

II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2015/2338

z 11. decembra 2015,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, pokiaľ ide o požiadavky na letové zapisovače, podvodné zariadenia na určovanie polohy a systémy sledovania lietadla

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 ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 8 ods. 5,

keďže:

- (1) Prevádzka lietadiel musí spĺňať základné požiadavky stanovené v prílohe IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 by Komisia mala prijať potrebné vykonávacie predpisy na vytvorenie podmienok bezpečnej prevádzky lietadiel.
- (2) Zapisovač zvuku v kabíne (CVR) sa zameriava na podporu bezpečnostného vyšetrovania, ktoré vykonáva orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie v prípade nehody alebo incidentu. Príslušné záruky na ochranu záznamov CVR pred zverejnením v situácii, keď sa začalo bezpečnostné vyšetrovanie, sú uvedené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 ⁽²⁾. Zavedením riadenia bezpečnosti sa uznáva, že záznamy CVR sa môžu použiť mimo kontextu bezpečnostného vyšetrovania s cieľom zachovať alebo zlepšiť bezpečnosť. Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 ⁽³⁾ by sa preto malo zmeniť, aby sa posilnili podmienky, ktorých cieľom je účinne predchádzať nevhodnému používaniu a zverejňovaniu záznamov CVR.
- (3) S cieľom zlepšiť celkovú výkonnosť letových zapisovačov a uľahčiť záchranu lietadla a jeho letových zapisovačov po nehode nad vodou predložila Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) návrh viacerých zlepšení platnej požiadavky v oblasti bezpečnosti. Tieto zlepšenia v oblasti bezpečnosti zahŕňajú zrušenie zastaraných technológií zaznamenávania, akými sú magnetické pásky a magnetický drôt, predĺženie minimálneho trvania záznamu CVR, ako aj predĺženie vysielacieho času podvodného zariadenia na určovanie polohy letového zapisovača a prepravu podvodného zariadenia na určovanie polohy s veľmi dlhým detekčným rozsahom pre letúny vykonávajúce diaľkové lety nad vodou. Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zmeniť, aby zahŕňalo uvedené zlepšenia v oblasti bezpečnosti.
- (4) Je potrebné vziať do úvahy zmiznutie letu MH370 8. marca 2014 a odporúčania multidisciplinárneho zasadnutia ICAO o globálnom sledovaní z 12. a 13. mája 2014. Poloha lietadla verejnej dopravy by mala byť známa vždy, a to aj v odľahlých miestach, aby sa uľahčilo určenie polohy lietadla v prípade nezvyčajného správania, núdzovej situácie alebo nehody. Vždy, keď je to možné, by prostriedky sledovania lietadla mali byť odolné voči výpadku

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 79, 13.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35).

⁽³⁾ 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 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

normálneho prúdu na palube a nemali by ponúkať žiadne možnosti na ich vypnutie počas letu. Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zmeniť, aby zahŕňalo dodatočné požiadavky vzťahujúce sa na prostriedky sledovania lietadiel na celom svete vrátane oblastí nad oceánmi a odľahlých oblastí.

- (5) V súlade s návrhom skupiny odborníkov pre letové zapisovače (Flight Recorder Panel, FLIRECP) organizácie ICAO, pokiaľ ide o prepravu CVR s predĺženou dobou zaznamenávania pre veľké letúny, by sa malo prijať ustanovenie o zavedení CVR s trvaním zaznamenávania 25 hodín na palubách lietadiel vyrobených po 1. januári 2021 s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou nad 27 000 kg.
- (6) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sa vzťahujú na 13 bezpečnostných odporúčaní orgánov pre bezpečnostné vyšetrovanie ⁽¹⁾ s cieľom zvýšiť bezpečnosť uľahčením získavania informácií na účely bezpečnostného vyšetrovania v európskom civilnom letectve a zlepšiť výkonnosť letových zapisovačov a manipuláciu s nimi, ako aj určovanie polohy lietadiel po nehode nad vodou.
- (7) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú založené na stanovisku č. 01/2014 ⁽²⁾ vydanom Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (EASA) v súlade s článkom 17 ods. 2 písm. b) a článkom 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (8) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 65 nariadenia (ES) č. 216/2008,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Príloha I (vymedzenie pojmov), príloha IV (časť CAT), príloha VI (časť NCC) a príloha VIII (časť SPO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa menia v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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

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

V Bruseli 11. decembra 2015

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ EASA odkazy na 13 bezpečnostných odporúčaní: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 leteckého dopravcu Helios, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 a FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

⁽²⁾ Stanovisko EASA 01/2014 z 5. mája 2014, pokiaľ ide o pozmeňujúce požiadavky na letové zapisovače a podvodné zariadenia na určovanie polohy.

