré umožňuje plne vyhovieť požiadavkám podľa písmen a) až e).

**CAT.POLA.235 Pristátie – mokré a znečistené vzletové a pristávacie dráhy**

- a) Ak sa v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť mokrá, LDA musí byť najmenej 115 % požadovanej dĺžky pristátia určenej v súlade s CAT.POLA.230.

- b) Ak sa v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená, LDA musí byť najmenej taká, ako je dĺžka pristátia určená v súlade s písmenom a), alebo aspoň 115 % dĺžky pristátia určenej v súlade so schválenými údajmi o dĺžke pristátia na znečistenú dráhu alebo rovnocennými údajmi, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia. Prevádzkovateľ uvedie v prevádzkovej príručke, či sa majú použiť rovnocenné údaje o dĺžke pristátia.

- c) Dĺžka pristátia na mokrej vzletovej a pristávacej dráhe kratšia, ako sa požaduje podľa písmena a), ale nie menšia, ako sa požaduje podľa CAT.POLA.230 písm. a), sa môže použiť, ak AFM obsahuje konkrétne doplňujúce informácie o dĺžkach pristátia na mokrých vzletových a pristávacích dráhach.

- d) Dĺžka pristátia na osobitne pripravených znečistených vzletových a pristávacích dráhach kratšia, ako sa požaduje podľa písmena b), nie však kratšia, ako sa požaduje podľa CAT.POLA.230 písm. a), sa môže použiť, ak AFM obsahuje konkrétne doplňujúce informácie o dĺžkach pristátia na znečistených vzletových a pristávacích dráhach.
- e) Pri ustanoveniach v písmenách b), c) a d) sa zodpovedajúcim spôsobom použijú kritériá podľa CAT.POLA.230 s výnimkou, že ustanovenie podľa CAT.POLA.230 písm. a) sa nepoužije na prípad v uvedenom písmene b).

#### **CAT.POLA.240 Povolenie prevádzky so zväčšenými uhlami náklonu**

- a) Prevádzka so zväčšenými uhlami náklonu si vyžaduje predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:
1. AFM obsahuje schválené údaje pre požadované zväčšenie prevádzkovej rýchlosti a údaje umožňujúce konštruovať dráhu letu so zreteľom na zväčšené uhly náklonu a rýchlosti;
  2. vizuálne vedenie na zabezpečenie navigačnej presnosti je k dispozícii;
  3. meteorologické minimá a obmedzenia vetra sa stanovujú pre každú vzletovú a pristávaciu dráhu a
  4. letová posádka získala primerané vedomosti o trati, na ktorej sa má letieť a o postupoch, ktoré sa majú používať v súlade s ORO.OPS.FC.

#### **CAT.POLA.245 Povolenie postupov strmého priblíženia**

- a) Postupy strmého priblíženia s uhlom zostupovej roviny 4,5° alebo väčším a s výškou nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy menšou ako 60 ft, ale najmenej 35 ft, si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:
1. v letovej príručke lietadla sa udáva maximálny schválený uhol zostupovej roviny, všetky ostatné obmedzenia, bežné, mimoriadne alebo núdzové postupy na strmé priblíženie, ako aj zmeny a doplnenia údajov o dĺžke letiska pri používaní kritérií strmého priblíženia;
  2. na každom letisku, kde majú byť vykonávané postupy strmého priblíženia:
    - i) musí byť k dispozícii príslušná vzťažná zostupová rovina obsahujúca aspoň systém vizuálnej indikácie zostupovej roviny;
    - ii) musia byť stanovené meteorologické minimá a
    - iii) musia sa zohľadniť tieto skutočnosti:
      - A. situácia s prihliadnutím na prekážky;
      - B. druh vzťažnej zostupovej roviny a smerového navádzania;
      - C. minimálna vizuálna orientácia požadovaná v DH a v MDA;
      - D. dostupné palubné vybavenie;
      - E. kvalifikácie pilota a osobitné zoznamenie s letiskom;
      - F. obmedzenia a postupy v letovej príručke lietadla a
      - G. kritériá nevydareného priblíženia.

#### **CAT.POLA.250 Povolenie letov s krátkym pristátím**

- a) Lety s krátkym pristátím si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:
1. dĺžka používaná na výpočet povolenej pristávacej hmotnosti môže pozostávať z použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy plus z vyhlásenej LDA;

2. štát letiska určil verejný záujem a prevádzkovú nevyhnutnosť pre danú činnosť buď v dôsledku odľahlosti letiska, alebo fyzikálnych obmedzení vzťahujúcich sa na predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy;
3. zvislá vzdialenosť medzi úrovňou očí pilota a najnižšou časťou kolies letúna ustáleného na normálnej zostupovej dráhe neprekročí 3 m;
4. RVR/VIS nie je menšia ako 1 500 m a obmedzenia vetra sa uvádzajú v prevádzkovej príručke;
5. minimálna prax pilota, požiadavky na výcvik a osobitné zoznámenie s letiskom sú stanovené a splnené;
6. výška preletu začiatku použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy je 50 ft;
7. použitie vyhlásenej bezpečnostnej plochy povolil štát letiska;
8. použiteľná dĺžka vyhlásenej bezpečnostnej plochy neprekročí 90 m;
9. šírka vyhlásenej bezpečnostnej plochy vycentrovaná na predĺžení os vzletovej a pristávacej dráhy nie je menšia ako dvojnásobná šírka vzletovej a pristávacej dráhy alebo dvojnásobné rozpätie krídla, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia;
10. vyhlásená bezpečnostná plocha musí byť bez prekážok a priehlbín, ktoré by mohli ohroziť letún pri krátkom pristáťí na vzletovú a pristávaciu dráhu, a na vyhlásenej bezpečnej ploche sa nepovoľuje prítomnosť žiadneho mobilného prostriedku počas používania vzletovej a pristávacej dráhy na lety s krátkym pristáťím;
11. sklon vyhlásenej bezpečnej plochy nesmie byť v smere pristátia väčší ako 5 % nahor a 2 % nadol a
12. ďalšie podmienky, ak sú stanovené príslušným orgánom, v ktorých sa zohľadnili charakteristiky daného typu letúna, orografické charakteristiky v priestore priblíženia, použiteľné prostriedky na priblíženie a otázky týkajúce sa postupu nevydareného priblíženia/pristátia.

### KAPITOLA 3

#### Výkonnostná trieda B

##### CAT.POLA.300 Všeobecné ustanovenia

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať jednomotorový letún:
  1. v noci ani
  2. v podmienkach IMC s výnimkou osobitných letov VFR.
- b) Prevádzkovateľ považuje dvojmotorové letúny nespĺňajúce požiadavky stúpania uvedené v CAT.POLA.340 za jednomotorové letúny.

##### CAT.POLA.305 Vzlet

- a) Vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú v AFM pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku odletu.
- b) Dĺžka vzletu stanovená v AFM nesmie prekročiť:
  1. po vynásobení činiteľom 1,25 použiteľnú dĺžku pre rozjazd (TORA) alebo
  2. ak je k dispozícii dojazdová dráha a/alebo predpolie:
    - i) TORA;
    - ii) po vynásobení činiteľom 1,15 použiteľnú dĺžku pre vzlet (TODA) alebo
    - iii) po vynásobení činiteľom 1,3 ASDA.
- c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene b) sa musí zohľadniť:
  1. hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;
  2. tlaková výška na letisku;

3. teplota vonkajšieho vzduchu na letisku;
4. stav a druh povrchu vzletovej a pristávacej dráhy;
5. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere vzletu a
6. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.

#### **CAT.POLA.310 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete – viacmotorové letúny**

- a) Dráha letu po vzlete letúnov s dvoma alebo viacerými motormi sa stanoví tak, že letún letí vo vertikálnej vzdialenosti najmenej 50 ft nad všetkými prekážkami alebo má vodorovnú vzdialenosť od týchto prekážok aspoň 90 m zväčšenú o  $0,125 \times D$ , kde D je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún prekonal od TODA alebo od konca dĺžky vzletu, ak je plánovaná zákruta pred koncom TODA, s výnimkou prípadov uvedených v písmenách b) a c). Pri letúnoch s rozpätím krídiel menším ako 60 m sa môže ako vodorovná vzdialenosť od prekážok použiť polovica rozpätia krídiel letúna plus 60 m plus  $0,125 \times D$ . Predpokladá sa, že:
1. dráha letu po vzlete sa začína vo výške 50 ft nad povrchom na konci dĺžky vzletu požadovanej podľa CAT.POLA.305 písm. b) a končí sa vo výške 1 500 ft nad povrchom;
  2. letún sa neuvedie do klonenia pred dosiahnutím výšky 50 ft nad povrchom, a potom tak, aby náklon neprekročil 15°;
  3. porucha kritického motora nastane v bode dráhy letu po vzlete so všetkými pracujúcimi motormi, kde sa predpokladá, že dôjde k strate vizuálnej orientácie na vyhýbanie sa prekážkam;
  4. gradient dráhy letu po vzlete od 50 ft do výšky predpokladanej poruchy motora sa rovná priemernému gradientu stúpania so všetkými pracujúcimi motormi a prechode na traťovú konfiguráciu vynásobenému činiteľom 0,77 a
  5. gradient dráhy letu po vzlete z výšky dosiahnutej v súlade s písmenom a) bodom 4 až do konca dráhy letu po vzlete sa rovná gradientu stúpania na trati s OEL uvedenému v AFM.
- b) V prípadoch, keď si zamýšľaná dráha letu nevyžaduje väčšie zmeny trate ako 15°, prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
1. 300 m, ak sa let vykonáva za podmienok umožňujúcich vizuálnu navigáciu na kurzové vedenie alebo ak sú použiteľné navigačné prostriedky umožňujúce pilotovi udržiavať plánovanú dráhu letu s rovnakou presnosťou, alebo
  2. 600 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.
- c) V prípadoch, keď si zamýšľaná dráha letu vyžaduje väčšie zmeny trate ako 15°, prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
1. 600 m pri letoch za podmienok umožňujúcich vizuálnu navigáciu pre kurzové vedenie alebo
  2. 900 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.
- d) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmenách a) až c) sa zohľadňuje:
1. hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;
  2. tlaková výška na letisku;
  3. teplota vonkajšieho vzduchu na letisku a
  4. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.

**CAT.POLA.315 Let na trati – viacmotorové letúny**

- a) Letún musí byť schopný pokračovať v lete za meteorologických podmienok očakávaných pre let a v prípade poruchy jedného motora so zostávajúcimi motormi pracujúcimi v rámci stanovených podmienok maximálneho trvalého výkonu v príslušných minimálnych nadmorských výškach stanovených pre bezpečný let v prevádzkovej príručke alebo vo väčších, až do bodu 1 000 ft nad letiskom, na ktorom je možné splniť výkonnostné požiadavky.
- b) Predpokladá sa, že v okamihu, keď nastane porucha motora:
1. letún neletí vo väčšej nadmorskej výške, ako je výška, pri ktorej rýchlosť stúpania sa rovná hodnote 300 ft za minútu, so všetkými motormi pracujúcimi v rámci stanovených podmienok maximálneho trvalého výkonu a
  2. gradient letu na trati s OEI je podľa okolností približný gradient klesania alebo stúpania zväčšený alebo v druhom prípade zmenšený o 0,5 %.

**CAT.POLA.320 Let na trati – jednomotorové letúny**

- a) Letún musí byť schopný dosiahnuť miesto, na ktorom možno vykonať bezpečné vynútené pristátie za meteorologických podmienok predpokladaných pre let a v prípade poruchy motora.
- b) Predpokladá sa, že v okamihu, keď nastane porucha motora:
1. letún neletí vo väčšej nadmorskej výške, ako je výška, pri ktorej sa rýchlosť stúpania rovná hodnote 300 ft za minútu, s motorom pracujúcim v rámci stanovených podmienok maximálneho trvalého výkonu a
  2. gradient letu na trati je približný gradient klesania zväčšený o 0,5 %.

**CAT.POLA.325 Pristátie – cieľové a náhradné letiská**

Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POLA.105 písm. a) nesmie byť väčšia ako maximálna pristávacia hmotnosť stanovená pre nadmorskú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu očakávanú v predpokladanom čase pristátia na cieľovom a náhradnom letisku.

**CAT.POLA.330 Pristátie – suchá vzletová a pristávacia dráha**

- a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POLA.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku musí umožniť pristátie a úplné zastavenie letúna z výšky 50 ft nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy v rozmedzí 70 % LDA, pričom sa zohľadňuje:
1. nadmorská výška letiska;
  2. najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zadnej zložky vetra;
  3. stav a druh povrchu vzletovej a pristávacej dráhy a
  4. sklon dráhy v smere pristátia.
- b) Pri postupoch strmého priblíženia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke pristátia upravené v súlade s písmenom a) na základe výšky nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy menšej ako 60 ft, ale nie menšej ako 35 ft, pričom dodržiava ustanovenia podľa CAT.POLA.345.
- c) Pri postupoch krátko pristátia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke pristátia upravené v súlade s písmenom a), pričom dodržiava ustanovenia podľa CAT.POLA.350.
- d) Pri odbavovaní letúna v súlade s písmenami a) až c) sa predpokladá, že:
1. letún pristane na najvhodnejšej vzletovej a pristávacej dráhe za bezvetria a
  2. letún pristane na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra, charakteristiky pozemnej obsluhy letúna a ostatné podmienky, ako napríklad prostriedky na pristátie a terén.

- e) Keď prevádzkovateľ nie je schopný vyhovieť požiadavkám písmena d) bodu 2 pre cieľové letisko, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko, ktoré umožňuje plný súlad s požiadavkami podľa písmen a) až d).

#### **CAT.POLA.335 Pristátie – mokré a znečistené vzletové a pristávacie dráhy**

- a) Ak sa v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávací dráha v predpokladanom čase priletu môže byť mokrá, použiteľná dĺžka pristátia (LDA) musí byť najmenej rovnaká alebo väčšia ako požadovaná dĺžka pristátia stanovená v súlade s CAT.POLA.330 a vynásobená činiteľom 1,15.
- b) Ak sa v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávací dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená, dĺžka pristátia nesmie prekročiť LDA. Prevádzkovateľ stanoví v prevádzkovej príručke údaje o dĺžke pristátia, ktoré sa majú použiť.
- c) Dĺžka pristátia na mokrej vzletovej a pristávacej dráhe kratšia, ako sa požaduje podľa písmena a), ale nie menšia, ako sa požaduje podľa CAT.POLA.330 písm. a), sa môže použiť, ak AFM obsahuje konkrétne doplňujúce informácie o dĺžkach pristátia na mokrých vzletových a pristávacích dráhach.

#### **CAT.POLA.340 Požiadavky na stúpanie po vzlete a v pristávacej konfigurácii**

Prevádzkovateľ dvojmotorového letúna musí splniť tieto požiadavky na stúpanie po vzlete a v pristávacej konfigurácii.

##### **a) Stúpanie po vzlete**

###### **1. So všetkými pracujúcimi motormi**

- i) Ustálený gradient stúpania po vzlete musí byť najmenej 4 % a:

- A. všetky motory pracujú vo vzletovom výkone;
- B. podvozok je vysunutý; v prípade, že je možné podvozok zasunúť do 7 sekúnd, považuje sa podvozok za zasunutý;
- C. vztlakové klapky sú v polohe na vzlet a
- D. rýchlosť stúpania nie je menšia ako  $1,1 V_{MC}$  (minimálna rýchlosť riaditeľnosti na zemi alebo blízko zeme) a  $1,2 V_{S1}$  (pádová rýchlosť alebo minimálna rýchlosť ustáleného letu v pristávacej konfigurácii), podľa toho, ktorá hodnota je väčšia.

###### **2) S OEI**

- i) Ustálený gradient stúpania vo výške 400 ft nad vzletovou plochou musí byť merateľne kladný a:

- A. kritický motor je neschopný prevádzky a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu;
- B. zostávajúci motor pracuje na vzletový výkon;
- C. podvozok je zasunutý;
- D. vztlakové klapky sú v polohe na vzlet a
- E. rýchlosť stúpania sa rovná rýchlosti dosiahnutej vo výške 50 ft.

- ii) Ustálený gradient stúpania vo výške 1 500 ft nad vzletovou plochou nesmie byť menší ako 0,75 % a:

- A. kritický motor je neschopný prevádzky a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu;
- B. zostávajúci motor pracuje nanajvyš na maximálny trvalý výkon;
- C. podvozok je zasunutý;
- D. vztlakové klapky sú zasunuté a
- E. rýchlosť stúpania nie je menšia ako  $1,2 V_{S1}$ .

b) *Stúpanie v pristávacej konfigurácii*

## 1. So všetkými pracujúcimi motormi

## i) Ustálený gradient stúpania musí byť najmenej 2,5 % a:

A. výkon alebo ťah nie je vyšší, ako je k dispozícii 8 sekúnd po začiatku pohybu ovládacích prvkov výkonu z polohy minimálneho letového voľnobehu;

B. podvozok je vysunutý;

C. vztlakové klapky sú v polohe na pristátie a

D. rýchlosť stúpania sa rovná vzťažnej pristávacej rýchlosti ( $V_{REF}$ ).

## 2. S OEI

## i) Ustálený gradient stúpania vo výške 1 500 ft nad pristávacou plochou nesmie byť menší ako 0,75 % a:

A. kritický motor je neschopný prevádzky a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu;

B. zostávajúci motor pracuje nanajvýš na maximálny trvalý výkon;

C. podvozok je zasunutý;

D. vztlakové klapky sú zasunuté a

E. rýchlosť stúpania nie je menšia ako  $1,2 V_{S1}$ .

**CAT.POLA.345 Povolenie postupov strmého priblíženia**

a) Postupy strmého priblíženia s uhlom zostupovej roviny  $4,5^\circ$  alebo väčším a s výškou nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy menšou ako 60 ft, ale najmenej 35 ft, si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.

b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:

1. v AFM sa udáva maximálny schválený uhol zostupovej roviny, všetky ostatné obmedzenia, bežné, mimoriadne alebo núdzové postupy na strmé priblíženie, ako aj zmeny a doplnenia údajov o dĺžke letiska pri používaní kritérií strmého priblíženia a

2. na každom letisku, na ktorom majú byť vykonávané postupy strmého priblíženia:

i) musí byť k dispozícii príslušná vzťažná zostupová rovina obsahujúca aspoň systém vizuálnej indikácie zostupovej roviny;

ii) sú stanovené meteorologické minimá a

iii) zohľadniť sa musia tieto skutočnosti:

A. situácia s prihliadnutím na prekážky;

B. druh vzťažnej zostupovej roviny a smerového navádzania;

C. minimálna dohľadnosť požadovaná v DH a v MDA;

D. dostupné palubné vybavenie;

E. kvalifikácie pilota a osobitné zoznámenie s letiskom;

F. obmedzenia a postupy v letovej príručke lietadla a

G. kritériá nevydareného priblíženia.

**CAT.POLA.350 Povolenie letov s krátkym pristátím**

- a) Lety s krátkym pristátím si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:
1. vzdialenosť používaná na výpočet povolenej pristávacej hmotnosti môže pozostávať z použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy plus vyhlásenej LDA;
  2. použitie vyhlásenej bezpečnostnej plochy povolil štát letiska;
  3. vyhlásená bezpečnostná plocha musí byť bez prekážok a priehlbín, ktoré by mohli ohroziť letún pri krátkom pristátí na vzletovú a pristávaciu dráhu, a na vyhlásenej bezpečnej ploche sa nepovoľuje prítomnosť žiadneho mobilného prostriedku počas používania vzletovej a pristávacej dráhy na lety s krátkym pristátím;
  4. sklon vyhlásenej bezpečnej plochy nesmie byť v smere pristátia väčší ako 5 % nahor a 2 % nadol;
  5. použiteľná dĺžka vyhlásenej bezpečnostnej plochy neprekročí 90 m;
  6. šírka vyhlásenej bezpečnostnej plochy vycentrovaná na predĺžení os vzletovej a pristávacej dráhy nie je menšia ako dvojnásobná šírka vzletovej a pristávacej dráhy;
  7. výška preletu začiatku použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy je najmenej 50 ft;
  8. pre každú vzletovú a pristávaciu dráhu, ktorá sa má používať, sú stanovené meteorologické minimá, ktoré musia byť väčšie ako minimá pre lety VFR alebo minimá pre NPA, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia;
  9. prax pilota, požiadavky na výcvik a osobitné zoznamenie s letiskom sú stanovené a splnené;
  10. ďalšie podmienky, ak sú stanovené príslušným orgánom, pri zohľadnení charakteristík daného typu letúna, orografických charakteristík v priestore priblíženia, použiteľných prostriedkov na priblíženie a otázok týkajúcich sa postupu nevydareného priblíženia/pristátia.

## KAPITOLA 4

**Výkonnostná trieda C****CAT.POLA.400 Vzlet**

- a) Vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú v letovej príručke lietadla pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku odletu.
- b) V prípade letúnov, ktorých letová príručka lietadla obsahuje údaje o dĺžke letiska vzletu, pri ktorých sa nepočíta s vplyvom poruchy motora, nesmie vzdialenosť od počiatku rozjazdu, nevyhnutná na dosiahnutie výšky letúna 50 ft nad povrchom so všetkými motormi pracujúcimi v rámci podmienok maximálneho vzletového výkonu, vynásobená príslušným činiteľom, a to:
1. 1,33 pri dvojmotorových letúnoch;
  2. 1,25 pri trojmotorových letúnoch alebo
  3. 1,18 pre štvormotorové letúny
- prekročiť použiteľnú dĺžku pre rozjazd (TORA) na letisku, kde sa má vzlet vykonať.
- c) V prípade letúnov, ktorých AFM obsahuje údaje o dĺžke letiska vzletu, v ktorých sa počíta s vplyvom poruchy motora, musia byť v súlade so špecifikáciami AFM splnené tieto požiadavky:
1. dĺžka prerušeného vzletu nesmie byť väčšia ASDA;
  2. dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet (TODA) s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu TORA;
  3. dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako TORA;



4. pri prerušenom aj neprerušenom vzlete sa použije jediná hodnota  $V_1$  a
  5. vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej vzletovej a pristávacej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej vzletovej a pristávacej dráhe.
- d) Musia sa zohľadniť tieto faktory:
1. tlaková výška na letisku;
  2. teplota vonkajšieho vzduchu na letisku;
  3. stav a druh povrchu vzletovej a pristávacej dráhy;
  4. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere vzletu;
  5. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra a
  6. skrátenie dĺžky vzletovej a pristávacej dráhy, ak nejaké vznikne, v dôsledku vyrovnania letúna do osi dráhy pred vzletom.

