

II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/1387

z 1. augusta 2019,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, pokiaľ ide o požiadavky na výpočty výkonnosti pristávania letúnov a normy na posudzovanie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe, aktualizáciu určitého bezpečnostného vybavenia a požiadaviek na lietadlá a prevádzky bez schválenia predĺženého operačného dosahu

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 31,

keďže:

- (1) V nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 ⁽²⁾ sa stanovujú podrobné pravidlá pre bezpečnostné odstupy v podmienkach priblíženia a pristátia, pre lety dvojmotorových letúnov s jedným motorom neschopným prevádzky bez schválenia predĺženého operačného dosahu (ETOPS), ako aj technické požiadavky na prepravu letových zapisovačov. V uvedenom nariadení sa takisto stanovujú podrobné pravidlá pre zabezpečené dvere do priestoru pre letovú posádku v letúnoch výkonnostnej triedy A s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPS) pre 19 cestujúcich.
- (2) Zo správ z vyšetrovaní nehôd vyplynulo, že rôznorodosť metód posudzovania podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe pred pristátím a ich vykazovania po pristátí výrazne prispieva k vychýleniam zo vzletovej a pristávacej dráhy, najmä ak je vlhka alebo znečistená. Súčasný štandard pre výpočty výkonnosti letúnov podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 nedostatočne pokrývajú všetky podmienky povrchu vlhkých či znečistených vzletových a pristávacích dráh vo vzťahu k metóde použitej na posudzovanie a vykazovanie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe.
- (3) Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len „ICAO“) v tejto súvislosti zmenila viacero štandardov a odporúčaní (ďalej len „SARP“) v prílohách 6, 8, 14 a 15 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagský dohovor“) a vypracovala rozsiahly sprievodný poradenský materiál. Účelom týchto dokumentov je vytvoriť celosvetovo harmonizovaný formát vykazovania podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe a normy letovej spôsobilosti potrebné na posúdenie dĺžky pristátia letúnov, ako aj prevádzkové ustanovenia o výpočtoch výkonnosti pristávania a vykazovaní podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe.
- (4) Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zmeniť s cieľom riešiť bezpečnostné odporúčania vydané vyšetrovacími orgánmi a zaviesť príslušné SARP ICAO. Na účely splnenia odporúčaní ICAO by zmenené požiadavky mali nadobudnúť účinnosť najneskôr 5. novembra 2020.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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).

- (5) Okrem toho letúny niektorých výkonnostných tried (A a B) prevádzkované v obchodnej leteckej doprave môžu v iných regulačných systémoch pristávať na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe pri skrátenej použiteľnej dĺžke pristátia za predpokladu, že s tým vopred súhlasí príslušný orgán a že spĺňajú niekoľko podmienok na účely zníženia rizika. Nariadením (EÚ) č. 965/2012 by sa mali určiť podmienky, za ktorých možno vykonávať uvedenú prevádzku pri zachovaní prijateľnej úrovne bezpečnosti. Na účely zahrnutia tejto prevádzky by sa mal zmeniť príslušný administratívny formulár schválenia prevádzky.
- (6) Zo správ z vyšetrovaní nehôd vyplynulo, že nepretržité zaznamenávanie zapisovačmi zvuku v kabíne (ďalej len „CVR“) a súvisiacimi priestorovými mikrofónmi namontovanými v pilotnej kabíne by v niektorých prípadoch po prerušení dodávky z hlavného systému výroby elektrickej energie mohli poskytnúť užitočné informácie. Preto na zmiernenie prípadného prerušenia prevádzky hlavného systému výroby elektrickej energie by sa mal vyžadovať alternatívny zdroj napájania. To je v súlade s časťou I prílohy 6 k Chicagskému dohovoru.
- (7) V prípade niektorých kategórií ľahkých letúnov a vrtuľníkov prevádzkovaných v obchodnej leteckej doprave (CAT) sa na základe nedávno prijatých SARP v prílohe 6 k Chicagskému dohovoru vyžaduje preprava záznamového zariadenia počas letu. Okrem toho orgány bezpečnostného vyšetrovania adresovali Agentúre Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) dvanásť bezpečnostných odporúčaní súvisiacich s potrebou zaznamenávania údajov počas letu ľahkých letúnov a vrtuľníkov.
- (8) V súlade so zásadou proporcionality a na základe posúdenia rizika by povinnosť inštalovať letový zapisovač v nových lietadlách mala zohľadňovať veľkosť a zložitosť takýchto lietadiel a typ prevádzky. Novovyrobené ľahké letúny a vrtuľníky, ktoré sa používajú v obchodnej leteckej doprave alebo obchodnej špeciálnej prevádzke, by mali byť vybavené letovými zapisovačmi, ak spĺňajú určité kritériá týkajúce sa ich maximálnej vzletovej hmotnosti, druhu pohonného systému alebo ich maximálnej obsadenosti. Okrem toho požiadavky na manipuláciu (uchovávanie, predloženie, ochrana a používanie) so záznamami letových zapisovačov by sa mali zmeniť, aby zahŕňali typy letových zapisovačov zavedených v súlade s novými požiadavkami na prepravu letových zapisovačov.
- (9) Vzhľadom na požiadavku vybaviť lietadlá zabezpečenými dverami do priestoru pre letovú posádku ICAO zmenila SARP, a to tým, že zmenila hmotnostné limity, na základe ktorých sa zabezpečené dvere do priestoru pre letovú posádku stanú povinnými. Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť, aby sa zabezpečila harmonizácia pravidiel leteckej prevádzky a rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov leteckej dopravy z Únie a tretích krajín.
- (10) V nariadení (EÚ) č. 965/2012 sa určujú kritériá oprávnenosti (osvedčená maximálna vzletová hmotnosť a prahová hodnota osvedčenej maximálnej prevádzkovej konfigurácie sedadiel pre cestujúcich) na vykonávanie letov bez schválenia ETOPS a prevádzky letúnov výkonnostnej triedy A na trati s bodom vzdialeným od vhodného letiska viac ako 60 minút až 120 minút letového času pri cestovnej rýchlosti s jedným motorom neschopným prevádzky. Letúny triedy A, ktoré spĺňajú tieto kritériá oprávnenosti, môžu byť prevádzkované vo vzdialenosti od 120 do 180 minút od vhodného letiska za predpokladu, že im príslušný orgán udelil súhlas a že letún na takúto prevádzku získal schválenie typovej konštrukcie.
- (11) Viacerí výrobcovia letúnov už naprojektovali alebo projektujú letúny výkonnostnej triedy A, ktoré presahujú rámec uvedených kritérií oprávnenosti na prevádzku bez ETOPS. Súčasná ustanovenia narúšajú hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi aerotaxi s letúnmami, ktoré nespĺňajú tieto kritériá. Vzhľadom na to, že žiadny iný významný regulačný orgán nezaviedol takéto kritériá na prevádzku bez ETOPS, nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (12) V súvislosti s kyslíkovým vybavením prvej pomoci v prevádzke obchodnej leteckej dopravy sa vďaka nedávnomu technologickému rozvoju daného vybavenia dosiahla rovnocenná úroveň bezpečnosti, a preto by sa malo zmeniť nariadenie (EÚ) č. 965/2012 s cieľom umožniť používanie takéhoto vybavenia.
- (13) Požiadavky zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) podľa prílohy III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa nevzťahujú na organizácie schválené na výcvik (ATO), preto by sa nariadenie (EÚ) č. 965/2012 malo zmeniť, aby sa príslušným orgánom umožnilo vydať schválenie na vypracovanie (MEL) organizáciou ATO.
- (14) V nadväznosti na nedávne zmeny nariadenia Komisie (EÚ) č. 1321/2014 ⁽³⁾ by sa nariadenie (EÚ) č. 965/2012 malo zmeniť s cieľom opraviť krížové odkazy medzi týmito dvoma nariadeniami.

⁽³⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).

