

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2016/1199**z 22. júla 2016,****ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, pokiaľ ide o prevádzkové povolenie výkonnostnej navigácie, osvedčovanie poskytovateľov dátových služieb a prevádzky vrtuľníkov mimo pevniny a dohľad nad nimi, a ktorým sa opravuje uvedené nariadenie**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

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

keďže:

- (1) V nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 ⁽²⁾ sa stanovujú podmienky bezpečnej prevádzky lietadiel.
- (2) Zadanie nesprávnych leteckých údajov alebo informácií do systémov lietadla počas letu môže závažne ohroziť bezpečnosť letu. Malo by sa preto zabezpečiť, aby poskytovatelia dátových služieb spracovávali letecké údaje a informácie spôsobom, ktorý zaručí ich kvalitu a spĺňa požiadavky, ktoré výrobcovia lietadiel stanovili na určené použitie koncovými používateľmi vo vzdušnom priestore.
- (3) Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 si vyžaduje osobitné povolenie všetkej prevádzky s výkonnostnou navigáciou („PBN“) okrem určitých základných navigačných metód. Počet prípadov vyžadujúcich osobitné povolenie treba výrazne zredukovať, aby sa vzhľadom na dosiahnutú úroveň skúseností a vyspelosti postupov priblíženia s využitím globálneho navigačného satelitného systému („GNSS“) znížilo zbytočné ekonomické a administratívne zaťaženie prevádzkovateľov všeobecného letectva a aby sa zaistil súlad s najnovšími medzinárodnými bezpečnostnými normami.
- (4) Aby sa prevádzkovateľom uľahčilo dodržiavanie pravidiel pre prepravu nebezpečného nákladu a pre záchytné systémy hornej časti trupu na sedadlách letovej posádky i pasažierov v určitých malých lietadlách, čím sa zvýši bezpečnosť, treba tieto pravidlá prispôsobiť príslušnému druhu letu a zložitosti použitého lietadla.
- (5) Podľa nariadenia (EÚ) č. 965/2012 musia niektorí malí nekomerční prevádzkovatelia vo svojej organizácii vytvoriť systém riadenia, pretože prevádzkujú zložité motorové lietadlá. V niektorých prípadoch, ako napríklad neobchodná prevádzka ľahších dvojmotorových turbovrtuľových letúnov, môže byť pre prevádzkovateľov problematické splniť požiadavky na systém riadenia podľa prílohy III uvedeného nariadenia. Keďže požadované úsilie na dosiahnutie súladu týchto prevádzkovateľov nie je úmerné prínosu takéhoto súladu pre ich prevádzkovú bezpečnosť, títo prevádzkovatelia by mali byť vyňatí z uplatňovania prílohy VI k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a miesto toho by sa im malo povoliť zabezpečenie súladu s požiadavkami jeho prílohy VII. Pre konzistentnosť by sa mala možnosť súladu s požiadavkami jeho prílohy VII povoliť aj výcvikovým organizáciám, ktoré poskytujú letový výcvik na rovnakých ľahších dvojmotorových turbovrtuľových letúnoch.
- (6) Príloha VII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 vyžaduje prítomnosť a používanie kyslíkových masiek pri letoch nad určitou tlakovou nadmorskou výškou. Na základe zásady diferenciacie rizika, podľa ktorej miera regulačnej ochrany zainteresovaných strán závisí od ich schopnosti posúdiť a riadiť riziká, by mal potrebu kyslíka v nekomerčných letoch bez pretlakovej kabíny určiť pilot lietadla zohľadňujúc určité objektívne faktory.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

- (7) Prevádzka vrtuľníkov mimo pevniny („HOFO“) zahŕňa určité osobitné bezpečnostné riziká, ktoré nie sú v nariadení (EÚ) č. 965/2012 v jeho súčasnej podobe primerane zohľadnené. Niektoré členské štáty preto na ich zmiernenie a zachovanie úrovne bezpečnosti prijímajú dodatočné požiadavky vrátane povinného používania nových technológií. Aby sa však zaistilo dosiahnutie bezpečnostných cieľov nariadenia (ES) č. 216/2008 a rovnaké podmienky pre všetkých leteckých dopravcov, mali by sa na úrovni Únie stanoviť spoločné bezpečnostné opatrenia zohľadňujúce skúsenosti členských štátov, ako aj vývoj odvetvia prevádzky vrtuľníkov mimo pevniny.
- (8) V nariadení (EÚ) č. 965/2012 sa našlo niekoľko redakčných chýb, ktoré viedli k ťažkostiam pri jeho vykonávaní.
- (9) Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a opraviť.
- (10) Dotknutým prevádzkovateľom i príslušným orgánom členských štátov treba dať dost' času na to, aby sa prispôbili novým pravidlám tohto nariadenia v oblasti leteckých údajov a informácií a prevádzky vrtuľníkov mimo pevniny.
- (11) Komisia v kontexte iniciatívy jednoduchšej, ľahšej a lepšej legislatívy v oblasti civilného letectva plánuje revidovať pravidlá nariadenia (EÚ) č. 965/2012 pre balóny a vetrone. Príprava na túto revíziu už prebieha. Dátum uplatňovania týchto pravidiel by sa preto mal teraz upraviť tak, aby sa zaistilo, že daná revízia sa ukončí a pravidlá bude možné podľa potreby zmeniť pred tým, než začnú platiť.
- (12) V záujme právnej čistoty a jednotného uplatňovania spoločných požiadaviek v celej Únii by sa mali pevne určiť dátumy uplatňovania týchto požiadaviek – či už ihneď po nadobudnutí účinnosti alebo neskôr. Aby sa predišlo právnym pochybnostiam a neistote, do právneho aktu by sa mali zahrnúť prechodné opatrenia a úlohy v zodpovednosti všetkých členských štátov. Možnosť výnimiek, ktorá sa uplatňuje v niektorých vykonávacích nariadeniach Komisie v oblasti bezpečnosti letectva, by sa mala obmedziť iba na riadne odôvodnené prípady, keď je to absolútne nevyhnutné; miesto toho by sa mal uplatniť predvídateľný a transparentný systém. Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 preto treba nevyhnutne zmeniť, aby tieto aspekty zohľadňovalo.
- (13) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú založené na stanoviskách⁽¹⁾ Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva podľa článku 17 ods. 2 písm. b) a článku 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (14) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 65 nariadenia (ES) č. 216/2008,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

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

1. Článok 5 ods. 2 sa mení takto:

a) na konci písmena e) sa vypúšťa spojka „a“

b) Dopĺňa sa toto písmeno g):

„g) vrtuľníkov používaných mimo pevniny (HOFO).“

⁽¹⁾ Stanovisko Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva č. 02/2015 z 12.3.2015 k nariadeniu Komisie, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a prevádzkové postupy poskytovania údajov používateľom vzdušného priestoru na účely leteckej navigácie; stanovisko Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva č. 03/2015 z 31.3.2015 k nariadeniu Komisie týkajúce sa revízie kritérií prevádzkového povolenia výkonnostnej navigácie (PBN); stanovisko Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva č. 04/2015 z 8.5.2015 k nariadeniu Komisie o osobitnom schvaľovaní prevádzky vrtuľníkov mimo pevniny.

2. Článok 6 sa mení takto:

a) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Bez ohľadu na článok 5 môžu členské štáty do 30. júna 2018 naďalej požadovať osobitné povolenie a dodatočné požiadavky, pokiaľ ide o prevádzkové postupy, vybavenie, kvalifikáciu posádky a výcvik na prevádzku obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkov mimo pevniny v súlade s ich právnymi predpismi. Členské štáty oznámia Komisii a agentúre dodatočné požiadavky, ktoré sa vzťahujú na takéto osobitné povolenia. Tieto požiadavky nesmú byť menej prísne ako požiadavky uvedené v prílohách III a IV.“;

b) odsek 7 sa vypúšťa;

c) dopĺňajú sa tieto odseky 8 a 9:

„8. Odchylné od prvej vety článku 5 ods. 3, prevádzkovatelia zložitých motorových letúnov s turbovrtuľovými motormi a maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) 5 700 kg alebo menej, ktoré sa používajú na neobchodnú leteckú dopravu, prevádzkujú tieto letúny iba v súlade s ustanoveniami prílohy VII.