#### **CAT.POLA.405 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete**

- a) Dráha letu po vzlete s jedným motorom neschopným prevádzky sa stanoví tak, že letún musí mať bezpečnú výšku nad všetkými prekážkami vo vertikálnej vzdialenosti najmenej 50 ft +  $0,01 \times D$  alebo vo vodorovnej vzdialenosti od týchto prekážok najmenej 90 m plus  $0,125 \times D$ , kde  $D$  je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún prekonal od konca použiteľnej dráhy vzletu (TODA). Pri letúnoch s rozpätím krídiel menším ako 60 m sa môže ako vodorovná vzdialenosť od prekážok použiť polovica rozpätia krídiel letúna plus 60 m plus  $0,125 \times D$ .
- b) Dráha letu po vzlete sa musí začínať vo výške 50 ft nad povrchom na konci dĺžky vzletu požadovanej podľa CAT.POLA.405 písm. b) alebo c), podľa toho, ktoré písmeno je použiteľné, a končiť vo výške 1 500 ft nad povrchom.
- c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek podľa písmena a) sa zohľadňuje:
  1. hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;
  2. tlaková výška na letisku;
  3. teplota vonkajšieho vzduchu na letisku a
  4. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.
- d) Nesmú sa povoliť zmeny dráhy letu až do bodu, v ktorom dráha letu po vzlete dosiahla výšku 50 ft nad povrchom. Potom sa až do výšky 400 ft predpokladá, že náklon letúna nebude väčší ako  $15^\circ$ . Vo výške väčšej ako 400 ft je možné plánovať náklony väčšie ako  $15^\circ$ , ale najviac  $25^\circ$ . Primeraným spôsobom sa zohľadňuje vplyv náklonu na prevádzkové rýchlosti a dráhu letu vrátane prírastkov vzdialeností v dôsledku zvýšených prevádzkových rýchlostí.
- e) Pre tie prípady, keď sa nevyžadujú väčšie zmeny dráhy letu ako  $15^\circ$ , prevádzkovateľ nemusí zohľadniť prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
  1. 300 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
  2. 600 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.
- f) Pre tie prípady, keď sa vyžadujú väčšie zmeny dráhy letu ako  $15^\circ$ , prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
  1. 600 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
  2. 900 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.

- g) Prevádzkovateľ stanovuje postupy pre nepredvídané okolnosti s cieľom plniť požiadavky podľa písmen a) až f) a určiť bezpečnú trasu vyhýbajúcu sa prekážkam, aby letún buď vyhovel požiadavkám podľa CAT.POL.A.410 pre let na trati, alebo pristál na letisku odletu alebo na náhradnom letisku pri vzlete.

#### **CAT.POL.A.410 Let na trati so všetkými pracujúcimi motormi**

- a) Letún musí byť schopný dosiahnuť rýchlosť stúpania aspoň 300 ft za minútu za meteorologických podmienok očakávaných pre daný let v ktoromkoľvek bode trate alebo plánovanej zmeny trate a so všetkými motormi pracujúcimi v rámci podmienok maximálneho trvalého výkonu stanovených:
1. v minimálnych nadmorských výškach pre bezpečný let v každej etape letenej trate alebo v priebehu akejkoľvek plánovanej zmeny trate, ktorá je stanovená v informáciách obsiahnutých v prevádzkovej príručke vzťahujúcej sa na letún alebo z nich vypočítaná, a
  2. v minimálnych nadmorských výškach potrebných na splnenie podmienok stanovených v CAT.POL.A.415, prípadne CAT.POL.A.420.

#### **CAT.POL.A.415 Let na trati s OEI**

- a) Letún musí byť schopný pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok z cestovnej nadmorskej výšky na letisko, kde môže pristáť v súlade s CAT.POL.A.430 alebo CAT.POL.A.435 v prípade, že sa akýkoľvek motor stane neschopným prevádzky v akejkoľvek bode trate letúna alebo plánovanej odchýlky od nej, ak pracujú ostatné motory v rámci stanovených podmienok maximálneho trvalého výkonu. Letún musí preletieť okolo prekážky v rozmedzí do 9,3 km (5 NM) na obidve strany od zamýšľanej trate vo zvislej vzdialenosti najmenej:
1. 1 000 ft pri rýchlosti stúpania rovnajúcej sa nule alebo väčšej alebo
  2. 2 000 ft, ak je rýchlosť stúpania menšia ako nula.
- b) Dráha letu musí mať kladný sklon v nadmorskej výške 450 m (1 500 ft) nad letiskom, na ktorom sa predpokladá pristátie po poruche jedného motora.
- c) Použit' sa má rýchlosť stúpania letúna menšia o 150 ft za minútu, ako je predpísaná celková rýchlosť stúpania.
- d) Rozmedzie uvedené v písmene a) sa zvýši na 18,5 km (10 NM) v prípade, že navigačná presnosť nezodpovedá ani požadovanej navigačnej výkonnosti 5 (RNP 5).
- e) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska s požadovanými zálohami paliva, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.

#### **CAT.POL.A.420 Let na trati – letúny s tromi alebo viacerými motormi, z toho s dvoma motormi neschopnými prevádzky**

- a) V žiadnom bode zamýšľanej trate nesmie byť letún s tromi alebo viacerými motormi vzdialený viac ako 90 minút letu od letiska, na ktorom sú splnené výkonnostné požiadavky pri očakávanej pristávacej hmotnosti, ak letí cestovnou rýchlosťou maximálneho doletu pri štandardnej teplote za bezvetria so všetkými pracujúcimi motormi, pokiaľ nie sú splnené ustanovenia podľa písmen b) až e).
- b) Dráha letu s dvoma motormi neschopnými prevádzky musí byť taká, aby mohol letún pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok na letisko, ktoré spĺňa výkonnostné požiadavky pre očakávanú pristávacu hmotnosť, a preletí v bezpečnej vertikálnej vzdialenosti najmenej 2 000 ft ponad všetky prekážky, ktoré sa nachádzajú v rozmedzí 9,3 km (5 NM) na každú stranu od zamýšľanej trate.
- c) Predpokladá sa porucha dvoch motorov v najkritickejšom bode tej časti trate, v ktorom je letún vzdialený viac ako 90 minút letu od letiska, na ktorom sú splnené výkonnostné požiadavky pri očakávanej pristávacej hmotnosti, ak letí cestovnou rýchlosťou maximálneho doletu pri štandardnej teplote za bezvetria so všetkými pracujúcimi motormi.
- d) Očakávaná hmotnosť letúna v bode, v ktorom sa predpokladá porucha dvoch motorov, nesmie byť menšia ako hmotnosť zahŕňajúca dostatok paliva na pokračovanie v lete na letisko predpokladaného pristátia a na prílet k takému letisku v nadmorskej výške najmenej 450 m (1 500 ft) priamo nad priestorom pristátia a potom ešte na let v horizonte počas 15 minút.
- e) Použit' sa má rýchlosť stúpania letúna menšia o 150 ft za minútu, ako je predpísaná rýchlosť stúpania.

- f) Rozmedzie uvedené v písmene b) sa zvýši na 18,5 km (10 NM) v prípade, že navigačná presnosť nezodpovedá ani požadovanej navigačnej výkonnosti 5 (RNP 5).
- g) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska s požadovanými zálohami paliva, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.

#### **CAT.POLA.425 Pristátie – cieľové a náhradné letiská**

Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POLA.105 písm. a) nesmie byť väčšia ako maximálna pristávacia hmotnosť uvedená v letovej príručke lietadla pre danú nadmorskú výšku, a pokiaľ je to určené v letovej príručke lietadla, teplotu vonkajšieho vzduchu očakávanú v predpokladanom čase pristátia na cieľovom a náhradnom letisku.

#### **CAT.POLA.430 Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy**

- a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POLA.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku musí umožniť pristátie s úplným zastavením letúna z výšky 50 ft nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy v rozmedzí 70 % LDA, pričom sa zohľadňuje:
1. nadmorská výška letiska;
  2. najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zadnej zložky vetra;
  3. typ povrchu vzletovej pristávacej dráhy a
  4. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere pristátia.
- b) Pri odbavovaní letúna sa musí predpokladať, že:
1. letún pristane na najvhodnejšej vzletovej a pristávacej dráhe za bezvetria a
  2. letún pristane na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra, charakteristiky pozemnej obsluhy letúna a ostatné podmienky, ako napríklad prostriedky na pristátie a terén.
- c) Ak prevádzkovateľ nie je schopný splniť ustanovenia podľa písmena b) bodu 2 pre cieľové letisko, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko, ktoré umožňuje plný súlad s ustanoveniami podľa písmen a) a b).

#### **CAT.POLA.435 Pristátie – mokré a znečistené vzletové a pristávacie dráhy**

- a) Ak sa v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť mokrá, použiteľná dĺžka pristátia (LDA) musí byť najmenej rovnaká alebo väčšia ako požadovaná dĺžka pristátia stanovená v súlade s CAT.POLA.430 a vynásobená činiteľom 1,15.
- b) Ak sa v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená, dĺžka pristátia nesmie prekročiť LDA. Prevádzkovateľ stanoví v prevádzkovej príručke údaje o dĺžke pristátia, ktoré sa majú použiť.

### ODDIEL 2

#### **Vrtuľníky**

### KAPITOLA 1

#### **Všeobecné požiadavky**

#### **CAT.POL.H.100 Uplatniteľnosť**

- a) Vrtuľníky sa prevádzkujú v súlade s platnými požiadavkami výkonnostných tried.
- b) Vrtuľníky sa prevádzkujú vo výkonnostnej triede 1:
1. keď sa prevádzkujú na letiská/z letísk alebo na miesta prevádzky/z miest prevádzky umiestnených v husto osídlenom nehostinnom prostredí s výnimkou situácie, keď sa prevádzkujú na miesta/z miest verejného záujmu (PIS) v súlade s CAT.POL.H.225, alebo
  2. keď majú MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich s výnimkou situácie, keď sa prevádzkujú na vrtuľníkovej plošine/z vrtuľníkovej plošiny vo výkonnostnej triede 2 na základe povolenia v súlade s CAT.POL.H.305.

- c) Pokiaľ nie je podľa písmena b) predpísané inak, vrtuľníky s MOPSC 19 alebo menej, ale viac ako 9, sa prevádzkujú vo výkonnostnej triede 1 alebo 2.
- d) Pokiaľ nie je podľa písmena b) predpísané inak, vrtuľníky s MOPSC 9 alebo menej sa prevádzkujú vo výkonnostnej triede 1, 2 alebo 3.

#### **CAT.POL.H.105 Všeobecné ustanovenia**

a) Hmotnosť vrtuľníka:

1. na začiatku vzletu alebo
2. v prípade zmeny plánu počas letu v bode, od ktorého sa uplatňuje zmenený letový plán prevádzkovateľa,

nesmie byť väčšia ako hmotnosť, pri ktorej možno splniť platné požiadavky tohto oddielu na let, ktorý sa má vykonať, pričom sa zohľadňuje očakávané znížovanie hmotnosti v priebehu letu a pri takom vypúšťaní paliva, aké sa umožňuje podľa platnej požiadavky.

- b) Na určenie súladu s požiadavkami tohto oddielu sa používajú schválené údaje o výkonnosti uvedené v AFM, prípadne doplnené ďalšími údajmi tak, ako je to predpísané v platnej požiadavke. Takéto ďalšie údaje uvedie prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke. Pri použití činiteľov predpísaných v tomto oddiele možno prihliadnuť na všetky prevádzkové činitele, ktoré už sú zapracované do výkonnostných údajov AFM, aby sa predišlo dvojnásobnému použitiu činiteľov.
- c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek tohto oddielu sa zohľadňujú tieto parametre:

1. hmotnosť vrtuľníka;
2. konfigurácia vrtuľníka;
3. podmienky prostredia, najmä:
  - i) tlaková výška a teplota;
  - ii) vietor:
    - A. s výnimkou prípadu podľa bodu C pre požiadavky na vzlet, dráhu letu po vzlete a pristátie nesmie byť vplyv vetra väčší ako 50 % akejkoľvek hlásenej stálej zložky protivetra s rýchlosťou 5 kt alebo väčšou;
    - B. v prípade, že sú vzlet a pristátie so zadnou zložkou vetra povolené v letovej príručke vrtuľníka, a vo všetkých prípadoch pre dráhu letu po vzlete sa zohľadňuje najmenej 150 % akejkoľvek hlásenej zadnej zložky vetra a
    - C. v prípade, že vybavenie na presné meranie vetra umožňuje správne meranie rýchlosti vetra nad miestom vzletu a pristátia, prevádzkovateľ môže stanoviť zložky vetra presahujúce 50 % za predpokladu, že preukáže príslušnému orgánu, že blízkosť FATO a zvýšenie presnosti vybavenia na meranie vetra zabezpečujú rovnocennú úroveň bezpečnosti;
4. prevádzkové metódy a
5. prevádzka akéhokoľvek systému, ktorý má nepriaznivý vplyv na výkonnosť.

#### **CAT.POL.H.110 Prihliadanie na prekážky**

- a) Na účely požiadaviek bezpečných výšok nad prekážkami sa musí zohľadňovať prekážka umiestnená za FATO v dráhe letu po vzlete alebo v dráhe letu pri nevydarenom priblížení, ak jej bočná vzdialenosť od najbližšieho bodu na ploche pod zamýšľanou dráhou letu nie je dlhšia ako:

1. pri prevádzke VFR:
  - i) polovica minimálnej šírky vymedzenej v AFM alebo  $0,75 \times D$ , ak šírka nie je vymedzená, pričom D je najväčší rozmer vrtuľníka pri otáčaní rotora;

- ii) plus  $0,25 \times D$  alebo 3 m, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia;
- iii) plus:
- A.  $0,10 \times$  vzdialenosť DR pri letoch VFR počas dňa alebo
- B.  $0,15 \times$  vzdialenosť DR pri letoch VFR v noci.
2. Pri prevádzke IFR:
- i)  $1,5 \times D$  alebo 30 m, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia plus:
- A.  $0,10 \times$  vzdialenosť DR pri letoch IFR s presným kurzovým vedením;
- B.  $0,15 \times$  vzdialenosť DR pri letoch IFR so štandardným kurzovým vedením alebo
- C.  $0,30 \times$  vzdialenosť DR pri letoch IFR bez kurzového vedenia.
- ii) V prípade dráhy letu pri nevydarenom priblížení je roztvorenie priestoru, v ktorom sa prihliada na prekážky, uplatňované iba za koncom použiteľnej dĺžky pre vzlet.
3. Pri letoch s počiatočným vzletom vykonávaným vizuálne a prevodom na prevádzku IFR/v podmienkach IMC v bode prevodu sa uplatňujú kritériá požadované v bode 1 až do bodu prevodu, za bodom prevodu sa uplatňujú kritériá bodu 2. Bod prevodu nesmie byť umiestnený pred koncom požadovanej dĺžky pre vzlet pre vrtuľníky (TODRH) prevádzkované vo výkonnostnej triede 1 ani pred stanoveným bodom po vzlete (DPATO) pre vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 2.
- b) Pri vzlete, pri ktorom sa využíva záložný postup alebo postup s bočným prevodom, sa na účely požiadaviek bezpečnej výšky nad prekážkami musí zohľadňovať prekážka umiestnená na záložnej ploche alebo ploche pre bočný prevod, ak jej bočná vzdialenosť od najbližšieho bodu na ploche pod zamýšľanou dráhou letu nie je dlhšia ako:
1. polovica minimálnej šírky vymedzenej v AFM alebo  $0,75 \times D$ , ak šírka nie je vymedzená;
2. plus  $0,25 \times D$  alebo 3 m, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia;
3. plus:
- i)  $0,10 \times$  preletená vzdialenosť od zadného okraja FATO pri letoch VFR počas dňa alebo
- ii)  $0,15 \times$  preletená vzdialenosť od zadného okraja FATO pri letoch VFR v noci.
- c) Prekážkam sa nemusí venovať pozornosť, ak sú umiestnené až za vzdialenosťou:
1.  $7 \times$  polomer rotora (R) pri prevádzke počas dňa, ak je zabezpečené, že sa navigačná presnosť môže dosiahnuť využitím vhodných vizuálnych podnetov počas stúpania;
2.  $10 \times R$  pri prevádzke v noci, ak je zabezpečené, že sa navigačná presnosť môže dosiahnuť využitím vhodných vizuálnych podnetov počas stúpania;
3. 300 m, ak sa navigačná presnosť môže dosiahnuť príslušnými navigačnými prostriedkami, alebo
4. 900 m vo všetkých ostatných prípadoch.

## KAPITOLA 2

### Výkonnostná trieda 1

#### CAT.POL.H.200 Všeobecné ustanovenia

Vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 1 musia mať osvedčenie kategórie A alebo rovnocenné určené agentúrou.

#### CAT.POL.H.205 Vzlet

- a) Vzletová hmotnosť nesmie v prípade postupu, ktorý sa má použiť, prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú v AFM.

b) Vzletová hmotnosť musí byť taká, aby:

1. bolo možné prerušiť vzlet a pristáť na FATO v prípade poruchy kritického motora, ktorá bola zistená v bode rozhodnutia o vzlete (TDP) alebo pred ním;
2. potrebná dĺžka pre prerušený vzlet (RTODRH) neprekročila použiteľnú dĺžku pre prerušený vzlet (RTODAH) a
3. TODRH neprekročila použiteľnú dĺžku pre vzlet (TODAH).
4. Bez ohľadu na písmeno b) bod 3 môže dĺžka TODRH prekročiť dĺžku TODAH, ak vrtuľník dokáže, pokiaľ pokračuje vo vzlete pri poruche kritického motora, ktorá bola zistená v bode TDP, obísť všetky prekážky ku koncu TODRH so zvislým odstupom najmenej 10,7 m (35 ft).

c) Pri preukazovaní súladu s písmenami a) a b) sa zohľadňujú príslušné parametre na letisku alebo mieste prevádzky odletu uvedené v CAT.POL.H.105 písm. c).

d) Časť vzletu až do bodu TDP a vrátane neho sa vykonáva za viditeľnosti povrchu tak, aby sa mohol uskutočniť prerušený vzlet.

e) Pri vzlete, pri ktorom sa využíva záložný postup alebo postup s bočným prevodom v prípade, že porucha kritického motora bola zistená v bode TDP alebo pred ním, sa musia všetky prekážky v záložnom priestore alebo v priestore pre bočný prevod obísť s primeraným odstupom.

#### **CAT.POL.H.210 Dráha letu po vzlete**

a) Od konca TODRH pri poruche kritického motora, ktorá bola zistená v bode TDP:

1. musí byť vzletová hmotnosť taká, aby dráha letu po vzlete zaisťovala vertikálnu bezpečnú vzdialenosť nad všetkými prekážkami umiestnenými na dráhe stúpania najmenej 10,7 m (35 ft) pri prevádzke VFR a 10,7 m (35 ft) +  $0,01 \times$  vzdialenosť DR pri prevádzke IFR. Zohľadňovať sa musia iba prekážky stanovené v CAT.POL.H.110.
2. V prípade, že sa vykonáva zmena smeru o viac ako 15°, primeraným spôsobom sa zohľadňuje účinok uhla náklonu na schopnosť splniť požiadavky bezpečných výšok nad prekážkami. Táto zákruta sa nesmie začať pred dosiahnutím výšky 61 m (200 ft) nad vzletovou plochou, pokiaľ to nie je súčasť schváleného postupu v letovej príručke.

b) Pri preukazovaní súladu s písmenom a) sa zohľadňujú príslušné parametre na letisku alebo mieste prevádzky odletu uvedené v CAT.POL.H.105 písm. c).

#### **CAT.POL.H.215 Let na trati – kritický motor neschopný prevádzky**

a) Hmotnosť vrtuľníka a dráha letu vo všetkých bodoch trate s kritickým motorom neschopným prevádzky a očakávanými meteorologickými podmienkami pre let musia byť v súlade s bodmi 1, 2 alebo 3.

1. Ak sa plánuje vykonanie letu kedykoľvek bez dohľadnosti zemského povrchu, hmotnosť vrtuľníka umožňuje stúpať s kritickým motorom neschopným prevádzky rýchlosťou najmenej 50 ft/min. do výšky najmenej 300 m (1 000 ft) alebo 600 m (2 000 ft) v hornatom teréne, nad všetkými terénmi a prekážkami pozdĺž trate v rozmedzí do 9,3 km (5 NM) na každú stranu od plánovanej trate.
2. Ak sa plánuje vykonanie letu bez dohľadnosti zemského povrchu, dráha letu umožňuje vrtuľníku pokračovať v lete z cestovnej nadmorskej výšky do výšky 300 m (1 000 ft) nad miestom pristátia, kde sa môže pristátie uskutočniť v súlade s CAT.POL.H.220. Dráha letu zaisťuje bezpečnú vertikálnu vzdialenosť od prekážok najmenej 300 m (1 000 ft) alebo 600 m (2 000 ft) v hornatom teréne, nad všetkými terénmi a prekážkami pozdĺž trate v rozmedzí do 9,3 km (5 NM) na každú stranu od plánovanej trate. Môže sa použiť technika drift-down (klesanie pri zníženom výkone).
3. Ak sa plánuje vykonanie letu v podmienkach VMC s dohľadnosťou zemského povrchu, dráha letu umožňuje vrtuľníku pokračovať v lete z cestovnej nadmorskej výšky do výšky 300 m (1 000 ft) nad miestom pristátia, kde sa môže pristátie uskutočniť v súlade s CAT.POL.H.220, po celý čas bez letu pod minimálnou letovou nadmorskou výškou. Je potrebné zohľadniť prekážky v rozmedzí do 900 m na každú stranu trate.

- b) Pri preukazovaní splnenia požiadaviek uvedených v písmene a) bode 2 alebo písmene a) bode 3:
1. zlyhanie kritického motora sa predpokladá v najkritickejšom bode trate;
  2. sa zohľadňuje vplyv vetra na dráhu letu;
  3. vypúšťanie paliva je plánované iba v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska alebo miesta prevádzky s požadovanými zálohami paliva a s použitím bezpečného postupu a
  4. vypúšťanie paliva sa neplánuje vo výške menej ako 1 000 ft nad terénom.
- c) Rozmedzia uvedené v písmene a) bodoch 1 a 2 sa zvýšia na 18,5 km (10 NM), ak nie je možné dosiahnuť navigačnú presnosť 95 % po celý čas letu.

