

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2016/1199**ze dne 22. července 2016,****kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o oprávnění k provozu s navigací založenou na výkonnosti, osvědčování a dozor nad poskytovateli datových služeb a provoz vrtulníků v pobřežních vodách, a kterým se uvedené nařízení opravuje**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES ⁽¹⁾, a zejména na čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ⁽²⁾ stanoví podmínky pro bezpečný provoz letadel.
- (2) Jsou-li do palubních letadlových systémů vkládány nesprávná letecká data nebo informace, může to představovat významné riziko pro bezpečnost letu. Proto by mělo být zajištěno, aby poskytovatelé datových služeb zpracovávali letecká data a informace způsobem, jenž zaručí jejich kvalitu a splňuje požadavky stanovené výrobcí letadel pro zamýšlené použití koncovými uživateli vzdušného prostoru.
- (3) Nařízení (EU) č. 965/2012 požaduje zvláštní oprávnění pro veškerý provoz s navigací založené na výkonnosti (dále jen „PBN“), s výjimkou některých základních metod navigace. V zájmu odbourání zbytečné hospodářské a administrativní zátěže kladené na provozovatele letadel všeobecného letectví a v zájmu zajištění soudržnosti s nejnovějšími mezinárodními bezpečnostními standardy by se měl výrazně snížit rozsah případů, které vyžadují zvláštní oprávnění, přičemž je třeba vzít v úvahu zkušenosti a technickou vyspělost, jichž bylo dosaženo při provozu přiblížení využívajícím globálního družicového navigačního systému (dále jen „GNSS“).
- (4) Aby se provozovatelům usnadnilo dodržování pravidel pro přepravu nebezpečného zboží a pravidel pro zádržný systém pro horní část trupu na sedadlech letové posádky a sedadlech pro cestující v některých malých letounech, čímž by se docílilo zvýšení bezpečnosti, je nezbytné přizpůsobit tato pravidla danému druhu provozu a složitosti používaných letadel.
- (5) Podle nařízení (EU) č. 965/2012 musí někteří drobní neobchodní provozovatelé v rámci svých organizací zavést systém řízení, neboť provozují složitá motorová letadla. Avšak v některých případech, například při neobchodním provozu lehčích dvoumotorových turbovrtulových letadel, mohou mít tito provozovatelé potíže při provádění požadavků systému řízení obsažených v příloze III uvedeného nařízení. Jelikož úsilí, které se od těchto provozovatelů při plnění stanovených požadavků požaduje, není přiměřené výhodám, jež provádění uvedených požadavků pro bezpečnost jejich provozu znamená, měly by být tito provozovatelé vyjmuti z oblasti působnosti přílohy VI nařízení (EU) č. 965/2012 a namísto toho by jim mělo být umožněno plnit požadavky stanovené v příloze VII uvedeného nařízení. V zájmu souladu by organizace pro výcvik, jež poskytují letový výcvik ve stejných lehčích dvoumotorových turbovrtulových letounech, rovněž měly mít možnost splňovat požadavky stanovené v příloze VII.
- (6) Příloha VII nařízení (EU) č. 965/2012 vyžaduje vybavení zásobou kyslíku a její použití při letech nad stanovenou tlakovou nadmořskou výškou. Při zohlednění některých objektivních faktorů by měl pilot letadla bez přetlakové kabiny provádějícího neobchodní lety, stanovit na základě zásady diferenciací rizik potřebu kyslíku, přičemž úroveň regulační ochrany zúčastněných stran závisí na jejich schopnosti hodnocení a kontroly rizika.

⁽¹⁾ (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

- (7) Provoz vrtulníků v pobřežních vodách představuje jistá zvláštní bezpečnostní rizika, která nařízení (EU) č. 965/2012 v jeho nynějším znění odpovídajícím způsobem neupravuje. Některé členské státy proto přijaly další požadavky, včetně povinného využívání nových technologií, jež mají za cíl tato rizika zmírnit a zachovat úroveň bezpečnosti. V zájmu zajištění dosažení cílů nařízení (ES) č. 216/2008 týkajících se bezpečnosti a zaručení rovných podmínek pro letecké provozovatele by na úrovni Unie měla být přijata společná bezpečnostní opatření, v nichž by se zohlednily nejenom zkušenosti získané na vnitrostátní úrovni, ale i vývoj v oblasti provozu vrtulníků v pobřežních vodách.
- (8) V nařízení (EU) č. 965/2012 byly zjištěny také některé redakční chyby, jež měly za následek problémy při jeho provádění.
- (9) Nařízení (EU) č. 965/2012 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno a opraveno.
- (10) Dotyčným provozovatelům a příslušným orgánům členských států je třeba poskytnout dostatek času, aby se novým pravidlům týkajícím se leteckých dat a informací a provozu vrtulníků v pobřežních vodách stanoveným v tomto nařízení přizpůsobily.
- (11) Komise má v úmyslu přezkoumat pravidla týkající se balonů a kluzáků stanovená v nařízení (EU) č. 965/2012 v souvislosti s iniciativou usilující o jednodušší, jasnější a lepší právní předpisy v oblasti civilního letectví. V současné době se tento přezkum připravuje. Mělo by se tudíž upravit datum uplatňování těchto pravidel, aby se zajistilo, že bude možné uvedený přezkum dokončit a uvedená pravidla v případě potřeby před začátkem jejich platnosti pozměnit.
- (12) V zájmu právní srozumitelnosti a harmonizovaného provádění společných požadavků v celé Unii by měla být stanovena data uplatňování těchto požadavků, a to buď bezprostředně po vstupu v platnost nebo v budoucnu. Přejícná opatření a úkoly, jež musí všechny členské státy řádně provést, by měly být zahrnuty do právního aktu, aby se zabránilo právním pochybnostem a nejistotě. Možnost využít výjimek podle některých prováděcích nařízení Komise v oblasti bezpečnosti letectví by měla být omezena na řádně odůvodněné případy, kdy je to naprosto nezbytné; místo toho by se měl použít předvídatelný a transparentní systém. Nařízení (EU) č. 965/2012 musí být s ohledem na uvedené skutečnosti změněno.
- (13) Opatření stanovená tímto nařízením jsou založena na stanoviscích ⁽¹⁾ Evropské agentury pro bezpečnost letectví v souladu s čl. 17 odst. 2 písm. b) a čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.
- (14) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) V článku 5 se odstavec 2 mění takto:

a) slovo „a“, na konci písmene e) se zrušuje;

b) doplňuje se nové písmeno g), které zní:

„g) vrtulníků používaných k provozu v pobřežních vodách.“

⁽¹⁾ Stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 02/2015 ze dne 12. března 2015 k nařízení Komise, kterým se stanoví technické požadavky a provozní postupy pro předávání údajů uživatelům vzdušného prostoru pro potřeby letové navigace; stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 03/2015 ze dne 31. března 2015 týkající se nařízení Komise o revizi operačních kritérií pro schválení navigace založené na výkonnosti (PBN); stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 04/2015 ze dne 8. května 2015 k nařízení Komise o zvláštním oprávnění k provozu vrtulníků v pobřežních vodách.

