

**VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2021/2237****z 15. decembra 2021,****ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, pokiaľ ide o požiadavky na prevádzku za každého počasia a na výcvik a preskúšavanie letovej posádky**

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 <sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 23 ods. 1, článok 27 ods. 1 a článok 31,

keďže:

- (1) Prevádzkovatelia a personál zapojený do prevádzky lietadiel, ako aj príslušné vnútroštátne orgány by mali spĺňať príslušné základné požiadavky na leteckú prevádzku stanovené v nariadení (EÚ) 2018/1139.
- (2) V nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 <sup>(2)</sup> sa stanovujú podrobné pravidlá leteckej prevádzky. Existujúce pravidlá upravujúce prevádzku za každého počasia by sa mali aktualizovať, aby zohľadňovali technologický pokrok v nových palubných systémoch a osvedčené postupy v leteckej prevádzke.
- (3) V záujme vysokej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Únii treba upraviť prevádzku za každého počasia vo všetkých príslušných oblastiach letectva vrátane prvotnej letovej spôsobilosti, leteckej prevádzky, udeľovania preukazov spôsobilosti letovým posádkam, ako aj letiska a zohľadniť celosvetové skúsenosti v oblasti letectva a vedecký a technický pokrok v leteckej prevádzke. Nové pravidlá by preto mali zlepšiť harmonizáciu s požiadavkami Federálneho leteckého úradu Spojených štátov a v maximálnej možnej miere zahrnúť do práva Únie najnovšie zmeny noriem, ktoré prijala Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) – konkrétne príloha 6 časť I (11. vydanie), časť II (10. vydanie) a časť III (9. vydanie) – pokiaľ ide o prevádzku za každého počasia a terminológiu prístrojového priblíženia.
- (4) Okrem toho by sa mala umožniť bezpečná prevádzka vrtuľníkov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) vrátane využitia priblíženia a odletov na základe PinS (bod v priestore). Prevádzka vrtuľníkov sa doteraz vykonávala v zásade podľa pravidiel letu za viditeľnosti, a preto sa ďalej rozvíjali pravidlá prevádzky vrtuľníkov. V súčasnosti sú však pre vrtuľníky k dispozícii nové priblíženia a odlety na základe bodu v priestore, ako aj nízkoúrovňové vrtuľníkové trate, čo vrtuľníkom umožňuje lietať podľa IFR. Prevádzkové pravidlá by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (5) V záujme nákladovo efektívneho zvýšenia bezpečnosti by sa mali stanoviť nové požiadavky na výcvik v oblasti špeciálnej prevádzky (SPO), viacpilotnej prevádzky vrtuľníkov, väčšieho využívania simulátorov, ako aj väčšej rozmanitosti foriem výcviku a preskúšavania vo vrtuľníkovej obchodnej leteckej doprave (CAT).
- (6) Nové pravidlá by mali byť založené na výsledkoch a riziku, aby nezastarávali vzhľadom na neustály technologický pokrok. Mali by byť technologicky neutrálne a umožňovať prispôsobenie budúcim zmenám, čím sa zabráni závislosti od konkrétnych technologických riešení.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

- (7) Nové pravidlá by mali umožniť zefektívnenie vďaka technologickému pokroku a prevádzkovému využívaniu nových, pokročilých technológií, ako sú systémy rozšíreného letového videnia (EFVS), ako aj uplatňovanie niektorých nových moderných prevádzkových postupov, ktoré podporujú prevádzku za každého počasia. Cieľom by mala byť aj snaha o využívanie inováčných výcvikových nástrojov na účely výcviku a preskúšavania letovej posádky.
- (8) Nové pravidlá prevádzky za každého počasia a výcviku a preskúšavania letovej posádky by mali prispieť k vytvoreniu rovnakých podmienok pre všetkých aktérov na vnútornom trhu leteckej dopravy v Únii a k zvýšeniu konkurencieschopnosti leteckého priemyslu Únie.
- (9) Letiskové prevádzkové minimá by mali byť čo najviac zosúladené medzi obchodnou leteckou dopravou, neobchodnou leteckou dopravou zložitými motorovými lietadlami (NCC) a špeciálnou prevádzkou (SPO). Na stimuláciu využívania pravidiel letu podľa prístrojov by sa mali zjednodušiť aj požiadavky na prevádzku za každého počasia v prípade neobchodnej leteckej dopravy inými než zložitými motorovými lietadlami (NCO).
- (10) Vzhľadom na prevádzkové skúsenosti a povahu prevádzky, z ktorej vyplývajú nižšie riziká, by sa niektoré úľavy z výcviku a preskúšavania letovej posádky, ktoré boli predtým k dispozícii len pre CAT, mali rozšíriť aj na prevádzku SPO a NCC. Prevádzkový vývoj ukázal, že požadovanú úroveň bezpečnosti možno udržať aj s menej prísnyimi a pružnejšími požiadavkami. Podobne by sa mala určiť zvýšená flexibilita, pokiaľ ide o prevádzku s rôznymi typmi alebo variantmi lietadiel, poskytnúť prevádzkovateľom malých vrtuľníkov. Na malé jednoduché jednomotorové typy vrtuľníkov, ktoré sa správajú podobne za bežných aj núdzových podmienok, by sa tiež mali vzťahovať niektoré zjednodušenia, ktoré sú v súčasnosti k dispozícii v rámci kvalifikačnej kategórie na triedu letúnov.
- (11) Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť, aby sa v plnej miere zaviedli základné požiadavky na leteckú prevádzku uvedené v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139.
- (12) Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva v súlade s článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 pripravila návrh vykonávacích predpisov a predložila ho Komisii v rámci stanoviska č. 02/2021 <sup>(3)</sup>.
- (13) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného v súlade s článkom 127 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

#### Zmeny nariadenia (EÚ) č. 965/2012

Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

1. V článku 5 ods. 2 písm. a) sa bod iv) nahrádza takto:  
„iv) prevádzku za podmienok zníženej viditeľnosti (LVO) alebo prevádzku s prevádzkovými zápočtami;“;
2. Prílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII 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*.

Uplatňuje sa od 30. októbra 2022.

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

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

V Bruseli 15. decembra 2021

*Za Komisiu*  
*predsedníčka*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## PRÍLOHA

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

1. Príloha I sa mení takto:

a) Vkladá sa tento bod 6:

„6. „Letiskové prevádzkové minimá“ sú limity použiteľnosti letiska na:

- a) vzlet – vyjadrené ako dráhová dohľadnosť (RVR) a/alebo viditeľnosť a v prípade potreby výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti;
- b) pristátie po 2D priblížení podľa prístrojov – vyjadrené ako viditeľnosť a/alebo RVR, minimálna nadmorská výška/výška zostupu (MDA/MDH) a v prípade potreby výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti;
- c) pristátie po 3D priblížení podľa prístrojov – vyjadrené ako viditeľnosť a/alebo RVR a nadmorská výška, resp. výška rozhodnutia (DA/DH), podľa typu a/alebo kategórie prevádzky“;

b) Bod 11 sa vypúšťa;

c) Body 13 až 16 sa vypúšťajú;

d) Vkladá sa tento bod 18a:

„18a. „Výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti“ je výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nad zemou alebo vodou pod 6 000 m (20 000 ft) pokrývajúca viac ako polovicu oblohy;“;

e) Bod 20 sa nahrádza takto:

„20. „Let po okruhu“ je fáza priblíženia okruhom za viditeľnosti;“;

f) Vkladá sa tento bod 20a:

„20a. „Priblíženie okruhom“ je priblíženie podľa prístrojov typu A na privedenie lietadla do polohy vhodnej na pristátie na vzletovej a pristávacej dráhe/ploche konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá nie je vhodne umiestená pre priame priblíženie;“;

g) Bod 27 sa nahrádza takto:

„27. „Konečné priblíženie stálym klesaním (CDFA)“ je technika zodpovedajúca postupom ustáleného priblíženia pre let v úseku konečného priblíženia (FAS) postupu nie-presného priblíženia a pristátia (NPA) podľa prístrojov stálym klesaním bez prechodu do horizontálneho letu z nadmorskej výšky/výšky, ktorá je rovná alebo vyššia než nadmorská výška/výška fixu konečného priblíženia:

- a) v prípade priameho priblíženia do bodu približne 15 m (50 ft) nad prahom pristávacej dráhy alebo do bodu, kde sa začína manéver podrovnania alebo
- b) v prípade priblíženia okruhom, kým sa nedosiahne MDA/MDH alebo nadmorská výška/výška letového manévru za viditeľnosti;“;

h) Vkladá sa tento bod 35a:

„35a. „Nadmorská výška rozhodnutia (DA) alebo výška rozhodnutia (DH)“ je stanovená nadmorská výška alebo výška pri 3D priblížení podľa prístrojov, pri ktorej sa musí začať postup nevydareného priblíženia, ak nebol nadviazaný vizuálny kontakt potrebný na pokračovanie v priblížení;“;

i) Bod 46 sa nahrádza takto:

„46. „Systém rozšíreného letového videnia (EFVS)“ je elektronický prostriedok, ktorý letovej posádke v reálnom čase poskytuje senzorické alebo rozšírené zobrazenie topografie vonkajšieho prostredia (prírodné alebo človekom vytvorené črty miesta alebo regiónu – najmä tak, aby sa prejavila ich relatívna poloha a nadmorská výška) pomocou zobrazovacích snímačov; EFVS je integrovaný s letovým navigačným systémom a zobrazuje na priehľadovom displeji alebo rovnocennom zobrazovacom systéme; ak je EFVS certifikovaný podľa platných požiadaviek na letovú spôsobilosť a prevádzkovateľ je držiteľom potrebného osobitného schválenia (ak sa vyžaduje), môže sa použiť na prevádzku s EFVS a môže umožňovať prevádzku s prevádzkovými zápočtami;“;

j) Vkladajú sa tieto body 46a a 46b:

„46a. „Prevádzka s EFVS“ je prevádzka, pri ktorej si podmienky viditeľnosti vyžadujú použitie EFVS namiesto prirodzeného videnia na priblíženie alebo pristátie, nadviazanie potrebnej vizuálnej orientácie alebo vykonanie dojazdu;

46b. „Prevádzka s EFVS 200“ je prevádzka s prevádzkovým zápočtom, pri ktorej si podmienky viditeľnosti vyžadujú použitie EFVS po výšku 200 stôp nad FATO alebo nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy. Odtiaľ až po zem sa použije prirodzené videnie. RVR nesmie byť menšia ako 550 m;“;

k) Bod 47 sa nahrádza takto:

„47. „Systém rozšíreného videnia (EVS)“ je elektronický prostriedok, ktorý letovej posádke v reálnom čase poskytuje obraz skutočnej topografie vonkajšieho prostredia (prírodné alebo človekom vytvorené črty miesta alebo regiónu – najmä tak, aby sa prejavila ich relatívna poloha a nadmorská výška) pomocou zobrazovacích snímačov;“;

l) Vkladá sa tento bod 48b:

„48b. „Úsek konečného priblíženia (FAS)“ je ten úsek postupu priblíženia podľa prístrojov (IAP), v ktorom je ukončené privedenie lietadla do smeru priblíženia a klesania na pristátie;“;

m) Vkladá sa tento bod 52a:

„52a. „Opakovanie okruhu“ je prechod z priblíženia do stabilizovaného stúpania. Zahŕňa manévry vykonávané v alebo nad MDA/MDH, resp. DA/DH, alebo pod DA/DH (prerušené pristátia);“;

n) Bod 55 sa nahrádza takto:

„55. Priehľadový navádzací systém pristávania (HUDLS)“ je celý palubný systém, ktorý pilotovi poskytuje priehľadové navádzanie s cieľom umožniť mu buď ovládanie lietadla alebo monitorovanie autopilota počas vzletu (v náležitých prípadoch), priblíženia a pristátia (a v náležitých prípadoch dojazdu) alebo opakovania okruhu. Zahŕňa všetky snímače, počítače, napájacie zdroje, signály a ovládacie prvky;“;

o) Bod 56 sa vypúšťa;

p) Vkladajú sa tieto body 69d a 69e:

„69d. „priblíženie podľa prístrojov“ je priblíženie a pristátie s použitím prístrojov pre navigačné vedenie lietadla na základe postupu priblíženia podľa prístrojov (IAP). Existujú dve metódy vykonávania priblíženia podľa prístrojov:

a) dvojrozmerné (2D) priblíženie podľa prístrojov s použitím len smerového navigačného vedenia lietadla a

b) trojrozmerné (3D) priblíženie podľa prístrojov s použitím smerového aj vertikálneho navigačného vedenia lietadla;