- (15) Agentúra vypracovala návrh vykonávacích predpisov a predložila ich Komisii v podobe stanoviska č. 2/2019 v súlade s článkom 75 ods. 2 písm. b) a c) a článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139.
- (16) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 127 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 965/2012

1. Článok 9aa sa nahrádza takto:

„Článok 9aa

Požiadavky na letovú posádku kontrolných letov na účely údržby

Pilotovi, ktorý do 25. septembra 2019 vykonával povinnosti veliaceho pilota pri kontrolných letoch na účely údržby, ktoré sú v súlade s vymedzením v ustanovení SPO.SPEC.MCF.100 prílohy VIII zaradené do kategórie kontrolných letov na účely údržby na úrovni A, sa udeli zápočet na účely súladu s ustanovením SPO.SPEC.MCF.115 písm. a) bodu 1 uvedenej prílohy. V takom prípade prevádzkovateľ zabezpečí, aby veliaci pilot dostal inštrukciú o prípadných rozdieloch zistených medzi prevádzkovými postupmi zavedenými pred 25. septembra 2019 a povinnosťami stanovenými v oddiele 5 podčasti E prílohy VIII k tomuto nariadeniu vrátane povinností vyplývajúcich zo súvisiacich postupov stanovených prevádzkovateľom.“

2. Prílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa menia v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

Tieto body prílohy sa uplatňujú od 25. septembra 2019:

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

Tieto písmená bodu 4 prílohy sa uplatňujú od 5. novembra 2020:

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

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

V Bruseli 1. augusta 2019

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

Prílohy I, II, III, IV, VI, VII a VIII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa menia takto:

1. Príloha I (Vymedzenie pojmov použitých v prílohách II až VIII) sa mení takto:

a) Vkladá sa tento bod 22a:

„22a. ‚Zapisovač zvuku v kabíne (CVR)‘ je letový zapisovač chránený pred nárazmi, ktorý využíva kombináciu mikrofónov a iných zvukových a digitálnych vstupov na zber a zaznamenávanie zvukového prostredia priestoru pre letovú posádku a komunikáciu smerom k členom letovej posádky, od nich a medzi nimi.“

b) Bod 25 sa nahrádza takto:

„25. ‚Znečistená vzletová a pristávací dráha‘ je vzletová a pristávací dráha, ktorej značná časť povrchu (spojitá alebo nie) v rozmedzí používanej dĺžky a šírky je pokrytá jednou alebo viacerými látkami uvedenými v kľúčových slovách opisujúcich podmienky na vzletovej a pristávacej dráhe.“

c) Bod 32 sa vypúšťa.

d) Bod 42 sa nahrádza takto:

„42. ‚Suchá vzletová a pristávací dráha‘ je vzletová a pristávací dráha, ktorej povrch v časti určenej na používanie je bez výskytu viditeľnej vlhkosti a nie je znečistený.“

e) Vkladá sa tento bod 49b:

„49b. ‚Zapisovač letových údajov (FDR)‘ je letový zapisovač chránený pred nárazmi, ktorý využíva kombináciu dátových zdrojov na zber a zaznamenávanie parametrov, ktoré odrážajú stav a výkonnosť lietadla.“

f) Vkladá sa tento bod 49c:

„49c. ‚Letový zapisovač‘ je akýkoľvek typ záznamového zariadenia, ktoré je namontované v lietadle s cieľom uľahčiť bezpečnostné vyšetrenie nehody alebo incidentu.“

g) Vkladá sa tento bod 70a:

„70a. ‚Dĺžka na pristátie v čase priletu (LDTA)‘ je dosiahnuteľná dĺžka na pristátie pri bežnej prevádzke na základe údajov o výkonnosti pristávania a súvisiacich postupov určených pre prevládajúce podmienky v čase pristátia.“

h) Vkladá sa tento bod 103c:

„103c. ‚Správa o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe (RCR)‘ je komplexné štandardizované hlásenie o podmienkach povrchu vzletovej a pristávacej dráhy a ich vplyve na výkonnosť pristávania a vzletu letúnov opísaných ako kód podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe.“

i) Vkladá sa tento bod 107a:

„107a. ‚Osobitne pripravená zimná vzletová a pristávací dráha‘ je vzletová a pristávací dráha so suchým zamrznutým povrchom tvoreným utlačeným snehom alebo ľadom, ktorý bol ošetrený pieskom alebo štrkom alebo bol mechanicky ošetrený na zlepšenie frikčných vlastností vzletovej a pristávacej dráhy.“

j) Bod 128 sa nahrádza takto:

„128. ‚Vlhká vzletová a pristávací dráha‘ je vzletová a pristávací dráha, ktorej povrch v časti určenej na používanie je pokrytý viditeľnou vlhkosťou alebo vodou do výšky 3 mm.“

2. V prílohe II (časť ARO) sa dodatok II nahrádza takto:

„Dodatok II

| PREVÁDZKOVÉ ŠPECIFIKÁCIE (v súlade so schválenými podmienkami v prevádzkovej príručke) | | | | |
|---|--------------------------|----------------------------|--|------------|
| Kontaktné údaje vydávajúceho orgánu Telefónne číslo (1): _____ ; Fax: _____ ; E-mail: _____ | | | | |
| Číslo AOC (2): | | Názov prevádzkovateľa (3): | | Dátum (4): |
| | | Obchodný názov Dba | | Podpis: |
| Číslo prevádzkových špecifikácií: | | | | |
| Model lietadla (5): Registrové značky (6): | | | | |
| Druhy prevádzky: Obchodná prevádzka <input type="checkbox"/> Cestujúci <input type="checkbox"/> Náklad <input type="checkbox"/> Iné (7): _____ | | | | |
| Oblasť prevádzky (8): | | | | |
| Osobitné obmedzenia (9): | | | | |
| Osobitné schválenia: | Áno | Nie | Špecifikácia (10) | Poznámky |
| Nebezpečný tovar | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Prevádzka za nízkej viditeľnosti Vzlet Priblíženie a pristátie | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | CAT (11) ... RVR (12): m DA/H: ft RVR: m | |
| RVSM (13) <input type="checkbox"/> neuvádza sa | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| ETOPS (14) <input type="checkbox"/> neuvádza sa | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Maximálny čas odklonenia (15): min. | |
| Komplexné navigačné špecifikácie pre prevádzku s PBN (16) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | (17) |
| Špecifikácia minimálnej navigačnej výkonnosti | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Prevádzka jednomotorového letúna s turbínovým motorom v noci alebo za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov (SET-IMC) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (18) | |
| Prevádzka vrtuľníka so zobrazovacím systémom nočného videnia | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Prevádzka vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia | <input type="checkbox"/> | | | |
| Prevádzka vrtuľníkovej zdravotníckej záchranej služby | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |

| | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|-----------------|--|
| Prevádzka vrtuľníka mimo pevniny | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Výcvik palubných sprievodcov ⁽¹⁹⁾ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Vydanie osvedčenia palubného sprievodcu ⁽²⁰⁾ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Používanie aplikácií EFB typu B | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | ⁽²¹⁾ | |
| Zachovanie letovej spôsobilosti | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | ⁽²²⁾ | |
| Iné ⁽²³⁾ | | | | |

(1) Kontaktné údaje príslušného orgánu – čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa, ak je k dispozícii.

(2) Uvedie sa číslo súvisiaceho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC).

(3) Uvedie sa registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku ‚Dba‘ (‚Doing business as – Podniká ako‘).

(4) Dátum vydania prevádzkových špecifikácií (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.

(5) 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).

(6) Registrované 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. Ak sa na daný model lietadla nevzťahujú všetky osobitné schválenia, registrované značky lietadla sa môžu uviesť v stĺpci poznámok k príslušnému osobitnému schváleniu.

(7) Uvedie sa iný druh dopravy (napr. zdravotnícka záchranná služba).

(8) Zoznam geografických oblastí oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo konkrétnych tratí, letovej informačnej oblasti alebo hraníc štátov alebo regiónov).

(9) Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. iba VFR, iba deň atď.).

(10) V tomto stĺpci uveďte zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé schválenie alebo druh schválenia (s príslušnými kritériami).

(11) Uvedie sa príslušná kategória presného priblíženia: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB alebo CAT IIIC. Uvedie sa minimálna dráhová dohľadnosť (RVR) v metroch a výška rozhodnutia (DH) v stopách. Na každú uvedenú kategóriu priblíženia slúži jeden riadok.

(12) Uvedie sa schválená minimálna dráhová dohľadnosť (RVR) pre vzlet v metroch. Ak boli udelené viaceré schválenia, na každé schválenie sa môže použiť jeden riadok.

(13) Pole ‚neuvádza sa‘ sa môže označiť, iba ak je maximálny dostup lietadla menší ako FL290.

(14) Prevádzka s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) sa v súčasnosti uplatňuje iba pri dvojmotorových lietadlách. Preto ak daný model lietadla má menej alebo viac ako dva motory, môže sa označiť pole ‚neuvádza sa‘.

(15) Uviest sa môže aj prahová vzdialenosť (v NM), ako aj typ motora.

(16) Výkonnostná navigácia (PBN): na každé komplexné osobitné schválenie PBN (napr. RNP AR APCH) sa použije jeden riadok s príslušnými obmedzeniami uvedenými v stĺpci ‚Špecifikácie‘ alebo ‚Poznámky‘ alebo v oboch stĺpcoch. Osobitné schválenia určitých postupov pre RNP AR APCH môžu byť uvedené v prevádzkových špecifikáciách alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.

(17) Uvedte, či je osobitné schválenie obmedzené na určité konce vzletových a pristávacích dráh alebo letiská alebo oboje.

(18) Uvedie sa konkrétna kombinácia draka alebo motora.