PRÍLOHA

1. Do prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa vkladajú tieto body:

- „8a. „sledovanie lietadla“ je pozemný postup, ktorým sa získava a v štandardizovaných intervaloch aktualizuje záznam štvorrozmerného postavenia jednotlivých lietadiel počas letu;
- 8b. „systém sledovania lietadla“ je systém, pri ktorom sa využíva sledovanie lietadla na určenie nezvyčajného správania počas letu a na spustenie alarmu;“.

2. Príloha IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

a) V CAT.GEN.MPA.105 písm. a) sa položka 10 nahrádza takto:

„10. zabezpečí, že:

- i) letové zapisovače sa počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú;
- ii) v prípade udalosti inej než nehody alebo vážneho incidentu, ktorá sa nahlásuje podľa ORO.GEN.160 písm. a), sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú; a
- iii) v prípade nehody alebo vážneho incidentu, alebo ak uchovávanie záznamov letových zapisovačov riadi vyšetrovací orgán:
 - A) sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú;
 - B) sa letové zapisovače deaktivujú okamžite po ukončení letu a
 - C) preventívne opatrenia na uchovanie záznamov letových zapisovačov sa prijímajú pred opustením priestoru pre letovú posádku.“

b) CAT.GEN.MPA.195 sa mení takto:

i) nadpis sa nahrádza takto:

„CAT.GEN.MPA.195 Manipulácia so záznamami letového zapisovača: uchovávanie, vypracovanie, ochrana a používanie“.

ii) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) Po nehode, vážnom incidente alebo udalosti, ktoré určil vyšetrovací orgán, prevádzkovateľ lietadla uchováva pôvodné zaznamenané údaje počas obdobia 60 dní, alebo do iného dátumu, ktorý stanovil vyšetrovací orgán.“

iii) písmeno f) sa nahrádza takto:

„f) Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 (*):

1. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti zapisovača zvuku v kabíne, záznamy zapisovača zvuku v kabíne sa nesmú sprístupniť alebo použiť, pokiaľ:
 - i) sa neuplatňuje postup týkajúci sa manipulácie so záznamami zapisovača zvuku v kabíne a s ich prepisom;
 - ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby nedali predchádzajúci súhlas; a
 - iii) sa používajú iba na zachovanie alebo zvyšovanie bezpečnosti.
- 1a. Keď sa vykonáva kontrola záznamu zapisovača zvuku v kabíne na zabezpečenie prevádzkyschopnosti zapisovača zvuku v kabíne, prevádzkovateľ zabezpečuje utajenie záznamu zapisovača zvuku v kabíne a záznam zapisovača zvuku v kabíne sa nesmie sprístupniť alebo používať na iné účely než na zabezpečenie prevádzkyschopnosti zapisovača zvuku v kabíne.

2. Záznamy zapisovača letových údajov alebo záznamy dátového spojenia sa môžu použiť na iné účely než 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.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35).“

c) Vkladá sa tento bod CAT.GEN.MPA.205:

„CAT.GEN.MPA.205 Systém sledovania lietadla – letúny

a) Najneskôr do 16. decembra 2018 prevádzkovateľ zriadi a uplatňuje ako súčasť systému vykonávania prevádzkového riadenia letov, systém sledovania lietadiel, ktorý zahŕňa lety spĺňajúce požiadavky písmena b), ak ich vykonávajú tieto letúny:

1. letúny s MCTOM vyššou ako 27 000 kg s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti pred 16. decembrom 2018 a ktoré sú okrem odpovedača sekundárneho prehľadového radaru vybavené aj funkciou poskytovania svojej pozície;
2. všetky letúny s MCTOM vyššou ako 27 000 kg s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 16. decembra 2018 alebo neskôr; a
3. všetky letúny s MCTOM vyššou ako 45 500 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 16. decembra 2018 alebo neskôr.

b) Prevádzkovateľ sleduje lety od vzletu po pristátie okrem prípadov, keď plánovaná trať a plánované odchýlky od trate sú plne zahrnuté v blokoch vzdušného priestoru, keď:

1. sa služba sledovania ATS poskytuje ako zvyčajne za podpory systémov sledovania ATC, ktoré určujú polohu lietadla v časových intervaloch zodpovedajúceho trvania, a
2. prevádzkovateľ poskytol príslušným poskytovateľom leteckých navigačných služieb potrebné kontaktné údaje.“

d) Vkladá sa tento bod CAT.GEN.MPA.210:

„CAT.GEN.MPA.210 Určenie polohy lietadla v tiesni – letúny

Tieto letúny musia byť vybavené spoľahlivým a automatickým prostriedkom na presné určenie miesta, kde sa let skončil, v dôsledku nehody, pri ktorej bol letún ťažko poškodený:

1. všetky letúny s MCTOM vyššou ako 27 000 kg s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2021 alebo neskôr a
2. všetky letúny s MCTOM vyššou ako 45 500 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2021 alebo neskôr.“

e) V CAT.IDE.A.185 sa písmená b) až h) nahrádzajú takto:

„b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť do 31. decembra 2018 schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň počas:

1. predchádzajúcich 2 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr;
2. predchádzajúcich 30 minút v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1998; alebo

3. predchádzajúcich 30 minút v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 2.
- c) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť najneskôr do 1. januára 2019 schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň počas:
 1. predchádzajúcich 25 hodín v prípade všetkých letúnov, ktorých MCTOM je vyššia ako 27 000 kg a ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2021 alebo neskôr; alebo
 2. predchádzajúcich 2 hodín vo všetkých ostatných prípadoch.
- d) Najneskôr do 1. januára 2019 zapisovač zvuku v kabíne musí zaznamenávať na iné prostriedky, než na magnetickú pásku alebo magnetický drôt.
- e) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:
 1. rádiové spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku;
 2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je nainštalovaný;
 3. zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania:
 - i) v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr, akustické signály prijímané z každého používaného mikrofónu na ramienku súpravy slúchadiel s mikrofónom v maske;
 - ii) v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 2, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1998, podľa možnosti akustické signály prijímané z každého používaného ramienkového mikrofónu súpravy slúchadiel s mikrofónom v maske;
 4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do súpravy slúchadiel alebo reproduktorov.
- f) Zapisovač zvuku v kabíne 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 osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr, zapisovač zvuku v kabíne 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.
- g) Popri ustanoveniach podľa písmena f) v závislosti od existencie elektrického napájania musí zapisovač zvuku v kabíne začať zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred zapnutím motora na začiatku letu až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu v prípade:
 1. letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr; alebo
 2. letúnov uvedených v písmene a) bode 2.
- h) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 16. júna 2018 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“
- f) V CAT.IDE.A.190 sa písmeno e) nahrádza takto:

„e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 16. júna 2018 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“
- g) V CAT.IDE.A.195 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 16. júna 2018 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

h) CAT.IDE.A.280 sa mení takto:

i) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) Letúny s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené aspoň:

1. dvoma núdzovými vysielacími polohy, z ktorých jeden je automatický, alebo jedným núdzovým vysielateľom polohy a jedným prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210, v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti po 1. júli 2008, alebo
2. jedným automatickým núdzovým vysielateľom polohy alebo dvoma núdzovými vysielacími polohy akéhokoľvek typu alebo jedným prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210, v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr.“

ii) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) Letúny s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej musia byť vybavené aspoň:

1. jedným automatickým núdzovým vysielateľom polohy alebo jedným prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210, v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti po 1. júli 2008, alebo
2. jedným núdzovým vysielateľom polohy akéhokoľvek typu alebo jedným prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku CAT.GEN.MPA.210, v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr.“

i) V CAT.IDE.A.285 sa vkladá toto písmeno:

„f) Najneskôr do 1. januára 2019 musia byť letúny s MCTOM vyššou ako 27 000 kg s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich a všetky letúny s MCTOM vyššou ako 45 500 kg vybavené bezpečne pripevneným zariadením na určovanie polohy pod vodou, ktoré vysielajú na frekvencii 8,8 kHz \pm 1 kHz, s výnimkou prípadov, keď:

1. letún letí po tratiach, na ktorých nie je v žiadnom bode vo vzdialenosti väčšej ako 180 nm od pobrežia; alebo
2. letún je vybavený spoľahlivým a automatickým prostriedkom na presné určenie miesta, kde sa let skončil, po nehode, pri ktorej bol letún ťažko poškodený.“

j) V CAT.IDE.H.185 sa písmená c) až f) nahrádzajú takto:

„c) Najneskôr do 1. januára 2019 zapisovač zvuku v kabíne musí zaznamenávať na iné prostriedky, než na magnetickú pásku alebo magnetický drôt.

d) Zapisovač zvuku v kabíne 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 nainštalovaný;
3. zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania:
 - i) v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. augusta 1999 alebo neskôr, akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky;
 - ii) v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti pred 1. augustom 1999, pokiaľ možno akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky;
4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do súpravy slúchadiel alebo reproduktorov.

e) Zapisovač zvuku v kabíne 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.

- f) Popri ustanoveniach písmena e) v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 2, ktorým bolo vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. augusta 1999 alebo neskôr:
1. zapisovač zvuku v kabíne 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 zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov v kabíne pred zapnutím motora na začiatku letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov v kabíne bezprostredne nasledujúcich po vypnutí motora na konci letu.
- g) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“
- k) V CAT.IDE.H.190 sa písmeno e) nahrádza takto:
- „e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“
- l) V CAT.IDE.H.195 sa písmeno d) nahrádza takto:
- „d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“
3. Príloha VI k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:
- a) V NCC.GEN.106 písm. a) sa položka 9 nahrádza takto:
- „9. zabezpečenie, že:
- i) letové zapisovače sa počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú;
 - ii) v prípade udalosti inej než nehody alebo vážneho incidentu, ktorá sa nahlasuje podľa ORO.GEN.160 písm. a), sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú; a
 - iii) v prípade nehody alebo vážneho incidentu, alebo ak uchovávanie záznamov letových zapisovačov riadi vyšetrovací orgán:
 - A) sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú;
 - B) sa letové zapisovače deaktivujú okamžite po ukončení letu; a
 - C) preventívne opatrenia na uchovanie záznamov letových zapisovačov sa prijímú pred opustením priestoru pre letovú posádku.“
- b) NCC.GEN.145 sa mení takto:
- i) nadpis sa nahrádza takto:

„NCC.GEN.145 Manipulácia so záznamami letového zapisovača: uchovávanie, vypracovanie, ochrana a používanie“.
 - ii) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) Po nehode, vážnom incidente alebo udalosti, ktoré určil vyšetrovací orgán, prevádzkovateľ lietadla uchováva pôvodné zaznamenané údaje počas obdobia 60 dní, alebo do iného dátumu, ktorý stanovil vyšetrovací orgán.“

- iii) písmeno f) sa nahrádza takto:
- „f) Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia nariadenia (EÚ) č. 996/2010:
1. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti zapisovača zvuku v kabíne, záznamy zapisovača zvuku v kabíne sa nesmú sprístupniť alebo použiť, pokiaľ:
 - i) sa neuplatňuje postup týkajúci sa manipulácie so záznamami zapisovača zvuku v kabíne a s ich prepisom;
 - ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby nedali predchádzajúci súhlas; a
 - iii) sa nepoužívajú iba na zachovanie alebo zvyšovanie bezpečnosti.
 - 1a. Keď sa vykonáva kontrola záznamu zapisovača zvuku v kabíne na zabezpečenie prevádzkyschopnosti zapisovača zvuku v kabíne, prevádzkovateľ zabezpečuje utajenie záznamu zapisovača zvuku v kabíne a záznam zapisovača zvuku v kabíne sa nesmie sprístupniť alebo používať na iné účely než na zabezpečenie prevádzkyschopnosti zapisovača zvuku v kabíne.
 2. Záznamy zapisovača letových údajov alebo záznamy dátového spojenia sa môžu použiť na iné účely než 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.“

c) NCC.IDE.A.160 sa mení takto:

i) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň počas:

 1. predchádzajúcich 25 hodín v prípade všetkých letúnov, ktorých MCTOM je vyššia ako 27 000 kg a ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2021 alebo neskôr; alebo
 2. predchádzajúcich 2 hodín vo všetkých ostatných prípadoch.“

ii) písmeno f) sa nahrádza takto:

„f) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

d) V NCC.IDE.A.165 sa písmeno e) nahrádza takto:

„e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

e) V NCC.IDE.A.215 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Letúny musia byť vybavené:

 1. núdzovým vysielateľom polohy akéhokoľvek typu alebo prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210 v prílohe IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, v prípade prvého vydania individuálneho osvedčenia o letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr;
 2. automatickým núdzovým vysielateľom polohy alebo prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210 v prílohe IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, v prípade prvého vydania individuálneho osvedčenia o letovej spôsobilosti po 1. júli 2008.“

f) V NCC.IDE.A.170 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

g) V NCC.IDE.H.160 sa písmeno f) nahrádza takto:

„f) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

h) V NCC.IDE.H.165 sa písmeno e) nahrádza takto:

„e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

i) V NCC.IDE.H.170 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

4. Príloha VIII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

a) V SPO.GEN.107 písm. a) sa položka 9 nahrádza takto:

„9. zabezpečenie, že:

- i) letové zapisovače sa počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú;
- ii) v prípade udalosti inej než nehody alebo vážneho incidentu, ktorá sa nahlásuje podľa ORO.GEN.160 písm. a), sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú; a
- iii) v prípade nehody alebo vážneho incidentu, alebo ak uchovávanie záznamov letových zapisovačov riadi vyšetrovací orgán:
 - A) sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú;
 - B) sa letové zapisovače deaktivujú okamžite po ukončení letu; a
 - C) preventívne opatrenia na uchovanie záznamov letových zapisovačov sa prijímajú pred opustením priestoru pre letovú posádku.“

b) SPO.GEN.145 sa mení takto:

i) nadpis sa nahrádza takto:

„SPO.GEN.145 Manipulácia so záznamami letového zapisovača: uchovávanie, vypracovanie, ochrana a používanie – prevádzka zložitých motorových lietadiel“

ii) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) Po nehode, vážnom incidente alebo udalosti, ktoré určil vyšetrovací orgán, prevádzkovateľ lietadla uchováva pôvodné zaznamenané údaje počas obdobia 60 dní, alebo do iného dátumu, ktorý stanovil vyšetrovací orgán.“

iii) písmeno f) sa nahrádza takto:

„f) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 996/2010 a s výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti zapisovača zvuku v kabíne, záznamy zapisovača zvuku v kabíne sa nesmú sprístupniť alebo použiť, pokiaľ:

- i) sa neuplatňuje postup týkajúci sa manipulácie so záznamami zapisovača zvuku v kabíne a s ich prepisom;
- ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby nedali predchádzajúci súhlas; a
- iii) používajú sa iba na zachovanie alebo zvyšovanie bezpečnosti.

Keď sa vykonáva kontrola záznamu zapisovača zvuku v kabíne na zabezpečenie prevádzkyschopnosti zapisovača zvuku v kabíne, prevádzkovateľ zabezpečuje utajenie záznamu zapisovača zvuku v kabíne a záznam zapisovača zvuku v kabíne sa nesmie sprístupniť alebo používať na iné účely než na zabezpečenie prevádzkyschopnosti zapisovača zvuku v kabíne.“

c) SPO.IDE.A.140 sa mení takto:

i) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň počas:

1. predchádzajúcich 25 hodín v prípade všetkých letúnov, ktorých MCTOM je vyššia ako 27 000 kg a ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2021 alebo neskôr; alebo
2. predchádzajúcich 2 hodín vo všetkých ostatných prípadoch.“

ii) písmeno f) sa nahrádza takto:

„f) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

d) V SPO.IDE.A.145 sa písmeno e) nahrádza takto:

„e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

e) V SPO.IDE.A.150 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

f) V SPO.IDE.A.190 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Letúny musia byť vybavené:

1. núdzovým vysielateľom polohy akéhokoľvek typu alebo prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210 v prílohe IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, v prípade prvého vydania individuálneho osvedčenia o letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr;
2. automatickým núdzovým vysielateľom polohy alebo prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210 v prílohe IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, v prípade prvého vydania individuálneho osvedčenia o letovej spôsobilosti po 1. júli 2008; alebo
3. záchranným vysielateľom polohy [ELT(S)] alebo osobným rádiomajákom (PLB), ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo špecialista na úlohy, keď je ich maximálna schválená konfigurácia sedadiel pre 6 alebo menej osôb.“

g) V SPO.IDE.H.140 sa písmeno f) nahrádza takto:

„f) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

h) V SPO.IDE.H.145 sa písmeno e) nahrádza takto:

„e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“

i) V SPO.IDE.H.150 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vyslať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.“