69e. „postup priblíženia podľa prístrojov (IAP)“ je séria vopred stanovených manévrov vykonávaných podľa údajov letových prístrojov, ktoré zabezpečujú stanovenú ochranu od prekážok od fixu počiatku priblíženia, prípadne od začiatku stanovenej príletovej trate k bodu, z ktorého možno vykonať pristátie; ak nemožno vykonať pristátie, až do polohy, v ktorej sa aplikujú kritériá bezpečných výšok nad prekážkami pri vyčkávaní alebo pri lete na preletovej trati. IAP sa klasifikujú takto:

a) postup nie-presného priblíženia a pristátia (NPA) je IAP určený na 2D priblíženie podľa prístrojov typu A;

b) postup priblíženia s vertikálnym vedením (APV) je IAP založený na výkonnostnej navigácii (PBN) určený na 3D priblíženie podľa prístrojov typu A;

c) postup presného priblíženia (PA) je postup IAP založený na navigačných systémoch určených na 3D priblíženia podľa prístrojov typu A alebo B;“;

q) Vkladá sa tento bod 72b:

„72b. „Traťové preskúšanie“ je preskúšanie, ktoré vedie prevádzkovateľ a absolvuje pilot alebo člen technickej posádky s cieľom preukázať spôsobilosť vykonávať bežnú traťovú prevádzku opísanú v prevádzkovej príručke;“;

r) Body 74. a 75. sa nahrádzajú takto:

„74. „Prevádzka za nízkej viditeľnosti (LVO)“ je priblíženie alebo vzlet na vzletovej a pristávacej dráhe s dráhovou dohľadnosťou menšou ako 550 m alebo s výškou rozhodnutia menšou ako 200 ft;

75. „Vzlet za nízkej viditeľnosti (LVTO)“ je vzlet s RVR menšou ako 550 m;“;

s) Bod 76 sa vypúšťa;

t) Vkladá sa tento bod 78c:

„78c. „minimálna nadmorská výška zostupu (MDA) alebo minimálna výška zostupu (MDH)“ je stanovená nadmorská výška alebo výška pri 2D priblížení podľa prístrojov alebo priblížení okruhom, pod ktorou nie je povolený zostup bez nadviazania potrebného vizuálneho kontaktu;“;

u) Bod 83 sa vypúšťa;

v) Vkladá sa tento bod 85a:

„85a. „bezpečná nadmorská výška nad prekážkami (OCA) alebo bezpečná výška nad prekážkami (OCH)“ je najnižšia nadmorská výška alebo najnižšia výška nad nadmorskou výškou prahu vzletovej a pristávacej dráhy, prípadne nadmorskou výškou letiska, ktorá sa používa na stanovenie súladu s príslušnými kritériami bezpečných výšok nad prekážkami;“;

w) Vkladá sa tento bod 91a:

„91a. „prevádzkový zápočet“ je zápočet za prevádzku moderného lietadla s možnosťou nižších letiskových prevádzkových miním, než by za normálnych okolností stanovil prevádzkovateľ pre bežné lietadlo, na základe výkonnosti pokročilých systémov lietadla využívajúcich dostupnú externú infraštruktúru. Nižšie prevádzkové minimá môžu zahŕňať nižšiu výšku/nadmorskú výšku rozhodnutia alebo minimálnu výšku/nadmorskú výšku zostupu, znížené požiadavky na viditeľnosť alebo pozemné zariadenia, alebo ich kombináciu;“;

x) Bod 92 sa nahrádza takto:

„92. „Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom“ je preskúšanie, ktoré vedie prevádzkovateľ a absolvuje pilot alebo člen technickej posádky s cieľom preukázať spôsobilosť vykonávať bežné, mimoriadne a núdzové postupy;“;

y) Vkladajú sa tieto body 120c., 120d. a 120e.:

„120c. „Výcvik na dosiahnutie spôsobilosti“ je výcvik určený na dosiahnutie konečného stavu cieľov výkonnosti, ktorý poskytuje dostatočnú záruku, že vyškoliteľ je schopný trvalo plniť konkrétne úlohy bezpečne a efektívne;

120d. „Priblíženie podľa prístrojov typu A“ je priblíženie podľa prístrojov s MDH alebo DH 250 ft alebo viac;

120e. „Priblíženie podľa prístrojov typu B“ je priblíženie podľa prístrojov s DH menej ako 250 ft. Priblíženia podľa prístrojov typu B sa klasifikujú takto:

a) Kategória I (CAT I): DH nie menej ako 200 ft a buď viditeľnosť aspoň 800 m alebo RVR aspoň 550 m;

b) Kategória II (CAT II): DH menej ako 200 ft, nie však menej ako 100 ft, a RVR aspoň 300 m;

c) Kategória III (CAT III): DH menej ako 100 ft alebo bez DH a RVR menej ako 300 m alebo bez obmedzenia RVR;“;

z) Vkladá sa tento bod 124a:

„124a. „Viditeľnosť (VIS)“ je viditeľnosť (dohľadnosť) na letecké účely, pričom ide o vyššiu z týchto hodnôt:

- a) najväčšia vzdialenosť, na ktorú možno vidieť a rozoznať čierny objekt vhodných rozmerov umiestnený v blízkosti povrchu zeme, ak je pozorovaný oproti svetlému pozadiu a
- b) najväčšia vzdialenosť, na ktorú možno vidieť a identifikovať svetlá so svietivosťou približne 1 000 kandel oproti neosvetlenému pozadiu;“;

aa) Body 125. a 126. sa nahrádzajú takto:

„125. „Priblíženie za viditeľnosti zeme“ je priblíženie letom IFR, pri ktorom sa časť alebo celý postup IAP nedokončí a priblíženie sa vykoná s vizuálnou orientáciou podľa terénu;

126. „Letisko s prijateľnými poveternostnými podmienkami“ je vhodné letisko, v prípade ktorého z poveternostných hlásení, predpovedí počasia alebo z ich kombinácie vyplýva, že v čase predpokladaného používania budú poveternostné podmienky na úrovni alebo nad úrovňou požadovaných letiskových prevádzkových mínim a správy o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe naznačujú, že bude možné bezpečné pristátie;“.





Vydanie osvedčenia palubného sprievodcu <sup>(21)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Používanie aplikácií EFB typu B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(22)</sup>	
Zachovanie letovej spôsobilosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(23)</sup>	
Iné <sup>(24)</sup>				

<sup>(1)</sup> Kontaktné údaje príslušného orgánu – čísla telefónu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa a fax, ak je k dispozícii.  
<sup>(2)</sup> Uvedie sa číslo súvisiaceho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC).  
<sup>(3)</sup> Uvedie sa registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dba“ („Doing business as – Podniká ako“).  
<sup>(4)</sup> Dátum vydania prevádzkových špecifikácií (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.  
<sup>(5)</sup> Uvedie sa ICAO označenie značky lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232).  
<sup>(6)</sup> Registrové značky sú uvedené buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v príslušných prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke. Ak sa na daný model lietadla nevzťahujú všetky osobitné schválenia, registrové značky lietadla sa môžu uviesť v stĺpci poznámok k príslušnému osobitnému schváleniu.  
<sup>(7)</sup> Uvedie sa iný druh dopravy (napr. zdravotnícka záchranná služba).  
<sup>(8)</sup> Zoznam geografických oblastí oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo konkrétnych tratí, letovej informačnej oblasti alebo hraníc štátov alebo regiónov).  
<sup>(9)</sup> Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. iba VFR, iba deň atď.).  
<sup>(10)</sup> V tomto stĺpci uveďte zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé schválenie alebo druh schválenia (s príslušnými kritériami).  
<sup>(11)</sup> Uvedie sa schválená minimálna dráhová dohľadnosť (RVR) pre vzlet v metroch. Ak boli udelené viaceré schválenia, na každé schválenie sa môže použiť jeden riadok.  
<sup>(12)</sup> Uvedie sa príslušná kategória presného priblíženia: CAT II alebo CAT III. Uvedie sa minimálna dráhová dohľadnosť (RVR) v metroch a výška rozhodnutia (DH) v stopách. Na každú uvedenú kategóriu priblíženia slúži jeden riadok.  
<sup>(13)</sup> Uvedie sa príslušný prevádzkový zápočet: SA CAT I, SA CAT II, EFVS atď. Uvedie sa minimálna RVR v metroch a DH v stopách. Na každý uvedený prevádzkový zápočet slúži jeden riadok.  
<sup>(14)</sup> Pole „neuvádza sa“ (N/A) sa môže označiť, iba ak je maximálny dostup lietadla menší ako FL290.  
<sup>(15)</sup> Prevádzka s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) sa v súčasnosti uplatňuje iba pri dvojmotorových lietadlách. Preto ak daný model lietadla má menej ako dva motory, môže sa označiť pole „neuvádza sa“.  
<sup>(16)</sup> Uviesť sa môže aj prahová vzdialenosť (v NM), ako aj typ motora.  
<sup>(17)</sup> 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.  
<sup>(18)</sup> Uveďte, či je osobitné schválenie obmedzené na určité konce vzletových a pristávacích dráh alebo letiská, alebo oboje.  
<sup>(19)</sup> Uvedie sa konkrétna kombinácia draku alebo motora.  
<sup>(20)</sup> Schválenie vykonávania výcvikových kurzov a preskúšania, ktoré majú absolvovať žiadatelia o osvedčenie pre palubných sprievodcov, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.  
<sup>(21)</sup> Schválenie vydávania osvedčení pre palubných sprievodcov, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.  
<sup>(22)</sup> 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.  
<sup>(23)</sup> Meno osoby/názov organizácie, ktorá je zodpovedná za zabezpečenie zachovania letovej spôsobilosti lietadla, a odkaz na predpis, ktorý si túto prácu vyžaduje, t. j. podčasť G prílohy I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014.  
<sup>(24)</sup> 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, vydanie 7“

## 3. Príloha III sa mení takto:

## a) Ustanovenie ORO.FC.100 sa mení takto:

## i) Vkladá sa toto písmeno f):

„f) Osobitné požiadavky na prevádzku vrtuľníkov

Ak vrtuľník prevádzkuje posádka dvoch pilotov, každý pilot musí byť:

1. byť držiteľom osvedčenia o úspešnom absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) vo vrtuľníkoch v súlade s nariadením (EÚ) č. 1178/2011 alebo
2. mať absolvovaných najmenej 500 hodín letu vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke.“;

## ii) Písmeno d) sa nahrádza takto:

„d) Člena letovej posádky môže počas letu vystriedať pri plnení jeho povinností pri riadení iný primerane kvalifikovaný člen letovej posádky.“;

## b) Ustanovenie ORO.FC.105 sa nahrádza takto:

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

a) Prevádzkovateľ v súlade s bodom 8.6 prílohy V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 určí jedného pilota z letovej posádky s kvalifikáciou veliaceho pilota v súlade s prílohou I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 za veliaceho pilota alebo v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy veliteľa lietadla.

b) Prevádzkovateľ určí člena letovej posádky za veliaceho pilota/veliteľa lietadla, iba ak sú splnené všetky tieto podmienky:

1. daný člen letovej posádky má minimálnu úroveň praxe uvedenú v prevádzkovej príručke;
2. daný člen letovej posádky má primerané vedomosti o trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, a o letiskách vrátane náhradných letísk, zariadeniach a postupoch, ktoré sa majú použiť;
3. v prípade prevádzky s viacčlennou posádkou daný člen letovej posádky absolvoval na zvýšenie kvalifikácie z druhého pilota na veliaceho pilota/veliteľa lietadla kurz veliteľa lietadla poskytovaný prevádzkovateľom.

c) V prípade obchodnej prevádzky letúnov a vrtuľníkov veliaci pilot/veliteľ lietadla alebo pilot, ktorého možno vykonaním letu poveriť, musí mať absolvovaný úvodný zoznamovací výcvik venovaný trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, a letiskám, zariadeniam a postupom, ktoré sa majú použiť, a musí si tieto znalosti udržiavať takto:

1. Platnosť znalosti letísk sa udržiava prevádzkou aspoň raz na príslušnom letisku počas 12 kalendárnych mesiacov.
2. Znalosti o trati alebo oblasti sa udržiavajú prevádzkou aspoň raz na príslušnej trati alebo v príslušnej oblasti počas 36 mesiacov. Okrem toho sa pri znalostiach o trati alebo oblasti vyžaduje opakovací výcvik, ak pilot v rámci daného 36-mesačného obdobia neabsolvoval žiadnu prevádzku na danej trati alebo v danej oblasti 12 mesiacov.

d) Bez ohľadu na písmeno c) možno v prípade prevádzky VFR počas dňa s letúňmi a vrtuľníkmi výkonnostnej triedy B a C zoznamovací výcvik venovaný trati a letiskám nahradiť zoznamovacím výcvikom venovaným oblasti.“;

## c) Ustanovenie ORO.FC.125 sa nahrádza takto:

**„ORO.FC.125 Rozdielový výcvik, zoznamovanie, výcvik v oblasti vybavenia a postupov**

a) Členovia letovej posádky absolvujú rozdielový výcvik alebo zoznamovanie, ak sa to vyžaduje v prílohe I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

b) Členovia letovej posádky absolvujú výcvik v oblasti vybavenia a postupov pri zmene vybavenia alebo pri zmene postupov, ktoré si vyžadujú dodatočné vedomosti o aktuálne prevádzkovaných typoch alebo variantoch.

c) V prevádzkovej príručke sa uvedie, kedy sa takýto rozdielový výcvik, zoznamovanie alebo výcvik v oblasti vybavenia a postupov vyžaduje.“;

d) V ustanovení ORO.FC.130, sa písmeno a) nahrádza takto:

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

e) Ustanovenie ORO.FC.140 sa nahrádza takto:

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

a) Členovia letovej posádky, ktorí lietajú na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel, musia vyhovieť požiadavkám predpísaným v tejto podčasti pre každý typ alebo variant, pokiaľ zápočty týkajúce sa výcviku, preskúšania a požiadaviek na rozlietanosť nie sú stanovené v povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti (vhodnosti) stanovených v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012 pre príslušné typy alebo varianty.

b) Prevádzkovateľ môže vymedziť skupiny typov jednomotorových vrtuľníkov. Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na jednom type je platné pre všetky ostatné typy v danej skupine, ak sú splnené obe tieto podmienky:

1. skupina zahŕňa buď len jednomotorové turbínové vrtuľníky prevádzkované podľa VFR, alebo zahŕňa len jednomotorové piestové vrtuľníky prevádzkované podľa VFR;
2. v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy sa v rámci 3-ročného cyklu vykonajú najmenej dve preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na jeden typ.

c) Pokiaľ ide o špeciálnu prevádzku, tie prvky výcviku na lietadle/FSTD a preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, ktoré sa týkajú príslušných aspektov spojených so špecializovanou úlohou a nesúvisia s typom alebo skupinou typov, možno započítať ostatným skupinám alebo typom na základe posúdenia rizika, ktoré vykoná prevádzkovateľ.

d) V prípade prevádzky viac než jedného typu alebo variantu vrtuľníka, ktoré sa používajú v dostatočne podobnej prevádzke, ak traťové preskúšania medzi typmi alebo variantmi rotujú, každé traťové preskúšanie predlžuje platnosť traťového preskúšania na ostatné typy alebo varianty vrtuľníka.

e) V prevádzkovej príručke sa uvedú príslušné postupy a akékoľvek prevádzkové obmedzenia na každú prevádzku na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel.“;

f) Ustanovenie ORO.FC.145 sa mení takto:

i) Písmená c) a d) sa nahrádzajú takto:

„c) V prípade prevádzky CAT schvaľuje programy výcviku a preskúšania vrátane osnov a použitia prostriedkov na poskytovanie programu, ako napríklad jednotlivých výcvikových zariadení na simuláciu letu (FSTD) a iných výcvikových metód, príslušný orgán.

d) Výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD) použité na splnenie požiadaviek tejto podčasti musí mať kvalifikáciu v súlade s nariadením (EÚ) č. 1178/2011 a musí byť čo najvernejšou napodobeninou lietadla, ktoré používa prevádzkovateľ. Rozdiely medzi FSTD a lietadlom sa podľa potreby opíšu a vysvetlia v rámci predletovej prípravy (inštruktáže) alebo výcviku.“;

ii) Dopĺňajú sa tieto písmená f) a g):

„f) Prevádzkovateľ monitoruje platnosť každého udržiavacieho výcviku a preskúšania.

g) Obdobia platnosti vyžadované v tejto podčasti sa počítajú od konca mesiaca, v ktorom sa uskutočnilo rozlietanie, výcvik alebo preskúšanie.“;

g) Ustanovenie ORO.FC.146 sa mení takto:

i) Písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) V prípade výcviku, preskúšania a posudzovania letu a simulácie letu personál poskytujúci výcvik a vykonávajúci preskúšanie alebo posudzovanie musí byť odborne spôsobilý v súlade s prílohou I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011. Okrem toho personál poskytujúci výcvik a vykonávajúci preskúšanie zamerané na špeciálnu prevádzku musí byť primerane kvalifikovaný na príslušnú prevádzku.“;

- ii) Písmeno d) sa nahrádza takto:
- „d) Bez ohľadu na písmeno b) môže vykonať traťové hodnotenie spôsobilosti primerane kvalifikovaný veliteľ vymenovaný prevádzkovateľom, ktorý je štandardizovaný v koncepcii EBT a hodnotení spôsobilostí (traťový hodnotiteľ).“;
- iii) Dopĺňajú sa tieto písmená e), f), g) a h):
- „e) Bez ohľadu na písmeno b) výcvik v lietadle/FSTD a preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom môže vykonávať primerane kvalifikovaný veliteľ lietadla, ktorý je držiteľom osvedčenia FI/TRI/SFI a ktorého prevádzkovateľ poveril ktoroukoľvek z týchto prevádzok:
1. prevádzka obchodnej leteckej dopravy (CAT) vrtuľníkmi spĺňajúcimi kritériá vymedzené v ustanovení ORO.FC.005 písm. b) bode 2;
  2. prevádzka CAT inými ako zložitými motorovými vrtuľníkmi cez deň a na tratiach s orientáciou podľa viditeľných orientačných bodov;
  3. prevádzka CAT letúnmi výkonnostnej triedy B, ktoré nespĺňajú kritériá vymedzené v ustanovení ORO.FC.005 písm. b) bode 1.
- f) Bez ohľadu na písmeno b) výcvik v lietadle/FSTD a preukázanie spôsobilosti/preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom môže vykonávať primerane kvalifikovaný veliaci pilot/veliteľ lietadla, ktorého prevádzkovateľ poveril ktoroukoľvek z týchto prevádzok:
1. špeciálna prevádzka;
  2. prevádzka obchodnej leteckej dopravy (CAT) letúnmi spĺňajúcimi kritériá vymedzené v ustanovení ORO.FC.005 písm. b) bode 2.
- g) Bez ohľadu na písmeno b) môže traťové preskúšanie viesť primerane kvalifikovaný veliteľ lietadla, ktorého menuje prevádzkovateľ.
- h) Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o osobách vymenovaných podľa písmen e) až g).“;
- h) V ustanovení ORO.FC.200 sa písmeno d) nahrádza takto:
- „d) Osobitné požiadavky na prevádzku vrtuľníkov
- Pri každej prevádzke vrtuľníkov s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich a pri prevádzke podľa IFR vrtuľníkov s MOPSC pre viac ako 9 cestujúcich tvoria minimálnu letovú posádku dvaja piloti.“;
- i) Ustanovenie ORO.FC.202 sa mení takto:
- i) Úvodné slová sa nahrádzajú takto:
- „Na let podľa IFR alebo v noci s minimálnou letovou posádkou pozostávajúcou z jedného pilota musia byť splnené tieto podmienky:“;
- ii) Písmeno b) sa nahrádza takto:
- „b) ZÁMERNE VYNECHANÉ“;
- j) Ustanovenie ORO.FC.220 sa mení takto:
- i) Písmeno b) sa nahrádza takto:
- „b) Členovi letovej posádky po začatí preškoľovacieho kurzu prevádzkovateľa nesmie byť určené vykonávanie letových povinností na lietadle iného typu alebo inej triedy, až kým tento výcvik neabsolvuje alebo neukončí. Členovia posádky, ktorí prevádzkujú iba letúny výkonnostnej triedy B, môžu byť počas preškoľovacích kurzov pridelení na lety na iných typoch letúnov výkonnostnej triedy B v rozsahu nevyhnutnom na zachovanie prevádzky. Členovia posádky môžu byť pridelení na lety na jednomotorových vrtuľníkoch počas preškoľovacieho kurzu prevádzkovateľa na jednomotorovom vrtuľníku za predpokladu, že to neovplyvní výcvik.“;
- ii) Dopĺňa sa toto písmeno f):
- „f) Ak prevádzkové okolnosti, ako napríklad žiadanie o nové AOC alebo doplnenie lietadlového parku o nový typ alebo triedu lietadla, prevádzkovateľovi neumožňujú splnenie požiadaviek podľa písmena d), daný prevádzkovateľ môže vypracovať osobitný preškoľovací kurz, ktorý sa použije dočasne pre obmedzený počet pilotov.“;

k) Ustanovenie ORO.FC.230 sa nahrádza takto:

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

- a) Každý člen letovej posádky absolvuje udržiavací výcvik a preskúšavanie týkajúce sa typu alebo variantu a súvisiaceho vybavenia lietadla, na prevádzke ktorého sa podieľa.
- b) *Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom*
1. Každý člen letovej posádky absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom v bežnej zostave posádky.
  2. Ak sa bude od člena letovej posádky požadovať vykonávanie letov IFR, preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom sa podľa potreby vykoná bez vonkajšej vizuálnej orientácie.
  3. Trvanie platnosti preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom je 6 kalendárnych mesiacov. Pre prevádzku VFR počas dňa na letúnoch výkonnostnej triedy B, ktorá sa vykonáva v období nepresahujúcom viac ako 8 za sebou nasledujúcich mesiacov, postačuje jedno preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom. Toto preskúšanie odbornej spôsobilosti musí prebehnúť pred začiatkom prevádzky obchodnej leteckej dopravy.
- c) *Traťové preskúšanie*
- Každý člen letovej posádky absolvuje traťové preskúšanie na príslušnom lietadle. Čas platnosti traťového preskúšania je 12 kalendárnych mesiacov.
- d) *Výcvik a preskúšavanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia*
- Každý člen letovej posádky sa podrobí udržiavaciemu výcviku a preskúšaniam znalostí o umiestnení a používaní núdzového a bezpečnostného vybavenia na palube lietadla. Platnosť výcviku a preskúšania používania núdzového a bezpečnostného vybavenia je 12 kalendárnych mesiacov.
- e) *Výcvik CRM*
1. Do všetkých zodpovedajúcich fáz udržiavacieho výcviku sa začlenia prvky CRM.
  2. Každý člen letovej posádky absolvuje konkrétny modulový výcvik CRM. Všetky hlavné témy výcviku CRM sa musia absolvovať v rámci modulových výcvikových lekcií čo najrovnomernejšie rozložených počas obdobia každých troch rokov.
- f) Každý člen letovej posádky absolvuje pozemný výcvik a letový výcvik na FSTD alebo na lietadle, alebo kombináciu výcviku na FSTD a lietadle aspoň každých 12 kalendárnych mesiacov.“;

l) Ustanovenie ORO.FC.235 sa nahrádza takto:

**„ORO.FC.235 Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla – letúny**

- a) Velitelia letúnov, ktorých povinnosti vyžadujú, aby riadili z oboch pilotných sedadiel a vykonávali povinnosti druhého pilota, alebo velitelia lietadla, od ktorých sa požaduje vykonávanie výcviku alebo preskúšania, absolvujú dodatočný výcvik a preskúšanie s cieľom uistiť sa, že sú spôsobilí vykonávať príslušné bežné, mimoriadne a núdzové postupy z oboch sedadiel. Takýto výcvik a preskúšanie musia byť špecifikované v prevádzkovej príručke. Preskúšanie sa môže vykonať spolu s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom predpísaným v ustanovení ORO.FC.230 písm. b) alebo v programe EBT predpísanom v ustanovení ORO.FC.231.
- b) Dodatočný výcvik a preskúšavanie zahŕňa prinajmenšom:
1. poruchu motora počas vzletu;
  2. priblíženie a opakovanie okruhu s jedným motorom neschopným prevádzky; a
  3. pristátie s jedným motorom neschopným prevádzky.