2) Článek 6 se mění takto:

a) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Aniž je dotčen článek 5, mohou členské státy do 30. června 2018 nadále požadovat zvláštní schválení/ oprávnění a stanovit dodatečné požadavky v souvislosti s provozními postupy, vybavením a kvalifikací a výcvikem posádky pro provoz vrtulníků v pobřežních vodách v CAT v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy. Dodatečné požadavky uplatňované na tato zvláštní schválení/oprávnění oznámí členské státy Komisi a agentuře. Uvedené požadavky nesmějí být méně přísné než požadavky příloh III a IV.“;

b) odstavec 7 se zrušuje;

c) doplňují se nové odstavce 8 a 9, které znějí:

„8. Odchylně od první věty čl. 5 odst. 3 provozují provozovatelé složitých motorových letounů s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší, vybavených turbovrtulovým motorem, kteří působí v neobchodním provozu, tato letadla pouze v souladu s přílohou VII.

9. Odchylně od čl. 5 odst. 5 písm. a) provozují organizace pro výcvik při leteckém výcviku ve složitých motorových letounech s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší, vybavených turbovrtulovým motorem, tato letadla pouze v souladu s přílohou VII.“

3) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Vstup v platnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 28. října 2012 s výhradou níže uvedených odstavců 2, 3, 4, 5 a 6.

2. Přílohy II a VII se od 25. srpna 2013 použijí pro neobchodní provoz balonů a kluzáků, s výjimkou členských států, jež se je rozhodly zcela či částečně neuplatňovat, a to v souladu s ustanoveními platnými v době přijetí uvedeného rozhodnutí a v rozsahu, v němž bylo přijato. Uvedené členské státy použijí přílohy II a VII od 8. dubna 2018 pro neobchodní provoz balonů a od 8. dubna 2019 pro neobchodní provoz kluzáků nebo případně ode dnů uvedených v jejich rozhodnutí.

3. Přílohy II, III, VII a VIII se od 1. července 2014 použijí pro specializovaný provoz balonů a kluzáků, s výjimkou členských států, jež se je rozhodly zcela či částečně neuplatňovat, a to v souladu s ustanoveními platnými v době přijetí uvedeného rozhodnutí a v rozsahu, v němž bylo přijato. Uvedené členské státy použijí přílohy II, III, VII a VIII od 8. dubna 2018 pro specializovaný provoz balonů a od 8. dubna 2019 pro specializovaný provoz kluzáků nebo případně ode dnů uvedených v jejich rozhodnutí.

4. Přílohy II, III, VII a VIII se od 1. července 2014 použijí pro specializovaný provoz letounů a vrtulníků, s výjimkou členských států, jež se je rozhodly zcela či částečně neuplatňovat, a to v souladu s ustanoveními platnými v době přijetí uvedeného rozhodnutí a v rozsahu, v němž bylo přijato. Uvedené členské státy použijí přílohy II, III, VII a VIII pro specializovaný provoz letounů a vrtulníků od 21. dubna 2017 nebo případně ode dnů uvedených v jejich rozhodnutí.

5. Přílohy II, III a IV se použijí pro:

a) provoz letounů třídy výkonnosti B nebo nesložitých vrtulníků v CAT, který začíná a končí na tomtéž letišti/provozním místě, od 1. července 2014, s výjimkou členských států, jež se je rozhodly zcela či částečně neuplatňovat, a to v souladu s ustanoveními platnými v době přijetí uvedeného rozhodnutí a v rozsahu, v němž bylo přijato. Uvedené členské státy použijí přílohy II, III a IV pro provoz letounů třídy výkonnosti B nebo nesložitých vrtulníků v CAT, který začíná a končí na tomtéž letišti/provozním místě, od 21. dubna 2017 nebo případně ode dnů uvedených v jejich rozhodnutí;

- b) provoz balonů a kluzáků v CAT od 1. července 2014, s výjimkou členských států, jež se je rozhodly zcela či částečně neuplatňovat, a to v souladu s ustanoveními platnými v době přijetí uvedeného rozhodnutí a v rozsahu, v němž bylo přijato. Uvedené členské státy použijí přílohy II, III a IV pro provoz balonů v CAT od 8. dubna 2018 a pro provoz kluzáků v CAT od 8. dubna 2019 nebo případně ode dnů uvedených v jejich rozhodnutí.
6. V obdobích stanovených v odstavcích 2, 3, 4 a 5 tohoto článku se případně použijí tato ustanovení:
- a) příslušné orgány ode dne vstupu požadavků stanovených v tomto nařízení v platnost postupně přijmou účinná opatření k dosažení souladu s uvedenými požadavky, a to rovněž úpravou systému organizace a řízení, výcviku pracovníků, postupů, příruček a programu dozoru;
- b) provozovatelé v příslušných případech upraví systém řízení, programy výcviku, postupy a příručky tak, aby byly v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení, a to nejpozději ke dni použitelnosti uvedených požadavků;
- c) do dne použitelnosti příslušných požadavků stanovených v tomto nařízení členské státy nadále vydávají, obnovují nebo upravují osvědčení, povolení a oprávnění v souladu s pravidly platnými před vstupem uvedených požadavků v platnost nebo v případě provozu letounů třídy výkonnosti B a nesložitých vrtulníků, který začíná a končí na stejném letišti/provozním místě, v CAT, v souladu s:
- přílohou III nařízení (EHS) č. 3922/91 a příslušnými vnitrostátními výjimkami v souladu s čl. 8 odst. 2 nařízení (EHS) č. 3922/91 pro letouny a
 - vnitrostátními požadavky pro vrtulníky;
- d) osvědčení, povolení a oprávnění vydaná členskými státy přede dnem použitelnosti příslušných požadavků stanovených v tomto nařízení se považují za vydaná v souladu s uvedenými požadavky. Nahrazují se však případnými osvědčeními, povoleními a oprávněními vydanými v souladu s tímto nařízením nejpozději do šesti měsíců ode dne použitelnosti příslušných požadavků stanovených v uvedeném nařízení;
- e) provozovatelé mající v souladu s tímto nařízením povinnost předkládat prohlášení musí předložit prohlášení nejpozději v den použitelnosti příslušných požadavků stanovených v uvedeném nařízení.“
- 4) Přílohy I, II, IV, V, VI, VII a VIII se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Nařízení (EU) č. 965/2012 se opravuje takto:

- 1) V příloze IV (část CAT), čl. CAT.POL.A.240 písm. b) se bod 4) nahrazuje tímto:

„4) letová posádka má odpovídající znalost tratě, po níž má letět, a postupů, které mají být použity v souladu s hlavou FC části ORO.“

- 2) V příloze VII (část NCO) se znění článku NCO.GEN.103 nahrazuje tímto:

„Seznamovací lety uvedené v čl. 6 odst. 4a písm. c) tohoto nařízení, pokud jsou prováděny v souladu s touto přílohou, musí:

- a) začínat a končit na stejném letišti nebo provozním místě s výjimkou balonů a kluzáků;
- b) být provozovány podle pravidel VFR ve dne;

- c) být provozovány pod dozorem osoby, které byla svěřena odpovědnost za jejich bezpečnost, a
- d) splňovat veškeré další podmínky stanovené příslušným úřadem.“

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 25. srpna 2016.