#### **CAT.POL.H.220 Pristátie**

- a) Pristávacia hmotnosť vrtuľníka v predpokladanom čase pristátia nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú v AFM pre postup, ktorý sa má použiť.
- b) V prípade poruchy kritického motora, ktorá bola zistená kdekoľvek v bode rozhodnutia o pristátí (LDP) alebo pred ním, je možné buď pristáť a zastaviť v rámci FATO, alebo vykonať prerušené pristátie a obísť všetky prekážky v dráhe letu so zvislým odstupom 10,7 m (35 ft). Zohľadňovať sa musia iba prekážky stanovené v CAT.POL.H.110.
- c) V prípade poruchy kritického motora, ktorá bola zistená kdekoľvek v bode LDP alebo za ním, je možné:
1. obísť všetky prekážky v dráhe priblíženia a
  2. pristáť a zastaviť v rámci FATO.
- d) Pri preukazovaní súladu s písmenami a) až c) sa zohľadňujú príslušné parametre podľa CAT.POL.H.105 písm. c) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku alebo mieste prevádzky, prípadne na akomkoľvek náhradnom letisku, ak sa požaduje.
- e) Časť pristátia medzi bodom LDP a bodom dotyku sa vykonáva za dohľadnosti zemského povrchu.

#### **CAT.POL.H.225 Prevádzka vrtuľníka z miesta/na miesto verejného záujmu**

- a) Prevádzka vrtuľníka z miesta/na miesto verejného záujmu (PIS) sa môže vykonávať vo výkonnostnej triede 2 bez splnenia požiadaviek podľa CAT.POL.H.310 písm. b) alebo CAT.POL.H.325 písm. b) za predpokladu, že sú splnené všetky tieto požiadavky:
1. PIS bolo používané pred 1. júlom 2002;
  2. veľkosť PIS alebo jeho prekážkové prostredie nedovoľuje vrtuľníku prevádzku v súlade s podmienkami výkonnostnej triedy 1;
  3. prevádzku vykonáva vrtuľník s MOPSC pre šesť alebo menej cestujúcich;
  4. prevádzkovateľ spĺňa ustanovenia CAT.POL.H.305 písm. b) bodov 2 a 3;
  5. hmotnosť vrtuľníka nepresahuje maximálnu hmotnosť stanovenú v AFM pre gradient stúpania 8 % v bezvetří, pri príslušnej bezpečnej rýchlosti pre vzlet ( $V_{TOSS}$ ) s kritickým motorom neschopným prevádzky a zostávajúcimi motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu a
  6. prevádzkovateľ vopred získal od príslušného orgánu povolenie na prevádzku. Pred začatím vykonávania takejto prevádzky v inom členskom štáte prevádzkovateľ musí získať súhlas príslušného orgánu dotknutého štátu.
- b) Osobitné postupy pre dané miesto sú stanovené v prevádzkovej príručke s cieľom skrátiť na minimum čas, počas ktorého budú v prípade poruchy motora pri vzlete a pristátí ohrozené osoby na palube vrtuľníka a na ploche.
- c) Prevádzková príručka obsahuje pre každé PIS: schému alebo fotografie s opisom zobrazujúce hlavné aspekty, rozmery, nesúlad s požiadavkami výkonnostnej triedy 1, hlavné riziká a núdzový plán pre prípad, že dôjde k incidentu.

## KAPITOLA 3

## Výkonnostná trieda 2

**CAT.POL.H.300 Všeobecné ustanovenia**

Vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 2 musia mať osvedčenie kategórie A alebo rovnocenné určené agentúrou.

**CAT.POL.H.305 Prevádzka bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia**

a) Prevádzka bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia počas fáz vzletu a pristátia sa môže vykonávať, iba ak prevádzkovateľ na to dostal povolenie od príslušného orgánu.

b) Na získanie a udržanie takéhoto povolenia prevádzkovateľ:

1. vykoná hodnotenie rizika s vymedzením:

- i) typu vrtuľníka a
- ii) druhu prevádzky;

2. splní tento súbor podmienok:

- i) dosiahne a udrží modifikačný štandard vrtuľníka/motora stanovený výrobcom;
  - ii) vykoná preventívne opatrenia údržby odporúčané výrobcom vrtuľníka alebo motora;
  - iii) zahrnie postupy vzletu a pristátia do prevádzkovej príručky, pokiaľ už nie sú v AFM;
  - iv) stanoví výcvik pre letovú posádku a
  - v) zavedie systém, ktorým sa výrobcovi hlásia prípady straty výkonu, vysadenia alebo poruchy motora,
- a

3. zavedie systém sledovania prevádzky (UMS).

**CAT.POL.H.310 Vzlet**

a) Vzletová hmotnosť vrtuľníka nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú pre rýchlosť stúpania 150 ft/min. vo výške 300 m (1 000 ft) nad úrovňou letiska alebo miesta prevádzky s kritickým motorom neschopným prevádzky a zostávajúcim(-i) motorom(-mi) pracujúcim(-i) v režime primeraného povoleného výkonu.

b) Pri inej prevádzke než je prevádzka stanovená v CAT.POL.H.305 sa vzlet vykoná tak, aby sa bezpečné vynútené pristátie mohlo uskutočniť až do bodu, keď je možné bezpečne pokračovať v lete.

c) Pri prevádzke v súlade s CAT.POL.H.305 popri požiadavkách podľa písmena a):

1. vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú v AFM pre vísanie so všetkými pracujúcimi motormi mimo pôsobenia prízemného efektu v bezvetří so všetkými pracujúcimi motormi (AEO OGE) v režime primeraného povoleného výkonu alebo

2. pri prevádzke z vrtuľníkovej plošiny:

- i) s vrtuľníkom s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich alebo
- ii) s každým vrtuľníkom prevádzkovaným z vrtuľníkovej plošiny umiestnenej v nehostinnom prostredí

sa vo vzletovej hmotnosti zohľadňuje: daný postup, minútie okraja plošiny a klesnutie do nižšej výšky zodpovedajúcej výške vrtuľníkovej plošiny s kritickým(-i) motorom(-mi) neschopným (-i) prevádzky a zostávajúcimi motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu.

d) Pri preukazovaní súladu s ustanoveniami podľa písmen a) až c) sa zohľadňujú príslušné parametre uvedené v CAT.POL.H.105 písm. c) v mieste odletu.

e) Časť vzletu pred splnením požiadavky uvedenej v CAT.POL.H.315 sa vykonáva za dohľadnosti zeme.



**CAT.POL.H.315 Dráha letu po vzlete**

Od stanoveného bodu po vzlete (DPATO) alebo prípadne najneskôr vo výške 200 ft nad plochou vzletu s kritickým motorom neschopným prevádzky musia byť splnené ustanovenia podľa CAT.POL.H.210 písm. a) bodov 1 a 2 a CAT.POL.H.210 písm. b).

**CAT.POL.H.320 Let na trati – kritický motor neschopný prevádzky**

Musí byť splnená požiadavka podľa CAT.POL.H.215.

**CAT.POL.H.325 Pristátie**

a) Pristávacia hmotnosť vrtuľníka v predpokladanom čase pristátia nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú pre rýchlosť stúpania 150 ft/min. vo výške 300 m (1 000 ft) nad úrovňou letiska alebo miesta prevádzky s kritickým motorom neschopným prevádzky a zostávajúcim(-i) motorom(-mi) pracujúcim(-i) v režime primeraného povoleného výkonu.

b) Ak kritický motor zlyhá v ktoromkoľvek bode dráhy priblíženia:

1. môže sa vykonať prerušené pristátie pri splnení požiadavky podľa CAT.POL.H.315 alebo
2. pri inej prevádzke než prevádzke stanovenej v CAT.POL.H.305 môže vrtuľník vykonať bezpečné vynútené pristátie.

c) Pri prevádzke v súlade s CAT.POL.H.305 popri požiadavkách podľa písmena a):

1. pristávacia hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú v AFM pre AEO OGE alebo
2. pri prevádzke na vrtuľníkovej plošine:

- i) s vrtuľníkom s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich alebo
- ii) s každým vrtuľníkom prevádzkovaným na vrtuľníkovú plošinu umiestnenú v nehostinnom prostredí

v pristávacej hmotnosti sa zohľadňuje daný postup a klesnutie do nižšej výšky zodpovedajúcej výške vrtuľníkovej plošiny s kritickým motorom neschopným prevádzky a zostávajúcim(-i) motorom(-mi) pracujúcim(-i) v režime primeraného povoleného výkonu.

d) Pri preukazovaní súladu s písmenami a) až c) sa zohľadňujú príslušné parametre podľa CAT.POL.H.105 písm. c) na cieľovom letisku alebo na akomkoľvek náhradnom letisku, ak sa požaduje.

e) Tá časť pristátia, po ktorej nie je možné splniť požiadavku podľa písmena b) bodu 1, sa vykonáva za dohľadnosti zemského povrchu.

**KAPITOLA 4****Výkonnostná trieda 3****CAT.POL.H.400 Všeobecné ustanovenia**

a) Vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 3 musia mať osvedčenie kategórie A alebo rovnocenné určené agentúrou, alebo osvedčenie kategórie B.

b) Prevádzka sa vykonáva iba v nie-nehostinnom prostredí s výnimkou:

1. prevádzky prebiehajúcej v súlade s CAT.POL.H.420 alebo
2. prevádzky prebiehajúcej v súlade s písmenom c) v prípade fázy vzletu a pristátia.

c) Za predpokladu, že prevádzkovateľ má povolenie v súlade CAT.POL.H.305, môže vykonávať prevádzku na letisku alebo na mieste prevádzky mimo husto osídlené nehostinné prostredie alebo z neho bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia:

1. počas vzletu, pred dosiahnutím rýchlosti  $V_y$  (rýchlosť letu pre maximálnu rýchlosť stúpania) alebo výšky 200 ft nad vzletovou plochou alebo
2. počas pristátia pod výškou 200 ft nad pristávacou plochou.

d) Prevádzka sa nevykonáva:

1. bez dohľadnosti zeme;

2. v noci;
3. keď je výška oblačnosti nižšia ako 600 ft alebo
4. keď je dohľadnosť menšia ako 800 m.

**CAT.POL.H.405 Vzlet**

a) Vzletová hmotnosť musí byť nižšia ako hodnota:

1. MCTOM alebo
2. maximálnej vzletovej hmotnosti stanovenej pre visenie s vplyvom prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, alebo ak na visenie s vplyvom prízemného efektu nie sú vhodné podmienky, vzletovej hmotnosti stanovenej pre visenie bez vplyvu prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, podľa toho, ktorá hodnota je menšia.

b) V prípade poruchy motora musí byť vrtuľník schopný vykonať bezpečné vynútené pristátie s výnimkou prípadov podľa CAT.POL.H.400 písm. b).

**CAT.POL.H.410 Na trati**

a) Vrtuľník musí byť schopný pokračovať so všetkými motormi pracujúcimi v rámci podmienok maximálneho trvalého výkonu po zamýšľanej trase alebo po plánovanej odchýlke od nej bez toho, aby v ktoromkoľvek bode trate letel nižšie ako v príslušnej minimálnej nadmorskej výške letu.

b) V prípade poruchy motora musí byť vrtuľník schopný vykonať bezpečné vynútené pristátie s výnimkou prípadov podľa CAT.POL.H.420.

**CAT.POL.H.415 Pristátie**

a) Pristávacia hmotnosť vrtuľníka v predpokladanom čase pristátia musí byť nižšia ako hodnota:

1. maximálnej schválenej pristávacej hmotnosti alebo
2. maximálnej pristávacej hmotnosti stanovenej pre visenie s vplyvom prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, alebo ak na visenie s vplyvom prízemného efektu nie sú vhodné podmienky, pristávacej hmotnosti stanovenej pre visenie bez vplyvu prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, podľa toho, ktorá hodnota je menšia.

b) V prípade poruchy motora musí byť vrtuľník schopný vykonať bezpečné vynútené pristátie s výnimkou prípadov podľa CAT.POL.H.400 písm. b).

**CAT.POL.H.420 Prevádzka vrtuľníka nad nehostinným prostredím mimo husto osídlených oblastí**

a) Prevádzka nad nehostinným prostredím mimo husto osídlených oblastí bez zaistených schopností bezpečného vynúteného pristátia s vrtuľníkmi s turbínovými pohonnými jednotkami s MOPSC pre šesť alebo menej cestujúcich sa môže vykonávať, iba ak prevádzkovateľ na to dostal povolenie príslušného orgánu po tom, čo uskutočnil hodnotenie bezpečnostného rizika. Pred začatím vykonávania takejto prevádzky v inom členskom štáte prevádzkovateľ musí získať povolenie príslušného orgánu dotknutého štátu.

b) Na získanie a udržanie takého povolenia prevádzkovateľ:

1. musí vykonávať túto prevádzku iba v oblastiach a za podmienok určených v povolení;
2. nesmie vykonávať túto prevádzku na základe povolenia na HEMS;
3. musí odôvodniť obmedzenia vrtuľníka alebo iné ospravedlňovateľné dôvody, ktoré zabraňujú použitiu primeraných kritérií výkonnosti, a
4. musí mať povolenie v súlade s CAT.POL.H.305 písm. b).

c) Bez ohľadu na CAT.IDE.H.240 sa takáto prevádzka môže vykonávať bez zariadenia prídavného kyslíka za predpokladu, že kabínová nadmorská výška nepresiahne 10 000 ft na čas dlhší ako 30 minút a nikdy nepresiahne 13 000 ft tlakovej výšky.

## ODDIEL 3

**Hmotnosť a vyváženie**

## KAPITOLA 1

**Motorové lietadlá****CAT.POL.MAB.100 Hmotnosť a vyváženie, nakladanie**

- a) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a poloha ťažiska (CG) lietadla vyhovovať obmedzeniam stanoveným v AFM alebo v prevádzkovej príručke, ak táto obsahuje prísnejšie požiadavky.
- b) Prevádzkovateľ určí hmotnosť a CG každého lietadla skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky, a potom každé 4 roky, ak sa používajú hmotnosti jednotlivých lietadiel, alebo každých 9 rokov, ak sa používa hmotnosť lietadlového parku. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, lietadlá sa musia opäť zväziť.
- c) Váženie musí vykonať buď výrobca lietadla, alebo organizácia schválená na údržbu.
- d) Prevádzkovateľ určí hmotnosť všetkých prevádzkových položiek a členov posádky zahrnutých do prevádzkovej hmotnosti lietadla bez paliva vážením alebo použitím normalizovaných hmotností. Musí byť stanovený vplyv ich umiestnenia na CG.
- e) Prevádzkovateľ určí hmotnosť prevádzkového nákladu vrátane každej záťaže skutočným zvážením alebo stanoví hmotnosť dopravného nákladu v súlade s normalizovanými hmotnosťami cestujúcich a batožiny.
- f) Okrem normalizovaných hmotností pre cestujúcich a zapísanú batožinu môže prevádzkovateľ použiť normalizované hmotnosti iných položiek nákladu, ak preukáže príslušnému orgánu, že tieto položky majú rovnakú hmotnosť alebo že ich hmotnosti sú v rozsahu stanovených odchýlok.
- g) Prevádzkovateľ určí hmotnosť paliva na palube s použitím jeho skutočnej hustoty alebo ak nie je známa, s použitím hustoty vypočítanej v súlade s metódou predpísanou v prevádzkovej príručke.
- h) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby nakladanie:
1. jeho lietadiel bolo vykonávané pod dozorom odborne spôsobilých pracovníkov a
  2. prevádzkového nákladu lietadla zodpovedalo údajom používaným na výpočet jeho hmotnosti a vyváženia.
- i) Prevádzkovateľ musí dodržať ďalšie konštrukčné obmedzenia, ako je pevnosť podlahy, maximálne zaťaženie na bežný meter, maximálna hmotnosť nákladu v jednotlivých nákladových priestoroch a/alebo obmedzenie maximálneho počtu sedadiel pre cestujúcich. V prípade vrtuľníkov musí prevádzkovateľ navyše zohľadniť zmeny naloženia počas letu.
- j) Prevádzkovateľ stanoví v prevádzkovej príručke zásady a metódy používané pri nakladaní a v systéme hmotnosti a vyváženia, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v písmenách a) až i). Tento systém musí zahŕňať všetky druhy zamýšľaných letov.

**CAT.POL.MAB.105 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení**

- a) Prevádzkovateľ pred každým letom stanoví údaje o hmotnosti a vyvážení a vypracuje dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, v ktorej presne uvedie náklad a jeho rozloženie. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení umožní veliteľovi lietadla určiť, či náklad a jeho rozloženie je také, aby neboli prekročené obmedzenia hmotnosti a vyváženia lietadla. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení musí obsahovať tieto informácie:
1. poznávaciu značku a typ lietadla;
  2. identifikáciu letu, číslo a dátum;
  3. meno veliteľa lietadla;
  4. meno osoby, ktorá vypracovala dokument;

5. prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva a zodpovedajúcu CG;
  - i) pri letúnoch výkonnostnej triedy B a pri vrtuľníkoch sa CG nemusí uvádzať v dokumentácii o hmotnosti a vyvážení, ak je napríklad rozdelenie nákladu v súlade s vopred vypočítanou tabuľkou vyváženia alebo ak sa preukáže, že pri plánovanej prevádzke môže byť pre ľubovoľný reálny náklad zabezpečené správne vyváženie;
6. hmotnosť paliva pri vzlete a hmotnosť paliva na let;
7. hmotnosť iných prevádzkových látok ako pohonných, podľa potreby;
8. zložky nákladu vrátane cestujúcich, batožiny, tovaru a záťaže;
9. vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva;
10. použiteľné CG lietadla a
11. obmedzujúce hodnoty hmotnosti a CG.

Uvedené informácie musia byť k dispozícii v dokumentoch o plánovaní letu alebo v systémoch hmotnosti a vyváženia. Niektoré z týchto informácií sa môžu nachádzať v iných dokumentoch, ktoré sú ľahko prístupné na použitie.

- b) V prípade, že údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení sa vytvárajú pomocou počítačového systému hmotnosti a vyváženia, prevádzkovateľ musí overiť pravdivosť výstupných údajov.
- c) Osoba, ktorá vykonáva dozor nad nakladaním lietadla, musí svojím podpisom alebo rovnocenným spôsobom potvrdiť, že náklad a jeho rozloženie sú v súlade s dokumentáciou o hmotnosti a vyvážení, ktorá bola poskytnutá veliteľovi lietadla. Veliteľ lietadla potvrdí svoj súhlas podpisom alebo rovnocenným spôsobom.
- d) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre zmeny nákladu v poslednej chvíli, aby zabezpečil, že:
  1. o akejkoľvek zmene v poslednej chvíli po vyplnení dokumentácie o hmotnosti a vyvážení je upovedomený veliteľ lietadla a táto zmena sa uvedie v dokumentoch o plánovaní letu, ktorých súčasťou je dokumentácia o hmotnosti a vyvážení;
  2. sa určí najväčšia prípustná zmena na poslednú chvíľu, pokiaľ ide o počet cestujúcich alebo náklad v nákladových priestoroch, a
  3. v prípade prekročenia tejto maximálnej hodnoty sa spracuje nová dokumentácia o hmotnosti a vyvážení.
- e) Prevádzkovateľ musí získať povolenie príslušného orgánu, ak chce používať palubný počítačový systém hmotnosti a vyváženia alebo samostatný počítačový systém hmotnosti a vyváženia ako hlavný zdroj informácií na odbavenie lietadla. Prevádzkovateľ musí preukázať presnosť a spoľahlivosť tohto systému.

#### PODČASŤ D

#### PRÍSTROJE, ÚDAJE, VYBAVENIE

#### ODDIEL 1

#### Letúny

#### CAT.IDEA.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia

- a) Prístroje a vybavenie požadované podľa tejto podčasti sa musia schváliť v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003 s výnimkou týchto prvkov:
  1. náhradné poistky;
  2. elektrické baterky;
  3. presné hodiny;
  4. držiak máp;

5. súpravy na poskytnutie prvej pomoci;
  6. núdzové zdravotnícke súpravy;
  7. megafóny;
  8. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;
  9. vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie a
  10. zariadenia na pripútanie detí.
- b) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú podľa tejto podčasti a ktoré nemusia byť schválené v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003, ale prepravujú sa počas letu, musia spĺňať tieto podmienky:
1. informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s ustanoveniami podľa CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 a CAT.IDE.A.345 a
  2. tieto prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- c) Ak má vybavenie používať jeden člen letovej posádky na svojom pracovnom mieste počas letu, vybavenie musí byť ľahko ovládateľné z jeho pracovného miesta. Ak sa požaduje, aby jeden prvok vybavenia obsluhovali viacerí členovia letovej posádky, musí byť inštalovaný tak, aby sa dal ľahko obsluhovať z každého pracovného miesta, z ktorého sa požaduje jeho obsluha.
- d) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere dráhy letu.
- e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

#### **CAT.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let**

Ak akýkoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií požadovaných na zamýšľaný let nefunguje alebo chýba, let sa nesmie začať s výnimkou prípadov, ak:

- a) prevádzka letúna prebieha v súlade s MEL prevádzkovateľa alebo
- b) prevádzkovateľovi povolí príslušný orgán prevádzkovať letún v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL).

#### **CAT.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky**

- a) Letúny musia byť vybavené náhradnými elektrickými poistkami s menovitými hodnotami potrebnými na úplnú ochranu obvodov, aby mohli nahradiť tie poistky, ktorých výmena je počas letu povolená.
- b) Počet náhradných poistiek, ktoré sa musia prepravovať na palube, je (podľa toho, ktorý údaj je vyšší):
  1. 10 % počtu poistiek každej menovitej hodnoty alebo
  2. tri poistky každej menovitej hodnoty.

#### **CAT.IDE.A.115 Prevádzkové svetlá letúna**

- a) Letúny prevádzkované vo dne musia byť vybavené:
  1. systémom protizrážkových svetiel;
  2. osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna;

3. osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich a
  4. elektrickou baterkou pre každého požadovaného člena posádky letúna ľahko dostupnou z pracovného miesta, ktoré mu bolo pridelené.
- b) Letúny prevádzkované v noci musia byť navyše vybavené:
1. navigačnými/polohovými svetlami;
  2. dvoma pristávacími reflektormi alebo jedným reflektorom s dvomi nezávisle napájanými vláknami a
  3. svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na prevenciu zrážok na mori, ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.

#### **CAT.IDE.A.120 Zariadenie na čistenie čelného skla**

Letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg musia byť vybavené na každom pracovnom mieste pilota prostriedkom na udržanie čistej časti čelného skla počas zrážok.