9. Odchylné od článku 5 ods. 5 písm. a), výcvikové organizácie pri prevádzkovaní výcviku na zložitých motorových letúnoch s turbovrtuľovými motormi a maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) 5 700 kg alebo menej, prevádzkujú tieto letúny v súlade s ustanoveniami prílohy VII.“

3. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od 28. októbra 2012, s výhradou odsekov 2, 3, 4, 5 a 6 nižšie.

2. Prílohy II a VII sa uplatňujú na neobchodnú prevádzku balónov a vetroňov od 25. augusta 2013, okrem členských štátov, ktoré sa rozhodli ich celkovo alebo čiastočne neuplatňovať v súlade s ustanoveniami platnými v čase daného rozhodnutia a v rozsahu daného rozhodnutia. Uvedené členské štáty uplatňujú prílohy II a VII na neobchodnú prevádzku balónov od 8. apríla 2018 a na neobchodnú prevádzku vetroňov od 8. apríla 2019, resp. od dátumov uvedených v ich rozhodnutí.

3. Prílohy II, III, VII a VIII sa uplatňujú na špeciálnu prevádzku balónov a vetroňov od 1. júla 2014, okrem členských štátov, ktoré sa rozhodli ich celkovo alebo čiastočne neuplatňovať v súlade s ustanoveniami platnými v čase daného rozhodnutia a v rozsahu daného rozhodnutia. Uvedené členské štáty uplatňujú prílohy II, III, VII a VIII na špeciálnu prevádzku balónov od 8. apríla 2018 a na špeciálnu prevádzku vetroňov od 8. apríla 2019, resp. od dátumov uvedených v ich rozhodnutí.

4. Prílohy II, III, VII a VIII sa uplatňujú na špeciálnu prevádzku letúnov a vrtuľníkov od 1. júla 2014, okrem členských štátov, ktoré sa rozhodli ich celkovo alebo čiastočne neuplatňovať v súlade s ustanoveniami platnými v čase daného rozhodnutia a v rozsahu daného rozhodnutia. Uvedené členské štáty uplatňujú prílohy II, III, VII a VIII na špeciálnu prevádzku letúnov a vrtuľníkov od 21. apríla 2017, resp. od dátumov uvedených v ich rozhodnutí.

5. Prílohy II, III a IV sa uplatňujú na:

a) prevádzku letúnov výkonnostnej triedy B alebo vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou v rámci obchodnej leteckej dopravy, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku alebo mieste prevádzky, od 1. júla 2014, okrem členských štátov, ktoré sa rozhodli ich celkovo alebo čiastočne neuplatňovať v súlade s ustanoveniami platnými v čase daného rozhodnutia a v rozsahu daného rozhodnutia. Uvedené členské štáty uplatňujú prílohy II, III a IV na prevádzku letúnov výkonnostnej triedy B alebo vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou v rámci obchodnej leteckej dopravy, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku alebo mieste prevádzky, od 21. apríla 2017, resp. od dátumov uvedených v ich rozhodnutí;

- b) prevádzku balónov a vetroňov v rámci obchodnej leteckej dopravy od 1. júla 2014, okrem členských štátov, ktoré sa rozhodli ich celkovo alebo čiastočne neuplatňovať v súlade s ustanoveniami platnými v čase daného rozhodnutia a v rozsahu daného rozhodnutia. Uvedené členské štáty uplatňujú prílohy II, III a IV na prevádzku balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy od 8. apríla 2018 a na prevádzku vetroňov v rámci obchodnej leteckej dopravy od 8. apríla 2019, resp. od dátumov uvedených v ich rozhodnutí.

6. V obdobiach podľa odsekov 2, 3, 4 a 5 tohto článku podľa potreby platí:

- a) Príslušné orgány prijímú od dátumu nadobudnutia účinnosti požiadaviek tohto nariadenia postupné a účinné opatrenia na splnenie daných požiadaviek vrátane prispôsobenia systémov organizácie a riadenia, školenia pracovníkov, postupov a príručiek a programu dohľadu;
- b) Prevádzkovatelia prispôbobia svoj systém riadenia, výcvikové programy, postupy a príručky tak, aby boli v súlade s relevantnými požiadavkami tohto nariadenia najneskôr k dátumu uplatňovania daných požiadaviek;
- c) Do dátumu uplatňovania príslušných požiadaviek tohto nariadenia musia členské štáty naďalej vydávať, obnovovať alebo meniť osvedčenia, povolenia a schválenia v súlade s pravidlami platnými pred nadobudnutím účinnosti daných požiadaviek, alebo v prípade prevádzky letúnov výkonnostnej triedy B alebo vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou v rámci obchodnej leteckej dopravy, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku alebo mieste prevádzky, v súlade s:
- prílohou III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 a príslušnými vnútroštátnymi výnimkami v súlade s článkom 8 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 3922/91 v prípade letúnov a
 - vnútroštátnymi požiadavkami v prípade vrtuľníkov.
- d) Osvedčenia, povolenia a schválenia vydané členskými štátmi pred dátumom uplatňovania príslušných požiadaviek tohto nariadenia sa považujú za vydané v súlade s danými požiadavkami. Nahradiť sa však osvedčeniami, povoleniami, resp. schváleniami vydanými v súlade s týmto nariadením najneskôr do šiestich mesiacov od dátumu uplatňovania príslušných požiadaviek tohto nariadenia.
- e) Prevádzkovatelia povinní poskytovať vyhlásenia podľa tohto nariadenia predložia svoje vyhlásenia najneskôr v dátum uplatňovania príslušných požiadaviek tohto nariadenia.“

4. Prílohy I, II, IV, V, VI, VII a VIII sa menia v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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

1. V prílohe IV (časť CAT), článku CAT.POL.A.240 písm. b) sa bod 4 nahrádza takto:

„4. letová posádka získala primerané vedomosti o trati, na ktorej sa má letieť a o postupoch, ktoré sa majú používať v súlade s podčasťou FC časti ORO.“;

2. V prílohe VII (časť NCO) sa článok ORO.GEN.103 nahrádza takto:

„Ak sa ukázkové lety uvedené v článku 6 ods. 4a písm. c) tohto nariadenia vykonávajú v súlade s touto prílohou, musia:

- a) sa začínať a končiť na tom istom letisku alebo mieste prevádzky okrem balónov a vetroňov;
- b) byť prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR);

- c) byť pod dohľadom určenej osoby zodpovednej za ich bezpečnosť a
- d) spĺňať akékoľvek iné podmienky stanovené príslušným orgánom.“

Článok 3

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

Uplatňuje sa od 25. augusta 2016.

Avšak

- a) článok 1 ods. 1 tohto nariadenia a bod 1 písm. a), b), c) a d), bod 2 písm. c), bod 3 písm. a), e), g), m), n) a o), bod 4 písm. c), bod 5 písm. d), j), k) a l) a bod 7 písm. d), k) a l) prílohy sa uplatňujú od 1. júla 2018;
- b) bod 3 písm. l) a q), bod 5 písm. i) a n), bod 6 písm. k) a n), bod 7 písm. j) a n) prílohy sa uplatňujú od 1. januára 2019.

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

V Bruseli 22. júla 2016

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

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

1. V prílohe I (vymedzenie pojmov):

a) bod 69 sa nahrádza takto:

„69. „Nehostinné prostredie“ je:

a) oblasť, v ktorej:

- i) sa nemôže vykonať bezpečné vynútené pristátie, pretože povrch je nevhodný alebo
- ii) osoby na palube vrtuľníka nemôžu byť primerane chránené pred prírodnými živlami alebo
- iii) pátracia a záchranná reakcia/spôsobilosť na pátranie a záchranu nie sú zabezpečené v súlade s predpokladaným vystavením (vplyvu prostredia) alebo
- iv) ohrozenie osôb alebo majetku na zemi je neprijateľné.

b) V každom prípade sa za nehostinné prostredie považujú tieto oblasti:

- i) pri prevádzke nad vodnými plochami otvorené more severne od 45. stupňa severnej šírky alebo južne od 45. stupňa južnej šírky, pokiaľ zodpovedný orgán štátu, kde sa let vykonáva, neurčil, že niektorá časť tejto oblasti nie je nehostinná a
- ii) časti husto osídlených oblastí bez zodpovedajúcich plôch na bezpečné vynútené pristátie.“;

b) bod 86 sa nahrádza takto:

„86. „Prevádzka mimo pevniny“ je prevádzka vrtuľníka, pri ktorej sa podstatná časť akéhokoľvek letu vykonáva nad otvoreným morom alebo do alebo z miest mimo pevniny.“;

c) vkladá sa tento bod 86a:

„86a. „Miesto mimo pevniny“ je zariadenie určené na prevádzku vrtuľníkov na pevnej či plávajúcej konštrukcii mimo pevniny alebo na plavidle.“;

d) vkladá sa tento bod 86b:

„86b. „Otvorené more“ je vodná plocha smerom na more od línie pobrežia.“;

e) vkladá sa tento bod 103a:

„103a. „Špecifikácia požadovanej navigačnej výkonnosti (RNP)“ je navigačná špecifikácia prevádzok s PBN, ktorá zahŕňa požiadavku palubného monitorovania navigačnej výkonnosti a súvisiaceho varovania.“;

2. V prílohe II (Časť ARO):

a) dopĺňa sa tento článok ARO.OPS.240:

„ARO.OPS.240 Osobitné povolenie pre RNP AR APCH

a) Ak žiadateľ preukázal splnenie požiadaviek SPA.PBN.105, príslušný orgán udelí všeobecné osobitné povolenie alebo osobitné povolenie na určitý postup pre RNP AP APCH.

b) V prípade osobitného povolenia na určitý postup príslušný orgán:

- 1. uvedie zoznam povolených postupov priblíženia podľa prístrojov na konkrétnych letiskách v povolení PBN;
- 2. podľa potreby nadviaže koordináciu s orgánmi príslušnými pre dané letiská a
- 3. zohľadní prípadné zápočty z osobitných povolení na RNP AP APCH, ktoré už boli žiadateľovi vydané.“;

b) Dodatok II sa nahrádza takto:

„Dodatok II

PREVÁDZKOVÉ ŠPECIFIKÁCIE (v súlade so schválenými podmienkami v prevádzkovej príručke)				
Kontaktné údaje vydávajúceho orgánu Telefón ⁽¹⁾ : _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC ⁽²⁾ :		Názov prevádzkovateľa ⁽³⁾ :		Dátum ⁽⁴⁾ :
Podpis:				
Obchodný názov Dbá				
Prevádzkové špecifikácie#:				
Model lietadla ⁽⁵⁾ :				
Registrové značky ⁽⁶⁾ :				
Obchodná prevádzka ☐				
Oblasť prevádzky ⁽⁷⁾ :				
Osobitné obmedzenia ⁽⁸⁾ :				
Osobitné povolenia:	Áno	Nie	Špecifikácie ⁽⁹⁾	Poznámky
Nebezpečný náklad	☐	☐		
Prevádzka za nízkej viditeľnosti			CAT ⁽¹⁰⁾	
Vzlet			RVR ⁽¹¹⁾ : m	
Priblíženie a pristátie	☐	☐	DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹²⁾ ☐ Neuvádza sa	☐	☐		
ETOPS ⁽¹³⁾ ☐ Neuvádza sa	☐	☐	Maximálna doba odklonenia ⁽¹⁴⁾ : min.	
Komplexné navigačné špecifikácie pre prevádzku s PBN ⁽¹⁵⁾	☐	☐		⁽¹⁶⁾
Špecifikácia minimálnej navigačnej výkonnosti	☐	☐		
Prevádzka vrtuľníka so zobrazovacím systémom nočného videnia	☐	☐		
Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením	☐	☐		
Prevádzka vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannnej služby	☐	☐		

Prevádzka vrtuľníkov mimo pevniny	☐	☐		
Výcvik palubných sprievodcov ⁽¹⁷⁾	☐	☐		
Vydanie osvedčenia pre palubných sprievodcov ⁽¹⁸⁾	☐	☐		
Zachovanie letovej spôsobilosti	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Iné ⁽²⁰⁾				

- (¹) Kontaktné telefónne a faxové číslo príslušného orgánu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa, ak je k dispozícii.
- (²) Uvedie sa číslo súvisiaceho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC).
- (³) Uvedte registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uvedte skratku „Dbá“ („Doing business as – Podniká ako“).
- (⁴) Dátum vydania prevádzkových špecifikácií (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.
- (⁵) Uvedie sa ICAO označenie značky lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232).
- (⁶) Registrové značky sú uvedené buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke. V prípade, že na daný model lietadla sa neuplatňujú všetky osobitné povolenia, registrové značky lietadla sa môžu uviesť v stĺpci poznámok k príslušnému osobitnému povoleniu.
- (⁷) Zoznam geografických oblastí oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo konkrétnych trás, regiónu letových informácií alebo hraníc štátov alebo regiónov).
- (⁸) Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. iba VFR, iba deň atď.).
- (⁹) V tomto stĺpci uvedte zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé povolenie alebo druh povolenia (s príslušnými kritériami).
- (¹⁰) Uvedte príslušnú kategóriu presného priblíženia: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB alebo CAT IIIC. Uvedte minimálnu dráhovú dohľadnosť (RVR) v metroch a výšku rozhodnutia (DH) v stopách. Na každú uvedenú kategóriu priblíženia slúži jeden riadok.
- (¹¹) Uvedte povolenú minimálnu dráhovú dohľadnosť (RVR) pre vzlet v metroch. Ak boli udelené viaceré povolenia, na každé povolenie sa môže použiť jeden riadok.
- (¹²) Pole „Neuvádza sa“ (N/A) možno označiť, iba ak je maximálna základňa najnižšej vrstvy oblačnosti pre lietadlo menšia ako FL290.
- (¹³) Prevádzka s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) sa v súčasnosti uplatňuje iba pri dvojmotorových lietadlách. Preto ak daný model lietadla má viac alebo menej ako dva motory, môže sa označiť pole „Neuvádza sa“ (N/A).
- (¹⁴) Uviesť sa môže aj prahová vzdialenosť (v námorných míľach), ako aj typ motora.
- (¹⁵) Výkonnostná navigácia (PBN): na každé komplexné osobitné povolenie PBN sa použije jeden riadok (napr. RNP AR APCH), s príslušnými obmedzeniami uvedenými v stĺpci „Špecifikácie“ alebo „Poznámky“. Individuálne povolenia špecifických postupov RNP AR APCH môžu byť uvedené v prevádzkových špecifikáciách alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade by mal byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.
- (¹⁶) Uvedte, či je osobitné povolenie obmedzené na určité konce dráh a/alebo letiská.
- (¹⁷) Povolenie na vykonávanie výcvikových kurzov a preskúšania, ktoré majú absolvovať žiadatelia o osvedčenie palubného sprievodcu podľa prílohy V (časť CC) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011.
- (¹⁸) Povolenie na vydávanie osvedčení palubného sprievodcu podľa prílohy V (časť CC) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011.
- (¹⁹) 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 Komisie (EÚ) 1321/2014.
- (²⁰) Na tomto mieste sa môžu uviesť ďalšie povolenia alebo údaje s použitím jedného riadku (alebo jedného viacriadkového bloku) na jedno oprávnenie (napr. lety s krátkym pristátím, lety so strmým priblížením, lety vrtuľníka do/z miest verejného záujmu, lety vrtuľníka nad 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 povolenia ETOPS, lietadlá používané na neobchodnú prevádzku).

FORMULÁR EASA 139, vydanie 2“;

c) Vysvetlivka 6 k formuláru EASA FORM 140 v dodatku V sa nahrádza takto:

„(⁶) V tomto stĺpci uvedte všetky povolené prevádzky, napr. nebezpečný náklad, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.“;

3. V prílohe IV (časť CAT):

- a) článok CAT.OP.MPA.120 sa vypúšťa;
- b) vkladá sa tento článok CAT.OP.MPA.126:

„CAT.OP.MPA.126 Výkonnostná navigácia

Ak sa na plánovanú trasu alebo letový postup vyžaduje výkonnostná navigácia (PBN), prevádzkovateľ zaistí:

- a) aby bola v letovej príručke lietadla alebo inom dokumente schválenom certifikačným orgánom v rámci vyhodnocovania letovej spôsobilosti (resp. dokumente založenom na takomto schválení) uvedená príslušná navigačná špecifikácia PBN a