Avšak:

- a) čl. 1 bod 1 a body 1 písm. a), 1 písm. b), 1 písm. c), 1 písm. d), 2 písm. c), 3 písm. a), 3 písm. e), 3 písm. g), 3 písm. m), 3 písm. n), 3 písm. o), 4 písm. c), 5 písm. d), 5 písm. j), 5 písm. k), 5 písm. l), 7 písm. d), 7 písm. k) a 7 písm. l) přílohy se použijí ode dne 1. července 2018;
- b) body 3 písm. l), 3 písm. q), 5 písm. i), 5 písm. n), 6 písm. k), 6 písm. n), 7 písm. j) a 7 písm. n) přílohy se použijí ode dne 1. ledna 2019.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 22. července 2016.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

Přílohy I, II, IV, V, VI, VII a VIII nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) V příloze I (Definice):

a) bod 69 se nahrazuje tímto:

„69. „Nehostinným prostředím“ se rozumí:

a) oblast, ve které:

- i) nemůže být provedeno bezpečné vynucené přistání, protože povrch je nevhodný, nebo
- ii) osoby na palubě vrtulníku nemohou být odpovídajícím způsobem chráněny před živly, nebo
- iii) odezva/schopnost pátrání a záchrany není zajištěna v souladu s předpokládaným vystavením (vlivu prostředí), nebo
- iv) ohrožení osob nebo majetku na zemi je nepřijatelné;

b) v každém případě tyto oblasti:

- i) při provozu nad vodními plochami oblasti volného moře položené severně od 45. stupně severní šířky a jižně od 45. stupně jižní šířky, ledaže je některá část označena za nehostinnou úřadem státu, nad jehož teritoriálními vodami se provoz odehrává, a
- ii) části hustě osídlené oblasti bez odpovídajících ploch pro bezpečné vynucené přistání.“;

b) bod 86 se nahrazuje tímto:

„86. „Provozem v pobřežních vodách“ se rozumí provoz vrtulníku, jehož značná část letů je prováděna nad oblastmi volného moře z míst a na místa v pobřežních vodách.“;

c) vkládá se nový bod 86a, který zní:

„86a. „Místem v pobřežních vodách“ se rozumí zařízení určené pro provoz vrtulníků umístěné na plovoucí nebo pevné konstrukci na moři nebo na plavidle.“;

d) vkládá se nový bod 86b., který zní:

„86b. „Oblastí volného moře“ se rozumí vodní mořská plocha směrem od pobřeží.“;

e) vkládá se nový bod 103 a, který zní:

„103a. „Specifikací požadované navigační výkonnosti (RNP)“ se rozumí navigační specifikace pro provoz PBN zahrnující požadavek na sledování palubní navigační výkonnosti a varování.“;

2) V příloze II (část ARO):

a) se doplňuje článek ARO.OPS.240, který zní:

„ARO.OPS. 240 Specifické schválení/oprávnění RNP AR APCH

a) Pokud žadatel prokáže, že splnil požadavky uvedené v článku SPA.PBN.105, vydá příslušný úřad pro RNP AR APCH buď obecné specifické oprávnění, nebo zvláštní schválení/oprávnění k provozu.

b) V případě zvláštního schválení/oprávnění k provozu příslušný úřad:

- 1) v oprávnění k provozu PBN sestaví seznam schválených postupů přiblížení podle přístrojů na konkrétních letištích;
- 2) případně zřídí koordinaci s úřady příslušnými pro tato letiště; a
- 3) zohlední případné zápočty vyplývající ze zvláštních schválení/oprávnění k provozu RNP AR APCH již vydaných žadatelům.“;

b) dodatek II se nahrazuje tímto:

„Dodatek II

PROVOZNÍ SPECIFIKACE (podléhající schváleným podmínkám v provozní příručce)				
Kontaktní údaje vydávajícího úřadu Telefon (1): _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC (2):		Název provozovatele (3):		Datum (4):
Podpis:				
Dba Obchodní název				
Provozní specifikace č.:				
Model letadla (5):				
Poznávací značka letadla (6):				
Obchodní provoz <input type="checkbox"/>				
Oblast provozu (7):				
Zvláštní omezení (8):				
Specifická schválení:	Ano	Ne	Specifikace (9)	Poznámky
Nebezpečné zboží	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti			CAT (10)	
Vzlet			RVR (11): m	
Přiblížení a přistání	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: ft RVR: m	
RVSM (12) <input type="checkbox"/> Nepoužije se	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (13) <input type="checkbox"/> Nepoužije se	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximální doba letu na náhradní letiště (14): min.	
Komplexní navigační specifikace pro provoz PBN (15)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(16)
Specifikace minimální navigační výkonnosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz vrtulníků s pomocí systémů snímání nočního vidění	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz s vrtulníkovým jeřábem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz vrtulníkové letecké záchranné služby	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Provoz vrtulníků v pobřežních vodách	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Výcvik palubních průvodčích ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Vydání osvědčení palubních průvodčích ⁽¹⁸⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Zachování letové způsobilosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁹⁾	
Jiné ⁽²⁰⁾				

⁽¹⁾ Telefonní a faxová čísla příslušného úřadu, včetně mezinárodního předčíslí země, a e-mailová adresa, je-li k dispozici.

⁽²⁾ Vyplňte číslo odpovídajícího osvědčení leteckého provozovatele (AOC).

⁽³⁾ Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Před obchodním názvem uveďte „Dba“ (Doing business as).

⁽⁴⁾ Datum vydání provozních specifikací (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce příslušného úřadu.

⁽⁵⁾ Vyplňte označení ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232).

⁽⁶⁾ Poznávací značka je uvedena buď v provozních specifikacích, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky. Pokud se na příslušný typ letadla nevztahují všechna zvláštní oprávnění, poznávací značka letadla může být uvedena ve sloupci poznámky u příslušného zvláštního oprávnění.

⁽⁷⁾ Uveďte zeměpisnou oblast či oblasti schváleného provozu (prostřednictvím geografických souřadnic, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo vnitrostátních či regionálních hranic).

⁽⁸⁾ Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety podle pravidel VFR, pouze denní lety atd.).

⁽⁹⁾ V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé schválení/oprávnění nebo druh schválení/oprávnění (s příslušnými kritérii).

⁽¹⁰⁾ Vyplňte použitelnou kategorii přesného přístrojového přiblížení: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB nebo CAT IIIC. Vyplňte minimální dráhovou dohlednost (RVR) v metrech a výšku rozhodnutí (DH) ve stopách (ft). Každé kategorii přiblížení odpovídá samostatný řádek.

⁽¹¹⁾ Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v metrech. Jestliže jsou udělena různá schválení/oprávnění, lze pro každé schválení/oprávnění použít samostatný řádek.

⁽¹²⁾ Políčko „Nepoužije se“ může být zaškrtnuto pouze tehdy, pokud je maximální dostup letadla pod letovou hladinou FL290.

⁽¹³⁾ Provoz se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS) se nyní používá pouze pro dvoumotorová letadla. Z tohoto důvodu může být políčko „Nepoužije se“ zaškrtnuto, pokud má příslušný typ letadla více nebo méně než dva motory.

⁽¹⁴⁾ Může být také vyplněna vzdálenost k prahu dráhy (v námořních mílech), jakož i typ motoru.