#### **CAT.IDE.A.125 Prevádzka VFR počas dňa – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

a) Letúny prevádzkované podľa VFR počas dňa musia mať toto vybavenie dostupné z pracovného miesta pilota:

1. prostriedky na meranie a zobrazovanie:
    - i) magnetického kurzu;
    - ii) času v hodinách, minútach a sekundách;
    - iii) tlakovej výšky;
    - iv) indikovanej vzdušnej rýchlosti;
    - v) vertikálnej rýchlosti;
    - vi) zatáčania a sklzu;
    - vii) letovej polohy;
    - viii) kurzu;
    - ix) teploty vonkajšieho vzduchu a
    - x) Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom;
  2. prostriedky na zobrazovanie nedostatočného napájania požadovaných letových prístrojov.
- b) Keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:
1. tlakovej výšky;
  2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
  3. vertikálnej rýchlosti;
  4. zatáčania a sklzu;
  5. letovej polohy a
  6. kurzu.

c) Prostriedky zabraňujúce nesprávnej činnosti systémov indikácie vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy musia byť k dispozícii pre:

1. letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich a
2. letúny, ktorým bolo individuálne CofA vydané prvýkrát 1. apríla 1999 alebo neskôr.

d) Jednomotorové letúny, ktorým bolo individuálne CofA vydané prvýkrát pred 22. májom 1995, sa oslobodzujú od požiadaviek podľa písmena a) ods. 1 bodov vi), vii), viii) a ix), ak by si ich splnenie vyžadovalo dodatočnú montáž.

#### **CAT.IDE.A.130 Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

Letúny prevádzkované v noci alebo podľa IFR musia mať toto vybavenie dostupné z pracovného miesta pilota:

a) prostriedky na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;
2. času v hodinách, minútach a sekundách;
3. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
4. vertikálnej rýchlosti;
5. zatáčania a sklzu alebo sklzu v prípade letúnov vybavených záložnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie letovej polohy;
6. letovej polohy;
7. ustáleného kurzu;
8. teploty vonkajšieho vzduchu a
9. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom;

b) dva prostriedky na meranie a zobrazovanie tlakovej výšky;

c) prostriedky na zobrazovanie nedostatočného napájania požadovaných letových prístrojov;

d) prostriedky zabraňujúce nesprávnej činnosti systémov indikácie vzdušnej rýchlosti požadovaných podľa písmena a) bodu 3 a písmena h) bodu 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy;

e) prostriedky signalizujúce letovej posádke poruchu prostriedkov požadovaných podľa písmena d) pre letúny:

1. ktorým bolo individuálne CofA vydané 1. apríla 1998 alebo neskôr alebo
2. ktorým bolo individuálne CofA vydané pred 1. aprílom 1998, s MCTOM väčšou ako 5 700 kg a s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich;

f) dva nezávislé systémy statického tlaku s výnimkou vrtuľových letúnov s MCTOM 5 700 kg alebo menej;

g) jeden systém statického tlaku s jedným náhradným zdrojom statického tlaku pre vrtuľové letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menej;

h) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii samostatné prostriedky na zobrazovanie:

1. tlakovej výšky;
2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
3. vertikálnej rýchlosti;
4. zatáčania a sklzu;

5. letovej polohy a
6. ustáleného kurzu;
- i) záložný prostriedok na meranie a zobrazovanie letovej polohy s možnosťou používania z obidvoch pracovných miest pilotov pre letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich, ktorý:
  1. je nepretržite napájaný počas bežnej prevádzky a po úplnom výpadku bežného systému výroby elektrickej energie je napájaný zo zdroja nezávislého od bežného systému výroby elektrickej energie;
  2. umožňuje spoľahlivú činnosť počas najmenej 30 minút od úplného výpadku bežného systému výroby elektrickej energie s prihliadnutím na ostatné záťaže núdzového zdroja elektrickej energie a na prevádzkové postupy;
  3. pracuje nezávisle od všetkých ostatných prostriedkov na meranie a zobrazovanie letovej polohy;
  4. automaticky sa uvedie do činnosti po úplnom výpadku bežného systému výroby elektrickej energie;
  5. je vhodne osvetlený počas všetkých fáz prevádzky s výnimkou letúnov s MCTOM 5 700 kg alebo menšou zapísaných v registri lietadiel členských štátov k 1. aprílu 1995 a vybavených záložným ukazovateľom letovej polohy v ľavej prístrojovej doske;
  6. letovej posádke jasne signalizuje, kedy je záložný ukazovateľ letovej polohy napájaný z núdzového zdroja, a
  7. ak je záložný ukazovateľ letovej polohy napájaný z vlastného vyhradeného napájacieho zdroja, je na prístroji alebo na prístrojovej doske pripojené označenie, že sa tento zdroj používa;
- j) držiak mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená.

#### **CAT.IDE.A.135 Ďalšie vybavenie pre jednopilotnú prevádzku IFR**

Letúny v jednopilotnej prevádzke IFR musia byť vybavené autopilotom prinajmenšom s režimom automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

#### **CAT.IDE.A.140 Systém signalizácie nadmorskej výšky**

- a) Systémom signalizácie nadmorskej výšky musia byť vybavené tieto letúny:
  1. turbovrtuľové letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich a
  2. letúny poháňané prúdovými motormi.
- b) Systém signalizácie nadmorskej výšky musí byť schopný:
  1. upozorniť letovú posádku, keď sa približuje do predvolenej nadmorskej výšky, a
  2. upozorniť letovú posádku aspoň zvukovým signálom, ak sa odchyľuje od predvolenej nadmorskej výšky.
- c) Bez ohľadu na písmeno a) sa povinnosť vybavenia systémom signalizácie nadmorskej výšky nevzťahuje na letúny s MCTOM neprekračujúcou 5 700 kg a s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1972 a k 1. aprílu 1995 už sú zapísané v registri členského štátu.

#### **CAT.IDE.A.150 Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)**

- a) Letúny s turbínovým pohonom s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené výstražným systémom TAWS, ktorý spĺňa požiadavky na vybavenie triedy A uvedené v príslušnej norme.
- b) Letúny poháňané piestovým motorom s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené systémom TAWS, ktorý spĺňa požiadavky na vybavenie triedy B uvedené v príslušnej norme.



**CAT.IDE.A.155 Palubný protizrážkový systém (ACAS)**

Pokiaľ sa v nariadení (EÚ) č. 1332/2011 nestanovuje inak, letúny s turbínovým pohonom s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené systémom ACAS II.

**CAT.IDE.A.160 Palubné zariadenie na určovanie meteorologických podmienok**

Pri prevádzke v noci alebo IMC v oblastiach, kde možno na trati očakávať výskyt búrok alebo iných potenciálne nebezpečných meteorologických podmienok, ktoré sa považujú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie meteorologických podmienok, musia byť týmto zariadením vybavené letúny:

- a) s pretlakovou kabínou;
- b) bez pretlakovej kabíny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg a
- c) bez pretlakovej kabíny s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich.

**CAT.IDE.A.165 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci**

- a) Letún prevádzkovaný v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.
- b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslňovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

**CAT.IDE.A.170 Systém palubného telefónu letovej posádky**

Letúny prevádzkované viacerými členmi letovej posádky musia byť vybavené systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane súprav slúchadiel s mikrofónom pre každého člena letovej posádky.

**CAT.IDE.A.175 Systém palubného telefónu členov posádky**

Letúny s MCTOM väčšou ako 15 000 kg alebo s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené systémom palubného telefónu členov posádky s výnimkou letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. aprílom 1965 a k 1. aprílu 1995 už sú zapísané v registri členského štátu.

**CAT.IDE.A.180 Systém palubného rozhlasu**

Letúny s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené systémom palubného rozhlasu.

**CAT.IDE.A.185 Zapisovač zvuku v kabíne**

- a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto letúny:
  - 1. letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg a
  - 2. viacmotorové letúny s turbínovým pohonom s MCTOM 5 700 kg alebo menšou, s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. januára 1990 alebo neskôr.
- b) CVR musí byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za:
  - 1. predchádzajúce 2 hodiny v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo vydané individuálne CofA 1. apríla 1998 alebo neskôr;
  - 2. predchádzajúcich 30 minút v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo vydané individuálne CofA pred 1. aprílom 1998, alebo
  - 3. predchádzajúcich 30 minút v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 2.
- c) CVR zaznamenáva so záznamom času:
  - 1. rádiatelefonne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku;
  - 2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je inštalovaný;

3. zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania:
- v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. apríla 1998 alebo neskôr, akustické signály prijímané z každého používaného mikrofónu na ramienku súpravy slúchadiel s mikrofónom v maske;
  - v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 2, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1998, podľa možnosti akustické signály prijímané z každého používaného ramienkového mikrofónu súpravy slúchadiel s mikrofónom v maske
- a
4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.
- d) CVR musí začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou. Okrem toho v prípade letúnov, ktorým bolo vydané individuálne CofA 1. apríla 1998 alebo neskôr, CVR musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Popri ustanoveniach podľa písmena d) v závislosti od existencie elektrického napájania musí začať CVR zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu v prípade:
- letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo vydané individuálne CofA po 1. apríli 1998, alebo
  - letúnov uvedených v písmene a) bode 2.
- f) CVR musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

#### **CAT.IDEA.190 Letový zapisovač**

- a) Letovým zapisovačom (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a pri ktorom je k dispozícii metóda pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu, musia byť vybavené tieto letúny:
- letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. júna 1990 alebo neskôr;
  - letúny s turbínovým pohonom s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. júnom 1990, a
  - viacmotorové letúny s turbínovým pohonom s MCTOM 5 700 kg alebo menšou, s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. apríla 1998 alebo neskôr.
- b) FDR zaznamenáva:
- čas, výšku, vzdušnú rýchlosť, normálové zrýchlenie a kurz a musí byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 2 s MCTOM menšou ako 27 000 kg;
  - parametre potrebné na presné určenie dráhy letu letúna, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora a konfigurácie zariadení na zdvíhanie a vlečenie a musí byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 1 s MCTOM menšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. januárom 2016;
  - parametre potrebné na presné určenie dráhy letu letúna, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky a musí byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bodoch 1 a 2 s MCTOM väčšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. januárom 2016;
  - parametre potrebné na presné určenie dráhy letu letúna, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora a konfigurácie zariadení na zdvíhanie a vlečenie a musí byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 10 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 3, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. januárom 2016, alebo

5. parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy letúna, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky a musí byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bodoch 1 a 3, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr.
- c) Údaje sa musia získavať zo zdrojov v letúne umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
- d) FDR musí začať zaznamenávať skôr, než je letún schopný sa pohybovať vlastnou silou, a skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou. Okrem toho v prípade letúnov, ktorým bolo vydané individuálne CofA 1. apríla 1998 alebo neskôr, FDR musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než je letún schopný sa pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) FDR musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

#### **CAT.IDE.A.195 Zaznamenávanie dátového spojenia**

- a) Letúny, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 8. apríla 2014 alebo neskôr a ktoré sú schopné vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa, aby boli vybavené zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:
1. správy komunikácie dátovým spojením do letúna a z letúna týkajúce sa komunikácie s ATS vrátane správ týkajúcich sa týchto aplikácií:
    - i) spustenia dátového spojenia;
    - ii) komunikácie medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;
    - iii) adresného sledovanie;
    - iv) letových informácií;
    - v) sledovania vysielania lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
    - vi) údajov prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému, a
    - vii) grafiky, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
  2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými samostatne mimo letúna, a
  3. informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením pri zohľadnení architektúry systému.
- b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.
- c) Zapisovač musí byť schopný uchovávať dáta zaznamenané prinajmenšom za ten istý čas, aký je stanovený pre CVR v CAT.IDE.A.185.
- d) Zapisovač musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.
- e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia CVR uvedené v CAT.IDE.A.185 písm. d) a e).

#### **CAT.IDE.A.200 Kombinovaný zapisovač**

Súlad s požiadavkami na CVR a FDR sa môže dosiahnuť:

- a) jedným kombinovaným zapisovačom zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie CVR alebo FDR;

- b) jedným kombinovaným zapisovačom zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov s MCTOM 5 700 kg alebo menej, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie CVR a FDR, alebo
- c) dvomi kombinovanými CVR a letových údajov v prípade letúnov s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie CVR a FDR.

#### **CAT.IDE.A.205 Sedadlá, bezpečnostné pásy, systémy pripútania a zariadenia na pripútanie detí**

a) Letúny musia byť vybavené:

1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu na palube vo veku 24 mesiacov a staršiu;
2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku okrem prípadov uvedených v bode 3;
3. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku v prípade letúnov s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre menej ako deväť cestujúcich po 8. apríli 2015;
4. zariadením na pripútanie detí (CRD) pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov;
5. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo užívateľa v prípade prudkého spomalenia:
  - i) na sedadle každého člena letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla;
  - ii) na každom sedadle pozorovateľa v priestore pre letovú posádku;
6. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov.

b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu:

1. musí mať jednobodové rozopínanie;
2. na sedadlách členov letovej posádky, na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla a na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov sa skladá z dvoch ramenných popruhov a bezpečnostného pásu, ktoré sa môžu použiť nezávisle.

#### **CAT.IDE.A.210 Signalizácia „pripútajte sa“ a „nefajčite“**

Letúny, v ktorých všetky sedadlá pre cestujúcich nie sú viditeľné zo sedadiel pre letovú posádku, musia byť vybavené prostriedkami signalizujúcimi všetkým cestujúcim a palubným sprievodcom povinnosť pripútať sa a zákaz fajčenia.

#### **CAT.IDE.A.215 Vnútorne dvere a závesy**

Letúny musia byť vybavené:

- a) v prípade letúnov s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich uzamykateľnými dverami medzi priestorom pre letovú posádku a priestorom pre cestujúcich so štítkom s nápisom „len pre posádku“, ktoré neumožnia cestujúcim otvárať ich bez dovolenia člena letovej posádky;
- b) ľahko prístupným prostriedkom na otvorenie každých dverí oddeľujúcich priestor pre cestujúcich od ďalšieho priestoru s núdzovými východmi;
- c) prostriedkom, ktorý zabezpečí v otvorenej polohe všetky dvere alebo závesy oddeľujúce priestor pre cestujúcich od iných priestorov, ktorými je potrebné prejsť na dosiahnutie požadovaného núdzového východu z ktoréhokoľvek sedadla pre cestujúcich;
- d) štítkom na každých vnútorných dverách alebo v blízkosti každého závesu, ktorými vedie cesta k núdzovému východu pre cestujúcich, označujúcim, že musia byť zabezpečené v otvorenej polohe počas vzletu a pristátia, a
- e) prostriedkom umožňujúcim každému členovi posádky odomknúť akékoľvek dvere, ktoré sú obvykle prístupné pre cestujúcich a ktoré môžu byť cestujúcimi zamknuté.

**CAT.IDE.A.220 Súprava prvej pomoci**

a) Letúny musia byť vybavené súpravami prvej pomoci v súlade s tabuľkou 1.

Tabuľka 1

**Počet požadovaných súprav prvej pomoci**

Počet inštalovaných sedadiel pre cestujúcich	Počet požadovaných súprav prvej pomoci
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 alebo viac	6

b) Súpravy prvej pomoci:

1. musia byť ľahko dostupné na použitie a
2. nesmú byť po dátume expirácie.

**CAT.IDE.A.225 Núdzová zdravotnícka súprava**

a) Letúny s MOPSC pre viac ako 30 cestujúcich musia byť vybavené núdzovou zdravotníckou súpravou, ak ľubovoľný bod na plánovanej trati je vzdialený viac ako 60 minút letu obvyklou cestovnou rýchlosťou od letiska, na ktorom možno očakávať existenciu kvalifikovanej lekárskej pomoci.

b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby lieky podávali iba primerane odborne spôsobilé osoby.

c) Núdzová lekárska súprava uvedená v písmene a):

1. musí byť prachotesná a vodotesná;
2. musí byť počas prepravy chránená pred nepovolaným prístupom a
3. nesmie byť po dátume expirácie.

**CAT.IDE.A.230 Kyslík na prvú pomoc**

a) Letúny s pretlakovou kabínou v prípade letov, počas ktorých je predpísaná prítomnosť palubných sprievodcov, prevádzkované v tlakových výškach nad 25 000 ft musia byť vybavené zásobou nezriedeného kyslíka pre cestujúcich, ktorí by po strate tlaku v kabíne mohli potrebovať kyslík z fyziologických dôvodov.

b) Množstvo zásoby kyslíka podľa písmena a) je vypočítané na priemerný prietok najmenej 3 litre štandardnej teploty, tlaku, suchý (STPD)/minúta/osoba. Táto zásoba kyslíka po poklese tlaku v kabíne musí postačovať pre zvyšnú časť letu, ak je nadmorská výška v kabíne vyššia ako 8 000 ft a nižšia ako 15 000 ft, aspoň pre 2 % prepravovaných cestujúcich, v každom prípade však aspoň pre jednu osobu.

c) K dispozícii musí byť dostatočný počet dýchacích prístrojov, najmenej však dva, a zariadenie umožňujúce palubným sprievodcom použiť zásoby kyslíka.

d) Zariadenie kyslíka na prvú pomoc musí byť schopné privádzať každému užívateľovi prinajmenšom 4 litre kyslíka za minútu, STPD.

**CAT.IDE.A.235 Prídavný prívod kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou**

a) Letúny s pretlakovou kabínou prevádzkované v tlakových nadmorských výškach nad 10 000 ft musia byť vybavené zariadením na prídavný prívod kyslíka schopným uchovávať a vydávať zásoby kyslíka v súlade s tabuľkou 1.

- b) Letúny s pretlakovou kabínou v tlakových nadmorských výškach nad 25 000 ft musia byť vybavené:
1. kyslíkovými maskami umožňujúcimi rýchle nasadenie pre členov letovej posádky;
  2. dostatočným počtom záložných kyslíkových vývodov a masiek alebo prenosných kyslíkových súprav s maskami, rovnomerne rozmiestnených v priestore pre cestujúcich tak, aby bola zabezpečená okamžitá dostupnosť kyslíka pre každého požadovaného palubného sprievodcu;
  3. dýchacou súpravou pripojenou na zdroj kyslíka okamžite dostupnou pre každého palubného sprievodcu, nadpočetného člena posádky a každú osobu na sedadle pre cestujúcich, nech sedí kdekoľvek, a
  4. zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje každú stratu tlaku.
- c) V prípade letúnov s pretlakovou kabínou, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA po 8. novembri 1998 a ktoré sa prevádzkujú v tlakových nadmorských výškach nad 25 000 ft alebo sa prevádzkujú v tlakových nadmorských výškach 25 000 ft a menších v podmienkach, ktoré im neumožňujú bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 ft, musia byť jednotlivé dýchacie súpravy podľa písmena b) bodu 3 schopné automatického uvedenia do činnosti.
- d) Celkový počet dýchacích súprav a vývodov kyslíka podľa písmena b) bodu 3 a písmena c) musí byť najmenej o 10 % väčší ako počet sedadiel. Tieto nadpočetné súpravy musia byť rovnomerne rozložené po celom priestore pre cestujúcich.
- e) Bez ohľadu na písmeno a) sa môžu požiadavky na prívod kyslíka pre palubného(-ých) sprievodcu(-ov), nadpočetného(-ých) člena(-ov) posádky a cestujúceho(-ich) v prípade letúnov bez osvedčenia na prevádzku vo výškach nad 25 000 ft znížiť na celý čas letu pri tlakovej výške v kabíne vo výške od 10 000 ft do 13 000 ft pre požadovaný počet palubných sprievodcov a pre aspoň 10 % cestujúcich, ak je v každom bode letenej trate tento letún schopný bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky v kabíne 13 000 ft.
- f) Minimálnou požadovanou zásobou v tabuľke 1 riadku 1 položky b) bode 1 a riadku 2 je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna stálou rýchlosťou klesania do 10 000 ft počas 10 minút a potom letu ďalších 20 minút vo výške 10 000 ft.
- g) Minimálnou požadovanou zásobou v tabuľke 1 riadku 1 položky b) bode 2 je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna konštantnou rýchlosťou klesania do 10 000 ft počas 10 minút a potom letu ďalších 110 minút vo výške 10 000 ft.
- h) Minimálnou požadovanou zásobou v tabuľke 1 riadku 3 je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna konštantnou rýchlosťou klesania do 15 000 ft počas 10 minút.

Tabuľka 1

**Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre letúny s pretlakovou kabínou**

Prívod pre	Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie
1. Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách priestoru pre letovú posádku	<p>a) Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 13 000 ft.</p> <p>b) Zvyšný čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 ft, ale nie je väčšia ako 13 000 ft, po prvých 30 minútach v uvedených nadmorských výškach, v každom prípade však najmenej:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 30 minút pri letúnoch s osvedčením na lety v nadmorských výškach do 25 000 ft a</li> <li>2. 2 hodiny pri letúnoch s osvedčením na lety v nadmorských výškach nad 25 000 ft.</li> </ol>
2. Požadovaný počet palubných sprievodcov	<p>a) Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 13 000 ft, ale najmenej 30 minút.</p> <p>b) Zvyšný čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 ft, najviac však 13 000 ft, po prvých 30 minútach v uvedených nadmorských výškach.</p>

Prívod pre	Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie
3. 100 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 ft, ale v každom prípade najmenej 10 minút.
4. 30 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 14 000 ft, najviac však 15 000 ft.
5. 10 % cestujúcich (*)	Zvyšný čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 ft, najviac však 14 000 ft, po prvých 30 minútach v uvedených nadmorských výškach.

(\*) Počty cestujúcich v tabuľke 1 sa týkajú cestujúcich, ktorí sa skutočne prepravujú na palube, vrátane malých detí mladších ako 24 mesiacov.

#### CAT.IDE.A.240 Prídavný prívod kyslíka – letúny bez pretlakovej kabíny

Letúny bez pretlakovej kabíny prevádzkované v tlakových nadmorských výškach nad 10 000 ft musia byť vybavené zariadením na prídavný prívod kyslíka schopným uchovávať a vydávať množstvo kyslíka podľa tabuľky 1.

Tabuľka 1

#### Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre letúny bez pretlakovej kabíny

Prívod pre	Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie
1. Všetky osoby sediace a vykonávajúce službu na sedadlách v priestore pre letovú posádku a členov posádky, ktorí pomáhajú letovej posádke pri plnení úloh	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 ft.
2. Požadovaný počet palubných sprievodcov	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft a ľubovoľná doba dlhšia ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.
3. Nadpočetných členov posádky a 100 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.
4. 10 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu po 30 minútach v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.

(\*) Počty cestujúcich v tabuľke 1 sa týkajú cestujúcich, ktorí sa skutočne prepravujú na palube, vrátane malých detí mladších ako 24 mesiacov.