- b) aby bolo lietadlo prevádzkované v súlade s príslušnou navigačnou špecifikáciou a obmedzeniami uvedenými v letovej príručke alebo inom vyššie spomenutom dokumente.“;
- c) článok CAT.OP.MPA.135 písm. a) bod 1. sa nahrádza takto:
- „1. sú pre plánovanú prevádzku k dispozícii primerané vesmírne zariadenia, pozemné zariadenia a služby vrátane meteorologických služieb;“;
- d) v článku CAT.OP.MPA.175 písm. b):
- i) bod 6 sa nahrádza takto:
- „6. vesmírne zariadenia, pozemné zariadenia a služby požadované pre plánovaný let sú k dispozícii a sú primerané;“
- ii) na konci bodu 7. sa vypúšťa spojka „a“
- iii) vkladá sa tento bod 7a:
- „7a. všetky navigačné databázy potrebné pre výkonnostnú navigáciu sú vhodné a aktuálne a“;
- e) Článok CAT.OP.MPA.181 sa nahrádza takto:

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

- a) Veliteľ lietadla musí v prípade letu v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov (IMC) vybrať náhradné letisko pre vzlet vo vzdialenosti do jednej hodiny letu obvyklou cestovnou rýchlosťou, ak by nebolo možné vrátiť sa na miesto odletu z meteorologických dôvodov.
- b) Pre lety IFR alebo VFR s navigačnými prostriedkami inými než vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi veliteľ lietadla určí najmenej jedno náhradné cieľové letisko v letovom pláne prevádzkovateľa s výnimkou prípadov, že:
1. pri lete na ktorékoľvek iné cieľové letisko na pevnine sú trvanie letu a prevládajúce meteorologické podmienky také, že v predpokladanom čase priletu na miesto zamýšľaného pristátia bude možné vykonať priblíženie a pristátie podľa meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC) alebo
 2. miesto zamýšľaného pristátia je osamotené a náhradné nie je k dispozícii; v takomto prípade sa určí medzný bod návratu (PNR).
- c) Prevádzkovateľ určí dve náhradné cieľové letiská, keď:
1. v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach pre cieľové letisko sa uvádza, že v čase začínajúcom sa jednu hodinu pred predpokladaným časom priletu a končiacom sa 1 hodinu po ňom budú meteorologické podmienky horšie ako platné plánovacie minimá alebo
 2. pre cieľové letisko nie sú k dispozícii meteorologické informácie.
- d) Prevádzkovateľ presne uvedie akékoľvek požadované náhradné letisko(-á) v prevádzkovom letovom pláne.“;
- f) Vkladá sa tento článok CAT.OP.MPA.182:

„CAT.OP.MPA.182 Cieľové letiská — postupy priblíženia podľa prístrojov

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli k dispozícii dostatočné prostriedky na navigáciu a pristátie na cieľovom letisku alebo na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku, ak sa stratí schopnosť vykonať zamýšľaný postup priblíženia a pristátia.“;

- g) v článku CAT.OP.MPA.247 sa vypúšťa písmeno b);

- h) Článok CAT.OP.MPA.295 sa nahrádza takto:

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

„Ak je systém ACAS inštalovaný a prevádzkyschopný, prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy a programy výcviku, aby mala letová posádka primeraný protizrážkový výcvik a aby vedela používať vybavenie systému ACAS II.“;

- i) V článku CAT.IDE.A.205 sa písmeno a) bod 3 nahrádza takto:

„3. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku v prípade letúnov s MCTOM menšou ako 5 700 kg a s MOPSC pre menej ako deväť cestujúcich, ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti (CofA) prvýkrát vydané 8. apríla 2015 alebo neskôr“;

- j) V článku CAT.IDE.A.205 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať:

1. jednobodové rozopínanie;
2. na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle a
3. na sedadlách členov letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla:
 - i) dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle alebo
 - ii) priečny ramenný popruh a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle v týchto letúnoch:
 - A) letúny s MCTOM menšou ako 5 700 kg a s MOPSC pre menej ako deväť cestujúcich, ktoré spĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii;
 - B) letúny s MCTOM menšou ako 5 700 kg a s MOPSC pre menej ako deväť cestujúcich, ktoré nesplňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii a ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA prvýkrát vydané pred 28. októbrom 2014 a
 - C) letúny s osvedčením typu CS-VLA alebo rovnocenným, alebo CS-LSA alebo rovnocenným.“;

- k) v článku CAT.IDE.A.345 sa vkladá toto písmeno f):

„f) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.“

- l) Článok CAT.IDE.A.355 sa nahrádza takto:

„CAT.IDE.A.355 Správa leteckých databáz

- a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.
- c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.“;

- m) v článku CAT.IDE.H.280 sa vypúšťa písmeno b);
- n) Článok CAT.IDE.H.295 sa nahrádza takto:

„CAT.IDE.H.295 Odevy na prežitie posádky

Každý člen posádky musí mať oblečený odev na prežitie, keď sa podieľa na prevádzke vrtuľníka vo výkonnostnej triede 3 pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, ak sa v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla uvádza, že teplota morskej vody bude počas letu menšia ako + 10 °C.“;

- o) Článok CAT.IDE.H.310 sa vypúšťa;
- p) v článku CAT.IDE.H.345 sa vkladá toto písmeno e):

„e) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.“;

- q) dopĺňa sa tento článok CAT.IDE.H.355:

„CAT.IDE.H.355 Správa leteckých databáz

- a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.
- c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.“;

4. V prílohe V (časť SPA):

- a) Článok SPA.PBN.100 sa nahrádza takto:

„SPA.PBN.100 Prevádzka s PBN

- a) Vyžaduje sa povolenie pre každú z týchto špecifikácií PBN:

1. RNP AR APCH a
2. RNP 0.3 pre prevádzku vrtuľníkov.

- b) Povolenie na prevádzku RNP AR APCH musí umožňovať prevádzku používajúcu verejné postupy priblíženia podľa prístrojov, ktoré spĺňajú platné kritériá ICAO pre návrh postupov.
- c) Osobitné povolenie na postup pre RNP AR APCH alebo RNP 0.3 sa vyžaduje v prípade súkromných postupov priblíženia podľa prístrojov alebo akýchkoľvek verejných postupov priblíženia podľa prístrojov, ktoré nespĺňajú platné kritériá ICAO pre návrh postupov, alebo ak to vyžaduje letecká informačná príručka (AIP) alebo príslušný orgán.“;

b) Článok SPA.PBN.105 sa nahrádza takto:

„SPA.PBN.105 Prevádzkové povolenie PBN

Na získanie osobitného povolenia PBN od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ preukázať, že:

- a) je v letovej príručke lietadla alebo inom dokumente schválenom certifikačným orgánom v rámci vyhodnocovania letovej spôsobilosti (resp. dokumente založenom na takomto schválení) uvedené príslušné schválenie letovej spôsobilosti vhodné na plánovanú prevádzku s PBN;
 - b) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky a príslušný personál podieľajúci sa na príprave letu;
 - c) prebehlo vyhodnotenie bezpečnosti;
 - d) boli zavedené prevádzkové postupy, ktorými sa stanovuje:
 - 1. vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);
 - 2. zloženie, kvalifikácia a skúsenosti letovej posádky;
 - 3. bežné a mimoriadne postupy a postupy pre nepredvídané okolnosti a
 - 4. správa elektronických navigačných údajov;
 - e) stanovil sa zoznam nahlasovaných udalostí a
 - f) zriadil sa riadiaci program monitorovania RNP pre prevádzku RNP AR APCH (podľa potreby).“;
- c) Dopĺňa sa táto podčasť K:

„PODČASŤ K

PREVÁDZKA VRTUĽNÍKOV MIMO PEVNINY

SPA.HOFO.100 Prevádzka vrtuľníkov mimo pevniny (HOFO)

Požiadavky tejto podčasti sa vzťahujú na:

- a) prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy s platným osvedčením leteckého prevádzkovateľa podľa časti ORO;
- b) prevádzkovateľov špeciálnej prevádzky, ktorí predložili vyhlásenie o činnosti podľa časti ORO alebo
- c) neobchodných prevádzkovateľov, ktorí predložili vyhlásenie o činnosti podľa časti ORO.

SPA.HOFO.105 Povolenie prevádzky vrtuľníka mimo pevniny

- a) Pred začatím prevádzky podľa tejto podčasti musí mať prevádzkovateľ osobitné povolenie od príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ predložiť príslušnému orgánu žiadosť podľa článku SPA.GEN.105 a preukázať splnenie požiadaviek tejto podčasti.
- c) Pred realizáciou prevádzky z členského štátu iného než členský štát, ktorý povolenie podľa písmena a) vydal, prevádzkovateľ o plánovanej prevádzke informuje príslušné orgány oboch týchto členských štátov.