⁽¹⁵⁾ Navigace založená na výkonnosti (PBN): každému zvláštnímu schválení/oprávnění komplexní PBN (např. RNP AR APCH) odpovídá samostatný řádek s příslušnými omezeními uvedenými ve sloupcích „Specifikace“ a/nebo „Poznámky“. Jednotlivá schválení/oprávnění zvláštních postupů RNP AR APCH mohou být uvedena v provozních specifikacích nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky by související provozní specifikace měla obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.

⁽¹⁶⁾ Uveďte, zda je zvláštní schválení/oprávnění omezeno na určité okraje dráhy a/nebo letiště.

⁽¹⁷⁾ Oprávnění k provádění výcvikových kurzů a zkoušek, které mají absolvovat žadatelé o osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení Komise (EU) č. 1178/2011.

⁽¹⁸⁾ Oprávnění k vydávání osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení Komise (EU) č. 1178/2011.

⁽¹⁹⁾ Vyplňte jméno osoby/název organizace odpovědné za zajištění zachování letové způsobilosti letadla a odkaz na nařízení, které vyžaduje provedení prací, tj. příloha I (část M) hlava G nařízení Komise (EU) č. 1321/2014.

⁽²⁰⁾ Zde mohou být zapsána další oprávnění nebo údaje s použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. lety s krátkým přistáním, lety se strmým přiblížením, lety vrtulníků na místo a z místa veřejného zájmu, lety vrtulníků nad nehostinným prostředím mimo hustě osídlený prostor, lety vrtulníků bez bezpečného vynuceného přistání, lety s větším úhlem naklonění, maximální vzdálenost od přiměřeného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS, letadla používaná pro neobchodní lety).

Formulář 139 EASA, 2. vydání“;

c) poznámka 6 k formuláři EASA 140 v dodatku V se nahrazuje tímto:

„⁽⁶⁾ Do tohoto sloupce uveďte veškerý schválený provoz, např. nebezpečné zboží, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.“;

3) V příloze IV (část CAT):

a) článek CAT.OP.MPA.120 se zrušuje;

b) vkládá se nový článek CAT.OP.MPA.126, který zní:

„CAT.OP.MPA.126 Navigace založená na výkonnosti

V případě, že na prolétávané trati či pro postup, kterým se má letět, je požadováno použití navigace založené na výkonnosti (PBN), provozovatel zajistí, aby:

a) příslušná navigační specifikace pro provoz PBN byla uvedena v letové příručce (AFM) nebo rovnocenném dokumentu, který schválil certifikační orgán jako součást posouzení letové způsobilosti nebo z takového schválení/oprávnění vychází; a

- b) letadlo bylo provozováno v souladu s příslušnou navigační specifikací a omezeními uvedenými v letové příručce (AFM) nebo jiném výše uvedeném dokumentu.“;
- c) v čl. CAT.OP.MPA.135 písm. a) se bod 1 nahrazuje tímto:
- „1) jsou k dispozici vesmírná zařízení, pozemní zařízení a služby, včetně meteorologických, které jsou přiměřené pro plánovaný provoz;“;
- d) v čl. CAT.OP.MPA.175 písm. b):
- i) se bod 6 nahrazuje tímto:
- „6) jsou k dispozici přiměřená vesmírná zařízení, pozemní zařízení a služby požadované pro plánovaný let;“
- ii) slovo „a“ na konci bodu 7) se zrušuje;
- iii) vkládá se nový bod 7a), který zní:
- „7a) každá navigační databáze požadovaná pro navigaci založenou na výkonnosti je vhodná a aktuální; a“;
- e) Článek CAT.OP.MPA.181 se nahrazuje tímto:

„CAT.OP.MPA.181 Výběr letišť a provozních míst – vrtulníky

- a) Pro lety za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) může velitel letadla použít náhradní letiště pro vzlet ve vzdálenosti jedné hodiny doby letu normální cestovní rychlostí pro případ, že nebude možné vrátit se na místo odletu z meteorologických důvodů.
- b) Pro lety podle pravidel IFR nebo pro lety podle pravidel VFR navigované jinak než s referencí podle viditelných orientačních bodů stanoví velitel letadla v provozním letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení, pokud:
- 1) pro let na kterékoli jiné místo určení na pevnině nejsou doba letu a převládající meteorologické podmínky takové, aby v předpokládaném čase přiletu na místo zamýšleného přistání bylo možno provést přiblížení a přistání podle meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC), nebo
 - 2) místo zamýšleného přistání je osamocené a náhradní místo není k dispozici; v tomto případě musí být určen bod posledního návratu (PNR).
- c) Provozovatel zvolí dvě náhradní letiště určení, pokud:
- 1) příslušné meteorologické zprávy a/nebo předpovědi pro letiště určení naznačují, že v časovém rozmezí začínajícím jednu hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končícím jednu hodinu po této době budou meteorologické podmínky horší než použitelná plánovací minima, nebo nebo
 - 2) nejsou k dispozici žádné meteorologické informace pro letiště určení.
- d) Provozovatel uvede veškerá požadovaná náhradní letiště v provozním letovém plánu.“;
- f) vkládá se nový článek CAT.OP.MPA.182, který zní:

„CAT.OP.MPA.182 Letiště určení — přiblížení podle přístrojů

Provozovatel zajistí, aby byly k dispozici dostatečné prostředky pro navigaci a přistání na letiště určení nebo na jakékoli náhradní letiště určení v případě ztráty schopnosti zamýšleného přiblížení a přistání.“;

- g) v článku CAT.OP.MPA.247 se zrušuje písmeno b);

h) Článek CAT.OP.MPA.295 se nahrazuje tímto:

„CAT.OP.MPA.295 Použití palubního protisrážkového systému (ACAS)

Je-li zastavěn systém ACAS a je-li provozuschopný, provozovatel stanoví provozní postupy a programy výcviku, aby letová posádka disponovala odpovídajícím výcvikem v zabraňování srážkám a uměla vybavení systému ACAS II kompetentně používat.“;

i) v čl. CAT.IDE.A.205 písm. a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku u letounů s MCTOM menší než 5 700 kg a s MOPSC menší než devět, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé ke dni nebo po dni 8. dubna 2015;“;

j) v článku CAT.IDE.A.205 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu:

1) má jednobodové rozpínání;

2) na sedadlech pro minimální předepsaný počet palubních průvodčích se skládá ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití; a

3) na sedadle člena letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota:

i) se skládá ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití; nebo

ii) z tříbodového šikmého ramenního popruhu a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití v těchto letounech:

A) letounech s MCTOM menší než 5 700 kg a s MOPSC menší než devět, které splňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích;

B) letounech s MCTOM menší než 5 700 kg a s MOPSC menší než devět, které nesplňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích a kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé přede dnem 28. října 2014; a

C) letounech certifikovaných v souladu s CS-VLA nebo rovnocennou specifikací a s CS-LSA nebo rovnocennou specifikací.“;

k) v článku CAT.IDE.A.345 se doplňuje nové písmeno f), které zní:

„f) Pro provoz PBN musí letadlo splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.“

l) článek CAT.IDE.A.355 se nahrazuje tímto:

„CAT.IDE.A.355 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.

c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.“;

- m) v článku CAT.IDE.H.280 se zrušuje písmeno b);
- n) článek CAT.IDE.H.295 se nahrazuje tímto:

„CAT.IDE.H.295 Oděvy pro přežití posádky

Každý člen posádky musí mít oblečen oděv pro přežití posádky při letech ve 3. třídě výkonnosti při letu nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací nebo která je větší než vzdálenost pro bezpečné vynucené přistání, pokud meteorologická hlášení nebo předpovědi počasí dostupné veliteli letadla udávají, že teplota moře v průběhu letu bude nižší než 10 °C.“;

- o) článek CAT.IDE.H. 310 se zrušuje;
- p) v článku CAT.IDE.H.345 se doplňuje nové písmeno e), které zní:

„e) Pro provoz PBN musí letadlo splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.“;

- q) doplňuje se nový článek CAT.IDE.H.355, který zní:

„CAT.IDE.H.355 Řízení leteckých databází

- a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.
- b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.
- c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.“;

- 4) V příloze V (část SPA):

- a) článek SPA.PBN.100 se nahrazuje tímto:

„SPA.PBN.100 Provoz PBN

- a) Oprávnění se vyžaduje pro každou z těchto specifikací PBN:

- 1) RNP AR APCH; a
- 2) RNP 0.3 pro provoz vrtulníků.