- c) Trvanie platnosti je 12 kalendárnych mesiacov. V prípade prevádzkovateľov so schváleným programom EBT sa platnosť určuje podľa tém posudzovania a výcviku v súlade s ORO.FC.232.
  - d) Pri riadení zo sedadla druhého pilota musia byť navyše platné a aktuálne aj preskúšania požadované v ustanovení ORO.FC.230 alebo posudzovanie a výcvik požadované v ustanovení ORO.FC.231 na účely riadenia zo sedadla veliteľa lietadla.
  - e) Pilot striedajúci veliteľa lietadla musí popri preskúšaní odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom stanovenom v ustanovení ORO.FC.230 písm. b) alebo posudzovaní a výcviku požadovaných v ustanovení ORO.FC.231 navyše preukázať aj prax vo vykonávaní úkonov a postupov, ktoré by inak neboli jeho povinnosťou. Ak rozdiely medzi pravým a ľavým sedadlom nie sú významné, preukázanie praxe sa môže vykonať z ktoréhokoľvek sedadla.
  - f) Pilot iný ako veliteľ lietadla sediaci na sedadle veliteľa lietadla musí popri preskúšaní odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom stanovenom v ustanovení ORO.FC.230 písm. b) alebo posudzovaní a výcviku požadovaných v ustanovení ORO.FC.231 preukázať aj prax vo vykonávaní úkonov a postupov, ktoré sú povinnosťou veliteľa lietadla v úlohe monitorujúceho pilota. Ak rozdiely medzi pravým a ľavým sedadlom nie sú významné, preukázanie praxe sa môže vykonať z ktoréhokoľvek sedadla.“;
- m) Vkladá sa toto ustanovenie ORO.FC.236:

**„ORO.FC.236 Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla – vrtuľníky**

- a) Piloti vrtuľníkov, ktorých povinnosti vyžadujú, aby pracovali na oboch sedadlách pilota, absolvujú dodatočný výcvik a preskúšanie s cieľom uistiť sa, že sú spôsobilí vykonávať príslušné bežné, mimoriadne a núdzové postupy z oboch sedadiel. Trvanie platnosti tejto spôsobilosti je 12 kalendárnych mesiacov.
  - b) Platné FI alebo TRI na príslušnom type sa považujú za spĺňajúce požiadavku uvedenú v písmene a), ak vykonávali činnosť FI alebo TRI za posledných 6 mesiacov na príslušnom type a na danom vrtuľníku.“;
- n) Ustanovenie ORO.FC.240 sa mení takto:
- i) Písmeno b) sa nahrádza takto:  
„b) ZÁMERNE VYNECHANÉ“;
  - ii) Písmeno c) sa nahrádza takto:  
„c) Ustanovenie písmena a) sa nevzťahuje na prevádzku letúnov výkonnostnej triedy B, ak je obmedzená na jednopilotné triedy letúnov s piestovými motormi podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) počas dňa.“;
- o) Ustanovenie ORO.FC.A.245 sa mení takto:
- i) Písmeno a) sa nahrádza takto:  
„a) Prevádzkovateľ letúna s primeranou praxou môže alternatívnym výcvikovým a kvalifikačným programom (ATQP), ktorý schváli príslušný orgán, nahradiť jednu alebo viac z týchto požiadaviek na výcvik a preskúšanie letovej posádky:
    1. požiadavky stanovené v ustanovení SPA.LVO.120 o výcviku a kvalifikácii letovej posádky;
    2. požiadavky stanovené v ustanovení ORO.FC.220 o preškoľovacom výcviku a preskúšaní;
    3. požiadavky stanovené v ustanovení ORO.FC.125 o rozdielovom výcviku, zoznamovaní, výcviku v oblasti vybavenia a postupov;
    4. požiadavky stanovené v ustanovení ORO.FC.205 o kurze veliteľa lietadla;
    5. požiadavky stanovené v ustanovení ORO.FC.230 o udržiavacom výcviku a preskúšaní; a
    6. požiadavky stanovené v ustanovení ORO.FC.240 o prevádzke na viac ako jednom type alebo variante.“;
  - ii) Písmená d) a e) sa nahrádzajú takto:  
„d) Okrem preskúšaní požadovaných na základe ustanovení ORO.FC.230 a FCL.060 prílohy I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 každý člen letovej posádky podstúpi hodnotenie zamerané na let na trati (LOE), ktoré sa vykoná na FSTD. Trvanie platnosti LOE je 12 kalendárnych mesiacov. LOE je dokončené, keď sú splnené obe tieto podmienky:
    1. naplnia sa osnovy LOE a

2. príslušný člen letovej posádky preukázal prijateľnú úroveň výkonnosti.
- e) Po dvoch rokoch prevádzky v rámci schváleného ATQP môže prevádzkovateľ na základe schválenia príslušného orgánu predĺžiť platnosť preskúšania uvedených v ustanovení ORO.FC.230 takto:
  1. preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na 12 kalendárnych mesiacov.
  2. traťové preskúšanie na 24 kalendárnych mesiacov.
  3. preskúšanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia na 24 kalendárnych mesiacov.“;
- iii) Dopĺňajú sa tieto písmená f) a g):
  - „f) Každý člen letovej posádky absolvuje konkrétny modulový výcvik CRM. Všetky hlavné témy výcviku CRM sa musia absolvovať v rámci modulových výcvikových lekcií čo najrovnomernejšie rozložených počas obdobia každých troch rokov.
  - g) Program ATQP zahŕňa na každého člena letovej posádky 48 hodín vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) rovnomerne rozložených počas trojročného programu. Prevádzkovateľ môže znížiť počet hodín v FSTD, ale nie na menej než 36 hodín, pokiaľ preukáže, že dosiahnutá úroveň bezpečnosti je rovnocenná úrovni bezpečnosti programu, ktorý môže ATQP nahradiť v súlade s písmenom a).“;
- p) V ustanovení ORO.FC.H.250 sa písmeno a) bod 1 nahrádza takto:
  - „a) Držitelia preukazu spôsobilosti obchodného pilota CPL(H) (vrtuľník) môžu vykonávať funkciu veliteľov lietadla v prevádzke CAT na jednopilotnom vrtuľníku, iba ak:
    1. v prípade letov podľa IFR majú nalietaných s vrtuľníkmi spolu aspoň 700 hodín celkového letového času vrátane 300 hodín vo funkcii veliaceho pilota. Celkový letový čas s vrtuľníkmi musí zahŕňať 100 hodín podľa IFR. Do týchto 100 hodín možno započítať až do 50 hodín prístrojového času na FFS(H) úrovne B alebo FTD úrovne 3 alebo vyššej kvalifikácie na prístrojový výcvik. 300 hodín vo funkcii veliaceho pilota možno nahradiť hodinami letu vo funkcii druhého pilota tak, že dve hodiny letového času vo funkcii druhého pilota sú rovnocenné jednej hodine vo funkcii veliaceho pilota, ak tieto hodiny nalietal v rámci zavedeného systému viacpilotnej posádky predpísaného v prevádzkovej príručke.“;
- q) Pred ustanovenie ORO.FC.330 sa dopĺňajú tieto ustanovenia ORO.FC.320 a ORO.FC.325:

#### **„ORO.FC.320 Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa a preskúšanie**

Preškoľovací výcvikový kurz prevádzkovateľa musí zahŕňať preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom.

#### **ORO.FC.325 Výcvik a preskúšanie v oblasti vybavenia a postupov**

Ak člen letovej posádky absolvuje výcvik v oblasti vybavenia a postupov, ktorý si vyžaduje výcvik na vhodnom FSTD alebo na príslušnom lietadle, pokiaľ ide o štandardné prevádzkové postupy špeciálnej prevádzky, daný člen letovej posádky absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom.“;

- r) Ustanovenie ORO.FC.330 sa nahrádza takto:

#### **„ORO.FC.330 Udržiavací výcvik a preskúšanie – preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom**

- a) Každý člen letovej posádky absolvuje udržiavací výcvik a preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom. V prípade špeciálnej prevádzky musí udržiavací výcvik a preskúšanie pokrývať príslušné aspekty súvisiace so špecializovanými úlohami opísanými v prevádzkovej príručke.
- b) Primeraná pozornosť sa musí venovať prevádzke, ktorá sa vykonáva podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci.
- c) Trvanie platnosti preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom je 12 kalendárnych mesiacov.“;

s) Dodatok I sa nahrádza takto:

„Dodatok I

<b>VYHLÁSENIE</b>					
<b>v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke</b>					
<b>Prevádzkovateľ</b>					
Názov:					
Miesto, kde má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesto, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má sídlo a miesto, z ktorého je prevádzka riadená:					
Meno a kontaktné údaje zodpovedného manažéra:					
<b>Prevádzka lietadla</b>					
Dátum začiatku prevádzky a dátum uplatniteľnosti zmeny:					
Informácie o lietadle, prevádzke a organizácii pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti: <sup>(1)</sup> :					
Typ(-y) lietadla, registrácia(-e) a hlavná základňa:					
Sériové číslo výrobcu lietadla <sup>(2)</sup>	Typ lietadla	Registrová značka lietadla <sup>(3)</sup>	Hlavná základňa	Druh(-y) prevádzky <sup>(4)</sup>	Organizácia zodpovedná za riadenie zachovania letovej spôsobilosti <sup>(5)</sup>
Prevádzkovateľ musí na určité činnosti pred ich vykonávaním získať schválenie <sup>(6)</sup> alebo osobitné schválenie <sup>(7)</sup> .					
V prípade potreby podrobnosti o udelených schváleniach. Priložte zoznam osobitných schválení vrátane: — prípadných osobitných schválení udelených treťou krajinou; — identifikácie prevádzok vykonávaných s prevádzkovými zápočtami (napr. EFVS 200, SA CAT I atď.).					
Podľa potreby podrobnosti o získanom oprávnení na špeciálnu prevádzku (v prípade potreby priložte oprávnenie/oprávnenia).					
Podľa potreby zoznam alternatívnych prostriedkov preukázania zhody (AltMoC) s odkazmi na súvisiace AMC, ktoré nahrádzajú (priložte AltMoC).					
<b>Vyhlásenia</b>					
<input type="checkbox"/> Prevádzkovateľ splnil a aj naďalej spĺňa základné požiadavky stanovené v prílohe V k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 a požiadavky nariadenia (EÚ) č. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Dokumentácia systému riadenia vrátane prevádzkovej príručky spĺňa požiadavky prílohy III (časť ORO), prílohy V (časť SPA), prílohy VI (časť NCC) alebo prílohy VIII (časť SPO) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012 a všetky lety sa vykonávajú v súlade s ustanoveniami prevádzkovej príručky, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.GEN.110 písm. b) časti ORO.					
<input type="checkbox"/> Všetky prevádzkované lietadlá majú: <ul style="list-style-type: none"> <li>— platné osvedčenie o letovej spôsobilosti v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 748/2012 alebo, v prípade lietadiel registrovaných v tretej krajine, v súlade s prílohou 8 ICAO a</li> <li>— ak sa používa na činnosti SPO, platnú zmluvu o prenájme podľa ORO.SPO.100.</li> </ul>					