SPA.HOFO.110 Prevádzkové postupy

a) Prevádzkovateľ v rámci svojho procesu riadenia bezpečnosti obmedzí a minimalizuje riziká a nebezpečenstvá spojené s prevádzkou vrtuľníkov mimo pevniny. Prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke uvedie:

1. výber, zloženie a výcvik posádok;
2. úlohy a zodpovednosti členov posádky a ďalších zapojených pracovníkov;
3. potrebné vybavenie a kritériá odbavenia a
4. prevádzkové postupy a minimá, v ktorých sa opisuje bežná a pravdepodobná mimoriadna prevádzka a primerane sa riadia ich riziká.

b) Prevádzkovateľ zabezpečí:

1. aby sa pred každým letom vypracoval prevádzkový letový plán;
2. aby bezpečnostné pokyny pre pasažierov zahŕňali aj osobitosti prevádzky mimo pevniny a aby sa poskytli pred nástupom do vrtuľníka;
3. aby mal každý člen letovej posádky oblečený odev na prežitie:
 - i) ak sa v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliacemu pilotovi/veliteľovi vrtuľníka uvádza, že teplota mora bude počas letu nižšia ako + 10 °C alebo
 - ii) ak predpokladaný čas na záchranu prekračuje vypočítaný čas prežitia alebo
 - iii) ak sa má letieť v noci a v nehostinnom prostredí;
4. aby sa dodržiavala prípadná štruktúra trasy mimo pevniny poskytnutá príslušnou letovou prevádzkovou službou;
5. aby piloti počas letu optimálne využívali systémy automatického riadenia letu (AFCS);
6. aby sa stanovili osobitné profily priblíženia mimo pevniny vrátane parametrov stabilného priblíženia a korekčných krokov, ak priblíženie nie je stabilné;
7. v prípade viacpilotnej prevádzky, aby sa zaviedli postupy, pri ktorých jeden člen letovej posádky pri lete mimo pevniny, najmä počas priblíženia a odletu, monitoruje letové prístroje s cieľom zaistiť, že sa udržiava bezpečná dráha letu;
8. aby letová posádka pri aktivácii výškového varovania okamžite prijala vhodné kroky;
9. aby sa zaviedli postupy vyžadujúce pripravenosť núdzových plávacích systémov (ak je to bezpečné) pri všetkých príletoch a odletoch nad vodou a
10. aby sa pri prevádzke rešpektovali prípadné obmedzenia trás alebo oblastí prevádzky, ktoré stanovil príslušný orgán alebo náležitý orgán zodpovedný za daný vzdušný priestor.

SPA.HOFO.115 Využívanie miest mimo pevniny

Prevádzkovateľ smie využívať iba miesta mimo pevniny vyhovujúce z hľadiska veľkosti a hmotnosti príslušného typu vrtuľníka a daného typu letu.

SPA.HOFO.120 Výber letísk a miest prevádzky

- a) *Náhradné cieľové letisko na pevnine.* Bez ohľadu na ustanovenia článkov CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 a SPO. OP.151 nemusia veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka pri letoch z miesta mimo pevniny na letisko na pevnine v prevádzkovom letovom pláne určiť náhradné cieľové letisko, ak:

1. je cieľové letisko definované ako pobrežné letisko alebo
2. ak sú splnené tieto kritériá:
 - i) cieľové letisko má uverejnené postupy prístrojového priblíženia,
 - ii) čas letu je kratší ako tri hodiny a
 - iii) podľa uverejnenej predpovede počasia platnej 1 hodinu pred a 1 hodinu po očakávanom čase pristátia:
 - A) je základňa oblačnosti aspoň 700 stôp nad minimálnymi úrovňami pre prístrojové priblíženie alebo 1 000 stôp nad cieľovým letiskom (použije sa vyššia hodnota) a
 - B) dohľadnosť je aspoň 2 500 metrov.

- b) *Náhradná cieľová vrtuľníková plošina mimo pevniny* Prevádzkovateľ môže zvoliť náhradnú cieľovú vrtuľníkovú plošinu mimo pevniny, ak sú splnené všetky tieto kritériá:

1. Náhradná cieľová vrtuľníková plošina mimo pevniny sa použije až za medzným bodom návratu (PNR), ak nie je geograficky dostupné náhradné cieľové letisko na pevnine. Pred PNR sa použije náhradné cieľové letisko na pevnine.
2. Na náhradnej cieľovej vrtuľníkovej plošine mimo pevniny musí byť dosiahnuteľná možnosť pristátia s jedným nepracujúcim motorom (OEL).
3. podľa možností sa zaručí dostupnosť vrtuľníkovej plošiny pred PNR. Rozmery, konfigurácia a bezpečná výška nad prekážkami jednotlivých vrtuľníkových plošín alebo iných plôch musia byť vhodné na to, aby ich mohol ako náhradnú vrtuľníkovú plošinu využiť každý typ vrtuľníka, ktorý sa má použiť.
4. Pri stanovení meteorologických miním sa zohľadňuje presnosť a spoľahlivosť meteorologických informácií.
5. V zozname minimálneho vybavenia (MEL) sa zohľadnia konkrétne požiadavky na tento druh prevádzky.
6. Náhradná cieľová vrtuľníková plošina mimo pevniny sa určí, iba ak prevádzkovateľ stanovil postup v prevádzkovej príručke.

SPA.HOFO.125 Priblíženie na miesta mimo pevniny s pomocou palubného radaru (ARA) — prevádzka obchodnej leteckej dopravy

- a) Prevádzkovateľ obchodnej leteckej dopravy (CAT) vypracuje prevádzkové postupy a zaistí, aby sa približovanie ARA vykonávalo iba ak:

1. je vrtuľník vybavený radarom, ktorý dokáže poskytovať informácie o prekážkovom prostredí a
2. buď:
 - i) sa minimálna výška zostupu (MDH) určuje podľa rádiového výškomera alebo
 - ii) sa uplatňuje minimálna nadmorská výška zostupu (MDA) s primeraným odstupom.

- b) ARA na vybavené vrtuľníkové plošiny alebo plavidlá v pohybe sa vykoná len v rámci viacpilotnej prevádzky.

- c) Vzdialenosť rozhodnutia musí zabezpečiť bezpečnú výšku nad prekážkami pri nevydarenom priblížení na každom mieste určenia, pre ktoré sa ARA 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 obchodnej leteckej dopravy sa k MDA/MDH a vzdialenosti rozhodnutia pripočítajú primerané hodnoty.
- f) V prípade priblíženia ARA k nehybnému miestu mimo pevniny (napríklad pevná konštrukcia alebo kotviace plavidlo) a ak je v navigačnom systéme k dispozícii spoľahlivá GPS poloha daného miesta, použije sa na zvýšenie bezpečnosti ARA GPS/systém priestorovej navigácie.

SPA.HOFO.130 Meteorologické podmienky

Bez ohľadu na ustanovenia článkov CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 a SPO.OP.170, pri letoch medzi miestami mimo pevniny vo vzdušnom priestore triedy G, kde úseky nad vodou sú kratšie než 10 NM, sa lety VFR môžu vykonávať, ak sú limity rovnaké alebo lepšie ako tieto hodnoty:

Minimá pre lety medzi miestami mimo pevniny v triede vzdušného priestoru G

	Deň		Noc	
	Výška (*)	Dohľadnosť	Výška (*)	Dohľadnosť
Jeden pilot	300 stôp	3 km	500 stôp	5 km
Dvaja piloti	300 stôp	2 km (**)	500 stôp	5 km (***)

(*) Základňa oblačnosti musí umožňovať let v stanovenej výške pod oblakmi a mimo nich.

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

(***) Vrtuľníky sa môžu prevádzkovať v letovej dohľadnosti aspoň 1 500 m za predpokladu, že miesto určenia alebo medziľahlá konštrukcia sú nepretržite viditeľné.

SPA.HOFO.135 Veterné obmedzenia pri letoch na miesta mimo pevniny

Lety na miesta mimo pevniny sa vykonávajú iba ak je hlásená rýchlosť vetra na vrtuľníkovej plošine najviac 60 uzlov vrátane nárazov.

SPA.HOFO.140 Výkonnostné požiadavky na miestach mimo pevniny

Vrtuľníky, ktoré vzlietajú a pristávajú na miestach mimo pevniny, sa prevádzkujú v súlade s výkonnostnými požiadavkami príslušnej prílohy podľa ich druhu prevádzky.