(19) Schválenie vykonávania výcvikových kurzov a preskúšania, ktoré majú absolvovať žiadatelia o osvedčenie palubného sprievodcu, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

(20) Schválenie vydávania osvedčení palubného sprievodcu, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

(21) Uvedie sa zoznam aplikácií EFB typu B spolu s odkazmi na EFB hardvér (v prípade prenosných EFB). Tento zoznam je uvedený buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v príslušných prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.

(22) Meno osoby/názov organizácie, ktorá je zodpovedná za zabezpečenie zachovania letovej spôsobilosti lietadla, a odkaz na predpis, ktorý si túto prácu vyžaduje, t. j. podčasť G prílohy I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014.

(23) Na tomto mieste sa môžu uviesť ďalšie schválenia alebo údaje s použitím jedného riadku (alebo jedného viacriadkového bloku) na jedno oprávnenie (napr. lety s krátkym pristátím, lety so strmým priblížením, skrátená požadovaná dĺžka na pristátie, lety vrtuľníka do alebo z miest verejného záujmu, lety vrtuľníka nad nehostinným 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 schválenia ETOPS).

FORMULÁR EASA 139, 6. vydanie“.

3. Príloha III (časť ORO) sa mení takto:

a) V ustanovení ORO.GEN.310 písm. f) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. aby sa všetky chyby alebo technické nedostatky, ktoré sa vyskytli počas jeho prevádzkového riadenia, nahlásili organizácii uvedenej v písmene d);“.

b) Ustanovenie ORO.SEC.100 sa nahrádza takto:

„ORO.SEC.100 Bezpečnostná ochrana priestoru pre letovú posádku – letúny

- a) Vo všetkých letúnoch vybavených zabezpečenými dverami do priestoru pre letovú posádku sa tieto dvere musia dať zamknúť a musia byť poskytnuté 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, ktoré sa používajú na obchodnú prepravu cestujúcich, musia byť vybavené schválenými zabezpečenými dverami do priestoru pre letovú posádku, ktoré sa dajú zamknúť a odomknúť z pracovného miesta každého pilota, a musia byť projektované tak, aby spĺňali príslušné požiadavky na letovú spôsobilosť, ak takéto letúny patria do ktorejkoľvek z týchto kategórií:
1. letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 54 500 kg;
 2. letúny s MCTOM väčšou ako 45 500 kg a s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich alebo
 3. letúny s MOPSC pre viac ako 60 cestujúcich.
- c) Vo všetkých letúnoch vybavených zabezpečenými dverami do priestoru pre letovú posádku v súlade s písmenom b):
1. sa tieto dvere zatvoria pred spustením motorov na vzlet, a ak si to vyžadujú postupy bezpečnostnej ochrany alebo veliaci pilot, musia byť zamknuté až do vypnutia motorov po pristátí s výnimkou prípadov, keď sa považuje za potrebné umožniť vstup alebo výstup oprávnených osôb v súlade s vnútroštátnym programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva;
 2. musia byť zabezpečené prostriedky na monitorovanie celého priestoru okolo dverí mimo priestoru pre letovú posádku z pracovného miesta každého pilota s cieľom identifikovať osoby dožadujúce sa vstupu do priestoru pre letovú posádku a odhaliť podozrivé správanie alebo možnú hrozbu.“

4. Príloha IV (časť CAT) sa mení takto:

a) Ustanovenie CAT.GEN.MPA.195 sa nahrádza takto:

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

- a) Po nehode, vážnom incidente alebo udalosti, ktoré určil vyšetrovací orgán, prevádzkovateľ lietadla uchová pôvodné zaznamenané údaje letového zapisovača počas obdobia 60 dní, alebo do iného dátumu, ktorý stanovil vyšetrovací orgán.
- b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov s cieľom zabezpečiť zachovanie prevádzkyschopnosti letových zapisovačov, ktorých preprava sa vyžaduje na základe tohto nariadenia.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí uchovanie záznamov letových parametrov a správ spojenia dátovým prenosom, ktoré sa majú zaznamenávať do letových zapisovačov. Na účely skúšania a údržby uvedených letových zapisovačov však možno počas skúšania vymazať najviac 1 hodinu najstarších zaznamenaných údajov.
- d) Prevádzkovateľ uchováva a zabezpečuje aktualizáciu dokumentácie, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na prevedenie prvotných nespracovaných letových údajov na letové parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách.
- e) Prevádzkovateľ sprístupní akékoľvek uchované záznamy letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.
- f) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 996/2010 a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 (*):
1. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača sa nesmú zverejniť alebo použiť záznamy z letového zapisovača, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:
 - i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito zvukovými záznamami a s ich prepisom;

- ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;
 - iii) takéto zvukové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.
- 1a. Keď sa vykonáva kontrola zvukových záznamov z letového zapisovača na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača, prevádzkovateľ chráni dôvernosť týchto zvukových záznamov a zabezpečuje, aby sa nezverejňovali alebo nepoužívali na iné účely než na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača.
2. Letové parametre alebo správy dátového spojenia zaznamenané letovým zapisovačom sa nesmú použiť na iné účely než na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré podliehajú povinnému hláseniu, ak takéto záznamy nespĺňajú ktorúkoľvek z týchto podmienok:
- i) sú použité prevádzkovateľom výlučne na účely letovej spôsobilosti alebo na účely údržby;
 - ii) sú anonymizované;
 - iii) sú zverejnené v zmysle bezpečnostných postupov.
3. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača sa nesmú zverejniť alebo použiť obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:
- i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito obrazovými záznamami;
 - ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;
 - iii) takéto obrazové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.
- 3a. Keď sa obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, kontrolujú na účely zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača, potom:
- i) sa uvedené obrazové materiály nesmú zverejniť alebo použiť na iné účely než na zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača;
 - ii) ak na týchto obrazových materiáloch môžu byť viditeľné časti tela členov posádky, prevádzkovateľ zabezpečí dôvernosť týchto obrazových materiálov.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).“

b) Ustanovenie CAT.OP.MPA.140 sa mení takto:

— Písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) Ak to príslušný orgán neschválil v súlade s podčastou F prílohy V (časť SPA), prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať za štandardných podmienok za bezvetria dvojmotorový letún na trati zahŕňajúcej bod vo väčšej vzdialenosti od vhodného letiska, než je jedna z týchto vhodných vzdialeností pre daný typ letúna:

1. v prípade letúnov výkonnostnej triedy A s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 20 cestujúcich alebo viac, vzdialenosť preletená za 60 minút pri cestovnej rýchlosti s jedným motorom neschopným prevádzky stanovenej v súlade s písmenom b);
2. v prípade letúnov výkonnostnej triedy A s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej, vzdialenosť preletená za 120 minút, alebo po schválení príslušným orgánom maximálne za 180 minút v prípade prúdových letúnov, pri cestovnej rýchlosti s jedným motorom neschopným prevádzky stanovenej v súlade s písmenom b);
3. v prípade letúnov výkonnostnej triedy B alebo C, menšia z týchto vzdialeností:
 - i) vzdialenosť preletená za 120 minút pri cestovnej rýchlosti s jedným motorom neschopným prevádzky stanovenej v súlade s písmenom b);
 - ii) 300 NM.“

— Písmeno d) sa nahrádza takto:

„d) Prevádzkovateľ na získanie súhlasu uvedeného v písmene a) bode 2 poskytne dôkaz, že:

1. boli zavedené postupy plánovania a odbavenia letov;

2. boli stanovené osobitné pokyny a postupy údržby na zabezpečenie plánovaných úrovní zachovania letovej spôsobilosti a spoľahlivosti letúna a jeho motorov a boli zaradené do prevádzkovateľovho programu údržby lietadla v súlade s prílohou I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 vrátane:

- i) programu spotreby motorového oleja;
- ii) programu monitorovania stavu motora.“

c) Ustanovenie CAT.OP.MPA.300 sa nahrádza takto:

„CAT.OP.MPA.300 Podmienky na priblíženie a pristátie – letúny

Skôr, než sa veliteľ lietadla začne približovať na pristátie, musí:

- a) sa presvedčiť, že podľa jemu dostupných informácií počasie na letisku a stav vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia s ohľadom na informácie o výkonnosti uvedené v prevádzkovej príručke;
- b) vykonať posúdenie dĺžky na pristátie v súlade s ustanovením CAT.OP.MPA.303.“

d) Vkladá sa toto ustanovenie CAT.OP.MPA.301:

„CAT.OP.MPA.301 Podmienky na priblíženie a pristátie – vrtuľníky

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

e) Vkladá sa toto ustanovenie CAT.OP.MPA.303:

„CAT.OP.MPA.303 Kontrola dĺžky na pristátie v čase priletu (LDTA) počas letu – letúny

a) V priblížení na pristátie sa nesmie pokračovať, ak použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe nedosahuje v predpokladanom čase pristátia aspoň 115 % dĺžky na pristátie určenej v súlade s informáciami o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase priletu a priblíženie na pristátie sa nevykonáva letúnmi výkonnostnej triedy A, ktoré sú certifikované v súlade s niektorou z týchto certifikačných špecifikácií uvedených v typovom osvedčení:

1. CS-25 alebo s rovnocennou;
2. CS-23 na úrovni 4 s úrovňou výkonnosti „vysoká rýchlosť“ alebo s rovnocennou.

b) V prípade letúnov výkonnostnej triedy A iných, ako sú uvedené v písmene a), sa nesmie pokračovať v priblížení na pristátie s výnimkou ktorejkoľvek z týchto situácií:

1. použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe dosahuje aspoň 115 % dĺžky na pristátie v predpokladanom čase pristátia určenej v súlade s informáciami o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase priletu;
2. ak nie sú dostupné informácie o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase priletu, použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe v predpokladanom čase pristátia zodpovedá aspoň požadovanej dĺžke na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.230, prípadne ustanovením CAT.POL.A.235.

c) V prípade letúnov výkonnostnej triedy B sa nesmie pokračovať v priblížení na pristátie s výnimkou ktorejkoľvek z týchto situácií:

1. použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe dosahuje aspoň 115 % dĺžky na pristátie v predpokladanom čase pristátia určenej v súlade s informáciami o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase priletu;
2. ak nie sú dostupné informácie o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase priletu, použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe v predpokladanom čase pristátia zodpovedá aspoň požadovanej dĺžke na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.330, prípadne ustanovením CAT.POL.A.335.

- d) V prípade letúnov výkonnostnej triedy C sa nesmie pokračovať v priblížení na pristátie s výnimkou ktorejkoľvek z týchto situácií:
1. použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe dosahuje aspoň 115 % dĺžky na pristátie v predpokladanom čase pristátia určenej v súlade s informáciami o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase priletu;
 2. ak nie sú dostupné informácie o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase priletu, použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe v predpokladanom čase pristátia zodpovedá aspoň požadovanej dĺžke na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POLA.430, prípadne ustanovením CAT.POLA.435.
- e) Informácie o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky pristátia v čase priletu vychádzajú zo schválených údajov uvedených v letovej príručke lietadla. Ak schválené údaje uvedené v letovej príručke lietadla nie sú dostatočné na posúdenie dĺžky na pristátie v čase priletu, doplnia sa ďalšími údajmi, ktoré sa určia buď v súlade s platnými certifikačnými špecifikáciami pre letúny alebo sa určia v súlade s prijateľnými prostriedkami preukázania zhody vydanými agentúrou.
- f) Prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke uvedie informácie o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky pristátia v čase priletu a predpoklady, z ktorých vychádzal pri ich vypracovaní, ako aj ostatné údaje, ktoré sa v súlade s písmenom e) môžu použiť ako doplnok údajov uvedených v letovej príručke lietadla.“
- f) Vkladá sa toto ustanovenie CAT.OP.MPA.311:

„CAT.OP.MPA.311 Hlásenie o brzdom účinku vzletovej a pristávacej dráhy

Ak brzdný účinok vzletovej a pristávacej dráhy, ktorý nastane počas dojazdu po pristátí, nezodpovedá hláseniu prevádzkovateľa letiska v správe o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe, veliteľ lietadla o tom čo najskôr upovedomí letové prevádzkové služby prostredníctvom osobitného letového hlásenia (AIREP).“

- g) V ustanovení CAT.POLA.105 sa písmeno d) nahrádza takto:
- „d) Pri posudzovaní splnenia požiadaviek na vzlet podľa príslušných kapitol prevádzkovateľ zohľadňuje presnosť grafického záznamu.“
- h) V ustanovení CAT.POLA.105 sa vypúšťa písmeno e).
- i) V ustanovení CAT.POLA.215 sa písmená b), c) a d) nahrádzajú takto:
- „b) Gradient čistej dráhy letu na trati 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 musí byť kladný.
- c) Čistá dráha letu na trati musí byť taká, aby letún mohol pokračovať v lete z cestovnej nadmorskej výšky na letisko, kde môže pristáť v súlade s ustanovením CAT.POLA.230, prípadne ustanovením CAT.POLA.235. Čistá dráha letu na trati musí viesť vertikálne vo výške aspoň 2 000 ft nad celým terénom a nad všetkými prekážkami na trati vo vzdialenosti do 9,3 km (5 NM) na obidve strany od plánovanej trate s prihliadnutím na tieto faktory:
1. predpokladá sa vysadenie motora v najkritickejšom bode na trati;
 2. zohľadňuje sa vplyv vetra na dráhu letu;
 3. povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu, ktorý umožňuje dosiahnuť letúnu letisko predpokladaného pristátia po poruche motora s požadovanými zálohami paliva v súlade s ustanovením CAT.OP.MPA.150 primeranými pre náhradné letisko, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup;
 4. letisko predpokladaného pristátia letúna po poruche motora musí spĺňať tieto kritériá:
 - i) výkonnostné požiadavky pri predpokladanej pristávacej hmotnosti sú splnené;
 - ii) v meteorologických správach alebo predpovediach a správach o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe sa uvádza, že možno vykonať bezpečné pristátie v predpokladanom čase pristátia;
 5. ak letová príručka lietadla neobsahuje údaje o čistej dráhe letu na trati, hrubá dráha letu na trati s jedným motorom neschopným prevádzky sa zníži o gradient stúpania 1,1 % pri dvojmotorových letúnoch, 1,4 % pri trojmotorových letúnoch a 1,6 % pri štvormotorových letúnoch.
- d) Prevádzkovateľ musí zväčšiť šírkové rozpätia uvedené v písmenách b) a c) na 18,5 km (10 NM), ak navigačná presnosť nezodpovedá prinajmenšom navigačnej špecifikácii RNAV 5.“

- j) Ustanovenie CAT.POL.A.220 sa nahrádza takto:

„CAT.POL.A.220 Let na trati – letúny s tromi alebo viacerými motormi, z toho s dvoma motormi neschopnými prevádzky

- a) V žiadnom bode plánovanej trate nesmie byť letún s tromi alebo viacerými motormi vzdialený viac ako 90 minút letu so všetkými pracujúcimi motormi pri cestovnom výkone, resp. ťahu pri štandardnej teplote za bezvetria od letiska, na ktorom sú zodpovedajúcim spôsobom splnené požiadavky ustanovenia CAT.POL.A.230 alebo ustanovenia CAT.POL.A.235 písm. a) týkajúce sa predpokladanej pristávacej hmotnosti, ak nie sú splnené podmienky v písmenách b) až f) tohto ustanovenia.
- b) Údaje o čistej dráhe letu na trati s dvoma motormi neschopnými prevádzky musia 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 úplne zastaviť letún s použitím predpísaného postupu na pristátie s dvoma motormi neschopnými prevádzky. Čistá dráha letu na trati musí viesť vertikálne vo výške aspoň 2 000 ft nad celým terénom a nad všetkými prekážkami na trati vo vzdialenosti do 9,3 km (5 NM) na obidve strany od plánovanej trate. V nadmorských výškach a za meteorologických podmienok, ktoré si vyžadujú činnosť protinámrazových systémov, sa musí zohľadniť ich účinok na údaje o čistej dráhe letu na trati. Prevádzkovateľ musí zväčšiť predpísané šírkové rozpätie uvedené v druhej vete na 18,5 km (10 NM), ak navigačná presnosť nezodpovedá prinajmenšom navigačnej špecifikácii RNAV 5.
- c) Predpokladá sa porucha dvoch motorov v najkritičejšom bode tej časti trate, kde sa letún prevádzkuje viac ako 90 minút od letiska uvedeného v písmene a), so všetkými pracujúcimi motormi pri cestovnom výkone, resp. ťahu, pri štandardnej teplote za bezvetria.
- d) Čistá dráha letu musí mať kladný gradient vo výške 1 500 ft nad letiskom predpokladaného pristátia po poruche dvoch motorov.
- e) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu, ktorý umožňuje dosiahnuť letisko s požadovanými zálohami paliva podľa písmena f), 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 prilet k takému letisku v nadmorskej výške najmenej 450 m (1 500 ft) priamo nad pristávacou plochou a potom ešte na let počas 15 minút pri cestovnom výkone, resp. ťahu.“
- k) Ustanovenie CAT.POL.A.230 sa nahrádza takto:

„CAT.POL.A.230 Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy

- a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s ustanovením CAT.POL.A.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 na pristátie pre prúdové letúny;
 2. v rozmedzí 70 % použiteľnej dĺžky pristátia pre turbovrtuľové letúny;
 3. odchylné od písmena a) bodov 1 a 2, v rozmedzí 80 % použiteľnej dĺžky na pristátie pre letúny, ktoré sú schválené na lety so skrátenou dĺžkou na pristátie podľa ustanovenia CAT.POL.A.255.
- b) Pre postupy strmého priblíženia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke na pristátie zohľadnené v súlade s písmenom a) bodom 1, prípadne 2, na základe výšky nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy menšej ako 60 ft, ale nie menšej ako 35 ft, pričom dodržiava ustanovenie CAT.POL.A.245.
- c) Pre postupy krátkeho pristátia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke na pristátie zohľadnené v súlade s písmenom a) bodom 1, prípadne 2, pričom dodržiava ustanovenie CAT.POL.A.250.
- d) Prevádzkovateľ musí pri stanovení pristávacej hmotnosti zohľadniť:
1. najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zložky zadného vetra;
 2. opravy uvedené v letovej príručke lietadla.