- b) Oprávnění k provozu RNP AR APCH umožňuje provoz používající veřejné postupy přiblížení podle přístrojů, které splňují platná kritéria ICAO pro navrhování postupů.

- c) Specifické oprávnění pro RNP AR APCH nebo RNP 0.3 se vyžaduje u soukromých postupů přiblížení podle přístrojů nebo u jakéhokoliv veřejného postupu přiblížení podle přístrojů, které nespĺňují platná kritéria ICAO pro navrhování postupů, nebo vyžaduje-li to letecká informační příručka (AIP) nebo příslušný úřad.“;

b) článek SPA.PBN.105 se nahrazuje tímto:

„SPA.PBN.105 Oprávnění k provozu PBN

Pro získání specifického oprávnění k provozu PBN od příslušného úřadu musí provozovatel doložit, že:

- a) příslušné schválení letové způsobilosti, vhodné pro zamýšlený provoz PBN, je uvedeno v letové příručce (AFM) nebo rovnocenném dokumentu, který schválil certifikační orgán jako součást posouzení letové způsobilosti nebo z takového schválení vychází;
 - b) byl zaveden program výcviku pro členy letové posádky a příslušný personál, který se na přípravě letu podílí;
 - c) bylo provedeno posouzení bezpečnosti;
 - d) byly vypracovány provozní postupy, které stanoví:
 - 1) vybavení na palubě, včetně jeho provozních omezení a odpovídajících položek v seznamu minimálního vybavení (MEL);
 - 2) složení letové posádky, kvalifikaci a praxi;
 - 3) normální, mimořádné a nepředvídané postupy; a
 - 4) řízení elektronických navigačních údajů.
 - e) byl vypracován seznam událostí podléhajících hlášení; a
 - f) byl případně zaveden řídicí program pro sledování RNP pro provoz RNP AR APCH.“;
- c) doplňuje se nová hlava K, která zní:

„HLAVA K

PROVOZ VRTULNÍKŮ V POBŘEŽNÍCH VODÁCH

SPA.HOFO.100 Provoz vrtulníků v pobřežních vodách (HOFO)

Ustanovení této hlavy se vztahují na:

- a) provozovatele obchodní letecké dopravy, který je držitelem osvědčení leteckého provozovatele (AOC) v souladu s částí ORO;
- b) provozovatele zvláštního provozu, který svou činnost oznámil v souladu s částí ORO; nebo
- c) neobchodního provozovatele, který svou činnost oznámil v souladu s částí ORO.

SPA.HOFO.105 Oprávnění k provozu vrtulníků v pobřežních vodách

- a) Před zahájením provozu podle této hlavy musí příslušný úřad vydat provozovateli specifické oprávnění.
- b) Pro získání tohoto oprávnění musí provozovatel podat žádost k příslušnému úřadu podle článku SPA.GEN.105 a musí prokázat, že splňuje požadavky této hlavy.
- c) Před zahájením provozu z jiného členského státu, než je členský stát, který udělil oprávnění podle písmene a), uvědomí provozovatel příslušné úřady obou členských států o zamýšleném provozu.

SPA.HOFO.110 Provozní postupy

- a) V rámci procesu řízení bezpečnosti provozovatel zmírní a minimalizuje rizika specifická pro provoz vrtulníků v pobřežních vodách. Provozovatel v provozní příručce stanoví:
- 1) způsob výběru, složení a výcviku posádek;
 - 2) povinnosti a odpovědnost členů posádky a dalšího personálu, který se na tomto provozu podílí;
 - 3) požadované vybavení a kritéria odbavení; a
 - 4) provozní postupy a minima, jež umožní popsat a odpovídajícím způsobem zmírnit rizika běžného i případného mimořádného provozu.
- b) Provozovatel zajistí, aby:
- 1) před každým letem byl připraven provozní letový plán;
 - 2) bezpečnostní instruktáž cestujících obsahovala rovněž veškeré konkrétní informace týkající se zvláštností provozu v pobřežních vodách a s těmito informacemi byli cestující seznámeni před nástupem do vrtulníku;
 - 3) každý člen letové posádky měl na sobě schválený oděv pro přežití:
 - i) když meteorologická hlášení nebo předpovědi počasí dostupné velícímu pilotovi či veliteli vrtulníku udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C; nebo
 - ii) překračuje-li předpokládaná doba na záchranu odhadovaný čas přežití, nebo
 - iii) je-li let naplánován na noc v nehostinném prostředí;
 - 4) příslušná služba ATS sdělila průběh tratě v pobřežních vodách, pokud je k dispozici;
 - 5) piloti optimálně využívali systémy automatického řízení letu (AFCS) po celou dobu letu;
 - 6) byly vytvořeny specifické profily pro přiblížení v pobřežních vodách, včetně stabilních parametrů přiblížení a nápravných opatření, která je nutno přijmout, jestliže se přiblížení stane nejistým;
 - 7) při vícepilotním provozu byly zavedeny postupy pro člena letové posádky ke sledování letových přístrojů během letu v pobřežních vodách, zejména během přiblížení či odletu, v zájmu zajištění bezpečné dráhy letu;
 - 8) letová posádka přijala okamžitá a vhodná opatření, jakmile dojde k aktivaci výskového varování;
 - 9) byly zavedeny postupy, které vyžadují, aby při dodržení bezpečnostních opatření systémy pro nouzové přistání na vodě byly vybaveny pro všechny přílety a odlety prováděné nad vodní plochou; a
 - 10) provoz byl prováděn při dodržení všech omezení na tratích nebo v oblastech provozu stanovených příslušným úřadem nebo vhodným úřadem odpovědným za vzdušný prostor.

SPA.HOFO.115 Využívání míst v pobřežních vodách

Provozovatel využívá pouze takových míst v pobřežních vodách, které jsou vhodné z hlediska velikosti a hmotnosti typu použitého vrtulníku a daného provozu.