<input type="checkbox"/>	Všetci členovia letovej posádky sú držiteľmi preukazov spôsobilosti v súlade s prílohou I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.FC.100 písm. c) časti ORO, a palubní sprievodcovia sú podľa potreby vycvičení v súlade s podčastou CC časti ORO.
<input type="checkbox"/>	(v relevantných prípadoch) Prevádzkovateľ zavedie uznanú priemyselnú normu a preukáže jej dodržiavanie. Číslo normy: Osvedčujúci orgán: Dátum posledného auditu súladu:
<input type="checkbox"/>	Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o všetkých zmenách okolností, ktoré majú vplyv na jeho súlad so základnými požiadavkami stanovenými v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a požiadavkami stanovenými v nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012, ako sa uvádza v tomto vyhlásení predloženom príslušnému orgánu, ako aj o všetkých zmenách týkajúcich sa informácií a zoznamov AltMoC, ktoré sú súčasťou tohto vyhlásenia alebo tvoria prílohu k nemu, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.GEN.120 písm. a) časti ORO.
<input type="checkbox"/>	Prevádzkovateľ potvrdzuje, že informácie uvedené v tomto vyhlásení sú správne.
Dátum, meno a podpis zodpovedného manažéra“	
<p>(<sup>1</sup>) Ak vo vyhlásení nie je dostatok miesta na uvedenie požadovaných informácií, uvedú sa v samostatnej prílohe. Prílohu treba opatriť dátumom a podpísať.</p> <p>(<sup>2</sup>) Sériové číslo výrobcu.</p> <p>(<sup>3</sup>) Ak je lietadlo registrované aj u držiteľa AOC, uveďte číslo AOC príslušného držiteľa.</p> <p>(<sup>4</sup>) Pojem „druh(-y) prevádzky“ sa vzťahuje na druh prevádzky vykonávanej týmto lietadlom, napr. prevádzka neobchodnej leteckej dopravy alebo špeciálna prevádzka, ako sú lety na účely leteckého fotografovania, letecké reklamné lety, lety spravodajských médií, lety pre televízne a filmové natáčanie, zoskoky s padákom, zoskoky s voľným letom a kontrolné lety na účely údržby.</p> <p>(<sup>5</sup>) Informácie o organizácii zodpovednej za riadenie zachovania letovej spôsobilosti zahŕňajú názov organizácie, adresu a číslo schválenia.</p> <p>(<sup>6</sup>) a) Prevádzka s akýmkoľvek chybným prístrojom alebo zariadením, položkou alebo funkciou podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) [ustanovenia ORO.MLR.105 písm. b), f) a j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 a SPO.IDE.H.105].</p> <p>b) Prevádzka, ktorá si vyžaduje predchádzajúce povolenie alebo schválenie, vrátane všetkých týchto činností: — v prípade špeciálnej prevádzky nájom lietadla s posádkou a nájom lietadla bez posádky registrovaného v tretej krajine [ustanovenie ORO.SPO.100 písm. c)], — vysokoriziková obchodná špeciálna prevádzka (ustanovenie ORO.SPO.110), — neobchodná prevádzka lietadiel s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich, ktorá sa vykonáva bez palubného sprievodcu v službe [ustanovenie ORO.CC.100 písm. d)], — používanie prevádzkových minim IFR, ktoré sú nižšie ako minimá uverejnené štátom (ustanovenia NCC.OP.110 a SPO.OP.110), — plnenie paliva s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi (ustanovenie NCC.OP.157), — špeciálna prevádzka (SPO) bez prídavného kyslíka vo výške viac ako 10 000 ft (ustanovenie SPO.OP.195).</p> <p>(<sup>7</sup>) Prevádzka v súlade s prílohou V (časť SPA) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 vrátane podčastí B „Výkonnostná navigácia (PBN)“, C „Prevádzka so špecifikáciou minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS)“, D „Prevádzka vo vzdušnom priestore so zmenšeným minimom vertikálneho rozstupu (RVSM)“, E „Prevádzka za nízkej viditeľnosti (LVO) a prevádzka s prevádzkovými zápočtami“, G „Preprava nebezpečného nákladu“, K „Prevádzka vrtuľníkov mimo pevniny“ a N „Príbliženia a odlety vrtuľníkov na základe bodu v priestore pri znížených minimách VFR“.</p>	

4. Príloha IV sa mení takto:

a) Ustanovenie CAT.GEN.MPA.100 sa nahrádza takto:

„CAT.GEN.MPA.100 **Zodpovednosť posádky**

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

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

b) Člen posádky:

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

c) Člen posádky nesmie plniť povinnosti v lietadle:

1. ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo nie je spôsobilý na ich plnenie kvôli zraneniu, únave, vplyvu liekov, chorobe alebo z iných podobných dôvodov;
2. ak neuplynul primeraný čas po hĺbkovom potápaní alebo po darovaní krvi;
3. ak nie sú splnené príslušné zdravotné požiadavky;
4. ak je akákoľvek pochybnosť o tom, či môže plniť pridelené povinnosti, alebo
5. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou v zmysle bodu 7.5 prílohy V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139, alebo sa cíti nespôsobilý do takej miery, že by mohol byť ohrozený let.“;

b) Vkladá sa toto ustanovenie CAT.OP.MPA.101:

„CAT.OP.MPA.101 **Kontrola a nastavenia výškomera**

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na kontrolu výškomera pred každým odletom.

b) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre nastavenia výškomera vo všetkých fázach letu, v ktorých sa v náležitých prípadoch zohľadnia postupy stanovené štátom letiska alebo štátom vzdušného priestoru.“;

c) Ustanovenie CAT.OP.MPA.107 sa nahrádza takto:

„CAT.OP.MPA.107 **Vhodné letisko**

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

d) Ustanovenie CAT.OP.MPA.110 sa nahrádza takto:

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

- a) Prevádzkovateľ stanoví letiskové prevádzkové minimá pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktoré sa plánuje použiť, s cieľom zabezpečiť separáciu lietadla od terénu a prekážok a zmierniť riziko straty vizuálnej orientácie počas vizuálneho úseku priblížení podľa prístrojov.
- b) Metóda použitá na stanovenie letiskových prevádzkových minimá musí zohľadňovať všetky tieto prvky:
  1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;
  2. vybavenie, ktoré je na palube lietadla k dispozícii na navigáciu, nadviazanie vizuálnej orientácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, pristátí a pri nevydarenom priblížení;
  3. všetky podmienky alebo obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla (AFM);
  4. príslušné prevádzkové skúsenosti prevádzkovateľa;
  5. rozmery a vlastnosti vzletových a pristávacích dráh/plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;
  6. primeranosť a výkonnosť prostriedkov a infraštruktúry, ktoré sú k dispozícii na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;
  7. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami (OCA/OCH) pre postupy priblíženia podľa prístrojov (IAP);
  8. prekážky v oblastiach počiatočného stúpania a potrebné bezpečnostné odstupy od nich;
  9. zloženie letovej posádky, jej spôsobilosť a skúsenosti;
  10. IAP;
  11. charakteristiky letiska a dostupné letecké navigačné služby (ANS);
  12. všetky prípadné minimá vyhlásené štátom letiska;
  13. podmienky predpísané v prevádzkových špecifikáciách vrátane akýchkoľvek osobitných schválení pre prevádzku za nízkej viditeľnosti (LVO) alebo prevádzku s prevádzkovými zápočtami;
  14. akékoľvek neštandardné charakteristiky letiska, IAP alebo prostredia;
- c) Prevádzkovateľ stanoví spôsob stanovenia letiskových prevádzkových minimá v prevádzkovej príručke.
- d) Metódu použitú prevádzkovateľom na stanovenie letiskových prevádzkových minimá, ako aj každú zmenu tejto metódy musí schváliť príslušný orgán.“;

e) Ustanovenie CAT.OP.MPA.115 sa nahrádza takto:

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

- a) Všetky priblíženia sa uskutočňujú ako ustálené priblíženia, pokiaľ príslušný orgán neschválil osobitné priblíženie pre konkrétnu vzletovú a pristávaciu dráhu.
- b) Na priblíženie s použitím postupov nie presného priblíženia a pristátia (NPA) sa použije technika konečného priblíženia stálym klesaním (CDFA), s výnimkou takých osobitných vzletových a pristávacích dráh, pre ktoré príslušný orgán schválil inú letovú techniku.“;

f) Ustanovenia CAT.OP.MPA.245 a CAT.OP.MPA.246 sa nahrádzajú takto:

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

- a) Pri letoch IFR veliteľ lietadla:
  1. začne let alebo
  2. pokračuje v lete za bod, od ktorého platí zmenený letový plán ATS, v prípade, že sa letový plán zmenil za letu,

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

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

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

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

- a) bod rozhodnutia, ak používa postup zníženého množstva paliva/energie na nepredvídané prípady (RCF) alebo
- b) medzný bod návratu (PNR), ak používa postup osamoteného letiska,

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

- g) V ustanovení CAT.OP.MPA.247, sa písmeno a) nahrádza takto:

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

- h) Ustanovenie CAT.OP.MPA.265 sa nahrádza takto:

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

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

- a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému vzletu a odletu a
- b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:
  1. prevádzkové pozemné zariadenia;
  2. prevádzkové palubné systémy;
  3. výkonnosť lietadla;
  4. kvalifikácia letovej posádky.“;

- i) Ustanovenie CAT.OP.MPA.300 sa nahrádza takto:

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

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

- a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo opakovaniu okruhu vzhľadom na výkonnostné informácie uvedené v prevádzkovej príručke a
- b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:
  1. prevádzkové pozemné zariadenia;
  2. prevádzkové palubné systémy;
  3. výkonnosť lietadla;
  4. kvalifikácia letovej posádky.“;

- j) Ustanovenie CAT.OP.MPA.305 sa nahrádza takto:

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

- a) V prípade letúnov, ak je hlásená viditeľnosť (VIS) alebo rozhodujúca dráhová dohľadnosť (RVR) na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:
1. za bod, v ktorom je letún 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo
  2. do úseku konečného priblíženia (FAS), ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.
- b) V prípade vrtuľníkov, ak je hlásená RVR menej ako 550 m a rozhodujúca RVR na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, je menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:
1. za bod, v ktorom je vrtuľník 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo
  2. do FAS, ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.
- c) Ak sa nenadviaže požadovaná vizuálna orientácia, nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.
- d) Ak sa požadovaná vizuálna orientácia neudrží po DA/DH alebo MDA/MDH, potom sa urýchlene vykoná opakovanie okruhu.
- e) Bez ohľadu na písmeno a) ak nie je hlásená žiadna RVR a hlásená VIS je menšia než platné minimum, ale prepočítaná meteorologická dohľadnosť (CMV) je rovnaká alebo vyššia ako platné minimum, v priblížení podľa prístrojov možno pokračovať až na DA/DH alebo MDA/MDH.“;

- k) Ustanovenie CAT.OP.MPA.310 sa nahrádza takto:

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

Prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy navrhnuté tak, aby zabezpečili, že letún pri vykonávaní 3D priblížení podľa prístrojov prelietava prah vzletovej a pristávacej dráhy s bezpečným odstupom v pristávacej konfigurácii a polohe.“;

- l) Vkladá sa toto ustanovenie CAT.OP.MPA.312:

**„CAT.OP.MPA.312 Prevádzka s EFVS 200**

- a) Prevádzkovateľ, ktorý má v úmysle vykonávať prevádzku s EFVS 200, zabezpečí, aby:
1. bolo lietadlo osvedčené na plánovanú prevádzku;
  2. sa používali iba vzletové a pristávacie dráhy, FATO a postupy priblíženia podľa prístrojov (IAP) vhodné na prevádzku s EFVS;
  3. boli členovia letovej posádky spôsobilí vykonávať plánovanú prevádzku a aby sa vypracoval program výcviku a preskúšavania členov letovej posádky a príslušných pracovníkov zapojených do prípravy letu;
  4. sa zaviedli prevádzkové postupy;
  5. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v zozname minimálneho vybavenia (MEL);
  6. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v programe údržby;
  7. prebehli vyhodnotenia bezpečnosti a stanovili sa ukazovatele výkonnosti na monitorovanie úrovne bezpečnosti prevádzky a
  8. letiskové prevádzkové minimá zohľadňovali možnosti použitého systému.
- b) Prevádzkovateľ nesmie vykonávať prevádzku s EFVS 200 pri vykonávaní LVO.
- c) Bez ohľadu na písmeno a) bod 1 môže prevádzkovateľ používať EVS, ktoré spĺňajú minimálne kritériá na vykonávanie prevádzky s EFVS 200 za predpokladu, že to schváli príslušný orgán.“

5. Príloha V sa mení takto:

- a) Nadpis podčasti E sa nahrádza takto: „Prevádzka za nízkej viditeľnosti (LVO) a prevádzka s prevádzkovými zápočtami“;

b) Ustanovenie SPA.LVO.100 sa nahrádza takto:

**„SPA.LVO.100 Prevádzka za nízkej viditeľnosti (LVO) a prevádzka s prevádzkovými zápočtami**

Prevádzkovateľ vykoná tieto druhy prevádzky, iba ak ich schválil príslušný orgán:

- a) vzlet s podmienkami dohľadnosti menej ako 400 m RVR;
- b) priblíženie podľa prístrojov v podmienkach nízkej viditeľnosti a
- c) prevádzka s prevádzkovými zápočtami s výnimkou prevádzky s EFVS 200, ktorá nepodlieha osobitnému schváleniu.“;

c) Ustanovenie SPA.LVO.105 sa nahrádza takto:

**„SPA.LVO.105 Kritériá osobitného schválenia**

Na získanie osobitného schválenia vyžadovaného podľa ustanovenia SPA.LVO.100 prevádzkovateľ preukáže, že:

- a) v prípade priblíženia za nízkej viditeľnosti, prevádzky LVTO pri RVR menšej ako 125 m a prevádzky s prevádzkovými zápočtami bolo lietadlo osvedčené na plánovanú prevádzku;
- b) členovia letovej posádky sú spôsobilí vykonávať plánovanú prevádzku a vypracoval sa program výcviku a preskúšavania členov letovej posádky a príslušných pracovníkov zapojených do prípravy letu, v súlade s ustanovením SPA.LVO.120;
- c) pre plánovanú prevádzku boli zavedené prevádzkové postupy;
- d) boli vykonané všetky príslušné zmeny v zozname minimálneho vybavenia (MEL);
- e) boli vykonané všetky príslušné zmeny v programe údržby;
- f) boli zavedené postupy na zabezpečenie vhodnosti letísk na plánovanú prevádzku – vrátane postupov letu podľa prístrojov – v súlade s ustanovením SPA.LVO.110 a
- g) prebehlo vyhodnotenie bezpečnosti plánovanej prevádzky a stanovili sa ukazovatele výkonnosti na monitorovanie úrovne bezpečnosti.“;

d) Ustanovenie SPA.LVO.110 sa nahrádza takto:

**„SPA.LVO.110 Požiadavky na letiská vrátane postupov letu podľa prístrojov**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa na LVO a prevádzku s prevádzkovými zápočtami používali iba letiská vrátane postupov letu podľa prístrojov vhodné na plánovanú prevádzku.“;

e) Ustanovenie SPA.LVO.115 sa vypúšťa;

f) Ustanovenie SPA.LVO.120 sa nahrádza takto:

**„SPA.LVO.120 Spôsobilosť letovej posádky**

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby letová posádka bola spôsobilá vykonávať plánovanú prevádzku.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý člen letovej posádky úspešne absolvoval výcvik a preskúšanie vo všetkých typoch LVO a prevádzky s prevádzkovými zápočtami, na ktoré bolo udelené schválenie. Tento výcvik a preskúšanie musia:
  1. zahŕňať úvodný a udržiavací výcvik a preskúšavanie;
  2. pokrývať bežné, mimoriadne a núdzové postupy;
  3. byť prispôbené typu technológií používaných v plánovanej prevádzke a
  4. zohľadňovať riziká ľudského faktora spojené s plánovanou prevádzkou.

- c) Prevádzkovateľ vedie záznamy o výcviku a kvalifikácii členov letovej posádky.
- d) Výcvik a preskúšanie vykonáva primerane kvalifikovaný personál. V prípade výcviku a preskúšania letu a simulácie letu personál poskytujúci výcvik a vykonávajúci preskúšanie musí byť odborne spôsobilý v súlade s prílohou I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.“;
- g) V ustanovení SPA.NVIS.120, sa písmeno a) nahrádza takto:
- „a) Prevádzka nesmie prebiehať v situácii pod poveternostnými minimami pre daný druh nočnej prevádzky, ktorá sa má vykonávať.“;
- h) V ustanovení SPA.HOFO.120, sa písmeno a) nahrádza takto:
- „a) *Náhradné cieľové letisko na pevnine.* Bez ohľadu na ustanovenia CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 a SPO.OP.151 nemusí veliaci pilot/veliteľ lietadla pri letoch z miesta mimo pevniny na cieľové letisko na pevnine v prevádzkovom letovom pláne určiť náhradné cieľové letisko, pokiaľ je k dispozícii dostatok záložných prevádzkových prostriedkov na zaistenie bezpečného návratu z miesta mimo pevniny.“;
- i) Ustanovenie SPA.HOFO.125 sa nahrádza takto:
- „**SPA.HOFO.125** Postupy štandardného priblíženia mimo pevniny (OSAP)
- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na zabezpečenie toho, aby sa dodržiavali postupy štandardného priblíženia mimo pevniny (OSAP), len ak:
1. je vrtuľník schopný poskytovať navigačné informácie a informácie o prekážkovom prostredí v reálnom čase na zaistenie bezpečnej výšky nad prekážkami a
  2. buď:
    - i) sa minimálna výška zostupu (MDH) určuje podľa rádiového výškomera alebo zariadenia s rovnocenným výkonom, alebo
    - ii) sa uplatňuje minimálna nadmorská výška zostupu (MDA) s primeraným odstupom.
- b) Ak prevádzkovateľ používa OSAP pri letoch na plošiny alebo plavidlá v tranzite, let sa uskutoční vo viacpilotnej prevádzke.
- c) Vzdialenosť rozhodnutia musí zabezpečiť bezpečnú výšku nad prekážkami pri nevydarenom priblížení na každom mieste určenia, pre ktoré sa OSAP plánuje.
- d) V približovaní za vzdialenosť rozhodnutia alebo pod minimálnu výšku/nadmorskú výšku zostupu (MDH/MDA) sa môže pokračovať, iba ak bol dosiahnutý vizuálny kontakt s miestom určenia.
- e) V prípade jednopilotnej prevádzky sa k MDA/MDH a vzdialenosti rozhodnutia pripočítajú primerané hodnoty.
- f) V prípade priblíženia OSAP k nehybnému miestu mimo pevniny (t. j. pevná konštrukcia alebo kotviace plavidlo) a ak je v navigačnom systéme k dispozícii spoľahlivá GNSS poloha daného miesta, použije sa na zvýšenie bezpečnosti OSAP GNSS/systém priestorovej navigácie.
- g) Prevádzkovateľ zahrnie OSAP do svojich programov úvodného a udržiavacieho výcviku a preskúšavania.“;
- j) Dopĺňa sa táto podčasť N:

„PODČASŤ N

**PRIBLÍŽENIA A ODLETY VRTUĽNÍKOV NA ZÁKLADE BODU V PRIESTORE SO ZNÍŽENÝMI MINIMAMI VFR (PINS-VFR)**

**SPA.PINS-VFR.100 Priblíženia a odlety vrtuľníkov s využitím bodu v priestore (PinS) pri znížených minimách letu za viditeľnosti (VFR)**

- a) Prevádzkovateľ použije znížené prevádzkové minimá VFR, iba ak dostal schválenie od príslušného orgánu.

- b) Znížené prevádzkové minimá VFR sa uplatňujú len na let vrtuľníka, ktorý zahŕňa úsek absolvovaný podľa IFR, a to iba v niektorom z týchto prípadov:
1. úsek letu absolvovaný podľa VFR sa uskutoční bezprostredne po priblížení PinS vrtuľníka s úmyslom pristáť na blízkom heliporte alebo mieste prevádzky;
  2. úsek letu absolvovaný podľa VFR sa uskutoční bezprostredne po priblížení PinS vrtuľníka s úmyslom prevádzky zdvíhacieho zariadenia v blízkom priestore HEC alebo HHO;
  3. úsek letu absolvovaný podľa VFR je odlet so zámerom prejsť na IFR na blízkom fixe počiatočného odletu.
- c) Prevádzkovateľ vymedzí prevádzkové postupy, ktoré sa uplatňujú pri letoch so zníženými prevádzkovými minimami VFR.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli členovia letovej posádky skúsení a vyškolení na prevádzku so zníženými prevádzkovými minimami VFR.“
6. Príloha VI sa mení takto:
- a) Vkladá sa toto ustanovenie NCC.OP.101:

**„NCC.OP.101 Kontrola a nastavenia výškomera**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na kontrolu výškomera pred každým odletom.
  - b) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre nastavenia výškomera vo všetkých fázach letu, v ktorých sa v náležitých prípadoch zohľadnia postupy stanovené štátom letiska alebo štátom vzdušného priestoru.“;
- b) Ustanovenie NCC.OP.110 sa nahrádza takto:

**„NCC.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – všeobecne**

- a) Prevádzkovateľ stanoví letiskové prevádzkové minimá pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktoré sa plánuje použiť, s cieľom zabezpečiť separáciu lietadla od terénu a prekážok a zmierniť riziko straty vizuálnej orientácie počas vizuálneho úseku priblížení podľa prístrojov.
- b) Metóda použitá na stanovenie letiskových prevádzkových miním musí zohľadňovať všetky tieto prvky:
  1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;
  2. vybavenie, ktoré je na palube lietadla k dispozícii na navigáciu, nadviazanie vizuálnej orientácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, pristátí a pri nevydarenom priblížení;
  3. všetky podmienky alebo obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla (AFM);
  4. rozmery a vlastnosti vzletových a pristávacích dráh/plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;
  5. primeranosť a výkonnosť prostriedkov a infraštruktúry, ktoré sú k dispozícii na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;
  6. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami (OCA/OCH) pre postupy priblíženia podľa prístrojov (IAP);
  7. prekážky v oblastiach počiatočného stúpania a potrebné bezpečnostné odstupy od nich;
  8. akékoľvek neštandardné charakteristiky letiska, IAP alebo prostredia;
  9. zloženie letovej posádky, jej spôsobilosť a skúsenosti;
  10. IAP;
  11. charakteristiky letiska a dostupné letecké navigačné služby (ANS);
  12. všetky prípadné minimá vyhlásené štátom letiska;



13. podmienky predpísané v akýchkoľvek osobitných schváleniach pre prevádzku za nízkej viditeľnosti (LVO) alebo prevádzku s prevádzkovými zápočtami a
14. príslušné prevádzkové skúsenosti prevádzkovateľa.
- c) Prevádzkovateľ určí spôsob stanovenia letiskových prevádzkových minim v prevádzkovej príručke.“;
- c) Ustanovenie NCC.OP.111 sa vypúšťa;
- d) Ustanovenie NCC.OP.112 sa nahrádza takto:

**„NCC.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá – lety letúnov po okruhu**

- a) Minimálna výška zostupu (MDH) pre priblíženie letúnov okruhom nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
1. uverejnená bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre let po okruhu pre danú kategóriu letúnov;
  2. minimálna výška pre let po okruhu odvodená z tabuľky 1 alebo
  3. DH/MDH predchádzajúceho postupu IAP.
- b) Minimálna dohľadnosť pre priblíženie letúnov okruhom musí byť na úrovni najväčšej z týchto výšok:
1. dohľadnosť pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna, ak bola uverejnená alebo
  2. minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 1.

Tabuľka 1

**MDH a minimálna dohľadnosť pre let po okruhu podľa kategórie letúna**

	Kategória letúna			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimálna VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

- e) V ustanovení NCC.OP.145 sa písmeno b) nahrádza takto:
- „b) Pred začatím letu sa veliaci pilot oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktorú sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebíha v blízkosti miesta odletu, a na každý let podľa IFR zahŕňa:
1. štúdium dostupných aktuálnych meteorologických správ a predpovedí a
  2. plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let z dôvodu meteorologických podmienok nemohol dokončiť podľa plánu.“;
- f) Vkladajú sa tieto ustanovenia NCC.OP.147 a NCC.OP.148:

**„NCC.OP.147 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – letúny**

Letisko sa neuvedie ako náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom priletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase priletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva, že:

- a) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH menšou ako 250 ft,
1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad DH alebo MDH na priblíženie podľa prístrojov a
  2. viditeľnosť bude aspoň vyššia z hodnôt 1 500 m a 800 m nad minimami RVR/VIS na priblíženie podľa prístrojov alebo

- b) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH alebo MDH 250 ft alebo viac,
  - 1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 400 ft nad DH alebo MDH na priblíženie podľa prístrojov a
  - 2. viditeľnosť bude aspoň 3 000 m alebo
- c) v prípade náhradného letiska bez postupu priblíženia podľa prístrojov
  - 1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň vyššia z hodnôt 2 000 ft/minimálna bezpečná výška IFR a
  - 2. viditeľnosť bude aspoň 5 000 m.