#### CAT.IDE.A.245 Ochranné dýchacie zariadenie pre posádku

a) Všetky letúny s pretlakovou kabínou a letúny bez pretlakovej kabíny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené ochranným dýchacím zariadením (PBE) na ochranu očí, nosa a úst a počas najmenej 15 minút poskytovať prívod:

1. kyslíka pre každého člena letovej posádky konajúceho službu v priestore pre letovú posádku;
2. dýchatelného vzduchu pre každého z požadovaného počtu palubných sprievodcov v blízkosti jeho prideleného pracovného miesta a
3. dýchatelného vzduchu z prenosného PBE pre jedného člena letovej posádky v blízkosti jeho prideleného pracovného miesta, ak tvorí letovú posádku viac ako jedna osoba a na palube nie je palubný sprievodca.

b) PBE určené pre letovú posádku musí byť umiestnené v priestore pre letovú posádku a musí byť prístupné na okamžité použitie každým z požadovaného počtu členov letovej posádky na jeho pridelenom pracovnom mieste.

c) PBE určené na použitie palubnými sprievodcami musí byť umiestnené v blízkosti pracovného miesta každého z požadovaného počtu palubných sprievodcov.

- d) Letúny musia byť vybavené ďalšími prenosnými PBE umiestnenými v blízkosti ručných hasiacich prístrojov uvedených v CAT.IDE.A.250 alebo v blízkosti vchodu do nákladového priestoru v prípade, že je hasiaci prístroj umiestnený v nákladovom priestore.
- e) PBE nesmie pri používaní brániť používaniu prostriedkov komunikácie uvedených v CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 a CAT.IDE.A.330.

#### **CAT.IDE.A.250 Ručné hasiace prístroje**

- a) Letúny musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom v priestore pre letovú posádku.
- b) Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť umiestnený alebo musí byť ľahko dostupný na použitie v každom palubnom bufete, ktorý sa nenachádza v hlavnom priestore pre cestujúcich.
- c) Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť ľahko dostupný na použitie v každom nákladovom alebo batožinovom priestore triedy A alebo triedy B a v každom nákladovom priestore triedy E, do ktorého majú členovia posádky počas letu prístup.
- d) Druh a množstvo hasiacich látok v požadovaných hasiacich prístrojoch musí byť vhodné pre druh požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch, ktoré sú obsadené osobami.
- e) Letúny musia byť vybavené prinajmenšom takým počtom ručných hasiacich prístrojov, aký je uvedený v tabuľke 1, pričom musia byť vhodne umiestnené v každom priestore pre cestujúcich tak, aby boli primerane dostupné.

Tabuľka 1

**Počet ručných hasiacich prístrojov**

MOPSC	Počet hasiacich prístrojov
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3
201 – 300	4
301 – 400	5
401 – 500	6
501 – 600	7
601 alebo viac	8

#### **CAT.IDE.A.255 Núdzová sekera a sochor**

- a) Letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené najmenej jednou núdzovou sekerou alebo sochorom umiestnenými v priestore pre letovú posádku.
- b) V prípade letúnov s MOPSC pre viac ako 200 cestujúcich musí byť na palube ďalšia núdzová sekera alebo sochor v priestore palubného bufetu umiestneného najviac v zadnej časti lietadla alebo blízko neho.
- c) Núdzové sekery a sochory umiestnené v priestoroch pre cestujúcich nesmú byť viditeľné cestujúcimi.

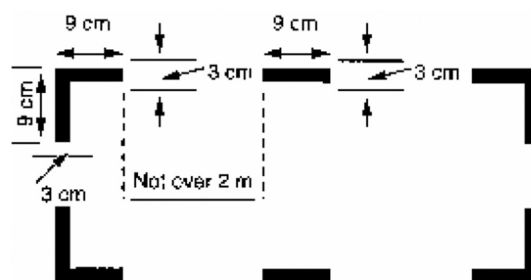
#### **CAT.IDE.A.260 Označenie miest na vniknutie do trupu letúna**

Ak sú na trupe letúna označené miesta, ktorými môžu v prípade núdze vniknúť záchranné jednotky, musia byť tieto miesta označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.



Obrázok 1

## Označenie miest na vniknutie do trupu letúna



## CAT.IDE.A.265 Prostriedky na núdzové opustenie letúna

- a) Letúny s výškou dolného rámu núdzových východov pre cestujúcich viac ako 1,83 m (6 ft) nad zemou musia byť vybavené pri každom takomto východe prostriedkom umožňujúcim cestujúcim a posádke dostať sa v prípade núdze bezpečne na zem.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) takéto prostriedky nemusia byť pri núdzových východoch nad krídlami, ak označené miesto na konštrukcii lietadla, kde sa končí úniková cesta, je menej ako 1,83 m (6 ft) nad zemou, ak stojí letún s vysunutým podvozkom na zemi a jeho vztlakové klapky sú v pristávacej alebo vzletovej polohe, podľa toho, v ktorej polohe je klapka vyššie nad zemou.
- c) Letúny, pri ktorých sa požaduje osobitný núdzový východ pre letovú posádku s najnižším bodom viac ako 1,83 m (6 ft) nad zemou, musia byť vybavené prostriedkom, ktoré pomôže všetkým členom letovej posádky zostúpiť v prípade núdze bezpečne na zem.
- d) Výšky uvedené v písmenách a) a c) sa merajú:
1. pri vysunutom podvozku a
  2. po zlyhaní alebo nevysunutí jednej alebo viacerých podvozkových nôh v prípade letúnov s typovým osvedčením vydaným po 31. marci 2000.

## CAT.IDE.A.270 Megafóny

Letúny s MOPSC pre viac ako 60 cestujúcich prepravujúce najmenej jedného cestujúceho na palube musia byť vybavené prenosnými batériovými megafónmi ľahko dostupnými na použitie členmi posádky pri evakuácii letúna v núdzových prípadoch v takomto počte:

- a) Pre každú palubu cestujúcich:

Tabuľka 1

## Počet megafónov

Počet sedadiel pre cestujúcich	Počet megafónov
61 až 99	1
100 alebo viac	2

- b) Pri letúnoch s viac ako jednou palubou pre cestujúcich sa vyžaduje najmenej jeden megafón vo všetkých prípadoch, keď je celkový počet sedadiel pre cestujúcich väčší ako 60.

## CAT.IDE.A.275 Núdzové osvetlenie a značenie

- a) Letúny s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené systémom núdzového osvetlenia napájaným zo samostatného zdroja na uľahčenie evakuácie letúna.
- b) V prípade letúnov s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musí systém núdzového osvetlenia uvedený v písmene a) obsahovať:
1. zdroje napájania celkového osvetlenia kabíny;

2. osvetlenie interiéru v priestoroch núdzových východov na úrovni podlahy;
  3. osvetlenie označenia núdzových východov a smeru k núdzovým východom;
  4. vonkajšie núdzové osvetlenie pre nočné lety pri všetkých núdzových východoch nad krídlami a pri núdzových východoch, kde sú predpísané prostriedky na uľahčenie opustenia letúna, v prípade letúnov, pri ktorých bola podaná žiadosť o typové osvedčenie alebo rovnocenné osvedčenie pred 1. májom 1972;
  5. vonkajšie núdzové osvetlenie na nočné lety pri všetkých núdzových východoch pre cestujúcich v prípade letúnov, pri ktorých bola podaná žiadosť o typové osvedčenie alebo rovnocenné osvedčenie po 30. apríli 1972, a
  6. systémy značenia únikovej cesty v blízkosti podlahy v priestoroch pre cestujúcich v prípade letúnov, ktorých typové osvedčenie bolo prvý raz vydané 31. decembra 1957 alebo neskôr.
- c) V prípade letúnov s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej a s typovým osvedčením na základe predpisov letovej spôsobilosti vydaných agentúrou musí systém núdzového osvetlenia uvedený v písmene a) obsahovať vybavenie uvedené v písmene b) bodoch 1 až 3.
- d) V prípade letúnov s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej, ktoré nemajú osvedčenie na základe predpisov letovej spôsobilosti vydaných agentúrou, musí systém núdzového osvetlenia uvedený v písmene a) obsahovať vybavenie uvedené v písmene b) bode 1.
- e) Letúny s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej prevádzkované v noci musia byť vybavené zdrojmi napájania celkového osvetlenia kabíny na uľahčenie evakuácie letúna.

#### **CAT.IDEA.280 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)**

- a) Letúny s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené aspoň:
1. dvoma núdzovými vysielacími polohy (ELT), z ktorých jeden je automatický, v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA po 1. júli 2008, alebo
  2. jedným automatickým ELT alebo dvoma ELT akéhokoľvek typu v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. júla 2008 alebo skôr.
- b) Letúny s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej musia byť vybavené aspoň:
1. jedným automatickým ELT v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA po 1. júli 2008, alebo
  2. jedným ELT akéhokoľvek typu v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. júla 2008 alebo skôr.
- c) ELT akéhokoľvek typu musí byť schopný vysielat súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

#### **CAT.IDEA.285 Lety nad vodou**

- a) Záchranými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky osoby mladšie ako 24 mesiacov na palube uloženými tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto letúny:
1. pozemné letúny letiace nad vodou vo vzdialenosti väčšej ako 50 NM od pobrežia alebo vzlietajúce či pristávajúce na letisku, kde dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že existuje pravdepodobnosť núdzového pristátia na vode, a
  2. vodné letúny letiace nad vodou.
- b) Každá záchraná vesta alebo rovnocenné plávacie zariadenie pre jednotlivca musí byť vybavené elektrickým osvetlením na ľahšie určenie polohy osôb.
- c) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:
1. vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vodného letúna na vode, zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy, a
  2. podľa potreby zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori.

d) Letúny pri letoch nad vodou vo väčšej vzdialenosti od pevniny vhodnej na núdzové pristátie, než je vzdialenosť, ktorá zodpovedá:

1. 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou alebo 400 NM, podľa toho, ktorá hodnota je nižšia, v prípade letúnov schopných pokračovať v lete na letisko, ak sa kritický motor stane neschopným prevádzky v ľubovoľnom bode trate alebo plánovanej odchýlky od nej, alebo
2. 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou alebo 100 NM, podľa toho, ktorá hodnota je nižšia, v prípade všetkých ostatných letúnov,

musia byť vybavené v súlade s písmenom e).

e) Letúny zodpovedajúce ustanoveniam písmena d) musia mať na palube toto vybavenie:

1. dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube letúna, ktoré musia byť uložené tak, aby boli v stave núdze ľahko použiteľné a ktoré musia mať dostatočnú veľkosť, aby stačili pre všetkých stroskotancov v prípade straty záchranného člnu s najväčšou normovanou kapacitou;
2. svetlo na určenie polohy stroskotanca v každom záchrannom člne;
3. záchranné vybavenie vrátane prostriedkov na prežitie vhodných na let, ktorý má byť vykonaný, a
4. prinajmenšom dva ELT [ELT(S)].

#### **CAT.IDE.A.305 Vybavenie na prežitie**

a) Letúny prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené:

1. signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;
2. najmenej jedným záchranným ELT(S) a
3. doplnkovým vybavením na prežitie pre trať, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

b) Doplnkové vybavenie na prežitie uvedené v písmene a) bode 3 nemusí byť prepravované na palube, keď letún:

1. zostáva v rámci vzdialenosti od oblasti, kde by pátranie a záchrana neboli osobitne náročné, ktorá zodpovedá:
  - i) 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou s jedným motorom neschopným prevádzky, a to v prípade letúnov schopných pokračovať v lete na letisko, ak sa kritický motor(-y) stane(-ú) neschopným(-i) prevádzky v ľubovoľnom bode trate alebo plánovanej odchýlky od trate, alebo
  - ii) 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou v prípade všetkých ostatných letúnov;
2. zostáva v rámci vzdialenosti zodpovedajúcej nanajviš 90 minútam letu cestovnou rýchlosťou od oblasti vhodnej na núdzové pristátie, a to v prípade letúnov s osvedčením na základe príslušných predpisov letovej spôsobilosti.

#### **CAT.IDE.A.325 Súprava slúchadiel s mikrofónom**

a) Letúny musia byť vybavené súpravou slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo hrdlovým mikrofónom, alebo iným rovnocenným mikrofónom pre každého člena letovej posádky na jemu určenom pracovnom mieste v priestore pre letovú posádku.

b) Letúny prevádzkované podľa IFR alebo v noci musia byť vybavené vysielacím tlačidlom na riadidlách (ručný ovládač pozdĺžneho sklonu a priečneho náklonu) pre každého požadovaného člena letovej posádky.

#### **CAT.IDE.A.330 Rádiové komunikačné zariadenie**

a) Letúny musia byť vybavené rádiovým komunikačným zariadením požadovaným v súlade s platnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

b) Rádiové komunikačné zariadenie musí umožňovať komunikáciu na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.

**CAT.IDE.A.335 Panel voliča n.f. výstupov**

Letúny pri prevádzke podľa IFR musia byť vybavené panelom voliča n.f. výstupov, ktorý je použiteľný z pracovného miesta každého požadovaného člena letovej posádky.

**CAT.IDE.A.340 Rádiové zariadenie pre lety VFR podľa viditeľných orientačných bodov na tratiach**

Letúny pri prevádzke podľa VFR na tratiach s orientáciou podľa viditeľných orientačných bodov musia byť vybavené rádiovým komunikačným zariadením, pri bežných prevádzkových podmienkach potrebným na plnenie týchto funkcií:

- a) udržiavať spojenie s príslušnými pozemnými stanicami;
- b) udržiavať spojenie s príslušnými stanovišťami riadenia letovej prevádzky z ľubovoľného bodu v riadenom vzdušnom priestore, v ktorom sa počíta s vykonávaním letov, a
- c) prijímať meteorologické informácie.

**CAT.IDE.A.345 Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov**

- a) Letúny pri prevádzke podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia byť vybavené rádiovým komunikačným a navigačným zariadením v súlade s platnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné zariadenie pozostáva aspoň z dvoch nezávislých rádiových komunikačných systémov potrebných za obvyklých prevádzkových podmienok na spojenie s príslušnou pozemnou stanicou z akéhokoľvek bodu na trati vrátane odchýlok od nej.
- c) Bez ohľadu na písmeno b) v prípade prevádzky na krátku vzdialenosť vo vzdušnom priestore špecifikácií minimálnej navigačnej výkonnosti pre oblasť severného Atlantiku (NAT MNPS) bez preletu nad severným Atlantickým oceánom musia byť letúny vybavené najmenej jedným diaľkovým komunikačným systémom v prípade, ak sú pre príslušný vzdušný priestor uverejnené alternatívne komunikačné postupy.
- d) Letúny musia byť dostatočne vybavené navigačným zariadením, ktoré zaisťuje, že v prípade poruchy jedného prvku zariadenia v ktorejkoľvek fáze letu zostávajúce zariadenie umožní bezpečnú navigáciu v súlade s letovým plánom.
- e) Letúny, pri ktorých prevádzke sa plánuje pristátie v podmienkach IMC, musia byť primerane vybavené zariadením umožňujúcim navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie na každom letisku, kde sa plánuje pristátie v podmienkach IMC, a na každom určenom náhradnom letisku.

**CAT.IDE.A.350 Odpovedač**

Letúny musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR), ktorý hlási tlakovú nadmorskú výšku, a akoukoľvek ďalšou funkciou odpovedača SSR, ktorá sa pre letenú trať požaduje.

**CAT.IDE.A.355 Správa elektronických navigačných údajov**

- a) Prevádzkovateľ používa iba tie produkty elektronických navigačných údajov, ktoré podporujú aplikáciu palubnej navigácie spĺňajúcu štandardy neporušenosti primerané pre zamýšľané použitie údajov.
- b) Keď produkty elektronických navigačných údajov podporujú aplikáciu palubnej navigácie potrebnú na prevádzku, pre ktorú sa v prílohe V (časť SPA) vyžaduje povolenie, prevádzkovateľ musí preukázať príslušnému orgánu, že použitý postup a dodané produkty spĺňajú štandardy neporušenosti primerané pre zamýšľané použitie údajov.
- c) Prevádzkovateľ priebežne monitoruje neporušenosť postupu aj produktov buď priamo, alebo monitorovaním dodržiavania povinností poskytovateľmi tretej strany.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených elektronických navigačných údajov do všetkých letúnov, ktoré si to vyžadujú.

## ODDIEL 2

**Vrtuľníky****CAT.IDE.H.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia**

- a) Prístroje a zariadenia požadované podľa tejto podčasti sa musia schváliť v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003 s výnimkou týchto prvkov:
1. náhradné poistky;
  2. elektrické baterky;
  3. presné hodiny;
  4. držiak máp;
  5. súprava na poskytnutie prvej pomoci;
  6. megafóny;
  7. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;
  8. vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie a
  9. zariadenia na pripúťanie detí.
- b) Prístroje a zariadenia, ktoré sa nepožadujú podľa tejto podčasti a ktoré nemusia byť schválené v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003, ale prepravujú sa počas letu, musia spĺňať tieto podmienky:
1. informácie získané z týchto prístrojov, zariadení alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s ustanoveniami podľa CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 a CAT.IDE.H.345 a
  2. prístroje a zariadenia nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- c) Ak má vybavenie používať jeden člen letovej posádky na svojom pracovnom mieste počas letu, vybavenie musí byť ľahko ovládateľné z jeho pracovného miesta. Ak sa požaduje, aby jeden prvok vybavenia obsluhovali viacerí členovia letovej posádky, musí byť inštalovaný tak, aby sa dal ľahko obsluhovať z každého pracovného miesta, z ktorého sa požaduje jeho obsluha.
- d) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere dráhy letu.
- e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

**CAT.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let**

Ak akýkoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií vrtuľníka požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať s výnimkou prípadov, ak:

- a) prevádzka vrtuľníka prebieha v súlade s MEL prevádzkovateľa alebo
- b) prevádzkovateľovi povolí príslušný orgán prevádzkovať vrtuľník v rámci obmedzení MMEL.

**CAT.IDE.H.115 Prevádzkové svetlá**

- a) Vrtuľníky prevádzkované podľa VFR počas dňa musia byť vybavené systémom protizrážkových svetiel.

- b) Vrtuľníky prevádzkované v noci alebo podľa IFR musia byť popri ustanoveniach v písmene a) vybavené:
1. osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vrtuľníka;
  2. osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich;
  3. elektrickou baterkou pre každého požadovaného člena posádky vrtuľníka, ľahko dostupnou pri sedení na jemu pridelenom pracovnom mieste;
  4. navigačnými/polohovými svetlami;
  5. dvoma pristávacími reflektormi, z ktorých aspoň jeden je nastaviteľný počas letu, aby osvetľoval plochu pred vrtuľníkom a pod ním a plochu na oboch stranách vrtuľníka a
  6. svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na prevenciu zrážok na mori, ak je vrtuľník obojživelný.

**CAT.IDE.H.125 Prevádzka podľa VFR počas dňa – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

- a) Vrtuľníky prevádzkované podľa VFR počas dňa musia mať toto vybavenie dostupné z pracovného miesta pilota:
1. prostriedky na meranie a zobrazovanie:
    - i) magnetického kurzu;
    - ii) času v hodinách, minútach a sekundách;
    - iii) tlakovej výšky;
    - iv) indikovanej vzdušnej rýchlosti;
    - v) vertikálnej rýchlosti;
    - vi) sklzu a
    - vii) teploty vonkajšieho vzduchu;
  2. prostriedky na zobrazovanie nedostatočného napájania požadovaných letových prístrojov.
- b) Keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:
1. tlakovej výšky;
  2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
  3. vertikálnej rýchlosti a
  4. sklzu.
- c) Vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 3 175 kg alebo každý vrtuľník prevádzkovaný nad vodou, keď je mimo dohľadu pevniny alebo keď je dohľadnosť menšia ako 1 500 m, musí byť vybavený prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
1. letovej polohy a
  2. kurzu.
- d) Prostriedky zabraňujúce nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy musia byť k dispozícii v prípade vrtuľníkov s MCTOM väčšou ako 3 175 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich.

**CAT.IDE.H.130 Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

Vrtuľníky prevádzkované podľa VFR v noci alebo podľa IFR musia mať toto vybavenie dostupné z pracovného miesta pilota:

- a) prostriedky na meranie a zobrazovanie:
  1. magnetického kurzu;
  2. času v hodinách, minútach a sekundách;
  3. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
  4. vertikálnej rýchlosti;
  5. sklzu;
  6. letovej polohy;
  7. ustáleného kurzu a
  8. teploty vonkajšieho vzduchu;
- b) dva prostriedky na meranie a zobrazovanie tlakovej výšky. V prípade jednopilotnej prevádzky podľa VFR v noci sa jeden barometrický výškomer môže nahradiť rádiovým výškomerom;
- c) prostriedky na zobrazovanie nedostatočného napájania požadovaných letových prístrojov;
- d) prostriedky zabráňujúce nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti požadovaných podľa písmena a) bodu 3 a podľa písmena h) bodu 2 v dôsledku kondenzácie alebo námrazy;
- e) prostriedky signalizujúce letovej posádke poruchu prostriedkov požadovaných podľa písmena d) pre vrtuľníky:
  1. ktorým bolo individuálne CofA vydané 1. augusta 1999 alebo neskôr alebo
  2. ktorým bolo individuálne CofA vydané pred 1. augustom 1999, s MCTOM väčšou ako 3 175 kg a s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich;
- f) záložný prostriedok na meranie a zobrazovanie letovej polohy, ktorý:
  1. je nepretržite napájaný počas bežnej prevádzky a po úplnom výpadku bežného systému výroby elektrickej energie je napájaný zo zdroja nezávislého od bežného systému výroby elektrickej energie;
  2. pracuje nezávisle od všetkých ostatných prostriedkov na meranie a zobrazovanie letovej polohy;
  3. možno používať z pracovného miesta každého pilota;
  4. je automaticky schopný prevádzky po úplnom výpadku bežného systému výroby elektrickej energie;
  5. umožňuje spoľahlivú prevádzku počas najmenej 30 minút alebo času požadovaného na let na vhodné náhradné miesto pristátia, ak let prebieha nad nehostinným terénom alebo nad pobrežnými vodami, podľa toho, čo trvá dlhšie, od úplného výpadku bežného systému výroby elektrickej energie s prihliadnutím na ostatné záťaže núdzového zdroja elektrickej energie a na prevádzkové postupy;
  6. je vhodne osvetlený počas všetkých fáz prevádzky a
  7. je spojený s prostriedkom, ktorý upozorní letovú posádku, keď funguje pri napájaní z vlastného vyhradeného napájacieho zdroja vrátane napájania z núdzového zdroja;
- g) náhradný zdroj statického tlaku pre prostriedky merania nadmorskej výšky, vzdušnej rýchlosti a vertikálnej rýchlosti.

h) Keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii samostatné prostriedky na zobrazovanie:

1. tlakovej výšky;
2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
3. vertikálnej rýchlosti;
4. sklzu;
5. letovej polohy a
6. ustáleného kurzu.

i) V prípade prevádzky podľa IFR držiať mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená.