SPA.HOFO.120 Výběr letišť a provozních míst

a) *Pozemní náhradní letiště určení.* Aniž jsou dotčena ustanovení článků CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 a SPO.OP.151, velící pilot/velitel letadla nemusí při letech z místa v pobřežních vodách na pozemní letiště v provozním letovém plánu specifikovat náhradní letiště určení, pokud:

- 1) je letiště určení definováno jako pobřežní letiště, nebo
- 2) jsou splněna tato kritéria:
 - i) letiště určení má vydané postupy pro přiblížení podle přístrojů;
 - ii) doba letu je kratší než 3 hodiny; a
 - iii) zveřejněná předpověď počasí platná 1 hodinu před a 1 hodinu po očekávaném čase přistání upřesňuje, že:
 - A) základna oblačnosti je alespoň 700 stop nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů, nebo 1 000 stop nad letištem určení, podle toho, která výška je větší; a
 - B) dohlednost je alespoň 2 500 metrů.

b) *Náhradní helidek určení v pobřežních vodách.* Provozovatel může zvolit náhradní helidek určení v pobřežních vodách, jsou-li splněna všechna tato kritéria:

- 1) Náhradní helidek určení v pobřežních vodách je využíván pouze po přeletu bodu posledního návratu (PNR) v případě, že pozemní alternativní letiště určení není geograficky dostupné. Před přeletem tohoto bodu musí být využito pozemní náhradní letiště určení.
- 2) Možnost přistání s jedním nepracujícím motorem (OEI) musí být proveditelná na náhradním helideku určení v pobřežních vodách.
- 3) Pokud je to možné, musí být zaručena dostupnost helideku před dosažením bodu PNR. Rozměry, konfigurace a bezpečná výška nad překážkami jednotlivých helideků nebo jiných míst musí být vhodné pro jejich využití jako náhradních helideků každým typem vrtulníku, které mají být používány.
- 4) Při stanovení meteorologických minim je zohledněna přesnost a spolehlivost meteorologických informací.
- 5) Seznam minimálního vybavení (MEL) obsahuje konkrétní ustanovení pro tento druh provozu.
- 6) Náhradní helidek určení v pobřežních vodách je vybrán pouze tehdy, pokud provozovatel stanovil postup v provozní příručce.

SPA.HOFO.125 Přiblížení s pomocí palubního radaru (ARA) k místům v pobřežních vodách – provoz v CAT

a) Provozovatel obchodní letecké dopravy (CAT) stanoví provozní postupy a zajistí, aby se přiblížení s ARA provádělo pouze:

- 1) pokud je vrtulník vybaven radarem, který je schopen poskytovat informace týkající se okolí překážky; a
- 2) buď:
 - i) je minimální výška pro klesání (MDH) stanovena podle rádiového výškoměru, nebo
 - ii) se použije minimální nadmořská výška pro klesání (MDA) s odpovídající rezervou.

b) Přiblížení s ARA na vrtulníkové plošiny nebo plavidla v pohybu se provádějí za vícepilotního provozu.

- c) Vzdálenost rozhodnutí musí zajišťovat dostatečně bezpečnou výšku nad překážkami při nezdařeném přiblížení od kteréhokoli místa určení, pro něž bylo přiblížení s ARA plánováno.
- d) V přiblížení z bodu za vzdáleností rozhodnutí nebo pod výškou MDA/H může pilot pokračovat jen tehdy, vidí-li místo určení.
- e) Pro jednopilotní provoz v CAT musí být výška MDA/H a vzdálenost rozhodnutí odpovídajícím způsobem navýšena.
- f) V případě přiblížení s ARA k pevnému místu v pobřežních vodách (tj. upevněnému zařízení nebo kotvicímu plavidlu) a pokud je k dispozici spolehlivá poloha podle systému GPS v navigačním systému, musí být ke zvýšení bezpečnosti přiblížení s ARA používán systém GPS či systém prostorové navigace.

SPA.HOFO.130 Meteorologické podmínky

Aniž jsou dotčena ustanovení článků CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 a SPO.OP.170, při letech mezi místy ve třídě vzdušného prostoru G, kde je úsek nad vodními plochami kratší než 10 NM, lze provést lety podle pravidel VFR, jestliže podmínky splňují následující limity nebo jsou lepší než:

Mínima pro lety mezi místy v pobřežních vodách ve třídě vzdušného prostoru G

	Den		Noc	
	Výška (*)	Viditelnost	Výška (*)	Viditelnost
Jednopilotní	300 stop	3 km	500 stop	5 km
Dvoupilotní	300 stop	2 km (**)	500 stop	5 km (***)

(*) Základna oblačnosti je taková, aby let ve stanovené výšce byl pod oblaky a v dostatečné vzdálenosti od nich.

(**) Vrtulníky smí být provozovány do letové dohlednosti 800 m za předpokladu, že heliport určení nebo mezilehlá konstrukce jsou průběžně viditelné.

(***) Vrtulníky smí být provozovány do letové dohlednosti 1 500 m za předpokladu, že heliport určení nebo mezilehlá konstrukce jsou průběžně viditelné.

SPA.HOFO.135 Omezení větru při provozu na místa v pobřežních vodách

Provoz na místa v pobřežních vodách se provádí pouze v případě, že rychlost větru na helideku včetně porывů není vyšší než 60 uzlů.

SPA.HOFO.140 Výkonnostní požadavky na místech v pobřežních vodách

Vrtulníky, které vzletají z míst v pobřežních vodách a přistávají na těchto místech, musí být provozovány v souladu s výkonnostními požadavky stanovenými v příslušné příloze podle druhu jejich provozu.

SPA.HOFO.145 Systém sledování letových údajů (FDM)

- a) Při provádění provozu v CAT vrtulníky vybavenými zapisovačem letových údajů provozovatel zavede a udržuje systém FDM jako součást integrovaného systému řízení, a to do 1. ledna 2019.
- b) Systém FDM je nerepresivní a obsahuje odpovídající záruky ochrany zdroje (zdrojů) údajů.

SPA.HOFO.150 Systém sledování letadel

Provozovatel zavede a udržuje monitorovaný systém sledování letadel operujících v pobřežních vodách v nehostinném prostředí od okamžiku, kdy vrtulník vzletl, až do doby jeho přistání v místě konečného určení.

SPA.HOFO.155 Systém VHM (Vibration health monitoring system)

- a) Tyto vrtulníky provádějící provoz v pobřežních vodách v CAT v nehostinném prostředí musí být do 1. ledna 2019 vybaveny systémem VHM umožňujícím sledování stavu klíčových rotorových a pohonných rotorových systémů:
- 1) složité motorové vrtulníky, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 31. prosince 2016;
 - 2) všechny vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. ledna 2017;
 - 3) všechny vrtulníky, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 31. prosince 2018.
- b) Provozovatel musí mít systém:
- 1) ke sběru údajů, včetně systémem generovaných varování;
 - 2) k analýze a stanovení použitelnosti součástek; a
 - 3) reakce na zjištěné poruchy v počátečním stádiu.