#### **NCC.OP.148 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – vrtuľníky**

Prevádzkovateľ zvolí letisko ako náhradné cieľové letisko, iba ak z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom priletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase priletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – vyplýva, že:

- a) v prípade náhradného letiska s postupom priblíženia podľa prístrojov (IAP):
  - 1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad DH alebo MDH na IAP a
  - 2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci alebo
- b) v prípade náhradného letiska bez postupu IAP:
  - 1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 2 000 ft alebo minimálna bezpečná výška IFR – podľa toho, ktorá hodnota je väčšia a
  - 2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci.“;
- g) V ustanovení NCC.OP.150, sa písmeno a) nahrádza takto:
  - „a) Pri letoch podľa IFR veliaci pilot v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné letisko pri vzlete s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak meteorologické podmienky na letisku odletu nevyhovujú príslušným letiskovým prevádzkovým minimám, alebo ak by z iných dôvodov nebolo možné vrátiť sa na letisko odletu.“;
- h) V ustanovení NCC.OP.180 sa písmená a) a b) nahrádzajú takto:
  - „a) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových miním pre let podľa VFR alebo budú lepšie.
  - b) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa IFR na plánované cieľové letisko, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že v predpokladanom čase priletu budú meteorologické podmienky v cieľovom alebo aspoň v jednom náhradnom cieľovom letisku na úrovni príslušných letiskových prevádzkových miním alebo budú lepšie.“;
- i) Ustanovenie NCC.OP.195 sa nahrádza takto:

#### **„NCC.OP.195 Podmienky vzletu – letúny a vrtuľníky**

Veliaci pilot sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že:

- a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému vzletu a odletu a
- b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:
  - 1. prevádzkové pozemné zariadenia;
  - 2. prevádzkové palubné systémy;
  - 3. výkonnosť lietadla;
  - 4. kvalifikácia letovej posádky.“;

- j) Ustanovenie NCC.OP.225 sa nahrádza takto:

**„NCC.OP.225 Podmienky priblíženia a pristátia – letúny a vrtuľníky**

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia presvedčiť o tom, že:

- a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo opakovaniu okruhu vzhľadom na výkonnostné informácie uvedené v prevádzkovej príručke a
- b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:
  1. prevádzkové pozemné zariadenia;
  2. prevádzkové palubné systémy;
  3. výkonnosť lietadla; a
  4. kvalifikácia letovej posádky.“;

- k) Ustanovenie NCC.OP.230 sa nahrádza takto:

**„NCC.OP.230 Začatie a pokračovanie priblíženia**

- a) V prípade letúnov, ak je hlásená viditeľnosť (VIS) alebo rozhodujúca dráhová dohľadnosť (RVR) na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:
  1. za bod, v ktorom je letún 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo
  2. do úseku konečného priblíženia (FAS), ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.
- b) V prípade vrtuľníkov, ak je hlásená RVR menej ako 550 m a rozhodujúca RVR na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, je menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:
  1. za bod, v ktorom je vrtuľník 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo
  2. do FAS, ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.
- c) Ak sa nenadviaže požadovaná vizuálna orientácia, nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.
- d) Ak sa požadovaná vizuálna orientácia neudrží po DA/DH alebo MDA/MDH, potom sa urýchlene vykoná opakovanie okruhu.
- e) Bez ohľadu na písmeno a) ak nie je hlásená žiadna RVR a hlásená VIS je menšia než platné minimum, ale prepočítaná meteorologická dohľadnosť (CMV) je rovnaká alebo vyššia ako platné minimum, v priblížení podľa prístrojov možno pokračovať až na DA/DH alebo MDA/MDH.
- f) Bez ohľadu na písmená a) a b), ak nie je cieľom pristáť, v priblížení podľa prístrojov možno pokračovať až na DA/DH alebo MDA/MDH. Nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.“;

- l) Dopĺňa sa toto ustanovenie NCC.OP.235:

**„NCC.OP.235 Prevádzka s EFVS 200**

- a) Prevádzkovateľ, ktorý má v úmysle vykonávať prevádzku s EFVS 200 s prevádzkovými zápočtami a bez osobitného schválenia, zabezpečí, aby:
  1. bolo lietadlo osvedčené na plánovanú prevádzku;
  2. sa používali iba vzletové a pristávacie dráhy, FATO a postupy IAP vhodné na prevádzku s EFVS;
  3. boli členovia letovej posádky spôsobilí vykonávať plánovanú prevádzku a aby sa vypracoval program výcviku a preskúšavania členov letovej posádky a príslušných pracovníkov zapojených do prípravy letu;
  4. sa zaviedli prevádzkové postupy;
  5. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v zozname minimálneho vybavenia (MEL);
  6. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v programe údržby;

7. prebehli vyhodnotenia bezpečnosti a stanovili sa ukazovatele výkonnosti na monitorovanie úrovne bezpečnosti prevádzky a
  8. letiskové prevádzkové minimá zohľadňovali možnosti použitého systému.
- b) Prevádzkovateľ nesmie vykonávať prevádzku s EFVS 200 pri vykonávaní LVO.
- c) Bez ohľadu na písmeno a) bod 1 môže prevádzkovateľ používať EVS, ktoré spĺňajú minimálne kritériá na vykonávanie prevádzky s EFVS 200 za predpokladu, že to schváli príslušný orgán.“
7. Príloha VII sa mení takto:

- a) Vkladá sa toto ustanovenie NCO.OP.101:

**„NCO.OP.101 Kontrola a nastavenia výškomera**

- a) Veliaci pilot pred každým odletom skontroluje správne fungovanie výškomera.
  - b) Veliaci pilot použije správne nastavenia výškomera vo všetkých fázach letu, pričom zohľadní všetky postupy stanovené štátom letiska alebo štátom vzdušného priestoru.“;
- b) Ustanovenie NCO.OP.105 sa vypúšťa;
- c) Ustanovenia NCO.OP.110, NCO.OP.111 a NCO.OP.112 sa nahrádzajú takto:

**„NCO.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – letúny a vrtuľníky**

- a) Pri letoch s priblížením podľa prístrojov (IFR) veliaci pilot stanoví letiskové prevádzkové minimá pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktoré sa plánuje použiť, s cieľom zabezpečiť separáciu lietadla od terénu a prekážok a zmierniť riziko straty vizuálnej orientácie počas vizuálneho úseku priblížení podľa prístrojov.
- b) V letiskových prevádzkových minimách sa musia podľa potreby zohľadniť tieto prvky:
  1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;
  2. vybavenie, ktoré je na palube lietadla k dispozícii na navigáciu, nadviazanie vizuálnej orientácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, pristátí a pri nevydarenom priblížení;
  3. všetky podmienky alebo obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla (AFM);
  4. rozmery a vlastnosti vzletových a pristávacích dráh/plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;
  5. primeranosť a výkonnosť prostriedkov a infraštruktúry, ktoré sú k dispozícii na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;
  6. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami (OCA/OCH) pre postupy priblíženia podľa prístrojov (IAP), ak sú stanovené;
  7. prekážky v oblastiach počiatočného stúpania a bezpečnostné odstupy od nich;
  8. spôsobilosť a príslušné prevádzkové skúsenosti veliaceho pilota;
  9. IAP, ak je stanovený;
  10. charakteristiky letiska a typ prípadne dostupných leteckých navigačných služieb (ANS);
  11. všetky prípadné minimá vyhlásené štátom letiska;
  12. podmienky predpísané v akýchkoľvek osobitných schváleniach pre prevádzku za nízkej viditeľnosti (LVO) alebo prevádzku s prevádzkovými zápočtami.

**NCO.OP.111 Letiskové prevádzkové minimá – 2D a 3D priblíženia**

- a) Výška rozhodnutia (DH), ktorá sa má použiť pri 3D priblížení alebo 2D priblížení pomocou techniky konečného priblíženia stálym klesaním (CDFA), nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
  1. bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla;

2. DH alebo minimálna výška zostupu (MDH) pri uverejnenom postupe priblíženia, ak sa vyžaduje;
  3. systémové minimum uvedené v tabuľke 1;
  4. minimálna výška rozhodnutia podľa letovej príručky lietadla alebo rovnocenného dokumentu, ak je uvedená.
- b) MDH pre 2D priblíženie bez použitia techniky CDFA nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
1. bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla;
  2. minimálna výška zostupu (MDH) pri uverejnenom postupe priblíženia, ak sa vyžaduje;
  3. systémové minimum uvedené v tabuľke 1; alebo
  4. minimálna výška zostupu (MDH) podľa letovej príručky lietadla, ak je uvedená.

Tabuľka 1

**Systémové minimá**

Zariadenie	Najnižšia DH/MDH (ft)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Presný približovací radar (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Priblíženie vrtuľníka s využitím bodu v priestore	250
Lokalizátor (LOC) so zariadením na meranie vzdialenosti (DME) alebo bez neho	250
SRA (končiace vo vzdialenosti ½ námornej míle)	250
SRA (končiace vo vzdialenosti 1 námornej míle)	300
SRA (končiace vo vzdialenosti 2 alebo viac námorných míľ)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350*;

**NCO.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá – lety letúnov po okruhu**

- a) Minimálna výška zostupu (MDH) pre priblíženie letúnov okruhom nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
1. uverejnená bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre let po okruhu pre danú kategóriu letúnov;
  2. minimálna výška pre let po okruhu odvodená z tabuľky 1 alebo
  3. DH/MDH predchádzajúceho postupu IAP.
- b) Minimálna dohľadnosť pre priblíženie letúnov okruhom musí byť na úrovni najväčšej z týchto výšok:
1. dohľadnosť pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna, ak bola uverejnená alebo
  2. minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 1.

Tabuľka 1

**MDH a minimálna dohľadnosť pre let po okruhu podľa kategórie letúna**

	Kategória letúna			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimálna VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600“;

d) V ustanovení NCO.OP.135 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Pred začatím letu sa veliaci pilot oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktorú sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebíha v blízkosti miesta odletu, a na každý let podľa IFR zahŕňa:

1. štúdium dostupných aktuálnych meteorologických správ a predpovedí a
2. plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let z dôvodu meteorologických podmienok nemohol dokončiť podľa plánu.“;

e) Ustanovenia NCO.OP.140, NCO.OP.141 a NCO.OP.142 sa nahrádzajú takto:

**„NCO.OP.140 Náhradné cieľové letiská – letúny**

V prípade letov IFR veliaci pilot v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií v celi na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom priletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase priletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti aspoň 1 000 ft nad DH/MDH pre dostupný postup priblíženia podľa prístrojov (IAP) a viditeľnosť najmenej 5 000 m.

**NCO.OP.141 Náhradné cieľové letiská – vrtuľníky**

V prípade letov IFR veliaci pilot v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií v celi na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom priletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase priletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti aspoň 1 000 ft nad DH/MDH pre dostupný postup IAP a viditeľnosť najmenej 3 000 m.

**NCO.OP.142 Náhradné cieľové letiská – postupy priblíženia podľa prístrojov**

Veliaci pilot vyberie letisko ako náhradné cieľové letisko, iba ak:

- a) je na cieľovom letisku alebo náhradnom cieľovom letisku k dispozícii IAP, ktorý nevyužíva GNSS, alebo
- b) sú splnené všetky tieto podmienky:
  1. palubné zariadenie GNSS má funkciu SBAS;
  2. cieľové letisko, každé náhradné cieľové letisko a trať medzi nimi sa nachádzajú v oblasti s pokrytím SBAS;
  3. predpokladá sa, že pri neočakávanej nedostupnosti SBAS bude k dispozícii ABAS;
  4. je vybraný IAP (buď na cieľovom alebo náhradnom cieľovom letisku), ktorý nezávisí od dostupnosti SBAS;
  5. vhodný postup pre nepredvídané okolnosti umožňuje bezpečné vykonanie letu v prípade nedostupnosti GNSS.“;

- f) Vkladajú sa tieto ustanovenia NCO.OP.143 a NCO.OP.144:

**„NCO.OP.143 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – letúny**

Letisko sa neuvedie ako náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom priletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase priletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva, že:

- a) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH menšou ako 250 ft,
1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad výškou rozhodnutia (DH) alebo minimálnou výškou zostupu (MDH) na priblíženie podľa prístrojov a
  2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m alebo
- b) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH alebo MDH 250 ft alebo viac,
1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 400 ft nad DH alebo MDH na priblíženie podľa prístrojov a
  2. viditeľnosť bude aspoň 3 000 m alebo
- c) v prípade náhradného letiska bez postupu IAP,
1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň vyššia z hodnôt 2 000 ft/minimálna bezpečná výška IFR a
  2. viditeľnosť bude aspoň 5 000 m.