#### **CAT.IDE.H.135 Ďalšie vybavenie pre jednopilotnú prevádzku podľa IFR**

Vrtuľníky v jednopilotnej prevádzke podľa IFR musia byť vybavené autopilotom s režimom aspoň automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

#### **CAT.IDE.H.145 Rádiové výškomery**

a) Vrtuľníky pri letoch nad vodou musia byť vybavené rádiovým výškomerom schopným akustickej výstražnej signalizácie klesania pod vopred nastavenú výšku a optickej výstražnej signalizácie vo výške voliteľnej pilotom pri prevádzke:

1. mimo dohľadu pevniny;
2. ak je dohľadnosť menšia ako 1 500 m;
3. v noci alebo
4. vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 3 minútam letu obvyklou cestovnou rýchlosťou.

#### **CAT.IDE.H.160 Palubné zariadenie na určovanie meteorologických podmienok**

Vrtuľníky s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich pri prevádzke podľa IFR alebo v noci musia byť vybavené palubným zariadením na určovanie meteorologických podmienok, ak sa v aktuálnych meteorologických hláseniach uvádza, že na letenej trati možno očakávať výskyt búrok alebo iných meteorologických podmienok, ktoré môžu byť nebezpečné a ktoré sa považujú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie meteorologických podmienok.

#### **CAT.IDE.H.165 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci**

a) Vrtuľníky prevádzkované v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musia byť vybavené prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.

b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslnovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

#### **CAT.IDE.H.170 Systém palubného telefónu letovej posádky**

Vrtuľníky prevádzkované viacerými členmi letovej posádky musia byť vybavené systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane súprav slúchadiel s mikrofónom pre každého člena letovej posádky.

#### **CAT.IDE.H.175 Systém palubného telefónu členov posádky**

Vrtuľníky musia byť vybavené systémom palubného telefónu členov posádky, ak je na palube iný člen posádky ako člen letovej posádky.

#### **CAT.IDE.H.180 Systém palubného rozhlasu**

a) Vrtuľníky s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené systémom palubného rozhlasu s výnimkou prípadov podľa písmena b).



b) Bez ohľadu na písmeno a) sú vrtuľníky s MOPSC pre viac ako deväť a menej ako 20 cestujúcich oslobodené od povinnosti mať systém palubného rozhlasu, ak:

1. je vrtuľník navrhnutý bez priečky medzi pilotom a cestujúcimi a
2. je prevádzkovateľ schopný preukázať, že počas letu je pilotov hlas počuteľný a zrozumiteľný na všetkých sedadlách pre cestujúcich.

#### **CAT.IDE.H.185 Zapisovač zvuku v kabíne**

a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto typy vrtuľníkov:

1. všetky vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 7 000 kg a
2. vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 3 175 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. januára 1987 alebo neskôr.

b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať informácie zaznamenané aspoň za:

1. predchádzajúce 2 hodiny v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bodoch 1 a 2, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. januára 2016 alebo neskôr;
2. predchádzajúcu 1 hodinu v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. augusta 1999 alebo neskôr a pred 1. januárom 2016;
3. predchádzajúcich 30 minút v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. augustom 1999, alebo
4. predchádzajúcich 30 minút v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 2, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. januárom 2016.

c) CVR zaznamenáva so záznamom času:

1. rádiatelefonné spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku;
2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je inštalovaný;
3. zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania:
  - i) v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. augusta 1999 alebo neskôr, akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky;
  - ii) v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. augustom 1999, podľa možnosti akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky;
4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.

d) CVR musí začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

e) Popri ustanoveniach písmena d) v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 2, ktorým bolo vydané individuálne CofA 1. augusta 1999 alebo neskôr:

1. CVR musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou, a
2. v závislosti od existencie elektrického napájania musí začať CVR zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov v kabíne pred začiatkom letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov v kabíne bezprostredne nasledujúcich po vypnutí motora na konci letu.

f) CVR musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

#### **CAT.IDE.H.190 Letový zapisovač**

a) Letovým zapisovačom (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a pri ktorom je k dispozícii metóda pohotového vyhľadávania takýchto dát v pamäťovom médiu, musia byť vybavené tieto vrtuľníky:

1. vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 3 175 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. augusta 1999 alebo neskôr;
2. vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 7 000 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. januára 1989 alebo neskôr, ale pred 1. augustom 1999.

b) FDR zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie:

1. dráhy letu, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora, prevádzky a konfigurácie a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 10 hodín v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. januára 2016 alebo neskôr;
2. dráhy letu, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora a prevádzky a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 8 hodín v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. januárom 2016;
3. dráhy letu, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora a prevádzky a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 5 hodín v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 2.

c) Údaje sa musia získavať zo zdrojov vo vrtuľníku umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.

d) FDR musí začať samočinne zaznamenávať údaje skôr, než je vrtuľník schopný sa pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

e) FDR musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

#### **CAT.IDE.H.195 Zaznamenávanie dátového spojenia**

a) Vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 8. apríla 2014 alebo neskôr a ktoré sú schopné vykonávať komunikáciu dátovým spojením, pričom sa vyžaduje ich vybavenie CVR, na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:

1. správy komunikácie dátovým spojením do vrtuľníka a z vrtuľníka týkajúce sa komunikácie s ATS vrátane správ týkajúcich sa týchto aplikácií:
  - i) spustenia dátového spojenia;
  - ii) komunikácie medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;
  - iii) adresného sledovania;
  - iv) letových informácií;
  - v) sledovania vysielania lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
  - vi) údajov prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
  - vii) grafiky, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými samostatne mimo vrtuľníka, a
3. informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením pri zohľadnení architektúry systému.

- b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a k dispozícii musí byť metóda pohodového vyhľadávania takýchto dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.
- c) Zapisovač musí byť schopný uchovávať dáta zaznamenané aspoň za rovnaký čas, ako sa stanovuje pre CVR v CAT.IDE.H.185.
- d) Zapisovač musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.
- e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia CVR uvedené v CAT.IDE.H.185 písm. d) a e).

#### **CAT.IDE.H.200 Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne**

Súlad s požiadavkami na CVR a FDR sa môže dosiahnuť jedným kombinovaným zapisovačom na palube.

#### **CAT.IDE.H.205 Sedadlá, bezpečnostné pásy, systémy pripútania a zariadenia na pripútanie detí**

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené:
  - 1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu na palube vo veku 24 mesiacov a staršiu;
  - 2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku;
  - 3. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle cestujúceho pre každú osobu vo veku 24 mesiacov a staršiu v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. augusta 1999 alebo neskôr;
  - 4. zariadením na pripútanie detí (CRD) pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov;
  - 5. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo užívateľa v prípade prudkého spomalenia, na sedadle každého člena letovej posádky;
  - 6. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov.
- b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu:
  - 1. musí mať jednobodové rozopínanie a
  - 2. na sedadlách členov letovej posádky a na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov pozostáva z dvoch ramenných popruhov a bezpečnostného pásu, ktoré sa môžu používať nezávisle.

#### **CAT.IDE.H.210 Signalizácia „pripútajte sa“ a „nefajčite“**

Vrtuľníky, v ktorých všetky sedadlá pre cestujúcich nie sú viditeľné zo sedadla(-iel) letovej posádky, musia byť vybavené prostriedkami signalizujúcimi všetkým cestujúcim a palubným sprievodcom povinnosť pripútať sa a zákaz fajčenia.

#### **CAT.IDE.H.220 Súpravy prvej pomoci**

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jednou súpravou prvej pomoci.
- b) Súpravy prvej pomoci:
  - 1. musia byť ľahko dostupné na použitie;
  - 2. nesmú byť po dátume expirácie.

#### **CAT.IDE.H.240 Prídavný prívod kyslíka – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny**

Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny v tlakových nadmorských výškach nad 10 000 ft musia byť vybavené prídavným prívodom kyslíka schopným uchovávať a vydávať množstvo kyslíka v súlade s týmito tabuľkami.

Tabuľka 1

**Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre zložené vrtuľníky bez pretlakovej kabíny**

Prívod pre	Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie
1. Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách v priestore pre letovú posádku a členov posádky, ktorí pomáhajú letovej posádke pri plnení úloh	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 ft.
2. Požadovaný počet palubných sprievodcov	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft, a ľubovoľný interval dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.
3. Nadpočetných členov posádky a 100 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.
4. 10 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu po 30 minútach v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.

(\*) Počty cestujúcich v tabuľke 1 sa týkajú cestujúcich, ktorí sa skutočne prepravujú na palube, vrátane osôb mladších ako 24 mesiacov.

Tabuľka 2

**Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre iné ako zložené vrtuľníky bez pretlakovej kabíny**

Prívod pre	Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie
1. Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách priestoru pre letovú posádku, členov posádky, ktorí pomáhajú letovej posádke pri plnení úloh, a požadovaný počet palubných sprievodcov	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft, a ľubovoľný interval dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.
2. Nadpočetných členov posádky a 100 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.
3. 10 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu po 30 minútach v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.

(\*) Počty cestujúcich v tabuľke 2 sa týkajú cestujúcich, ktorí sa skutočne prepravujú na palube, vrátane osôb mladších ako 24 mesiacov.

**CAT.IDE.H.250 Ručné hasiace prístroje**

- Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom v priestore pre letovú posádku.
- Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť umiestnený alebo musí byť ľahko dostupný na použitie v každom palubnom bufete, ktorý sa nenachádza v hlavnom priestore pre cestujúcich.
- Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť ľahko dostupný na použitie v každom nákladovom priestore prístupnom počas letu pre členov posádky.
- Druh a množstvo hasiacich látok v požadovaných hasiacich prístrojoch musí byť vhodné pre druh požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch, ktoré sú obsadené osobami.
- Vrtuľníky musia byť vybavené prinajmenšom takým počtom ručných hasiacich prístrojov, aký je uvedený v tabuľke 1, pričom musia byť vhodne umiestnené, aby boli ľahko dostupné na použitie v každom priestore pre cestujúcich.

Tabuľka 1

## Počet ručných hasiacich prístrojov

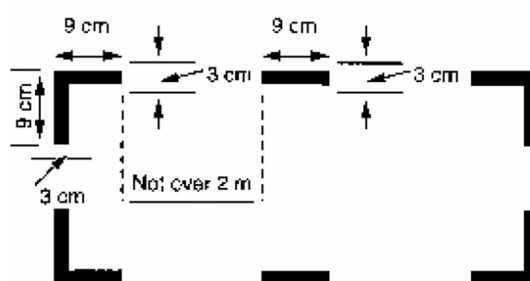
MOPSC	Počet hasiacich prístrojov
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3

**CAT.IDE.H.260 Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka**

Ak sú na trupe vrtuľníka označené miesta, ktorými môžu v prípade núdze vniknúť záchranné jednotky, musia byť tieto miesta označené tak, ako sa znázorňuje na obrázku 1.

Obrázok 1

## Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka

**CAT.IDE.A.270 Megafóny**

Vrtuľníky s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené jedným prenosným batériovým megafónom ľahko dostupným na použitie členmi posádky pri evakuácii vrtuľníka v núdzových prípadoch.

**CAT.IDE.H.275 Núdzové osvetlenie a označenie**

a) Vrtuľníky s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené:

1. systémom núdzového osvetlenia so samostatným zdrojom napájania pre celkové osvetlenie kabíny na uľahčenie evakuácie vrtuľníka a
2. označením núdzových východov a smerovkami k nim viditeľnými za denného svetla alebo v tme.

b) Vrtuľníky musia byť vybavené označením núdzových východov viditeľným za denného svetla alebo v tme pri prevádzke:

1. vo výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou;
2. vo výkonnostnej triede 3 pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou.

**CAT.IDE.H.280 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)**

a) Vrtuľníky musia byť vybavené aspoň jedným automatickým núdzovým vysielateľom polohy (ELT).

b) Vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 1 alebo 2 používané na prevádzku mimo pevniny na lety nad vodou v nehostinnom prostredí a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou, musia byť vybavené automatickým vystreľovacím núdzovým vysielateľom polohy ELT(AD).

c) ELT akéhokoľvek typu musí byť schopný vysielat' súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

#### **CAT.IDE.H.290 Záchranné vesty**

a) Vrtuľníky musia byť vybavené záchrannými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky osoby mladšie ako 24 mesiacov na palube, uloženými tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, ak sú prevádzkované:

1. vo výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri letoch nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou;
2. vo výkonnostnej triede 3 pri letoch nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou;
3. vo výkonnostnej triede 2 alebo 3 pri vzlete alebo pristátí na letisku alebo mieste prevádzky, kde dráha vzletu alebo priblíženia je nad vodnou plochou.

b) Každá záchranná vesta alebo rovnocenné plávacie zariadenie pre jednotlivca musí byť vybavené elektrickým osvetlením na ľahšie určenie polohy osôb.

#### **CAT.IDE.H.295 Odevy na prežitie posádky**

Každý člen posádky musí mať oblečený odev na prežitie, keď sa podieľa na prevádzke:

- a) vrtuľníka vo výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri lete nad vodou v rámci prevádzky mimo pevniny a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou, ak sa v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla uvádza, že teplota morskej vody bude počas letu menšia ako + 10 °C, alebo ak predpokladaný čas na záchranu je dlhší ako odhadovaný čas prežitia;
- b) vrtuľníka vo výkonnostnej triede 3 pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, ak sa v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla uvádza, že teplota morskej vody bude počas letu menšia ako + 10 °C.

#### **CAT.IDE.H.300 Záchranné člny, záchranné ELT(S) a vybavenie na prežitie na diaľkových letoch nad vodou**

Vrtuľníky prevádzkované:

- a) vo výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou;
- b) vo výkonnostnej triede 3 pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou, musia byť vybavené:
  1. v prípade, že je na palube vrtuľníka menej ako 12 osôb, aspoň jedným záchranným člnom s menovitou kapacitou najmenej rovnou maximálnemu počtu osôb na palube, ktorý je uložený tak, aby bol ľahko použiteľný v núdzových situáciách;
  2. v prípade, že je na palube vrtuľníka viac ako 11 osôb, najmenej dvomi záchrannými člmi schopnými spoločne pojsť všetky osoby, ktoré vrtuľník dokáže prepravovať na palube a v prípade straty jedného člna zvyšný záchranný čln (člny) musí mať dostatočnú kapacitu prípustného preťaženia, aby pojal všetky osoby na palube vrtuľníka, pričom člny sú uložené tak, aby boli ľahko použiteľné v núdzových situáciách;
  3. aspoň jedným záchranným ELT(S) pre každý predpísaný záchranný čln a
  4. záchrannými prostriedkami vrátane prostriedkov na uchovanie života vhodných pre let, ktorý sa má vykonať.

#### **CAT.IDE.H.305 Vybavenie na prežitie**

Vrtuľníky prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené:

- a) signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;
- b) najmenej jedným záchranným ELT(S) a
- c) doplnkovým vybavením na prežitie pre trať, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

**CAT.IDE.H.310 Ďalšie požiadavky pre vrtuľníky vykonávajúce prevádzku mimo pevniny v nehostinných morských oblastiach**

Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku mimo pevniny v nehostinných morských oblastiach vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou, musia spĺňať tieto podmienky:

- a) Ak sa v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliteľovi uvádza, že teplota morskej vody bude počas letu menšia ako + 10 °C, alebo ak predpokladaný čas na záchranu je dlhší ako vypočítaný čas na prežitie, alebo ak je let naplánovaný na noc, všetky osoby na palube musia byť oblečené v odevoch na prežitie.
- b) Všetky záchranné člny prepravované v súlade s CAT.IDE.H.300 musia byť umiestnené tak, aby boli použiteľné na mori v podmienkach, v akých boli hodnotené charakteristiky vrtuľníka pri núdzovom pristáti na vode a jeho plávacie a vyvažovacie charakteristiky, s cieľom splniť požiadavky osvedčenia pre núdzové pristátie na vode.
- c) Vrtuľník musí byť vybavený systémom núdzového osvetlenia so samostatným zdrojom napájania pre celkové osvetlenie kabíny na uľahčenie evakuácie vrtuľníka.
- d) Všetky núdzové východy vrátane núdzových východov posádky a prostriedky na ich otváranie musia byť zreteľne označené značkami pre orientáciu cestujúcich pri použití týchto východov za denného svetla alebo v tme. Tieto značky musia byť skonštruované tak, aby boli viditeľné aj vtedy, keď sa vrtuľník prevráti a kabína sa potopí.
- e) Všetky dvere, ktoré sú určené ako núdzové východy pri núdzovom pristáti na vodu a ktoré nie sú odnímateľné, musia byť vybavené prostriedkami na ich zaistenie v otvorenej polohe, aby nebránili cestujúcim v opustení vrtuľníka za všetkých podmienok na mori až po maximálne stanovené na vyhodnotenie pre núdzové pristátie na vodu a plávanie.
- f) Všetky dvere, okná alebo iné otvory v priestore pre cestujúcich vyhodnotené ako vhodné na núdzový únik pod vodou, musia byť vybavené tak, aby boli použiteľné v stave núdze.
- g) Cestujúci a členovia posádky musia mať vždy oblečené záchranné vesty s výnimkou prípadov, keď majú oblečené integrované odevy na prežitie, ktoré spĺňajú kombinované požiadavky na odevy na prežitie a záchranné vesty.

**CAT.IDE.H.315 Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode – rôzne vybavenie**

Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode musia byť vybavené:

- a) vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vrtuľníka na vode, zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy, a
- b) prípadne zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori.

**CAT.IDE.H.320 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode**

- a) Vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri letoch nad vodou v nehostinnom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou, musia byť skonštruované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti.
- b) Vrtuľníky musia byť skonštruované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti, alebo musia byť vybavené núdzovým plávacím zariadením, keď sa prevádzkujú vo:
  1. výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri letoch nad vodou v nehostinnom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou;
  2. výkonnostnej triede 2 v prípade vzletu alebo pristátia nad vodou s výnimkou prípadov prevádzky vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS), keď na účely minimálneho vystavenia sa pristátie alebo vzlet na miesto prevádzky/z miesta prevádzky HEMS, ktoré leží v husto osídlenom prostredí, vykonáva nad vodou;
  3. výkonnostnej triede 3 pri letoch nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia.

**CAT.IDE.H.325 Súprava slúchadiel s mikrofónom**

Keď sa vyžaduje rádiokomunikačný a/alebo rádionavigačný systém, vrtuľníky musia byť vybavené súpravou slúchadiel s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom a vysielacím tlačidlom na riadidlách pre každého požadovaného pilota a/alebo člena posádky na jemu určenom pracovnom mieste.

**CAT.IDE.H.330 Rádiové komunikačné zariadenie**

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené rádiovým komunikačným zariadením požadovaným v súlade s platnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné zariadenie musí umožňovať komunikáciu na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

**CAT.IDE.H.335 Panel voliča n. f. výstupov**

Vrtuľníky pri prevádzke podľa IFR musia byť vybavené panelom voliča n. f. výstupov, ktorý je použiteľný z pracovného miesta každého požadovaného člena letovej posádky.

**CAT.IDE.H.340 Rádiové zariadenie pre lety VFR podľa viditeľných orientačných bodov na tratiach**

Vrtuľníky pri prevádzke podľa VFR na tratiach s orientáciou podľa viditeľných orientačných bodov musia byť vybavené rádiovým komunikačným zariadením za obvyklých prevádzkových podmienok potrebným na plnenie týchto funkcií:

- a) udržiavať spojenie s príslušnými pozemnými stanicami;
- b) udržiavať spojenie s príslušnými stanovišťami riadenia letovej prevádzky z ľubovoľného bodu v riadenom vzdušnom priestore, v ktorom sa počíta s vykonávaním letov, a
- c) prijímať meteorologické informácie.

**CAT.IDE.H.345 Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov**

- a) Vrtuľníky pri prevádzke podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia byť vybavené rádiovým komunikačným a navigačným zariadením v súlade s platnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné zariadenie pozostáva aspoň z dvoch nezávislých rádiových komunikačných systémov potrebných za obvyklých prevádzkových podmienok na spojenie s príslušnou pozemnou stanicou z akéhokoľvek bodu na trati vrátane odchýlok od nej.
- c) Vrtuľníky musia mať dostatočné navigačné zariadenie, ktoré zaisťuje, že v prípade poruchy jedného prvku zariadenia v ktorejkoľvek fáze letu zostávajúce zariadenie umožní bezpečnú navigáciu v súlade s letovým plánom.
- d) Vrtuľníky prevádzkované na letoch s plánovaným pristátím v podmienkach IMC musia mať primerané vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie na každom letisku, kde sa plánuje pristátie v podmienkach IMC, a na každom určenom náhradnom letisku.

**CAT.IDE.H.350 Odpovedač**

Vrtuľníky musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR), ktorý hlási tlakovú nadmorskú výšku, a akoukoľvek ďalšou funkciou odpovedača SSR, ktorá sa pre letenú trať požaduje.



## PRÍLOHA V

## OSOBITNÉ POVOLENIA

## (ČASŤ SPA)

## PODČASŤ A

## VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

**SPA.GEN.100 Príslušný orgán**

Príslušným orgánom na vydanie osobitného povolenia je v prípade prevádzkovateľa obchodnej leteckej dopravy orgán členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania.

**SPA.GEN.105 Žiadosť o osobitné povolenie**

- a) Prevádzkovateľ žiadajúci o prvé vydanie osobitného povolenia poskytne príslušnému orgánu dokumentáciu vyžadovanú v príslušnej podčasti spolu s týmito informáciami:
1. názov, adresa a poštová adresa žiadateľa;
  2. opis zamýšľanej prevádzky.
- b) Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu dôkazy, že:
1. spĺňa požiadavky príslušnej podčasti;
  2. zohľadňuje príslušné prvky vymedzené v údajoch stanovených v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003.
- c) Prevádzkovateľ uchováva záznamy týkajúce sa písmen a) a b) prinajmenšom počas trvania prevádzky, ktorá si vyžaduje osobitné povolenie, alebo v prípade potreby v súlade s prílohou III (časť ORO).

**SPA.GEN.110 Oprávnenia prevádzkovateľa, ktorý je držiteľom osobitného povolenia**

Rozsah činnosti, ktorú má prevádzkovateľ s osvedčením leteckého prevádzkovateľa (AOC) povolené vykonávať, musí byť zdokumentovaný a uvedený v prevádzkových špecifikáciách k AOC.

**SPA.GEN.115 Zmeny osobitného povolenia**

Keď sú podmienky osobitného povolenia ovplyvnené na základe zmien, prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu príslušnú dokumentáciu a dostane predbežné povolenie na prevádzku.