SPA.HOFO.160 Požadavky na vybavení

- a) Provozovatel musí splňovat tyto požadavky na vybavení:
- 1) Palubní rozhlas na palubě vrtulníků používaných k provozu v CAT a při neobchodnímu provozu složitých motorových vrtulníků (NCC):
 - i) Vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět musí být vybaveny palubním rozhlasem.
 - ii) Vrtulníky s MOPSC devět nebo menší nemusí být vybaven palubním rozhlasem, pokud provozovatel může prokázat, že pilotův hlas je za letu zřetelně slyšet na všech sedadlech pro cestující.
 - 2) *Radiový výškoměr*

Vrtulníky musí být vybaveny radiovým výškoměrem schopným vysílat hlasové varování při klesání pod předem nastavenou výšku a optickou signalizací uváděnou do činnosti ve výšce volitelné pilotem.
- b) *Nouzové východy*

Všechny nouzové východy, včetně nouzových východů posádky, všechny dveře, okna nebo jiné otevírání, které jsou vhodné pro nouzový výstup, a prostředky k jejich otevírání jsou zřetelně označeny značkami pro orientaci cestujících při použití za denního světla nebo ve tmě. Tyto značky jsou provedeny tak, aby byly viditelné i v případě, že se vrtulník převrátí nebo je kabina potopena.
- c) *Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu pro vrtulníky (HTAWS)*

Vrtulníky používané v CAT s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 3 175 kg nebo s MOPSC větší než devět, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 31. prosince 2018, musí být vybaveny systémem HTAWS, který splňuje požadavky na vybavení pro třídu A, jak je stanoveno v přijatelné normě.

SPA.HOFO.165 Dodatečné postupy a vybavení při provozu v nehostinném prostředí

- a) *Záchranné vesty*

Všechny osoby na palubě, pro něž jsou určeny schválené záchranné vesty, jsou do nich oblečeny po celou dobu letu, pokud nejsou oblečeny do integrovaných oděvů pro přežití, které splňují kombinované požadavky na oděvy pro přežití a záchranné vesty.

b) *Oděvy pro přežití*

Všichni cestující na palubě jsou oblečeni v schválených oděvech pro přežití:

- 1) když meteorologická hlášení nebo předpovědi počasí dostupné pilotovi vrtulníku či velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C, nebo
- 2) překračuje-li předpokládaná doba na záchranu odhadovaný čas přežití, nebo
- 3) pokud je let naplánován na noc.

c) *Systém dýchacího vybavení pro nouzové situace*

Všechny osoby na palubě musí mít k dispozici dýchací vybavení a musí být poučeni o jeho použití.

d) *Záchranné čluny*

- 1) Všechny záchranné čluny přepravované na palubě jsou umístěny tak, aby byly použitelné na moři v podmínkách, v jakých byly hodnoceny charakteristiky vrtulníku při nouzovém přistání na vodě a jeho plovací a vyvažovací charakteristiky pro účely osvědčení.
- 2) Všechny záchranné čluny přepravované na palubě musí být umístěny tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity.
- 3) Počet záchranných člunů na palubě:
 - i) v případě vrtulníku, na jehož palubě je méně než 12 osob, nejméně jeden záchranný člun se jmenovitou kapacitou nejméně rovnou maximálnímu počtu osob na palubě; nebo
 - ii) v případě vrtulníku, na jehož palubě je více než 11 osob, nejméně dva záchranné čluny, které jsou schopny společně pojmout všechny osoby, jež lze přepravit na palubě, s tím, že dojde-li ke ztrátě jednoho z nich, musí kapacita zbývajících záchranných člunů či člunů s přípustným přetížením dostát k pojmutí všech osob na palubě vrtulníku.
- 4) Každý záchranný člun musí disponovat alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT (S));
a
- 5) Každý záchranný člun musí disponovat záchranným vybavením, včetně prostředků k zachování života, vhodným pro let, který má být proveden.

e) *Nouzové osvětlení kabiny*

Vrtulník je vybaven systémem nouzového osvětlení napájeným ze samostatného zdroje, který je zdrojem napájení celkového osvětlení kabiny k usnadnění evakuace vrtulníku.

f) *Automatický polohový maják nehody samočinně uváděný do pracovní polohy (ELT (AD))*

Vrtulníky jsou vybaveny majákem ELT (AD), který je schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

g) *Zajištění neodnímatelných dveří*

Dveře, které jsou určeny jako nouzové východy při nouzovém přistání na vodě a které nejsou odnímatelné, jsou vybaveny prostředky k zajištění v otevřené poloze, aby nebránily cestujícím v opuštění vrtulníku za veškerých podmínek na moři, a to až do maximální předepsané úrovně ponoru vyhodnocené pro nouzové přistání na vodě a plavání.

h) *Nouzové východy a únikové poklopy*

Všechny nouzové východy, včetně nouzových východů posádky, všechny dveře, okna nebo jiné otevírání vhodné pro nouzové opuštění pod vodou jsou příslušně vybaveny pro použití v nouzi.

- i) Aniž jsou dotčena ustanovení výše uvedených písmen a), b) a c), může provozovatel na základě posouzení rizik povolit, aby cestující, kteří utrpěli zdravotní újmu na místě v pobřežních vodách, byli při zpátečních letech nebo při letech mezi různými místy v pobřežních vodách částečně vybaveni záchrannou vestou, oděvem pro přežití nebo systémem dýchacího vybavení pro nouzové situace či nevybaveni.

SPA.HOFO.170 Požadavky na posádku

a) Provozovatel zavede:

- 1) kritéria výběru členů letové posádky při zohlednění jejich předchozích zkušeností;
- 2) minimální úroveň praxe pro velitele vrtulníku či velícího pilota, který zamýšlí provádět provoz v pobřežních vodách; a
- 3) program pro výcvik a přezkoušení letové posádky, který musí každý člen letové posádky úspěšně absolvovat. Tento program musí být přizpůsoben prostředí v pobřežních vodách a zahrnovat normální, mimořádné a nouzové postupy, optimalizaci činnosti posádky, vniknutí vody a výcvik přežití na moři.

b) *Požadavky na rozlétanost*

Pilot provádějící provoz v pobřežních vodách smí provozovat vrtulník za účelem přepravy cestujících pouze:

- 1) na místě v pobřežních vodách ve funkci velitele vrtulníku nebo velícího pilota nebo druhého pilota, pokud za posledních 90 dnů provedl alespoň 3 vzlety, přiblížení a přistání na místě v pobřežních vodách ve vrtulníku stejného typu nebo na úplném letovém simulátoru (FFS) představujícím tento typ, nebo
- 2) v noci na místě v pobřežních vodách ve funkci velitele vrtulníku nebo velícího pilota nebo druhého pilota, pokud za posledních 90 dnů provedl alespoň 3 vzlety, přiblížení a přistání v noci na místě v pobřežních vodách ve vrtulníku stejného typu nebo na úplném letovém simulátoru představujícím tento typ.