**NCO.OP.144 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – vrtuľníky**

Letisko sa neuvedie ako náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom priletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase priletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva, že:

- a) v prípade náhradného letiska s postupom IAP:
1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad DH alebo MDH na IAP a
  2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci alebo
- b) v prípade náhradného letiska bez postupu IAP:
1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň vyššia z hodnôt 2 000 ft/minimálna bezpečná výška IFR a
  2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci.“;
- g) V ustanovení NCO.OP.160 sa písmená a) a b) nahrádzajú takto:
- „a) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových minim pre let podľa VFR alebo budú lepšie.
- b) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa IFR na plánované cieľové letisko, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že v predpokladanom čase priletu budú meteorologické podmienky v cieľovom alebo aspoň v jednom náhradnom cieľovom letisku na úrovni príslušných letiskových prevádzkových minim alebo budú lepšie.“;
- h) Ustanovenie NCO.OP.175 sa nahrádza takto:

**„NCO.OP.175 Podmienky vzletu – letúny a vrtuľníky**

Veliaci pilot sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že:

- a) podľa dostupných informácií nebudú meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, brániť bezpečnému vzletu a odletu a

- b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:
  - 1. prevádzkové pozemné zariadenia;
  - 2. prevádzkové palubné systémy;
  - 3. výkonnosť lietadla;
  - 4. kvalifikácia letovej posádky.“;

i) Ustanovenia NCO.OP.205 a NCO.OP.206 sa nahrádzajú takto:

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

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť o tom, že:

- a) podľa dostupných informácií nebudú meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá sa má použiť, brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo postupu nevydareného priblíženia a
- b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:
  - 1. prevádzkové pozemné zariadenia;
  - 2. prevádzkové palubné systémy;
  - 3. výkonnosť lietadla a
  - 4. kvalifikácia letovej posádky.

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

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť o tom, že:

- a) podľa dostupných informácií nebudú meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav plochy konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá sa má použiť, brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo postupu nevydareného priblíženia a
- b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:
  - 1. prevádzkové pozemné zariadenia;
  - 2. prevádzkové palubné systémy;
  - 3. výkonnosť lietadla;
  - 4. kvalifikácia letovej posádky.“;

j) Ustanovenie NCO.OP.210 sa nahrádza takto:

**„NCO.OP.210 Začatie a pokračovanie priblíženia – letúny a vrtuľníky**

- a) Ak je rozhodujúca RVR vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá sa má použiť na pristátie, menšia ako 550 m (alebo ako akákoľvek nižšia hodnota stanovená v súlade so schválením podľa SPA.LVO), potom sa nesmie pokračovať v priblížení podľa prístrojov:
  - 1. za bod, v ktorom je lietadlo 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo
  - 2. do úseku konečného priblíženia, ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.
- b) Ak sa nenadviaže požadovaná vizuálna orientácia, nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.
- c) Ak sa požadovaná vizuálna orientácia neudrží po DA/DH alebo MDA/MDH, potom sa urýchlene vykoná opakovanie okruhu.“

8. Príloha VIII sa mení takto:

a) Vkladá sa toto ustanovenie SPO.OP.101:

**„SPO.OP.101 Kontrola a nastavenia výškomera**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na kontrolu výškomera pred každým odletom.
- b) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre nastavenia výškomera vo všetkých fázach letu, v ktorých sa v náležitých prípadoch zohľadnia postupy stanovené štátom letiska alebo štátom vzdušného priestoru.“;



b) Ustanovenie SPO.OP.110 sa nahrádza takto:

**„SPO.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – letúny a vrtuľníky**

- a) Prevádzkovateľ stanoví letiskové prevádzkové minimá pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktoré sa plánuje použiť, s cieľom zabezpečiť separáciu lietadla od terénu a prekážok a zmierniť riziko straty vizuálnej orientácie počas vizuálneho úseku priblížení podľa prístrojov.
- b) Metóda použitá na stanovenie letiskových prevádzkových minimím musí zohľadňovať všetky tieto prvky:
1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;
  2. vybavenie, ktoré je na palube lietadla k dispozícii na navigáciu, nadviazanie vizuálnej orientácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, pristátí a pri nevydarenom priblížení;
  3. všetky podmienky alebo obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla (AFM);
  4. rozmery a vlastnosti vzletových a pristávacích dráh/plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;
  5. primeranosť a výkonnosť prostriedkov a infraštruktúry, ktoré sú k dispozícii na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;
  6. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami (OCA/OCH) pre postupy priblíženia podľa prístrojov (IAP);
  7. prekážky v oblastiach počiatočného stúpania a potrebné bezpečnostné odstupy od nich;
  8. akékoľvek neštandardné charakteristiky letiska, IAP alebo miestneho prostredia;
  9. zloženie letovej posádky, jej spôsobilosť a skúsenosti;
  10. IAP;
  11. charakteristiky letiska a dostupné letecké navigačné služby (ANS);
  12. všetky prípadné minimá vyhlásené štátom letiska;
  13. podmienky predpísané v akýchkoľvek osobitných schváleniach pre prevádzku za nízkej viditeľnosti (LVO) alebo prevádzku s prevádzkovými zápočtami a
  14. príslušné prevádzkové skúsenosti prevádzkovateľa.
- c) Prevádzkovateľ určí spôsob stanovenia letiskových prevádzkových minimím v prevádzkovej príručke.“;
- c) Ustanovenie SPO.OP.111 sa vypúšťa;
- d) Ustanovenie SPO.OP.112 sa nahrádza takto:

**„SPO.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá – lety letúnov po okruhu**

- a) Minimálna výška zostupu (MDH) pre priblíženie letúnov okruhom nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
1. uverejnená bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre let po okruhu pre danú kategóriu letúnov;
  2. minimálna výška pre let po okruhu odvodená z tabuľky 1 alebo
  3. výška rozhodnutia (DH)/MDH predchádzajúceho postupu IAP.
- b) Minimálna dohľadnosť pre priblíženie letúnov okruhom musí byť na úrovni najväčšej z týchto výšok:
1. dohľadnosť pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna, ak bola uverejnená alebo
  2. minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 1.

Tabuľka 1

**MDH a minimálna dohľadnosť pre let po okruhu podľa kategórie letúna**

	Kategória letúna			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimálna VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

e) V ustanovení SPO.OP.140 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Pred začatím letu sa veliaci pilot oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktorú sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebíha v blízkosti miesta odletu, a na každý let podľa IFR zahŕňa:

1. štúdium dostupných aktuálnych meteorologických správ a predpovedí a
2. plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let z dôvodu meteorologických podmienok nemohol dokončiť podľa plánu.“;

f) Vkladajú sa tieto ustanovenia SPO.OP.143 a SPO.OP.144:

**„SPO.OP.143 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – letúny**

Letisko sa neuvedie ako náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom priletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase priletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva, že:

- a) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH menšou ako 250 ft,
  1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad DH alebo MDH na priblíženie podľa prístrojov a
  2. viditeľnosť bude aspoň vyššia z hodnôt 1 500 m a 800 m nad minimami RVR/VIS na priblíženie podľa prístrojov alebo
- b) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH alebo MDH 250 ft alebo viac,
  1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 400 ft nad DH alebo MDH na priblíženie podľa prístrojov a
  2. viditeľnosť bude aspoň 3 000 m alebo
- c) v prípade náhradného letiska bez postupu priblíženia podľa prístrojov
  1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň vyššia z hodnôt 2 000 ft/minimálna bezpečná výška IFR a
  2. viditeľnosť bude aspoň 5 000 m.

**SPO.OP.144 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – vrtuľníky**

Prevádzkovateľ zvolí letisko ako náhradné cieľové letisko, iba ak z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom priletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase priletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – vyplýva, že:

- a) v prípade náhradného letiska s postupom IAP:
  1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad DH alebo MDH na IAP a
  2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci alebo

- b) v prípade náhradného letiska bez postupu IAP:
1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 2 000 ft alebo minimálna bezpečná výška IFR – podľa toho, ktorá hodnota je väčšia, a
  2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci.“;
- g) V ustanovení SPO.OP.145, sa písmeno a) nahrádza takto:
- „a) Pri letoch podľa IFR veliaci pilot v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné letisko pri vzlete s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak meteorologické podmienky na letisku odletu nevyhovujú príslušným letiskovým prevádzkovým minimám, alebo ak by z iných dôvodov nebolo možné vrátiť sa na letisko odletu.“;
- h) V ustanovení SPO.OP.170 sa písmená a) a b) nahrádzajú takto:
- „a) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových miním pre let podľa VFR alebo budú lepšie.
- b) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa IFR na plánované cieľové letisko, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že v predpokladanom čase priletu budú meteorologické podmienky v cieľovom alebo aspoň v jednom náhradnom cieľovom letisku na úrovni príslušných letiskových prevádzkových miním alebo budú lepšie.“;
- i) Ustanovenie SPO.OP.180 sa nahrádza takto:

**„SPO.OP.180 Podmienky vzletu – letúny a vrtuľníky**

Veliaci pilot sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že:

- a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému vzletu a odletu a
  - b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:
    1. prevádzkové pozemné zariadenia;
    2. prevádzkové palubné systémy;
    3. výkonnosť lietadla;
    4. kvalifikácia letovej posádky.“;
- j) Ustanovenie SPO.OP.210 sa nahrádza takto:

**„SPO.OP.210 Podmienky priblíženia a pristátia – letúny a vrtuľníky**

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia presvedčiť o tom, že:

- a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo opakovaniu okruhu vzhľadom na výkonnostné informácie uvedené v prevádzkovej príručke a
  - b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:
    1. prevádzkové pozemné zariadenia;
    2. prevádzkové palubné systémy;
    3. výkonnosť lietadla;
    4. kvalifikácia letovej posádky.“;
- k) Ustanovenie SPO.OP.215 sa nahrádza takto:

**„SPO.OP.215 Začatie a pokračovanie priblíženia**

- a) V prípade letúnov, ak je hlásená viditeľnosť (VIS) alebo rozhodujúca dráhová dohľadnosť (RVR) na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:
  1. za bod, v ktorom je letún 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo

2. do úseku konečného priblíženia (FAS), ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.
  - b) V prípade vrtuľníkov, ak je hlásená RVR menej ako 550 m a rozhodujúca RVR na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, je menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:
    1. za bod, v ktorom je vrtuľník 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo
    2. do FAS, ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.
  - c) Ak sa nenadviaže požadovaná vizuálna orientácia, nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.
  - d) Ak sa požadovaná vizuálna orientácia neudrží po DA/DH alebo MDA/MDH, potom sa urýchlene vykoná opakovanie okruhu.
  - e) Bez ohľadu na písmeno a) ak nie je hlásená žiadna RVR a hlásená VIS je nižšia, ale prepočítaná meteorologická dohľadnosť (CMV) je vyššia ako platné minimum, v priblížení podľa prístrojov možno pokračovať až na DA/DH alebo MDA/MDH.
  - f) Bez ohľadu na písmená a) a b), ak nie je cieľom pristáť, v priblížení podľa prístrojov možno pokračovať až na DA/DH alebo MDA/MDH. Nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.“
- l) Dopĺňa sa toto ustanovenie SPO.OP.235:

**„SPO.OP.235 Prevádzka s EFVS 200**

- a) Prevádzkovateľ, ktorý má v úmysle vykonávať prevádzku s EFVS 200 s prevádzkovými zápočtami a bez osobitného schválenia, zabezpečí, aby:
  1. bolo lietadlo osvedčené na plánovanú prevádzku;
  2. sa používali iba vzletové a pristávacie dráhy, FATO a postupy IAP vhodné na prevádzku s EFVS;
  3. boli členovia letovej posádky spôsobilí vykonávať plánovanú prevádzku a aby sa vypracoval program výcviku a preskúšavania členov letovej posádky a príslušných pracovníkov zapojených do prípravy letu;
  4. sa zaviedli prevádzkové postupy;
  5. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v zozname minimálneho vybavenia (MEL);
  6. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v programe údržby;
  7. prebehli vyhodnotenia bezpečnosti a stanovili sa ukazovatele výkonnosti na monitorovanie úrovne bezpečnosti prevádzky a
  8. letiskové prevádzkové minimá zohľadňovali možnosti použitého systému.
- b) Prevádzkovateľ nesmie vykonávať prevádzku s EFVS 200 pri vykonávaní LVO.
- c) Bez ohľadu na písmeno a) bod 1 môže prevádzkovateľ používať EVS, ktoré spĺňajú minimálne kritériá na vykonávanie prevádzky s EFVS 200 za predpokladu, že to schváli príslušný orgán.“