SPA.HOFO.145 Systém monitorovania letových údajov (FDM)

- a) Pri obchodnej leteckej doprave vrtuľníkom, ktorý je vybavený zapisovačom letových údajov, prevádzkovateľ v rámci integrovaného systému riadenia do 1. januára 2019 zriadi a následne udržiava systém FDM.
- b) Systém FDM sa nesmie použiť na represívne účely a musí obsahovať primerané záruky na ochranu zdroja (zdrojov) údajov.

SPA.HOFO.150 Systém sledovania lietadla

Prevádzkovateľ v prípade prevádzky mimo pevniny v nehostinnom prostredí zriadi a udržiava monitorovaný systém sledovania vrtuľníka od času odletu až po prílet na miesto určenia.

SPA.HOFO.155 Systém monitorovania vibrácií v rotore (Vibration health monitoring – VHM)

- a) Do 1. januára 2019 musia byť systémom VHM, ktorý monitoruje stav kľúčových systémov rotora a jeho pohonu, vybavené tieto vrtuľníky prevádzkované v obchodnej leteckej doprave mimo pevniny:
1. zložené motorové vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2016;
 2. všetky vrtuľníky s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. januárom 2017;
 3. všetky vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2018.
- b) Prevádzkovateľ musí mať systém na:
1. zber údajov vrátane výstrah generovaných systémom;
 2. analýzu a rozhodnutie o prevádzkyschopnosti komponentov a
 3. reakciu na zistené potenciálne poruchy.

SPA.HOFO.160 Požiadavky na vybavenie

- a) Prevádzkovateľ musí spĺňať tieto požiadavky na vybavenie:
1. Systém palubného rozhlasu vo vrtuľníkoch používaných na obchodnú leteckú dopravu a neobchodnú prevádzku zložitých motorových vrtuľníkov (NCC):
 - i) Vrtuľníky s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich musia byť vybavené systémom palubného rozhlasu.
 - ii) Vrtuľníky s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 9 alebo menej cestujúcich nemusia byť vybavené systémom palubného rozhlasu, ak vie prevádzkovateľ preukázať, že pilotov hlas je počas letu zrozumiteľný na všetkých sedadlách cestujúcich.
 2. *Rádiový výškomer*

Vrtuľníky musia byť vybavené rádiovým výškomerom schopným akustickej výstražnej signalizácie klesania pod vopred nastavenú výšku a optickej výstražnej signalizácie vo výške voliteľnej pilotom.

b) *Núdzové východy*

Všetky núdzové východy vrátane núdzových východov posádky, všetky dvere, okná či iné otvory vhodné na núdzový únik a prostriedky na ich otváranie musia byť jasne označené značkami pre orientáciu cestujúcich pri ich použití za denného svetla alebo v tme. Tieto značky musia byť skonštruované tak, aby boli viditeľné aj vtedy, keď sa vrtuľník prevráti alebo sa kabína potopí.

c) *Vrtuľníkový výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (HTAWS)*

Vrtuľníky používané v obchodnej leteckej doprave s maximálnou vzletovou hmotnosťou nad 3 175 kg alebo s MOPSC pre viac ako 9 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2018, musia byť vybavené systémom HTAWS, ktorý spĺňa požiadavky na vybavenie triedy A uvedené v príslušnej norme.

SPA.HOFO.165 Dodatočné postupy a vybavenie pre prevádzku v nehostinnom prostredí

a) *Záchranné vesty*

Všetky osoby na palube musia mať nepretržite oblečené schválené záchranné vesty, pokiaľ nenosia integrovaný záchranný oblek, ktorý súčasne plní funkciu odevu na prežitie a záchrannej vesty.

b) *Odevy na prežitie*

Všetci cestujúci na palube musia mať oblečený schválený odev na prežitie:

1. ak sa v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliteľovi vrtuľníka/veliacemu pilotovi uvádza, že teplota mora bude počas letu nižšia ako + 10 °C alebo
2. ak predpokladaný čas na záchranu prekračuje vypočítaný čas prežitia alebo
3. ak sa má letieť v noci.

c) *Núdzový dýchací systém*

Všetky osoby na palube musia byť vybavené núdzovým dýchacím systémom a musia byť poučené o jeho používaní.

d) *Nafukovacie záchranné člny*

1. Všetky záchranné člny na palube musia byť umiestnené tak, aby boli použiteľné na mori v podmienkach, v akých boli hodnotené charakteristiky vrtuľníka pri núdzovom pristátí na vode a jeho plávacie a vyvažovacie charakteristiky na účely osvedčenia.
2. Všetky záchranné člny na palube musia byť umiestnené tak, aby sa dali v núdzi ľahko použiť.
3. Počet záchranných člnov na palube:
 - i) ak vrtuľník prepravuje menej ako 12 osôb, aspoň jeden záchranný čln s menovitou kapacitou najmenej rovnou maximálnemu počtu osôb na palube alebo
 - ii) ak vrtuľník prepravuje viac ako 11 osôb, aspoň dva záchranné člny schopné spoločne pojať všetky osoby, ktoré môže vrtuľník prepravovať; v prípade straty jedného člna musí mať zvyšný záchranný čln (člny) dostatočnú kapacitu prípustného preťaženia, aby pojal všetky osoby na palube vrtuľníka.
4. Každý záchranný čln musí byť vybavený aspoň jedným núdzovým vysielacom polohy (ELT(S)) a
5. Každý záchranný čln musí byť vybavený záchrannými prostriedkami vrátane prostriedkov na prežitie vhodných na let, ktorý sa má vykonať.

e) *Núdzové osvetlenie kabíny*

Vrtuľník musí byť vybavený systémom núdzového osvetlenia so samostatným zdrojom napájania pre celkové osvetlenie kabíny na uľahčenie evakuácie vrtuľníka.

f) *Automatický vystreľovací núdzový vysielateľ polohy (ELT(AD))*

Vrtuľník musí byť vybavený vysielateľom ELT(AD) schopným vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

g) *Zaistenie neodnímateľných dverí*

Dvere, ktoré sú určené ako núdzové východy pri núdzovom pristátí na vodu a ktoré nie sú odnímateľné, musia byť vybavené prostriedkami na ich zaistenie v otvorenej polohe, aby nebránili cestujúcim v opustení vrtuľníka za všetkých podmienok na mori až po maximálne podmienky stanovené na vyhodnotenie pre núdzové pristátie na vodu a plávanie.

h) *Núdzové a východy a únikové otvory*

Všetky núdzové východy vrátane núdzových východov posádky, všetky dvere, okná alebo iné otvory vhodné na núdzový únik pod vodou musia byť vybavené tak, aby boli použiteľné v stave núdze.

- i) Bez ohľadu na písmená a), b) a c) vyššie môže prevádzkovateľ po vyhodnotení rizík povoliť, aby pasažieri, ktorí na mieste mimo pevniny utrpeli zdravotnú ujmu, pri spätnom lete alebo preletoch medzi miestami mimo pevniny boli záchrannou vestou, odevom na prežitie alebo núdzovým dýchacím systémom vybavení len čiastočne alebo vôbec nie.

SPA.HOFO.170 Požiadavky na posádku

a) Prevádzkovateľ zabezpečí:

1. kritériá výberu členov letovej posádky, berúc do úvahy predchádzajúce skúsenosti členov letovej posádky;
2. minimálnu úroveň praxe veliteľa vrtuľníka/veliaceho pilota, ktorý má vykonávať prevádzku mimo pevniny a
3. program výcviku a preskúšania letovej posádky, ktorý musí každý člen letovej posádky úspešne absolvovať. Tento program musí byť prispôsobený podmienkam mimo pevniny a zahŕňať bežné, mimoriadne a núdzové postupy, optimalizáciu činnosti posádky, výcvik pre prípad vniknutia vody a výcvik prežitia na mori.

b) Požiadavky na rozlietanosť

Pilot smie pilotovať vrtuľník s cestujúcimi:

1. na mieste mimo pevniny ako veliteľ vrtuľníka, veliaci pilot alebo druhý pilot, iba ak počas predošlých 90 dní absolvoval aspoň tri vzlety, odlety, priblíženia a pristátia na mieste mimo pevniny v rovnakom type vrtuľníka alebo vernom letovom simulátore (FFS) daného typu vrtuľníka alebo
2. na mieste mimo pevniny v noci ako veliteľ vrtuľníka, veliaci pilot alebo druhý pilot, iba ak počas predošlých 90 dní absolvoval aspoň tri nočné vzlety, odlety, priblíženia a pristátia na mieste mimo pevniny v rovnakom type vrtuľníka alebo FFS daného typu vrtuľníka.