**SPA.GEN.120 Zachovanie platnosti osobitného povolenia**

Osobitné povolenia sa vydávajú na neobmedzený čas a zostávajú v platnosti za predpokladu, že prevádzkovateľ naďalej spĺňa požiadavky spojené s týmto osobitným povolením a zohľadňuje príslušné prvky vymedzené v údajoch stanovených v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003.

## PODČASŤ B

## VÝKONNOSTNÁ NAVIGÁCIA (PBN)

**SPA.PBN.100 Prevádzka s PBN**

Lietadlo sa môže prevádzkovať v určenom vzdušnom priestore, na tratiach alebo v súlade s postupmi, v ktorých sú stanovené špecifikácie výkonnostnej navigácie (PBN), iba ak prevádzkovateľ dostal povolenie od príslušného orgánu na vykonávanie takej prevádzky. Žiadne osobitné povolenie sa nevyžaduje na prevádzku v určenom vzdušnom priestore s priestorovou navigáciou 5 (RNAV5; základná priestorová navigácia B-RNAV).

**SPA.PBN.105 Prevádzkové povolenie PBN**

Na získanie prevádzkového povolenia PBN od príslušného orgánu, musí prevádzkovateľ preukázať, že:

- a) bolo získané príslušné schválenie letovej spôsobilosti systému RNAV;
- b) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky podieľajúcich sa na tejto prevádzke;
- c) boli zavedené prevádzkové postupy, ktorými sa stanovuje:
  1. vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do MEL;
  2. zloženie letovej posádky a požiadavky na prax;
  3. bežné postupy;
  4. postupy pre nepredvídané okolnosti;

5. monitorovanie a hlásenie incidentov;
6. správa elektronických navigačných údajov.

## PODČASŤ C

**PREVÁDZKA SO ŠPECIFIKÁCIOU MINIMÁLNEJ NAVIGAČNEJ VÝKONNOSTI (MNPS)****SPA.MNPS.100 Prevádzka s MNPS**

Lietadlo sa môže prevádzkovať v určenom vzdušnom priestore so špecifikáciou minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS) v súlade s oblastnými doplnkovými postupmi, kde sú stanovené špecifikácie minimálnej navigačnej výkonnosti, iba ak prevádzkovateľ dostal povolenie od príslušného orgánu na vykonávanie takej prevádzky.

**SPA.MNPS.105 Prevádzkové povolenie MNPS**

Na získanie prevádzkového povolenia MNPS od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ preukázať, že:

- a) navigačné zariadenie dosahuje požadovanú výkonnosť;
- b) displeje, indikátory a ovládacie prvky navigácie sú viditeľné a môžu ich ovládať obaja piloti, keď sedia na svojich pracovných miestach;
- c) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky podieľajúcich sa na tejto prevádzke;
- d) boli zavedené prevádzkové postupy, ktorými sa stanovuje:
  1. vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);
  2. zloženie letovej posádky a požiadavky na prax;
  3. bežné postupy;
  4. postupy pri nepredvídaných okolnostiach vrátane tých, ktoré stanovili orgány zodpovedné za príslušný vzdušný priestor;
  5. monitorovanie a hlásenie incidentov.

## PODČASŤ D

**PREVÁDZKA VO VZDUŠNOM PRIESTORE SO ZMENŠENÝM MINIMOM VERTIKÁLNEHO ROZSTUPU (RVSM)****SPA.RVSM.100 Prevádzka RVSM**

Lietadlo sa môže prevádzkovať v určenom vzdušnom priestore, kde sa uplatňuje zmenšené minimum vertikálneho rozstupu 300 m (1 000 ft) medzi letovými hladinami FL 290 a FL 410 vrátane, iba ak prevádzkovateľ dostal povolenie od príslušného orgánu na vykonávanie takej prevádzky.

**SPA.RVSM.105 Prevádzkové povolenie RVSM**

Na získanie prevádzkového povolenia RVSM od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ preukázať, že:

- a) bolo získané príslušné schválenie letovej spôsobilosti RVSM;
- b) boli zavedené postupy monitorovania a hlásenia chýb v udržiavaní výšky;
- c) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky podieľajúcich sa na tejto prevádzke;
- d) boli zavedené prevádzkové postupy, ktorými sa stanovuje:
  1. vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);
  2. zloženie letovej posádky a požiadavky na prax;
  3. plánovanie letu;
  4. predletové postupy;
  5. postupy pred vstupom do vzdušného priestoru RVSM;
  6. postupy počas letu;
  7. postupy po skončení letu;
  8. hlásenie incidentov;

9. osobitné oblastné prevádzkové postupy.

#### **SPA.RVSM.110 Požiadavky na vybavenie RVSM**

Lietadlo používané na prevádzku vo vzdušnom priestore RVSM musí byť vybavené:

- a) dvoma nezávislými systémami na meranie nadmorskej výšky;
- b) systémom signalizácie zadanej nadmorskej výšky;
- c) systémom automatickej kontroly nadmorskej výšky;
- d) odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so systémom hlásenia nadmorskej výšky, ktorý možno prepojiť so systémom merania nadmorskej výšky použitým na jej riadenie.

#### **SPA.RVSM.115 Chyby v udržiavaní výšky RVSM**

- a) Prevádzkovateľ hlási zaznamenané alebo oznámené výskyty chýb v určovaní výšky spôsobené nesprávnou činnosťou zariadení lietadla alebo prevádzkového pôvodu, ktoré sú väčšie alebo rovnaké ako:
  1. celková vertikálna chyba (TVE)  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft);
  2. systémová chyba výškomera (ASE)  $\pm 75$  m ( $\pm 245$  ft) a
  3. stanovená výšková odchýlka (AAD)  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft).
- b) Správy o takýchto udalostiach sa posielajú príslušnému orgánu do 72 hodín. Správy musia obsahovať prvotné analýzy príčinných faktorov a prijaté opatrenia, ktorými sa má zabrániť opakovaniu týchto udalostí.
- c) Keď sa zaznamenajú alebo prijmú chyby v určovaní výšky, prevádzkovateľ podnikne okamžité opatrenia na nápravu podmienok, ktoré spôsobili chyby, a na požiadanie príslušného orgánu poskytne následné správy.

### PODČASŤ E

#### **PREVÁDZKA ZA PODMIENOK MALEJ DOHĽADNOSTI (LVO)**

#### **SPA.LVO.100 Prevádzka za podmienok malej dohľadnosti**

Prevádzkovateľ môže vykonávať tieto druhy prevádzky za podmienok malej dohľadnosti (LVO) iba so súhlasom príslušného orgánu:

- a) vzlet za nízkej viditeľnosti (LVTO);
- b) prevádzka so štandardom nižším ako kategória I (LTS CAT I);
- c) prevádzka štandardnej kategórie II (CAT II);
- d) prevádzka iná ako štandardná kategória II (OTS CAT II);
- e) prevádzka štandardnej kategórie III (CAT III);
- f) približovací manéver s využitím systémov rozšíreného videnia (EVS), pre ktoré sa uplatňuje prevádzkový zápočet na zníženie minimálnej dráhovej dohľadnosti (RVR) najviac o jednu tretinu uverejnenej RVR.

#### **SPA.LVO.105 Povolenie LVO**

Na získanie prevádzkového povolenia LVO od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ preukázať splnenie požiadaviek tejto podčasti.

#### **SPA.LVO.110 Všeobecné prevádzkové požiadavky**

- a) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzku LTS CAT I, iba ak:
  1. každé dotknuté lietadlo má osvedčenie na vykonávanie prevádzky CAT II a
  2. priblíženie sa vykonáva:
    - i) v automatickom režime na automatické pristátie, na ktoré treba povolenie na prevádzku CAT IIIA, alebo
    - ii) s použitím priehľadového navádzacieho systému pristávania (HUDLS) do výšky najmenej 150 ft nad prahom.
- b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzku CAT II, OTS CAT II alebo CAT III, iba ak:
  1. každé dotknuté lietadlo má osvedčenie na prevádzku s výškou rozhodnutia (DH) menšou ako 200 ft alebo bez DH a je vybavené v súlade s príslušnými požiadavkami letovej spôsobilosti;
  2. je zavedený a udržiavaný systém zaznamenávania úspešného a neúspešného priblíženia a/alebo automatického pristátia, aby sa monitorovala celková bezpečnosť prevádzky;

3. DH sa určí pomocou rádiového výškomera;
  4. letovú posádku tvoria aspoň dvaja piloti;
  5. všetky výzvy vo výške pod 200 ft nad nadmorskou výškou prahu letiska sa určia pomocou rádiového výškomera.
- c) Prevádzkovateľ vykoná manéver priblíženia s pomocou EVS, iba ak:
1. je EVS osvedčený na účely tejto podčasti a spája obraz z infračervených snímačov s letovými informáciami na HUD;
  2. v prípade prevádzky s RVR menšou ako 550 m letovú posádku tvoria aspoň dvaja piloti;
  3. v prípade prevádzky podľa CAT I sa prirodzený vizuálny kontakt so stopami vzletovej a pristávacej dráhy dosiahne najmenej vo výške 100 ft nad nadmorskou výškou prahu letiska;
  4. v prípade postupu priblíženia s vertikálnym navádzaním (APV) a nie-presného priblíženia (NPA) s použitím techniky CDFA sa prirodzený vizuálny kontakt so stopami vzletovej a pristávacej dráhy dosiahne najmenej vo výške 200 ft nad prahom letiska a splnené sú tieto požiadavky:
    - i) priblíženie sa vykonáva s použitím schváleného režimu navádzania podľa vertikálnej dráhy letu;
    - ii) úsek priblíženia od fixu konečného priblíženia (FAF) po prah letiska je priamy a rozdiel medzi kurzom konečného priblíženia a osou vzletovej a pristávacej dráhy nepresahuje 2°;
    - iii) dráha konečného priblíženia je uverejnená a najviac 3,7°;
    - iv) nie sú prekročené maximálne úrovne zložiek bočného vetra stanovené počas osvedčovania EVS.

#### **SPA.LVO.115 Požiadavky týkajúce sa letiska**

- a) Prevádzkovateľ nesmie používať letisko na prevádzku za podmienok malej dohľadnosti (LVO) pri dohľadnosti menšej ako 800 m, pokiaľ:
1. letisko nebolo na takúto prevádzku schválené štátom, v ktorom sa letisko nachádza, a
  2. neboli zavedené postupy za nízkej viditeľnosti (LVP).
- b) Ak prevádzkovateľ zvolí letisko, na ktorom sa pojem LVP nepoužíva, musí zabezpečiť rovnocenné postupy, ktoré zodpovedajú požiadavkám LVP na letisku. Túto situáciu treba jasne vyznačiť v prevádzkovej príručke alebo v príručke postupov vrátane usmernenia pre letovú posádku o tom, ako určiť, že postup rovnocenný s LVP je v platnosti.

#### **SPA.LVO.120 Výcvik a kvalifikácia letovej posádky**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby pred vykonaním LVO:

- a) každý člen letovej posádky:
1. spĺňal požiadavky na výcvik a preskúšanie predpísané v prevádzkovej príručke vrátane výcviku na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) v prevádzke na hraničných hodnotách RVR/VIS (dohľadnosť) a DH špecifickej pre danú prevádzku a typ lietadla;
  2. mal kvalifikáciu v súlade s normami predpísanými v prevádzkovej príručke;
- b) výcvik a preskúšanie prebehli v súlade s podrobnými osnovami.

#### **SPA.LVO.125 Prevádzkové postupy**

- a) Prevádzkovateľ určuje postupy a pokyny na použitie pre LVO. Tieto postupy a pokyny sa uvádzajú v prevádzkovej príručke alebo v príručke postupov a zahŕňajú povinnosti členov letovej posádky počas manévrov rolovania, vzletu, priblíženia, podrovnania, pristátia, dojazdu a nevydareného priblíženia.
- b) Pred začiatkom LVO sa veliaci pilot/veliteľ lietadla presvedčí, že:
1. stav vizuálnych a nevizuálnych prostriedkov je dostačujúci;
  2. príslušné LVP sú v platnosti podľa informácií letových prevádzkových služieb (ATS);
  3. členovia letovej posádky majú potrebnú kvalifikáciu.

#### **SPA.LVO.130 Minimálne vybavenie**

- a) Prevádzkovateľ musí uviesť v prevádzkovej príručke alebo v príručke postupov minimálne vybavenie, ktoré musí byť použiteľné pri začatí letu za podmienok malej dohľadnosti (LVO) v súlade s letovou príručkou lietadla (AFM) alebo iným schváleným dokumentom.

- b) Veliaci pilot/veliteľ lietadla sa presvedčí, že stav lietadla a jeho dôležitých palubných systémov je primeraný druhu prevádzky, ktorá sa má vykonávať.

#### PODČASŤ F

### PREVÁDZKA DVOJMOTOROVÝCH LETÚNOV S PREDLŽENÝM OPERAČNÝM DOSAHOV (ETOPS)

#### SPA.ETOPS.100 ETOPS

V rámci prevádzky obchodnej leteckej dopravy môžu byť dvojmotorové letúny prevádzkované za prahovou vzdialenosťou stanovenou v súlade s CAT.OP.MPA.140, iba ak prevádzkovateľ dostal od príslušného orgánu povolenie na prevádzku ETOPS.

#### SPA.ETOPS.105 Povolenie na prevádzku ETOPS

Na získanie povolenia na prevádzku ETOPS od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ preukázať, že:

- kombinácia letún/motor je držiteľom povolenia typovej konštrukcie a spoľahlivosti ETOPS pre zamýšľanú prevádzku;
- bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky a všetkých ostatných prevádzkových pracovníkov podieľajúcich sa na tejto prevádzke a že členovia letovej posádky a všetci ostatní prevádzkoví pracovníci, ktorí sa podieľajú na prevádzke, majú primeranú kvalifikáciu na vykonávanie zamýšľanej prevádzky;
- organizácia a prax prevádzkovateľa sú vhodné na podporu zamýšľanej prevádzky;
- boli zavedené prevádzkové postupy.

#### SPA.ETOPS.110 Náhradné letisko ETOPS na trati

- Náhradné letisko ETOPS na trati sa považuje za vhodné, ak v očakávanom čase použitia je letisko k dispozícii a vybavené potrebnými podpornými službami, ako sú letové prevádzkové služby (ATS), dostatočné osvetlenie, komunikačné prostriedky, poveternostné správy, navigačné zariadenia a záchranné služby a má k dispozícii aspoň jeden postup priblíženia podľa prístrojov.
- Pred vykonávaním letu ETOPS je prevádzkovateľ povinný zabezpečiť, aby bolo k dispozícii vhodné náhradné letisko ETOPS na trati buď v rámci schváleného času letu na náhradné letisko, alebo času letu na náhradné letisko na základe stavu prevádzkyschopnosti letúna stanovenej na základe MEL, a to podľa toho, ktorý je kratší.
- Prevádzkovateľ presne uvedie akékoľvek požadované náhradné letisko(-á) ETOPS na trati v prevádzkovom letovom pláne a v letovom pláne ATS.

#### SPA.ETOPS.115 Plánovacie minimá náhradného letiska ETOPS na trati

- Prevádzkovateľ zvolí letisko za náhradné letisko ETOPS na trati, iba ak sa v príslušných poveternostných správach alebo predpovediach, prípadne v akejkoľvek ich kombinácii uvádza, že v období od očakávaného času pristátia až do 1 hodiny po najneskoršom možnom čase pristátia budú podmienky rovnaké alebo lepšie ako plánovacie minimá vypočítané pridaním doplnkových obmedzení uvedených v tabuľke 1.
- Prevádzkovateľ zaradí do prevádzkovej príručky metódu stanovenia prevádzkových minimá na plánovanom náhradnom letisku ETOPS na trati.

Tabuľka 1

#### Plánovacie minimá pre náhradné letisko ETOPS na trati

Druh priblíženia	Plánovacie minimá
Presné priblíženie	DA/DH + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Nie-presné priblíženie alebo let po okruhu	MDA/MDH + 400 ft (*) RVR/VIS + 1 500 m (*)

(\*) VIS: dohľadnosť; MDA/MDH: minimálna nadmorská výška/výška pre klesanie.

#### PODČASŤ G

### PREPRAVA NEBEZPEČNÉHO NÁKLADU

#### SPA.DG.100 Preprava nebezpečného nákladu

S výnimkou ustanovení v prílohe IV (časť CAT) prevádzkovateľ vykonáva leteckú prepravu nebezpečného nákladu, iba ak má na to povolenie príslušného orgánu.

**SPA.DG.105 Povolenie na prepravu nebezpečného nákladu**

Na získanie povolenia na prepravu nebezpečného nákladu od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ v súlade s Technickými pokynmi:

- a) zaviesť a udržiavať výcvikový program pre všetkých pracovníkov podieľajúcich sa na tejto prevádzke a preukázať príslušnému orgánu, že všetkým pracovníkom bol poskytnutý primeraný výcvik;
- b) zaviesť prevádzkové postupy na zaistenie bezpečnej manipulácie s nebezpečným nákladom vo všetkých fázach leteckej prepravy, ktoré obsahujú informácie a pokyny o:
  1. zásadách prevádzkovateľa na prepravu nebezpečného nákladu;
  2. požiadavkách na prijímanie, manipuláciu, nakladanie, ukladanie a izoláciu nebezpečného nákladu;
  3. opatreniach, ktoré sa majú prijať v prípade nehody lietadla alebo incidentu pri preprave nebezpečného nákladu;
  4. reakcii na núdzové situácie s nebezpečným nákladom;
  5. odstránení akéhokoľvek znečistenia;
  6. povinnostiach dotknutých pracovníkov najmä v súvislosti s pozemnou obsluhou a manipuláciou v lietadle;
  7. kontrole poškodenia, netesnosti alebo znečistenia;
  8. podávaní správ o nehodách a incidentoch s nebezpečným nákladom.

**SPA.DG.110 Informácie a dokumentácia o nebezpečnom náklade**

Prevádzkovateľ musí v súlade s Technickými pokynmi:

- a) poskytnúť písomné informácie veliacemu pilotovi/veliteľovi lietadla:
  1. o nebezpečnom náklade, ktorý sa má prepravovať v lietadle;
  2. na použitie pri reakcii v prípade núdzovej situácie počas letu;
- b) použiť kontrolný zoznam požiadaviek prijatia na prepravu;
- c) uistiť sa, že k nebezpečnému nákladu sú priložené požadované dokumenty o preprave nebezpečného nákladu, ktoré pripravila osoba ponúkajúca nebezpečný náklad na leteckú prepravu, okrem prípadu, keď informácie týkajúce sa nebezpečného nákladu sú k dispozícii v elektronickej podobe;
- d) zabezpečiť, že ak dokumenty o preprave nebezpečného nákladu sú k dispozícii v písomnej podobe, kópie dokumentov zostanú uschované na zemi, kde budú prístupné v priebehu primeraného obdobia, kým sa náklad nedostane na konečné miesto určenia;
- e) zabezpečiť, že kópie informácií veliacemu pilotovi/veliteľovi lietadla zostanú uschované na zemi, kde tieto kópie alebo informácie v nich obsiahnuté budú prístupné letiskám posledného odletu a nasledujúceho plánovaného priletu až do ukončenia letu, ktorého sa týkajú;
- f) uchovávať kontrolný zoznam požiadaviek prijatia na prepravu, dokumenty o preprave a informácie pre veliaceho pilota/veliteľa lietadla počas obdobia najmenej troch mesiacov po ukončení letu;
- g) uchovávať záznamy z výcviku všetkých pracovníkov počas obdobia najmenej troch rokov.

## PODČASŤ H

**PREVÁDZKA VRTULNÍKA SO ZOBRAZOVACÍMI SYSTÉMAMI NOČNÉHO VIDENIA****SPA.NVIS.100 Prevádzka so zobrazovacím systémom nočného videnia (NVIS)**

- a) Prevádzka vrtulníkov podľa VFR v noci s NVIS sa vykonáva, iba ak prevádzkovateľ má na to povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia príslušného orgánu prevádzkovateľ musí:
  1. vykonávať prevádzku v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT) a byť držiteľom CAT AOC v súlade s prílohou III (časť ORO);
  2. preukázať príslušnému orgánu:
    - i) plnenie platných požiadaviek uvedených v tejto podčasti;
    - ii) úspešné zapojenie všetkých prvkov NVIS.

**SPA.NVIS.110 Požiadavky na vybavenie pre prevádzku NVIS**

- a) Pred vykonávaním prevádzky NVIS musia všetky vrtuľníky a súvisiace časti vybavenia NVIS dostať príslušné schválenie letovej spôsobilosti v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003.
- b) *Rádiový výškomer.* Vrtuľník musí byť vybavený rádiovým výškomerom schopným zvukovou signalizáciou upozorňovať na klesanie pod vopred nastavenú výšku a zvukovou a optickou signalizáciou upozorňuje na dosiahnutie výšky, ktorú si volí pilot, pričom obe signalizácie sú okamžite rozlíšiteľné počas všetkých fáz letu NVIS.
- c) *Osvetlenie lietadla zlučiteľné s NVIS.* S cieľom obmedziť periférne vizuálne podnety a posilniť situačnú informovanosť sa zavedie:
1. reflektorové osvetlenie prístrojového panelu zlučiteľné s NVIS, ktoré ak je inštalované, môže osvetľovať všetky základné letové prístroje;
  2. pracovné svetlá zlučiteľné s NVIS;
  3. prenosné svetidlo zlučiteľné s NVIS a
  4. prostriedky na odstránenie alebo vypnutie svetiel nezlučiteľných s NVIS.
- d) *Doplňkové vybavenie NVIS.* Zavedie sa toto doplnkové vybavenie NVIS:
1. záložný alebo sekundárny napájací zdroj pre okuliare na nočné videnie (NVG);
  2. prilba so zodpovedajúcim uchytaním NVG.
- e) Všetky NVG požadované na let NVIS musia byť rovnakého typu, generácie a modelu.
- f) *Zachovanie letovej spôsobilosti*
1. Postupy na zachovanie letovej spôsobilosti obsahujú informácie potrebné na vykonávanie priebežnej údržby a kontroly zariadení NVIS inštalovaných vo vrtuľníku a týkajú sa prinajmenšom:
    - i) čelných skiel vrtuľníka a priehľadnosti;
    - ii) osvetlenia NVIS;
    - iii) okuliarov NVG, ako aj
    - iv) všetkých doplnkových zariadení, ktoré podporujú prevádzku NVIS.
  2. Akákoľvek následná úprava alebo údržba lietadla musí byť v súlade so schválením letovej spôsobilosti NVIS.