- e) Pri odbavovaní letúna musí letún:
1. pristáť na najvhodnejšej vzletovej a pristávacej dráhe za bezvetria alebo
 2. pristáť 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) Ak prevádzkovateľ nie je schopný dodržať podmienku v písmene e) bode 2 týkajúcu sa cieľového letiska, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko, ktoré umožňuje plný súlad s jedným z týchto ustanovení:
1. písmená a) až d), ak je v predpokladanom čase priletu vzletová a pristávacia dráha suchá;
 2. písmená a) až d) ustanovenia CAT.POL.A.235, ak je v predpokladanom čase priletu vzletová a pristávacia dráha vlhká alebo znečistená.“
- l) Ustanovenie CAT.POL.A.235 sa nahrádza takto:

„CAT.POL.A.235 Pristátie – vlhké a znečistené vzletové a pristávacie dráhy

- a) Ak sa v príslušných meteorologických správach alebo predpovediach, alebo v oboch uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť vlhká, použiteľná dĺžka pristátia musí zodpovedať jednej z týchto vzdialeností:
1. dĺžke na pristátie uvedenej v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, ale nie menšej ako dĺžka požadovaná v ustanovení CAT.POL.A.230 písm. a) bode 1, prípadne bode 2;
 2. ak dĺžka na pristátie nie je uvedená v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, najmenej 115 % požadovanej dĺžky na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.230 písm. a) bodom 1, prípadne bodom 2;
 3. dĺžke na pristátie kratšej ako dĺžka na pristátie požadovaná v písmene a) bode 2, ale nie menšej ako dĺžka požadovaná v ustanovení CAT.POL.A.230 písm. a) bode 1, prípadne bode 2, ak má vzletová a pristávacia dráha špecifické charakteristiky zlepšujúce trenie a letová príručka lietadla obsahuje konkrétne doplňujúce informácie o dĺžke na pristátie na tomto type vzletovej a pristávacej dráhy;
 4. odchylné od písmena a) bodov 1, 2 a 3, dĺžke na pristátie určenej v ustanovení CAT.POL.A.255 písm. b) bode 2) podbode v) B) pre letúny, ktoré sú schválené na lety so skrátenou dĺžkou na pristátie podľa ustanovenia CAT.POL.A.255.
- b) Ak sa v príslušných meteorologických správach alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená, použiteľná dĺžka pristátia musí zodpovedať jednej z týchto vzdialeností:
1. aspoň dĺžke na pristátie určenej v súlade s písmenom a) alebo aspoň 115 % dĺžky na pristátie určenej v súlade so schválenými údajmi o dĺžke na pristátie pre znečistené vzletové a pristávacie dráhy alebo rovnocennými údajmi podľa toho, ktorá dĺžka je väčšia;
 2. na osobitne pripravených zimných vzletových a pristávacích dráhach sa môže použiť kratšia dĺžka na pristátie ako dĺžka, ktorá sa požaduje podľa písmena b) bodu 1, ale nie menšia, ako sa požaduje podľa písmena a), ak letová príručka lietadla obsahuje konkrétne doplňujúce informácie o dĺžkach na pristátie na znečistených vzletových a pristávacích dráhach. Takáto dĺžka na pristátie musí zodpovedať aspoň 115 % dĺžky na pristátie uvedenej v letovej príručke lietadla.
- c) Odchylné od písmena b) sa nemusí použiť prírastok 15 %, ak je už zahrnutý v schválených údajoch o dĺžke na pristátie alebo rovnocenných údajoch.
- d) V prípade písmen a) a b) sa zodpovedajúcim spôsobom uplatňujú kritériá podľa ustanovenia CAT.POL.A.230 písm. b), c) a d).
- e) Pri odbavovaní letúna musí letún:
1. pristáť na najvhodnejšej vzletovej a pristávacej dráhe za bezvetria alebo
 2. pristáť 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) Ak prevádzkovateľ nie je schopný dodržať podmienku v písmene e) bode 1 pre cieľové letisko, kde z príslušných meteorologických správ alebo predpovedí vyplýva, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená, a kde pristátie závisí od konkrétnej zložky vetra, letún môže byť odbavený, iba ak sú určené dve náhradné letiská.

- g) Ak prevádzkovateľ nie je schopný dodržať podmienku v písmene e) bode 2 pre cieľové letisko, kde z príslušných meteorologických správ alebo predpovedí vyplýva, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť vlhká alebo znečistená, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko.
- h) Pokiaľ ide o písmená f) a g), určené náhradné letisko alebo letiská musia umožňovať súlad s jedným z týchto ustanovení:
1. písmená a) až d) ustanovenia CAT.POL.A.230, ak je v predpokladanom čase priletu vzletová a pristávacia dráha suchá;
 2. písmená a) až d) ustanovenia CAT.POL.A.235, ak je v predpokladanom čase priletu vzletová a pristávacia dráha vlhká alebo znečistená.“
- m) V ustanovení CAT.POL.A.250 písmene b) sa vkladá tento bod 11a:
- „11a. lety so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie v súlade s ustanovením CAT.POL.A.255 sú zakázané;“.
- n) Vkladá sa toto ustanovenie CAT.POL.A.255:

„CAT.POL.A.255 Schválenie letov so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie

- a) Prevádzkovateľ letúna môže vykonávať pristátie v rámci 80 % použiteľnej dĺžky na pristátie, ak spĺňa tieto podmienky:
1. letún má MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej;
 2. letún má v letovej príručke lietadla uvedené vyhlásenie o oprávnenosti na zníženú požadovanú dĺžku na pristátie;
 3. letún sa používa na nepravidelnú obchodnú leteckú dopravu na objednávku;
 4. pristávacia hmotnosť letúna umožňuje pristátie s úplným zastavením v rámci uvedenej zníženej dĺžky na pristátie;
 5. prevádzkovateľovi príslušný orgán vopred udelil súhlas.
- b) Prevádzkovateľ na získanie súhlasu uvedeného v písmene a) bode 5 poskytne dôkaz, že nastala ktorákoľvek z týchto okolností:
1. bolo vykonané posúdenie rizika s cieľom preukázať dosiahnutie úrovne bezpečnosti, ktorá je rovnocenná úrovni zamýšľanej podľa ustanovenia CAT.POL.A.230 písm. a) bodu 1, prípadne bodu 2;
 2. sú splnené tieto podmienky:
 - i) sú zakázané osobitné približovacie postupy, ako sú strmé priblíženia, výšky nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy nad 60 ft alebo pod 35 ft, lety za nízkej viditeľnosti, priblíženia mimo kritérií ustáleného priblíženia schválených podľa ustanovenia CAT.OP.MPA.115 písm. a);
 - ii) sú zakázané lety s krátkym pristátím v súlade s ustanovením CAT.POL.A.250;
 - iii) je zakázané pristátie na znečistených vzletových a pristávacích dráhach;
 - iv) je zavedený primeraný proces výcviku, kontroly a monitorovania letovej posádky;
 - v) prevádzkovateľ stanovil program analýzy pristávania na letisku (ALAP) s cieľom zabezpečiť splnenie týchto podmienok:
 - A) v predpokladanom čase priletu sa nepredpovedá zadný vietor;
 - B) ak sa v predpokladanom čase priletu predpovedá vlhká vzletová a pristávacia dráha, dĺžka na pristátie pri odbavení sa stanoví buď v súlade s písmenom a) alebo písmenom b) ustanovenia CAT.OP.MPA.303, alebo ako 115 % dĺžky na pristátie určenej pre suché vzletové a pristávacie dráhy, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia;
 - C) v predpokladanom čase priletu nie sú predpovedané podmienky znečistenej vzletovej a pristávacej dráhy;
 - D) v predpokladanom čase priletu nie sú predpovedané nepriaznivé meteorologické podmienky;
 - vi) všetko vybavenie, ktoré ovplyvňuje výkonnosť pristávania, je pred začatím letu schopné prevádzky;

- vii) letovú posádku tvoria najmenej dvaja kvalifikovaní a vyškolení piloti, ktorí sú rozlietaní v letoch so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie;
 - viii) na základe prevládajúcich podmienok pre zamýšľaný let veliteľ lietadla prijme konečné rozhodnutie o vykonaní letu so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie a v záujme bezpečnosti sa môže rozhodnúť ho nevykonať;
 - ix) ďalšie podmienky na letisku, ak sú stanovené príslušným orgánom, ktorý udelil letisku osvedčenie, s prihliadnutím na ortografické charakteristiky v priestore priblíženia, použiteľné prostriedky na priblíženie a aspekty nevydareného priblíženia/pristátia.“
- o) Ustanovenie CAT.POL.A.330 sa nahrádza takto:

„CAT.POL.A.330 Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy

- a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s ustanovením CAT.POL.A.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku musí umožniť pristátie s úplným zastavením z výšky 50 ft nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy v rozmedzí 70 % použiteľnej dĺžky pristátia.
 - b) Odchylné od ustanovenia písmena a) a ak sa dodržiava ustanovenie CAT.POL.A.355, pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s ustanovením CAT.POL.A.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku musí umožniť pristátie s úplným zastavením z výšky 50 ft nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy v rozmedzí 80 % použiteľnej dĺžky pristátia.
 - c) Prevádzkovateľ musí pri stanovení pristávacej hmotnosti zohľadniť:
 - 1. nadmorskú výšku letiska;
 - 2. najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zložky zadného vetra;
 - 3. typ povrchu vzletovej a pristávacej dráhy;
 - 4. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere pristátia.
 - d) Pre postupy strmého priblíženia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke na pristátie zohľadnené 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 ustanovenie CAT.POL.A.345.
 - e) Pre postupy krátkeho pristátia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke na pristátie zohľadnené v súlade s písmenom a), pričom dodržiava ustanovenie CAT.POL.A.350.
 - f) Pri odbavovaní letúna musí letún:
 - 1. pristáť na najvhodnejšej vzletovej a pristávacej dráhe za bezvetria alebo
 - 2. pristáť 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.
 - g) Ak prevádzkovateľ nie je schopný dodržať podmienku v písmene f) bode 2 pre cieľové letisko, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko, ktoré umožňuje plný súlad s požiadavkami podľa písmen a) až f).“
- p) Ustanovenie CAT.POL.A.335 sa nahrádza takto:

„CAT.POL.A.335 Pristátie – vlhké a znečistené vzletové a pristávacie dráhy

- a) Ak sa v príslušných meteorologických správach alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť vlhká, použiteľná dĺžka pristátia musí zodpovedať jednej z týchto vzdialeností:
 - 1. dĺžke na pristátie uvedenej v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, ale nie menšej ako dĺžka požadovaná v ustanovení CAT.POL.A.330;
 - 2. ak dĺžka na pristátie nie je uvedená v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, najmenej 115 % požadovanej dĺžky na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.330 písm. a);

3. dĺžka na pristátie kratšej ako dĺžka na pristátie požadovaná v písmene a) bode 2, ale nie menšej ako dĺžka požadovaná v ustanovení CAT.POL.A.330 písm. a), ak má vzletová a pristávacia dráha špecifické charakteristiky zlepšujúce trenie a letová príručka lietadla obsahuje konkrétne doplňujúce informácie o dĺžke na pristátie na tomto type vzletovej a pristávacej dráhy;
 4. odchylny od písmena a) bodov 1, 2 a 3, dĺžka na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.355 písm. b) bodu 7) podbodu iii) pre letúny, ktoré sú schválené na lety so skrátenou dĺžkou na pristátie podľa ustanovenia CAT.POL.A.355.
- b) Ak sa v príslušných meteorologických správach alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená, dĺžka na pristátie nesmie prekročiť použiteľnú dĺžku na pristátie. Prevádzkovateľ stanoví v prevádzkovej príručke údaje o dĺžke na pristátie, ktoré sa majú použiť.“
- q) Vkladá sa toto ustanovenie CAT.POL.A.355:

„CAT.POL.A.355 Schválenie letov so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie

- a) Prevádzka letúna s pristávacou hmotnosťou, ktorá umožňuje pristátie s úplným zastavením v rozmedzí 80 % použiteľnej dĺžky na pristátie si vyžaduje predchádzajúci súhlas príslušného orgánu. Takýto súhlas sa musí získať pre každú vzletovú a pristávaciu dráhu, na ktorej sa vykonávajú lety so zníženou požadovanou dĺžkou na pristátie.
- b) Na získanie súhlasu uvedeného v písmene a) prevádzkovateľ musí vykonať posúdenie rizika s cieľom preukázať dosiahnutie úrovne bezpečnosti rovnocennej s úrovňou zamýšľanou podľa ustanovenia CAT.POL.A.330 písm. a) a splnenie aspoň týchto podmienok:
 1. 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;
 2. sú zakázané lety s krátkym pristátím v súlade s ustanovením CAT.POL.A.350 a priblíženia mimo kritérií ustáleného priblíženia schválených podľa ustanovenia CAT.OP.MPA.115 písm. a);
 3. je zakázané pristátie na znečistených vzletových a pristávacích dráhach;
 4. v prevádzkovej príručke je určený a vykonáva sa osobitný postup kontroly dotykovej oblasti; tento postup musí zahŕňať primerané pokyny na opakovanie okruhu a na nevydarené pristátie, keď nie je možné dosiahnuť dotyk s dráhou vo vymedzenej oblasti;
 5. je zavedený primeraný program letiskového výcviku a kontroly pre letovú posádku;
 6. letová posádka je kvalifikovaná a je rozlietaná v letoch so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie na dotknutom letisku;
 7. prevádzkovateľ stanovil program analýzy pristávania na letisku (ALAP) s cieľom zabezpečiť splnenie týchto podmienok:
 - i) v predpokladanom čase priletu sa nepredpovedá zadný vietor;
 - ii) ak sa v predpokladanom čase priletu predpovedá vlhká vzletová a pristávacia dráha, dĺžka na pristátie pri odbavení sa stanoví buď v súlade s písmenom c) ustanovenia CAT.OP.MPA.303, alebo ako 115 % dĺžky na pristátie určenej pre suché vzletové a pristávacie dráhy, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia;
 - iii) v predpokladanom čase priletu nie sú predpovedané podmienky znečistenej vzletovej a pristávacej dráhy;
 - iv) v predpokladanom čase priletu nie sú predpovedané nepriaznivé meteorologické podmienky;
 8. sú zavedené prevádzkové postupy zabezpečujúce, že:
 - i) všetko vybavenie, ktoré ovplyvňuje výkonnosť pristávania a dĺžku na pristátie, je pred začatím letu schopné prevádzky;
 - ii) letová posádka správne používa spomaľovacie zariadenia;
 9. pre spomaľovacie zariadenia letúna sú zavedené osobitné pokyny na údržbu a prevádzkové postupy s cieľom zvýšiť spoľahlivosť týchto systémov;

10. konečné priblíženie a pristátie sa vykonáva výlučne v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti;
11. ďalšie podmienky na letisku, ak sú stanovené príslušným orgánom, ktorý udelil letisku osvedčenie, s prihliadnutím na ortografické charakteristiky v priestore priblíženia, použiteľné prostriedky na priblíženie a aspekty nevydareného priblíženia/pristátia.“;
- r) V ustanovení CAT.POL.A.415 sa písmená d) a e) nahrádzajú takto:
- „d) Šírkové rozpätia uvedené v písmene a) sa zvýšia na 18,5 km (10 NM), ak navigačná presnosť nezodpovedá prinajmenšom navigačnej špecifikácii RNAV 5.
- e) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu, ktorý umožňuje dosiahnuť letisko predpokladaného pristátia letúna po poruche motora s požadovanými zálohami paliva v súlade s ustanovením CAT.OP.MPA.150 primeranými pre náhradné letisko, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.“
- s) Ustanovenie CAT.POL.A.420 sa nahrádza takto:

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

- a) V žiadnom bode plánovanej trate nesmie byť letún s tromi alebo viacerými motormi vzdialený viac ako 90 minút letu so všetkými pracujúcimi motormi pri cestovnom výkone, resp. ťahu pri štandardnej teplote za bezvetria od letiska, na ktorom sú splnené požiadavky ustanovenia CAT.POL.A.430 týkajúce sa predpokladanej pristávacej hmotnosti, ak nie sú splnené podmienky v písmenách b) až e) tohto ustanovenia.
- 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 pristávaciu hmotnosť, pričom preletí v bezpečnej vertikálnej vzdialenosti najmenej 2 000 ft ponad všetky prekážky, ktoré sa nachádzajú v rozpätí 9,3 km (5 NM) na každú stranu od plánovanej trate.
- c) Predpokladá sa porucha dvoch motorov v najkritičejšom bode tej časti trate, kde sa letún prevádzkuje viac ako 90 minút od letiska uvedeného v písmene a), so všetkými pracujúcimi motormi pri cestovnom výkone, resp. ťahu, pri štandardnej teplote za bezvetria.
- 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 prilet k takému letisku v nadmorskej výške najmenej 450 m (1 500 ft) priamo nad pristávacou plochou a potom ešte na let počas 15 minút pri cestovnom výkone, resp. ťahu.
- e) Rýchlosť stúpania letúna musí byť menšia o 150 ft za minútu, ako je tá predpísaná.
- f) Šírkové rozpätia uvedené v písmene b) sa zvýšia na 18,5 km (10 NM), ak navigačná presnosť nezodpovedá prinajmenšom navigačnej špecifikácii RNAV 5.
- g) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu, ktorý umožňuje dosiahnuť letisko s požadovanými zálohami paliva v súlade s písmenom d), ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.“;
- t) V ustanovení CAT.POL.A.430 písm. a) sa bod 4 nahrádza takto:
- „4. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere pristátia.“;
- u) V ustanovení CAT.POL.A.435 sa písmeno a) nahrádza takto:
- „a) Ak sa v príslušných meteorologických správach alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávací dráha v predpokladanom čase priletu môže byť vlhká, použiteľná dĺžka pristátia musí zodpovedať jednej z týchto vzdialeností:
1. dĺžke na pristátie uvedenej v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, ale nie menšej ako dĺžka požadovaná v ustanovení CAT.POL.A.430;
 2. ak dĺžka na pristátie nie je uvedená v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, najmenej 115 % požadovanej dĺžky na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.430.“;
- v) V ustanovení CAT.IDE.A.185 sa dopĺňa toto písmeno i):
- „i) Letúny s MCTOM väčšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 5. septembra 2022 alebo neskôr, musia byť vybavené náhradným zdrojom energie, na ktorý sa automaticky prepnú CVR a priestorový mikrofón namontovaný v pilotnej kabíne, ak sa preruší všetko ostatné napájanie CVR.“

w) Vkladá sa tento bod CAT.IDE.A.191:

„CAT.IDE.A.191 Lahký letový zapisovač

- a) Letúny s turbínovým pohonom s MCTOM 2 250 kg alebo väčšou a letúny s MOPSC pre viac než 9 cestujúcich musia byť vybavené letovým zapisovačom, ak sú splnené všetky tieto podmienky:
1. nespádajú do rozsahu pôsobnosti ustanovenia CAT.IDE.A.190 písm. a);
 2. individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti im bolo prvý raz vydané 5. septembra 2022 alebo neskôr.
- b) Letový zapisovač zaznamenáva prostredníctvom letových údajov alebo obrazových záznamov informácie dostatočné na určenie dráhy letu a rýchlosti lietadla.
- c) Letový zapisovač musí byť schopný uchovávať letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané aspoň za posledných 5 hodín.
- d) Letový zapisovač musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Ak letový zapisovač zaznamenáva obrazové záznamy alebo zvuk v priestore pre letovú posádku, musí byť k dispozícii funkcia, ktorú môže ovládať veliteľ lietadla a ktorá upravuje obrazové a zvukové záznamy vykonané pred spustením uvedenej funkcie, aby sa tieto záznamy nedali získať použitím bežných techník prehrávania alebo kopírovania.“
- x) V ustanovení CAT.IDE.A.230 sa písmeno b) nahrádza takto:
- „b) Zásoba kyslíka uvedená v písmene a) 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.“;
- y) V ustanovení CAT.IDE.A.230 sa písmeno d) nahrádza takto:
- „d) Zariadenie kyslíka na prvú pomoc musí byť schopné privádzať hmotnostný prietok každej osobe.“
- z) Ustanovenie CAT.IDE.A.345 sa mení takto:
- i) Názov článku sa nahrádza takto:

„CAT.IDE.A.345 Komunikačné, navigačné a sledovacie zariadenie pre lety IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov“.

- ii) V ustanovení CAT.IDE.A.345 sa písmeno a) nahrádza takto:
- „a) Letúny pri prevádzke podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia byť vybavené rádiovým komunikačným, navigačným a sledovacím zariadením v súlade s platnými požiadavkami pre vzdušný priestor.“
- a. a.) Vkladá sa tento bod CAT.IDE.H.191:

„CAT.IDE.H.191 Lahký letový zapisovač

- a) Vrtuľníky s turbínovým pohonom s MCTOM 2 250 kg alebo väčšou musia byť vybavené letovým zapisovačom, ak sú splnené všetky tieto podmienky:
1. nespádajú do rozsahu pôsobnosti ustanovenia CAT.IDE.H.190 písm. a);
 2. individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti im bolo prvý raz vydané 5. septembra 2022 alebo neskôr.
- b) Letový zapisovač zaznamenáva prostredníctvom letových údajov alebo obrazov informácie dostatočné na určenie dráhy letu a rýchlosti lietadla.
- c) Letový zapisovač musí byť schopný uchovávať letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané aspoň za posledných 5 hodín.

- d) Letový zapisovač musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Ak letový zapisovač zaznamenáva obrazové záznamy alebo zvuk v priestore pre letovú posádku, musí byť k dispozícii funkcia, ktorú môže ovládať veliteľ lietadla a ktorá upravuje obrazové a zvukové záznamy vykonané pred spustením uvedenej funkcie, aby sa tieto záznamy nedali získať použitím bežných techník prehrávania alebo kopírovania.“

bb) Ustanovenie CAT.IDE.H.345 sa mení takto:

i) Názov článku sa nahrádza takto:

„CAT.IDE.H.345 Komunikačné, navigačné a sledovacie zariadenie pre lety IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov“.

ii) V ustanovení CAT.IDE.H.345 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Vrtuľníky pri prevádzke podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia byť vybavené rádiovým komunikačným, navigačným a sledovacím zariadením v súlade s platnými požiadavkami pre vzdušný priestor.“

5. Príloha V (časť SPA) sa mení takto:

a) V ustanovení SPA.SET-IMC.105 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) boli stanovené osobitné pokyny a postupy údržby na zabezpečenie zamýšľaných úrovní zachovania letovej spôsobilosti a spoľahlivosti letúna a jeho pohonného systému a boli zaradené do prevádzkovateľovho programu údržby lietadla v súlade s nariadením (EÚ) č. 1321/2014 vrátane všetkých týchto položiek:

1. programu monitorovania vývoja stavu motora s výnimkou letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2004 a ktoré majú automatický systém monitorovania vývoja stavu motora;
2. programu spoľahlivosti pohonného systému a súvisiacich systémov;“.

6. Príloha VI (časť NCC) sa mení takto:

a) Ustanovenie NCC.GEN.101 sa nahrádza takto:

„Organizácie schválené na výcvik, ktoré sú povinné dodržiavať ustanovenia tejto prílohy, musia takisto dodržiavať:

- a) ustanovenie ORO.GEN.310, podľa potreby a
- b) ustanovenie ORO.MLR.105.“

b) Ustanovenie NCC.GEN.145 sa nahrádza takto:

„NCC.GEN.145 Manipulácia so záznamami letového zapisovača: uchovávanie, predloženie, ochrana a používanie

- a) Po nehode, vážnom incidente alebo udalosti, ktoré určil vyšetrovací orgán, prevádzkovateľ lietadla uchová pôvodné zaznamenané údaje letového zapisovača počas obdobia 60 dní, alebo do iného dátumu, ktorý stanovil vyšetrovací orgán.
- b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov s cieľom zabezpečiť zachovanie prevádzkyschopnosti letových zapisovačov, ktorých preprava sa vyžaduje.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí uchovanie záznamov letových parametrov a správ spojenia dátovým prenosom, ktoré sa majú zaznamenávať do letových zapisovačov. Na účely skúšania a údržby uvedených letových zapisovačov však možno počas skúšania vymazať najviac 1 hodinu najstarších zaznamenaných údajov.
- d) Prevádzkovateľ uchováva a zabezpečuje aktualizáciu dokumentácie, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na prevedenie prvotných nespracovaných letových údajov na letové parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách.