Tieto tri vzlety a pristátia pilot vykoná buď vo viacpilotnej, alebo jednopilotnej prevádzke, v závislosti od zamýšľaného postupu.

c) Osobitné požiadavky na obchodnú leteckú dopravu:

1. Lehota 90 dní predpísaná v písmene b) bodoch 1 a 2 sa môže predĺžiť na 120 dní, ak pilot absolvuje traťové lety pod dozorom inštruktora alebo examinátora s typovou kvalifikáciou.
2. Ak pilot nespĺňa požiadavky v bode 1, skôr ako bude môcť uplatňovať svoje oprávnenia, vykoná výcvikový let vo vrtuľníku alebo v FFS typu vrtuľníka, ktorý sa má použiť; let musí zahŕňať prinajmenšom požiadavky uvedené v písmene b) bodoch 1 a 2.“

5. V prílohe VI (časť NCC):

a) Článok NCC.GEN.106 sa mení takto:

- i) na konci písmena a) bodu 4) podbodu vii) sa vypúšťa spojka „a“;
- ii) na konci písmena a) bodu 4) podbodu viii) sa vkladá spojka „a“;
- iii) v písmene a) bode 4) sa vkladá tento nový podbod ix):

„ix) všetky navigačné databázy prípadne potrebné pre výkonnostnú navigáciu sú vhodné a aktuálne.“;

b) Vkladá sa tento článok NCC.OP.116:

„NCC.OP.116 Výkonnostná navigácia – letúny a vrtuľníky

Ak sa na plánovanú trasu alebo letový postup vyžaduje PBN, prevádzkovateľ zaistí:

- a) aby bola v letovej príručke lietadla alebo inom dokumente schválenom certifikačným orgánom v rámci vyhodnocovania letovej spôsobilosti (resp. dokumente založenom na takomto schválení) uvedená príslušná špecifikácia PBN a
- b) aby bolo lietadlo prevádzkované v súlade s príslušnou navigačnou špecifikáciou a obmedzeniami uvedenými v letovej príručke alebo inom vyššie spomenutom dokumente.“;

c) V článku NCC.OP.145 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla musí všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečiť, či vesmírne zariadenia, pozemné zariadenia a/alebo zariadenia na vode vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadovaných pre daný let v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let.“;

d) Článok NCC.OP.152 sa mení takto:

i) na konci písmena b) bodu 2) podbodu ii) sa vypúšťa spojka „a“;

ii) písmeno b) bod 3) sa vypúšťa;

e) Vkladá sa tento článok NCC.OP.153:

„NCC.OP.153 Cieľové letiská — postupy priblíženia podľa prístrojov

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby boli k dispozícii dostatočné prostriedky na navigáciu a pristátie na cieľovom letisku alebo na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku, ak sa stratí schopnosť vykonať zamýšľaný postup priblíženia a pristátia.“;

f) Článok NCC.OP.220 sa mení takto:

„NCC.OP.220 Palubný protizrážkový systém (ACAS)

Ak je systém ACAS inštalovaný a prevádzkyschopný, prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy a programy výcviku, aby mala letová posádka primeraný protizrážkový výcvik a aby vedela používať vybavenie systému ACAS II.“;

g) V článku NCC.IDE.A.180 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať:

1. jednobodové rozopínanie;

2. na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle a

3. na sedadlách členov letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla:

i) dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle alebo

ii) priečny ramenný popruh a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle v týchto letúnoch:

A) letúny s MCTOM menšou ako 5 700 kg a s MOPSC pre menej ako deväť cestujúcich, ktoré spĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii;

B) letúny s MCTOM menšou ako 5 700 kg a s MOPSC pre menej ako deväť cestujúcich, ktoré nespĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii a ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA prvýkrát vydané pred 25. augustom 2016.“;

h) V článku NCC.IDE.A.250 sa dopĺňa toto písmeno d):

„d) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.“;

- i) Článok NCC.IDE.A.260 sa nahrádza takto:

„NCC.IDE.A.260 Správa leteckých databáz

- a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.
- c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.“;

- j) v článku NCC.IDE.H.215 sa vypúšťa písmeno b);

- k) Článok NCC.IDE.H.226 sa nahrádza takto:

„NCC.IDE.H.226 Odevy na prežitie posádky

Každý člen posádky musí mať oblečený odev na prežitie, keď tak rozhodne veliteľ vrtuľníka na základe posúdenia rizika, pričom zohľadní tieto podmienky:

- a) lety nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu a
- b) v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliteľovi vrtuľníka/veliacemu pilotovi sa uvádza, že teplota mora bude počas letu nižšia ako + 10 °C.“;

- l) Článok NCC.IDE.H.231 sa vypúšťa;

- m) V článku NCC.IDE.H.250 sa dopĺňa toto písmeno d):

„d) Ak sa vyžaduje PBN, musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.“;

- n) dopĺňa sa tento článok NCC.IDE.H.260:

„NCC.IDE.H.260 Správa leteckých databáz

- a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.
- c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.“;

6. V prílohe VII (Časť NCO):

- a) Článok NCO.GEN.105 sa mení takto:

- i) na konci písmena a) bodu 4) podbodu v) sa vypúšťa spojka „a“;
- ii) na konci písmena a) bodu 4) podbodu vi) sa vkladá spojka „a“;

iii) v písmene a) bode 4) sa vkladá tento podbod vii):

„vii) všetky navigačné databázy prípadne potrebné pre PBN sú vhodné a aktuálne.“;

b) v článku NCO.GEN.140 sa vkladá toto písmeno f):

„f) Primerané množstvá predmetov a látok, ktoré by inak spadali pod nebezpečný náklad a používajú sa na zaistenie bezpečnosti letu, ak sa ich držanie na palube lietadla odporúča na zaistenie ich včasnej dostupnosti na prevádzkové účely, sa považujú za povolené podľa oddielu 2.2.1 ods. 1 písm. a) technických pokynov. Platí to bez ohľadu na to, či sa držanie takýchto predmetov a látok na palube vyžaduje, alebo sa ich použitie plánuje v spojení s konkrétnym letom.

Uvedené predmety a látky sa zabalia a naložia na palubu v zodpovednosti veliteľa lietadla tak, aby sa počas prevádzky lietadla minimalizovalo riziko pre členov posádky, pasažierov, náklad či lietadlo.“;

c) Vkladá sa tento článok NCO.OP.116:

„NCO.OP.116 Výkonnostná navigácia – letúny a vrtuľníky

Ak sa na plánovanú trasu alebo letový postup vyžaduje PBN, veliteľ lietadla zaistí:

a) aby bola v letovej príručke lietadla alebo inom dokumente schválenom certifikačným orgánom v rámci vyhodnocovania letovej spôsobilosti (resp. dokumente založenom na takomto schválení) uvedená príslušná navigačná špecifikácia PBN a

b) aby bolo lietadlo prevádzkované v súlade s príslušnou navigačnou špecifikáciou a obmedzeniami uvedenými v letovej príručke alebo inom vyššie spomenutom dokumente.“;

d) V článku NCO.OP.135 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Pred začatím letu sa veliaci pilot musí všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečiť, či vesmírne zariadenia, pozemné zariadenia a/alebo zariadenia na vode vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadovaných pre daný let v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let.“;

e) Vkladá sa tento článok NCO.OP.142:

„NCO.OP.142 Cieľové letiská — postupy priblíženia podľa prístrojov

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby boli k dispozícii dostatočné prostriedky na navigáciu a pristátie na cieľovom letisku alebo na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku, ak sa stratí schopnosť vykonať zamýšľaný postup priblíženia a pristátia.“;

f) Článok NCO.OP.190 sa nahrádza takto:

„NCO.OP.190 Použitie prídavného kyslíka

a) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby všetci členovia letovej posádky, ktorí vykonávajú úlohy potrebné na bezpečnú prevádzku lietadla počas letu, nepretržite dýchali prídavný kyslík vždy, keď usúdi, že by nedostatok kyslíka v plánovanej letovej výške mohol oslabiť schopnosti členov posádky, a zaistiť dostupnosť prídavného kyslíka pasažierom, ak by im nedostatok kyslíka mohol uškodiť.