**SPA.NVIS.120 Prevádzkové minimá NVIS**

- a) Prevádzka nesmie prebiehať v situácii pod poveternostnými minimami VFR pre daný druh nočnej prevádzky, ktorá sa má vykonávať.
- b) Prevádzkovateľ stanoví minimálnu výšku prechodu, z ktorej môže pokračovať prechod z letu s podporou alebo na let s podporou.

**SPA.NVIS.130 Požiadavky na posádku pri prevádzke NVIS**

- a) *Výber.* Prevádzkovateľ stanoví kritériá výberu členov posádky pre úlohy prevádzky s NVIS.
- b) *Skúsenosti.* Minimálna prax veliteľa vrtuľníka musí byť najmenej 20 hodín letu VFR v noci vo funkcii veliaceho pilota/veliteľa vrtuľníka pred začiatkom výcviku.
- c) *Prevádzkový výcvik.* Všetci piloti musia absolvovať prevádzkový výcvik v súlade s postupmi NVIS uvedenými v prevádzkovej príručke.
- d) *Rozlietanosť.* Všetci piloti a členovia technickej posádky NVIS, ktorí vykonávajú prevádzku NVIS, musia absolvovať tri lety NVIS za posledných 90 dní. Rozlietanosť možno obnoviť výcvikovým letom vo vrtuľníku alebo v schválenom typovom letovom simulátore (FFS), pričom tento let musí zahŕňať prvky podľa písmena f) bodu 1.
- e) *Zloženie posádky.* Minimálna posádka musí byť väčšia ako posádka určená:
1. v letovej príručke lietadla (AFM);
  2. pre základnú činnosť alebo
  3. v prevádzkovom povolení pre prevádzku NVIS.
- f) *Výcvik a preskúšanie posádky*
1. Výcvik a preskúšanie sa vykonávajú v súlade s podrobnými osnovami, ktoré schváli príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.

## 2. Členovia posádky

- i) Výcvikové programy pre posádku zlepšujú vedomosti o pracovnom prostredí a vybavení pri letoch NVIS, zlepšujú koordináciu posádky a zahŕňajú opatrenia na minimalizovanie rizika spojeného so vstupom do podmienok malej dohľadnosti, ako aj bežné a núdzové postupy NVIS.
- ii) Opatrenia uvedené v písmene f) bode 2 odseku i) sa hodnotia pri:
  - A. nočnom preskúšaní odbornej spôsobilosti a
  - B. traťovom preskúšaní.

### **SPA.NVIS.140 Informácie a dokumentácia**

Prevádzkovateľ zaistí, aby ako súčasť analýzy rizika a procesu riadenia bolo riziko spojené s prostredím NVIS minimalizované tým, že v prevádzkovej príručke sa stanoví výber, zloženie a výcvik posádok, úroveň vybavenia a kritériá odbavenia a prevádzkové postupy a minimá, aby bežná a pravdepodobná mimoriadna prevádzka boli opísané a primerane zmiernené.

#### PODČASŤ I

### **PREVÁDZKA VRTUĽNÍKOVÉHO ZDVÍHACIEHO ZARIADENIA**

#### **SPA.HHO.100 Prevádzka vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia (HHO)**

- a) Prevádzka vrtuľníka s vrtuľníkovým zdvíhacím zariadením v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT) sa vykonáva, iba ak prevádzkovateľ má na to povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia príslušného orgánu prevádzkovateľ musí:
  1. vykonávať prevádzku v rámci CAT a byť držiteľom CAT AOC v súlade s prílohou III (časť ORO);
  2. preukázať príslušnému orgánu plnenie zodpovedajúcich požiadaviek uvedených v tejto podčasti.

#### **SPA.HHO.110 Požiadavky na vybavenie pre HHO**

- a) Inštalácia celého vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia zahŕňajúca akékoľvek rádiové vybavenie na dosiahnutie súladu s SPA.HHO.115 a všetky jeho nasledujúce modifikácie musia mať schválenú letovú spôsobilosť zodpovedajúcu zamýšľanej činnosti. Pomocné vybavenie musí byť navrhnuté a preskúšané podľa zodpovedajúcej normy na základe požiadavky príslušného orgánu.
- b) Prevádzkovateľ v spojení s výrobcom stanoví pokyny pre údržbu zariadení a systémov HHO a zaradí ich do svojho programu údržby vrtuľníka, ako sa požaduje v nariadení (ES) č. 2042/2003.

#### **SPA.HHO.115 Komunikácia HHO**

Musí sa zaviesť obojstranné spojenie s organizáciou, pre ktorú sa HHO vykonáva, a ak je to možné, spojenie s pozemným personálom na mieste HHO pre:

- a) dennú a nočnú prevádzku mimo pevniny;
- b) nočnú prevádzku nad pevninou s výnimkou prevádzky HHO na mieste prevádzky vrtuľníkovej zdravotníckej záchranej služby (HEMS).

#### **SPA.HHO.125 Požiadavky na výkonnosť pre HHO**

Vrtuľník s výnimkou prevádzky HHO na mieste prevádzky HEMS musí byť počas HHO schopný letu po celý čas poruchy kritického motora so zostávajúcim motorom (motorami) po nastavení potrebného výkonu bez rizika pre zavesenú/visiacu osobu (osoby)/náklad, tretiu stranu alebo majetok.

#### **SPA.HHO.130 Požiadavky na posádku pre HHO**

- a) Výber. Prevádzkovateľ stanoví kritériá na výber členov letových posádok pre úlohy HHO, prihliadajúc na predchádzajúcu prax.
- b) Skúsenosti. Minimálna úroveň praxe pre veliteľa vrtuľníka vykonávajúceho lety HHO nesmie byť menšia ako:
  1. v prípade letov mimo pevniny:
    - i) 1 000 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka alebo 1 000 letových hodín ako druhý pilot pri prevádzke HHO, z toho 200 letových hodín ako veliaci pilot pod dozorom, a
    - ii) 50 cyklov zdvíhania vykonaných v pobrežných vodách, z čoho 20 cyklov musí byť v noci, ak sa vykonávajú nočné lety, pričom cyklus zdvíhania znamená jeden cyklus spustenia háku zdvíhára doľu a jeho zdvihnutia hore;



2. v prípade letov nad pevninou:
- i) 500 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka alebo 500 letových hodín ako druhý pilot pri prevádzke HHO, z toho 100 letových hodín ako veliaci pilot pod dozorom;
  - ii) 200 letových hodín prevádzkových skúseností vo vrtuľníkoch získaných v prevádzkovom prostredí podobnom zamýšľanej prevádzke a
  - iii) 50 cyklov zdvíhania, z čoho 20 cyklov musí byť v noci, ak sa vykonávajú nočné lety.
- c) *Prevádzkový výcvik a prax.* Úspešné dokončenie výcviku v súlade s postupmi HHO uvedenými v prevádzkovej príručke a zodpovedajúcimi skúsenosťami s úlohou a prostredím, v ktorom sa lety HHO majú vykonávať.
- d) *Rozľiatanosť.* Všetci piloti a členovia posádky HHO vykonávajúci lety HHO musia absolvovať za posledných 90 dní:
1. pri prevádzke cez deň: ľubovoľnú kombináciu troch denných alebo nočných cyklov zdvíhania, z ktorých každý musí obsahovať prechod do visenia a z visenia;
  2. pri prevádzke v noci: tri nočné cykly zdvíhania, z ktorých každý musí obsahovať prechod do visenia a z visenia.
- e) *Zloženie posádky.* Minimálna posádka pre dennú alebo nočnú prevádzku je uvedená v prevádzkovej príručke. Minimálna posádka bude závisieť od typu vrtuľníka, poveternostných podmienok, druhu úlohy a navyše pri prevádzke mimo pevniny od prostredia miesta HHO, stavu mora a pohybu lode. Minimálna posádka v žiadnom prípade nesmie byť menšia ako jeden pilot a jeden člen posádky pre HHO.
- f) *Výcvik a preskúšanie*
1. Výcvik a preskúšanie sa vykonajú v súlade s podrobnými osnovami, ktoré schváli príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.
  2. Členovia posádky
    - i) Výcvikové programy pre posádku: zlepšujú vedomosti o pracovnom prostredí a vybavení pri letoch HHO, zlepšujú koordináciu posádky a zahŕňajú opatrenia na minimalizovanie rizika spojeného s bežnými a núdzovými postupmi HHO a so statickým výbojom.
    - ii) Opatrenia uvedené v písmene f) bode 2 i) sa hodnotia pri odborných skúškach cez deň za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC) alebo pri odborných skúškach v noci za VMC, ak prevádzkovateľ vykonáva nočné lety HHO.

#### **SPA.HHO.135 Inštruktáž cestujúcich HHO**

Pred každým letom HHO alebo sériou letov musia cestujúci HHO dostať inštruktáž a musia byť upozornení na nebezpečenstvo výboja statickej elektriny a na ďalšie činitele.

#### **SPA.HHO.140 Informácie a dokumentácia**

- a) Prevádzkovateľ zaistí, aby ako súčasť analýzy rizika a procesu riadenia bolo riziko spojené s prostredím HHO minimalizované tým, že v prevádzkovej príručke sa stanoví výber, zloženie a výcvik posádok, úroveň vybavenia a kritériá odbavenia a prevádzkové postupy a minimá, aby bežná a pravdepodobná mimoriadna prevádzka boli opísané a primerane zmiernené.
- b) Zodpovedajúce časti prevádzkovej príručky musia byť k dispozícii organizácii, pre ktorú sa HHO vykonáva.

#### **PODČASŤ J**

#### **PREVÁDZKA VRTUĽNÍKOVEJ ZDRAVOTNÍCKEJ ZÁCHRANNEJ SLUŽBY (HEMS)**

#### **SPA.HEMS.100 Prevádzka vrtuľníkovej zdravotníckej záchranej služby (HEMS)**

- a) Vrtuľníky sa používajú na účely prevádzky vrtuľníkovej zdravotníckej záchranej služby (HEMS), iba ak prevádzkovateľ má na to povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia príslušného orgánu prevádzkovateľ musí:
  1. vykonávať prevádzku v rámci CAT a byť držiteľom CAT AOC v súlade s prílohou III (časť ORO);
  2. preukázať príslušnému orgánu plnenie zodpovedajúcich požiadaviek uvedených v tejto podčasti.

**SPA.HEMS.110 Požiadavky na vybavenie na prevádzku HEMS**

Inštalácia kompletného špeciálneho lekárskeho vybavenia vrtuľníka, všetky jeho nasledujúce modifikácie a v prípade potreby jeho prevádzka musia byť schválené v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003.

**SPA.HEMS.115 Komunikácia**

Popri požiadavkách podľa CAT.IDE.H vrtuľníky vykonávajúce lety HEMS musia mať komunikačné zariadenie umožňujúce obojstranné spojenie s organizáciou, pre ktorú sa HEMS vykonáva, a ak je to možné, spojenie s personálom pozemných záchranných služieb.

**SPA.HEMS.120 Prevádzkové minimá HEMS**

- a) Lety HEMS vykonávané vo výkonnostnej triede 1 a 2 musia spĺňať meteorologické minimá pre fázu odbavenia a letu HEMS na trati uvedené v tabuľke 1. V prípade, že počas fázy letu na trati sa meteorologické podmienky zhoršia pod uvedené minimá základne oblačnosti alebo dohľadnosti, vrtuľníky s osvedčením iba na prevádzku v podmienkach VMC musia prerušiť let alebo sa vrátiť na základňu. Vrtuľníky vybavené na prevádzku v podmienkach IMC a s osvedčením na takúto prevádzku môžu prerušiť let, vrátiť sa na základňu alebo zmeniť let po všetkých stránkach na let vykonávaný podľa IFR, ak má posádka príslušnú kvalifikáciu.

Tabuľka 1

**Prevádzkové minimá HEMS**

2 PILOTI		1 PILOT	
DEŇ			
Základňa oblačnosti	Dohľadnosť	Základňa oblačnosti	Dohľadnosť
500 ft a viac	Ako je stanovené v príslušných minimách pre vzdušný priestor VFR	500 ft a viac	Ako je stanovené v príslušných minimách pre vzdušný priestor VFR
499 – 400 ft	1 000 m (*)	499 – 400 ft	2 000 m
399 – 300 ft	2 000 m	399 – 300 ft	3 000 m
NOC			
Základňa oblačnosti	Dohľadnosť	Základňa oblačnosti	Dohľadnosť
1 200 ft (**)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m

(\*) Počas fázy letu na trati sa dohľadnosť môže na krátky čas znížiť na 800 m za dohľadnosti zeme, ak vrtuľník letí rýchlosťou, ktorá primerane umožní spozorovať všetky prekážky s predstihom potrebným na vyhnutie sa zrážke.

(\*\*) Počas fázy letu na trati sa základňa oblačnosti môže na krátky čas znížiť na 1 000 ft.

- b) Meteorologické minimá pre fázu odbavenia a letu HEMS na trati vykonávaného vo výkonnostnej triede 3 musia byť: základňa oblačnosti 600 ft a dohľadnosť 1 500 m. Dohľadnosť sa môže na krátky čas znížiť na 800 m za dohľadnosti zeme, ak vrtuľník letí rýchlosťou, ktorá primerane umožní spozorovať všetky prekážky s predstihom potrebným na vyhnutie sa zrážke.

**SPA.HEMS.125 Požiadavky na výkonnosť na prevádzku HEMS**

- a) Prevádzka vo výkonnostnej triede 3 sa nesmie vykonávať nad nepriaznivým prostredím.

## b) Vzlet a pristátie

- Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku na plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO) a z nej v nemocnici, ktorá je umiestnená v husto osídlenom nepriaznivom prostredí a slúži ako operačná základňa HEMS, musia pri prevádzke spĺňať podmienky výkonnostnej triedy 1.
- Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku na plochu FATO a z nej v nemocnici, ktorá je umiestnená v husto osídlenom nepriaznivom prostredí a neslúži ako operačná základňa HEMS, musia pri prevádzke spĺňať podmienky výkonnostnej triedy 1 okrem prípadu, keď prevádzkovateľ je držiteľom povolenia v súlade s CAT.POL.H.225.
- Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku na miesto prevádzky HEMS a z neho, ktoré je umiestnené v nepriaznivom prostredí, musia pri prevádzke spĺňať podmienky výkonnostnej triedy 2 a byť oslobodené od požiadavky na povolenie podľa CAT.POL.H.305 písm. a) za predpokladu, že sa preukáže súlad s CAT.POL.H.305 písm. b) bodmi 2 a 3.

4. Miesto prevádzky HEMS musí byť dostatočne veľké, aby sa zaistila bezpečná vzdialenosť od všetkých prekážok. Pri nočnej prevádzke musí byť toto miesto a všetky prekážky osvetlené, aby boli rozpoznateľné.

#### **SPA.HEMS.130 Požiadavky na posádku**

- a) *Výber.* Prevádzkovateľ stanoví kritériá na výber členov letových posádok pre úlohy HEMS, prihliadajúc na predchádzajúcu prax.
- b) *Skúsenosti.* Minimálna úroveň praxe pre veliteľa vrtuľníka vykonávajúceho lety HEMS nesmie byť menšia ako:
1. buď:
    - i) 1 000 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ lietadla, z toho 500 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka, alebo
    - ii) 1 000 letových hodín ako druhý pilot pri prevádzke HEMS, z toho 500 letových hodín ako veliaci pilot pod dohľadom a 100 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka;
  2. 500 letových hodín prevádzkových skúseností vo vrtuľníkoch získaných v prevádzkovom prostredí podobnom zamýšľanej prevádzke a
  3. pre pilotov podieľajúcich sa na nočnej prevádzke 20 letových hodín v noci za podmienok VMC ako veliaci pilot/veliteľ.
- c) *Prevádzkový výcvik.* Úspešné dokončenie prevádzkového výcviku v súlade s postupmi HEMS uvedenými v prevádzkovej príručke.
- d) *Rozlietanosť.* Všetci piloti vykonávajúci prevádzku HEMS musia v priebehu uplynulých 6 mesiacov absolvovať najmenej 30 minút letu výlučne podľa prístrojov vo vrtuľníku alebo v FSTD.
- e) *Zloženie posádky*
1. *Let vo dne.* Najmenšia zostava posádky vo dne musí byť jeden pilot a jeden člen technickej posádky HEMS.
    - i) Táto zostava sa môže znížiť na jedného pilota, iba ak:
      - A. na mieste prevádzky HEMS je veliteľ lietadla požiadaný, aby dopravil ďalší zdravotnícky materiál. V takom prípade sa technický člen posádky HEMS môže ponechať na mieste, aby poskytol pomoc chorým alebo zraneným osobám, kým veliteľ lietadla uskutoční tento let;
      - B. po prilete na miesto prevádzky HEMS inštalácia nosidiel zabraňuje členovi technickej posádky HEMS byť na prednom sedadle alebo
      - C. člen posádky – zdravotník potrebuje pomoc člena technickej posádky HEMS v priebehu letu.
    - ii) V prípadoch opísaných v bode i) sa musia používať prevádzkové minimá stanovené v príslušných požiadavkách na vzdušný priestor. Prevádzkové minimá HEMS uvedené v tabuľke 1 SPA.HEMS.120 sa nesmú používať.
    - iii) Iba v prípade opísanom v bode i) bode A môže veliteľ lietadla pristáť na mieste prevádzky HEMS bez asistencie člena technickej posádky z predného sedadla.
  - 2) *Let v noci.* Zostava posádky v noci musí prinajmenšom zahŕňať:
    - i) dvoch pilotov alebo
    - ii) jedného pilota a jedného člena technickej posádky HEMS v konkrétnych zemepisných oblastiach, ktoré vymedzil prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke, pričom sa zohľadnia:
      - A. zodpovedajúce referenčné body na povrchu zeme;
      - B. systém sledovania letu počas trvania úlohy HEMS;
      - C. spoľahlivosť zariadení hlásiacich poveternostné podmienky;
      - D. zoznam minimálneho vybavenia HEMS;
      - E. koncepcia stabilnej posádky;
      - F. minimálna kvalifikácia posádky, úvodný a udržiavací výcvik;
      - G. prevádzkové postupy vrátane koordinácie posádky;
      - H. poveternostné minimá a
      - I. ďalšie zretele týkajúce sa konkrétnych miestnych podmienok.
- f) *Výcvik a preskúšanie posádky*
1. Výcvik a preskúšanie sa vykonajú v súlade s podrobnými osnovami, ktoré schváli príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.

## 2. Členovia posádky

- i) Výcvikové programy pre posádku: zlepšujú vedomosti o pracovnom prostredí a vybavení pri letoch HEMS, zlepšujú koordináciu posádky a zahŕňajú opatrenia na minimalizáciu rizika spojeného s presunom po trati v podmienkach malej dohľadnosti, s výberom miest prevádzky HEMS a s profilmi priblíženia a odletu.
- ii) Opatrenia uvedené v písmene f) bode 2 i) sa hodnotia počas:
  - A. preskúšaní odbornej spôsobilosti cez deň za podmienok VMC alebo pri preskúšaní v noci za podmienok VMC, ak prevádzkovateľ vykonáva nočné lety HEMS, a
  - B. traťovom preskúšaní.

### **SPA.HEMS.135 Inštruktáž členov posádky – zdravotníkov a ďalšieho personálu HEMS**

- a) *Členovia posádky – zdravotníci.* Pred ktorýmkoľvek letom HEMS alebo sériou letov musia byť členovia posádky – zdravotníci poučení, aby sa zabezpečilo, že sú oboznámení s pracovným prostredím a vybavením HEMS, dokážu pracovať so zdravotníckym a núdzovým vybavením na palube a môžu sa podieľať na bežných a núdzových postupoch nástupu a výstupu.
- b) *Personál pozemných záchranných služieb.* Prevádzkovateľ musí prijať všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že personál pozemných záchranných služieb je oboznámený s pracovným prostredím a vybavením HEMS a s rizikami spojenými s pozemnou prevádzkou na mieste prevádzky HEMS.
- c) *Pacient.* Bez ohľadu na CAT.OP.MPA.170 sa inštruktáž vykoná, iba ak to umožňujú lekárske podmienky.

### **SPA.HEMS.140 Informácie a dokumentácia**

- a) Prevádzkovateľ zaistí, aby ako súčasť analýzy rizika a procesu riadenia bolo riziko spojené s prostredím HEMS minimalizované tým, že v prevádzkovej príručke sa stanoví výber, zloženie a výcvik posádok, úroveň vybavenia a kritériá odbavenia a prevádzkové postupy a minimá, aby bežná a pravdepodobná mimoriadna prevádzka boli opísané a primerane zmiernené.
- b) Zodpovedajúce časti prevádzkovej príručky sú k dispozícii organizácii, pre ktorú sa HEMS vykonáva.

### **SPA.HEMS.145 Zariadenie operačnej základne HEMS**

- a) Ak sa požaduje, aby členovia posádky boli v pohotovosti s reakčným časom pod 45 minút, musí byť zabezpečené vhodné ubytovanie v tesnej blízkosti každej operačnej základne.
- b) Na každej operačnej základni musia byť piloti vybavení zariadením na získanie súčasného stavu a predpovede počasia a musia mať zabezpečené dostatočné vybavenie na komunikáciu s príslušným stanovištom letových prevádzkových služieb (ATS). Dostatočné zariadenie musí byť k dispozícii na plánovanie všetkých úloh.

### **SPA.HEMS.150 Zásoba paliva**

- a) Keď sa úloha HEMS vykonáva podľa VFR v rámci miestnej a určenej zemepisnej oblasti, je možné použiť štandardné plánovanie paliva za predpokladu, že prevádzkovateľ stanoví konečnú zásobu paliva, aby sa zaistilo, že po dokončení úlohy nezostane menej paliva, ako je množstvo umožňujúce:
  1. 30 minút letu za podmienok bežného letu alebo
  2. ak sa prevádzka uskutočňuje v priestore umožňujúcom priebežne určovať vhodné predbežné miesta na pristátie, 20 minút letu obvyklou cestovnou rýchlosťou.

### **SPA.HEMS.155 Plnenie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi**

Ak veliteľ lietadla uzná za nevyhnutné plniť palivo s cestujúcimi na palube, môže sa to urobiť buď so všetkými rotormi v pokoji alebo s otáčajúcimi sa rotormi, ak sú splnené tieto podmienky:

- a) dvere na strane vrtuľníka, kde sa vykonáva plnenie, musia zostať zavreté;
- b) dvere na strane vrtuľníka, kde sa nevykonáva plnenie, musia zostať otvorené, ak to umožňuje počasie;
- c) protipožiarne zariadenia primeranej veľkosti musia byť rozmiestnené tak, aby v prípade požiaru boli okamžite k dispozícii, a
- d) k dispozícii musí byť okamžite dostatočný počet pracovníkov, aby v prípade požiaru vyslobodili pacientov z vrtuľníka.