- e) Prevádzkovateľ sprístupní akékoľvek uchované záznamy letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.
- f) Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia nariadení (EÚ) č. 996/2010 a (EÚ) 2016/679:
1. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača sa nesmú zverejniť alebo použiť záznamy z letového zapisovača, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:
 - i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito zvukovými záznamami a s ich prepisom;
 - ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;
 - iii) takéto zvukové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.
 - 1a. Keď sa vykonáva kontrola zvukových záznamov z letového zapisovača na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača, prevádzkovateľ chráni dôvernosť týchto zvukových záznamov a zabezpečuje, aby sa nezverejňovali alebo nepoužívali na iné účely než na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača.
 2. Letové parametre alebo správy dátového spojenia zaznamenané letovým zapisovačom sa nesmú použiť na iné účely než na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré podliehajú povinnému hláseniu, keď takéto záznamy nespĺňajú ktorúkoľvek z týchto podmienok:
 - i) sú použité prevádzkovateľom výlučne na účely letovej spôsobilosti alebo na účely údržby;
 - ii) sú anonymizované;
 - iii) sú zverejnené v zmysle bezpečnostných postupov.
 3. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača sa nesmú zverejniť alebo použiť obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:
 - i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito obrazovými záznamami;
 - ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;
 - iii) takéto obrazové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.
 - 3a. Keď sa obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, kontrolujú na účely zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača, potom:
 - i) sa uvedené obrazové materiály nesmú zverejniť alebo použiť na iné účely než na zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača;
 - ii) ak na týchto obrazových materiáloch môžu byť viditeľné časti tela členov posádky, prevádzkovateľ zabezpečí utajenie týchto obrazových materiálov.“
- c) Ustanovenie NCC.OP.225 sa nahrádza takto:

„NCC.OP.225 Podmienky na priblíženie a pristátie – letúny

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia.“

- d) Vkladá sa tento bod NCC.OP.226:

„NCC.OP.226 Podmienky na priblíženie a pristátie – vrtuľníky

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo mieste prevádzky a stav plochy konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia.“

7. Príloha VII (časť NCO) sa mení takto:

a) Ustanovenie NCO.OP.205 sa nahrádza takto:

„NCO.OP.205 Podmienky na priblíženie a pristátie – letúny

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú zamýšľa použiť, nebránia bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia.“

b) Vkladá sa tento bod NCO.OP.206:

„NCO.OP.206 Podmienky na priblíženie a pristátie – vrtuľníky

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo mieste prevádzky a stav plochy konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorú zamýšľa použiť, nebránia bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia.“

c) V ustanovení NCO.SPEC.MCF.105 sa písmeno a) nahrádza takto:

„b) Odchylné od ustanovenia NCO.GEN.105 písm. a) bodu 4 tejto prílohy kontrolný let na účely údržby môže vykonávať lietadlo, ktoré bolo uvoľnené do prevádzky s nedokončenou údržbou v súlade s ustanovením M. A.801 písm. f) prílohy I (časť M), ustanovením 145.A.50 písm. e) prílohy II (časť 145) alebo ustanovením ML. A.801 písm. f) prílohy Vb (časť ML) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1321/2014.“

d) Ustanovenie NCO.SPEC.MCF.130 sa nahrádza takto:

„NCO.SPEC.MCF.130 Simulované mimoriadne alebo núdzové postupy počas letu

Odchylné od ustanovenia NCO.SPEC.145 môže veliaci pilot simulovať situácie, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov so špecialistom na úlohy na palube, ak je simulácia potrebná na splnenie zámeru letu a ak bola uvedená v kontrolnom zozname podľa ustanovenia NCO.SPEC.MCF.110 alebo v prevádzkových postupoch.“

8. Príloha VIII (časť SPO) sa mení takto:

a) V ustanovení SPO.GEN.140 písm. a) sa bod 10 nahrádza takto:

„10. technický denník lietadla v súlade s nariadením (EÚ) č. 1321/2014, ak sa vyžaduje;“.

b) Ustanovenie SPO.GEN.145 sa nahrádza takto:

„SPO.GEN.145 Manipulácia so záznamami letového zapisovača: uchovávanie, predloženie, ochrana a používanie

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

b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov s cieľom zabezpečiť zachovanie prevádzkyschopnosti letových zapisovačov, ktorých preprava sa vyžaduje.

c) Prevádzkovateľ zabezpečí uchovanie záznamov letových parametrov a správ spojenia dátovým prenosom, ktoré sa majú zaznamenávať do letových zapisovačov. Na účely skúšania a údržby uvedených letových zapisovačov však možno počas skúšania vymazať najviac 1 hodinu najstarších zaznamenaných údajov.

d) Prevádzkovateľ uchováva a zabezpečuje aktualizáciu dokumentácie, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na prevedenie prvotných nespracovaných letových údajov na letové parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách.

e) Prevádzkovateľ sprístupní akékoľvek uchované záznamy letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.

- f) Bez toho, aby boli dotknuté nariadenia (EÚ) č. 996/2010 a (EÚ) 2016/679 a s výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača:
1. sa nesmú zverejniť alebo použiť zvukové záznamy z letového zapisovača, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:
 - i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito zvukovými záznamami a s ich prepisom;
 - ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;
 - iii) takéto zvukové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.
 - 1a. Keď sa vykonáva kontrola zvukových záznamov z letového zapisovača na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača, prevádzkovateľ chráni dôvernosc týchto zvukových záznamov a zabezpečuje, aby sa nezverejňovali alebo nepoužívali na iné účely než na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača.
 2. Letové parametre alebo správy dátového spojenia zaznamenané letovým zapisovačom sa nesmú použiť na iné účely než na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré podliehajú povinnému hláseniu. Toto obmedzenie sa neuplatňuje, ak takéto záznamy spĺňajú ktorúkoľvek z týchto podmienok:
 - i) sú použité prevádzkovateľom výlučne na účely letovej spôsobilosti alebo na účely údržby;
 - ii) sú anonymizované;
 - iii) sú zverejnené v zmysle bezpečnostných postupov.
 3. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača sa nesmú zverejniť alebo použiť obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:
 - i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito obrazovými záznamami;
 - ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;
 - iii) takéto obrazové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.
 - 3a. Keď sa obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, kontrolujú na účely zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača, potom:
 - i) sa uvedené obrazové materiály nesmú zverejniť alebo použiť na iné účely než na zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača;
 - ii) ak na týchto obrazových materiáloch môžu byť viditeľné časti tela členov posádky, prevádzkovateľ zabezpečí utajenie týchto obrazových materiálov.“;
- c) Ustanovenie SPO.OP.210 sa nahrádza takto:

„SPO.OP.210 Podmienky na priblíženie a pristátie – letúny

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia.“

- d) Vkladá sa tento bod SPO.OP.211:

„SPO.OP.211 Podmienky na priblíženie a pristátie – vrtuľníky

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo mieste prevádzky a stav plochy konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia.“

- e) Vkladá sa tento bod SPO.IDE.A.146:

„SPO.IDE.A.146 Lhký letový zapisovač

- a) Letúny s turbínovým pohonom s MCTOM 2 250 kg alebo väčšou a letúny s MOPSC pre viac než 9 cestujúcich musia byť vybavené letovým zapisovačom, ak sú splnené všetky tieto podmienky:
 1. nespádajú do rozsahu pôsobnosti ustanovenia SPO.IDE.A.145 písm. a);

2. používajú sa na prevádzku obchodnej dopravy;
 3. individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti im bolo prvý raz vydané 5. septembra 2022 alebo neskôr.
- b) Letový zapisovač zaznamenáva prostredníctvom letových údajov alebo obrazov informácie dostatočné na určenie dráhy letu a rýchlosti lietadla.
 - c) Letový zapisovač musí byť schopný uchovávať letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané aspoň za posledných 5 hodín.
 - d) Letový zapisovač musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
 - e) Ak letový zapisovač zaznamenáva obrazové záznamy alebo zvuk v priestore pre letovú posádku, musí byť k dispozícii funkcia, ktorú môže ovládať veliaci pilot a ktorá upravuje obrazové a zvukové záznamy vykonané pred spustením uvedenej funkcie, aby sa tieto záznamy nedali získať použitím bežných techník prehrávania alebo kopírovania.“
- f) Vkladá sa tento bod SPO.IDE.H.146:

„SPO.IDE.H.146 Lhký letový zapisovač

- a) Vrtuľníky s turbínovým pohonom s MCTOM 2 250 kg alebo väčšou musia byť vybavené letovým zapisovačom, ak sú splnené všetky tieto podmienky:
 1. spadajú do rozsahu pôsobnosti ustanovenia SPO.IDE.H.145 písm. a);
 2. používajú sa na prevádzku obchodnej dopravy;
 3. individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti im bolo prvý raz vydané 5. septembra 2022 alebo neskôr.
 - b) Letový zapisovač zaznamenáva prostredníctvom letových údajov alebo obrazov informácie dostatočné na určenie dráhy letu a rýchlosti lietadla.
 - c) Letový zapisovač musí byť schopný uchovávať letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané aspoň za posledných 5 hodín.
 - d) Letový zapisovač musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
 - e) Ak letový zapisovač zaznamenáva obrazové záznamy alebo zvuk v priestore pre letovú posádku, musí byť k dispozícii funkcia, ktorú môže ovládať veliaci pilot a ktorá upravuje obrazové a zvukové záznamy vykonané pred spustením uvedenej funkcie, aby sa tieto záznamy nedali získať použitím bežných techník prehrávania alebo kopírovania.“;
- g) V ustanovení SPO.SPE.MCF.100 sa písmeno a) nahrádza takto:
- „a) kontrolný let na účely údržby úrovne A je let, pri ktorom sa očakáva použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, ako sú vymedzené v letovej príručke lietadla, alebo pri ktorom sa vyžaduje preukázanie fungovania záložného systému alebo iných bezpečnostných zariadení.“.
-