b) V akomkoľvek inom prípade, keď veliteľ lietadla nedokáže usúdiť, ako by nedostatok kyslíka mohol ovplyvniť všetky osoby na palube, zaistí:

1. aby všetci členovia posádky vykonávajúci úlohy potrebné na bezpečnú prevádzku letiaceho lietadla dýchali prídavný kyslík po akýkoľvek čas presahujúci 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich medzi 10 000 a 13 000 ft a

2. aby všetky osoby na palube dýchali prídavný kyslík po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich nad 13 000 ft.“

- g) dopĺňa sa tento článok NCO.OP.220:

„NCO.OP.220 Palubný protizrážkový systém (ACAS II)

Ak sa používa systém ACAS II, veliteľ lietadla musí uplatniť vhodné prevádzkové postupy a musí mať náležitý výcvik.“;

- h) V článku NCO.IDE.A.140 sa písmeno a) bod 4 nahrádza takto:

„4. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu s jednobodovým rozopínaním na všetkých sedadlách členov letovej posádky v prípade lietadiel, ktorým bolo osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané 25. augusta 2016 alebo neskôr.“;

- i) Článok NCO.IDE.A.155 sa nahrádza takto:

„NCO.IDE.A.155 Prídavný kyslík – letúny bez pretlakovej kabíny

Letúny bez pretlakovej kabíny prevádzkované v podmienkach, kde sa vyžaduje dodávka kyslíka podľa článku NCO.OP.190, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.“;

- j) V článku NCO.IDE.A.195 sa dopĺňa toto písmeno d):

„d) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.“;

- k) dopĺňa sa tento článok NCO.IDE.A.205:

„NCO.IDE.A.205 Správa leteckých databáz

a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.

b) Veliteľ lietadla zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do lietadla, ktoré si to vyžaduje.

c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 veliteľ lietadla nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takýchto prípadoch veliteľ lietadla dotknuté údaje nepoužije.“;

- l) Článok NCO.IDE.H.155 sa nahrádza takto:

„NCO.IDE.H.155 Prídavný kyslík – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny prevádzkované v podmienkach, kde sa vyžaduje dodávka kyslíka podľa článku NCO.OP.190, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.“;

- m) V článku NCO.IDE.H.195 sa dopĺňa toto písmeno d):

„d) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.“;

- n) dopĺňa sa tento článok NCO.IDE.H.205:

„NCO.IDE.H.205 Správa leteckých databáz

a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.

- b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do lietadiel, ktoré si to vyžadujú.
- c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takýchto prípadoch veliteľ vrtuľníka dotknuté údaje nepoužije.“;

- o) Článok NCO.IDE.S.130 sa nahrádza takto:

„NCO.IDE.S.130 Prídavný kyslík

Vetrone prevádzkované v podmienkach, kde sa vyžaduje dodávka kyslíka podľa článku NCO.OP.190, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.“;

- p) V článku NCO.SPEC.110 sa písmeno f) nahrádza takto:

„f) zabezpečiť, aby špecialisti na úlohy a členovia posádky nepretržite dýchali prídavný kyslík vždy, keď usúdi, že by nedostatok kyslíka v plánovanej letovej výške mohol oslabiť schopnosti členov posádky alebo uškodiť špecialistom na úlohy. Ak veliaci pilot nedokáže usúdiť, ako by nedostatok kyslíka mohol ovplyvniť všetky osoby na palube, zaistí, aby špecialisti na úlohy a členovia posádky nepretržite dýchali prídavný kyslík vždy, keď kabínová nadmorská výška presiahne 10 000 ft na čas dlhší ako 30 minút, a vždy, keď kabínová nadmorská výška presiahne 13 000 ft.“;

7. V prílohe VIII (Časť SPO):

- a) Článok SPO.GEN.107 sa mení takto:

- i) na konci písmena a) bodu 4) podbodu v) sa vypúšťa spojka „a“;
- ii) na konci písmena a) bodu 4) podbodu vi) sa vkladá spojka „a“;
- iii) v písmene a) bode 4) sa vkladá tento nový podbod vii):

„vii) všetky navigačné databázy prípadne potrebné pre PBN sú vhodné a aktuálne.“;

- b) Vkladá sa tento článok SPO.OP.116:

„SPO.OP.116 Výkonnostná navigácia – letúny a vrtuľníky

Ak sa na plánovanú trasu alebo letový postup vyžaduje PBN, prevádzkovateľ zaistí:

- a) aby bola v letovej príručke lietadla alebo inom dokumente schválenom certifikačným orgánom v rámci vyhodnocovania letovej spôsobilosti (resp. dokumente založenom na takomto schválení) uvedená príslušná špecifikácia PBN a
- b) aby bolo lietadlo prevádzkované v súlade s príslušnou navigačnou špecifikáciou a obmedzeniami uvedenými v letovej príručke alebo inom vyššie spomenutom dokumente.“;
- c) V článku SPO.OP.140 sa písmeno a) nahrádza takto:
 - „a) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla musí všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečiť, že vesmírne zariadenia, pozemné zariadenia a/alebo zariadenia na vode vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadovaných pre daný let v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let.“;
- d) v článku SPO.OP.151 sa vypúšťa písmeno b) bod 3;

- e) Vkladá sa tento článok SPO.OP.152:

„SPO.OP.152 Cieľové letiská — postupy priblíženia podľa prístrojov

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby boli k dispozícii dostatočné prostriedky na navigáciu a pristátie na cieľovom letisku alebo na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku, ak sa stratí schopnosť vykonať zamýšľaný postup priblíženia a pristátia.“;

- f) V článku SPO.OP.205 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Ak je systém ACAS inštalovaný a prevádzkyschopný, prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy a programy výcviku, aby mala letová posádka primeraný protizrážkový výcvik a aby vedela používať vybavenie systému ACAS II.“;

- g) V článku SPO.IDE.A.160 sa písmená c) a d) nahrádzajú takto:

„c) v prípade iných ako zložitých motorových letúnov: bezpečnostným pásom so zachytným systémom hornej časti trupu s jednobodovým rozopínaním na všetkých sedadlách členov letovej posádky v prípade lietadiel, ktorým bolo osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané 25. augusta 2016 alebo neskôr;

d) v prípade zložitých motorových letúnov: bezpečnostným pásom so zachytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo užívateľa v prípade prudkého spomalenia:

1. na sedadle každého člena letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla a
2. na každom sedadle pozorovateľa v pilotnej kabíne.“;

- h) v článku SPO.IDE.A.160 sa vkladá toto písmeno e):

„e) Bezpečnostný pás so zachytným systémom hornej časti trupu podľa písmena d) musí mať:

1. jednobodové rozopínanie;
2. na sedadlách členov letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla:
 - i) dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle alebo
 - ii) priečny ramenný popruh a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle v týchto letúnoch:

A) letúny s MCTOM menšou ako 5 700 kg a s MOPSC pre menej ako deväť cestujúcich, ktoré spĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii;

B) letúny s MCTOM menšou ako 5 700 kg a s MOPSC pre menej ako deväť cestujúcich, ktoré nespĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii a ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA prvýkrát vydané pred 25. augustom 2016.“;

- i) V článku SPO.IDE.A.220 sa dopĺňa toto písmeno d):

„d) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.“;

- j) dopĺňa sa tento článok SPO.IDE.A.230:

„SPO.IDE.A.230 Správa leteckých databáz

a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.

- b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.
- c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.“;

- k) Článok SPO.IDE.H.198 sa nahrádza takto:

„SPO.IDE.H.198 Odevy na prežitie – zložené motorové vrtuľníky

Každá osoba na palube musí mať oblečený odev na prežitie, keď tak rozhodne veliteľ vrtuľníka na základe posúdenia rizika, pričom zohľadní tieto podmienky:

- a) lety nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu a
- b) v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliteľovi vrtuľníka sa uvádza, že teplota mora bude počas letu nižšia ako + 10 °C.“;

- l) Článok SPO.IDE.H.201 sa vypúšťa;

- m) V článku SPO.IDE.H.220 sa dopĺňa toto písmeno d):

„d) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.“

- n) dopĺňa sa tento článok SPO.IDE.H.230:

„SPO.IDE.H.230 Správa leteckých databáz

- a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.
- c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.“;