Tyto tři vzlety a přistání musí být provedeny buď ve vícepilotním, nebo v jednopilotním provozu podle prováděného provozu;

c) *Zvláštní požadavky týkající se CAT:*

- 1) 90denní lhůta stanovená v písm. b) bodu 1) a 2) se může prodloužit na 120 dnů, pokud pilot vykoná traťové pod dozorem instruktora nebo examinátora typové kvalifikace.
- 2) Pokud pilot nesplňuje požadavky uvedené v bodu 1), musí za účelem výkonu svých práv vykonat ve vrtulníku nebo na FFS příslušného typu vrtulníku cvičný let, a to alespoň v rozsahu požadavků stanovených v písm. b) bodu 1) a 2).“

5) V příloze VI (část NCC):

a) článek NCC.GEN.106 se mění takto:

- i) slovo „a“ na konci písm. a) bodu 4) odrážky vii) se zrušuje;
- ii) na konec písm. a) bodu 4) odrážky viii) se vkládá slovo „a“;
- iii) do písm. a) bodu 4) se vkládá nová odrážka ix), která zní:

„ix) každá navigační databáze potřebná pro provoz PBN je vhodná a aktuální.“;

b) vkládá se nový článek NCC.OP.116, který zní:

„NCC.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

Provozovatel zajistí, aby v případě, že na prolétávané trati či pro postup, kterým se má letět, je požadováno použití navigace založené na výkonnosti (PBN):

- a) byla příslušná specifikace pro provoz PBN uvedena v letové příručce (AFM) nebo jiném dokumentu, který schválil certifikační orgán jako součást posouzení letové způsobilosti nebo z takového schválení vychází; a
- b) byl letoun provozován v souladu s příslušnou navigační specifikací a omezeními uvedenými v letové příručce (AFM) nebo jiném výše uvedeném dokumentu.“;

c) v článku NCC.OP.145 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Před zahájením letu se velící pilot všemi dostupnými přiměřenými prostředky přesvědčí, že zařízení ve vesmíru, na zemi nebo na vodě, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letadla, jsou přiměřená pro druh provozu, podle kterého má být let proveden.“;

d) článek NCC.OP.152 se mění takto:

i) slovo „a“ na konci písm. b) bodu 2) odrážky ii) se zrušuje;

ii) písm. b) bod 3 se zrušuje;

e) vkládá se nový článek NCC.OP.153, který zní:

„NCC.OP.153 Letiště určení — přiblížení podle přístrojů

Velící pilot zajistí, aby byly k dispozici dostatečné prostředky pro navigaci a přistání na letiště určení nebo na jakékoli náhradní letiště určení v případě ztráty schopnosti zamýšleného přiblížení a přistání.“;

f) článek NCC.OP.220 se mění takto:

„NCC.OP.220 Palubní protisrážkový systém (ACAS)

Je-li na palubě instalován systém ACAS a je-li provozuschopný, provozovatel stanoví provozní postupy a programy výcviku, aby letová posádka disponovala odpovídajícím výcvikem v zabraňování srážkám a uměla vybavení systému ACAS II kompetentně používat.“;

g) v článku NCC.IDE.A.180 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu:

1) má jednobodové rozpínání;

2) na sedadlech pro minimální předepsaný počet palubních průvodčích se skládá ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití; a

3) na sedadle člena letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota:

i) se skládá ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití; nebo

ii) z třibodového šikmého ramenního popruhu a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití v těchto letounech:

A) letounech s MCTOM menší než 5 700 kg a s MOPSC menší než devět, které splňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích;

B) letounech s MCTOM menší než 5 700 kg a s MOPSC menší než devět, které splňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích a kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé přede dnem 25. srpna 2016.“;

h) v článku NCC.IDE.A.250 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) Pro provoz PBN musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.“;

- i) článek NCC.IDE.A.260 se nahrazuje tímto:

„NCC.IDE.A. 260 Řízení leteckých databází

- a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.
- b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.
- c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.“;

- j) v článku NCC.IDE.H. 215 se zrušuje písmeno b);

- k) článek NCC.IDE.H.226 se nahrazuje tímto:

„NCC.IDE.H.226 Oděvy pro přežití posádky

Každý člen posádky má oblečen oděv pro přežití posádky, pokud tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik a s přihlédnutím k následujícím podmínkám:

- a) lety nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací nebo na kterou nemůže být provedeno bezpečné vynucené přistání, a jestliže vrtulník v případě poruchy kritického motoru není schopen udržet vodorovný let; a
- b) meteorologická hlášení nebo předpovědi počasí dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C.“;

- l) článek NCC.IDE.H.231 se zrušuje;

- m) v článku NCC.IDE.H.250 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) je-li požadován provoz PBN, musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.“;

- n) doplňuje se nový článek NCC.IDE.H.260, který zní:

„NCC.IDE.A.260 Řízení leteckých databází

- a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.
- b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.
- c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.“;

- 6) V příloze VII (část NCO):

- a) článek NCO.GEN.105 se mění takto:

- i) na konci písm. a) bodu 4) odrážky v) se zrušuje slovo „a“;
- ii) na konec písm. a) bodu 4) odrážky vi) se vkládá slovo „a“:

iii) v písm. a) bodu 4) se doplňuje nová odrážka vii), která zní:

„vii) každá navigační databáze potřebná pro provoz PBN je vhodná a aktuální.“;

b) v článku NCO.GEN.140 se doplňuje nové písmeno f), které zní:

„f) Přiměřené množství předmětů a látek, které by jinak byly klasifikovány jako nebezpečné zboží a které jsou používány ke zlepšení bezpečnosti letu v případě, že přeprava na palubě letadla je přiměřená a má zajistit včasnou dostupnost pro provozní účely, se považuje za schválené podle oddílu 2.2.1 odst. 1 písm. a) Technických instrukcí. To platí bez ohledu na to, zda je požadována přeprava těchto předmětů a látek nebo je zamýšleno jejich použití v souvislosti s daným konkrétním letem či nikoli.

Balení a nakládání výše uvedených předmětů a látek na palubu se provádí na odpovědnost velícího pilota, a to tak, aby se během provozu letadla minimalizovala rizika pro členy posádky, cestující, náklad nebo letadlo.“;

c) vkládá se nový článek NCO.OP.116, který zní:

„NCO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

Velící pilot zajistí, aby v případě, že na prolétávané trati či pro postup, kterým se má letět, je požadováno použití navigace založené na výkonnosti (PBN):

a) byla příslušná navigační specifikace pro provoz PBN uvedena v letové příručce (AFM) nebo rovnocenném dokumentu, který schválil řídicí orgán jako součást posouzení letové způsobilosti nebo z takového schválení/ oprávnění vychází; a

b) byl letoun provozován v souladu s příslušnou navigační specifikací a omezeními uvedenými v letové příručce (AFM) nebo jiném výše uvedeném dokumentu.“;

d) v článku NCO.OP.135 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Před zahájením letu se velící pilot všemi dostupnými přiměřenými prostředky přesvědčí, že zařízení ve vesmíru, na zemi a/nebo na vodě, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letadla, jsou dostačující pro druh provozu, podle kterého má být let proveden.“;

e) vkládá se nový článek NCO.OP.142, který zní:

„NCO.OP.142 Letiště určení — přiblížení podle přístrojů

Velící pilot zajistí, aby byly k dispozici dostatečné prostředky pro navigaci a přistání na letiště určení nebo na jakékoli náhradní letiště určení v případě ztráty schopnosti zamýšleného přiblížení a přistání.“;

f) Článek NCO.OP.190 se nahrazuje tímto:

„NCO.OP.190 Použití doplňkové dodávky kyslíku

a) Velící pilot zajistí, aby členové letové posádky vykonávající povinnosti nezbytné k bezpečnému provozu letadla za letu používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, kdykoli se zjistí, že v nadmořské výšce zamýšleného letu může nedostatek kyslíku vést k zhoršení schopností členů posádky, a zajistí, aby cestující měli k dispozici doplňkovou dodávku kyslíku, pokud by nedostatek kyslíku na ně mohl mít negativní vliv.

b) Ve všech ostatních případech, v nichž velící pilot není schopen určit, jaký vliv by nedostatek kyslíku mohl mít na veškeré osoby na palubě, zajistí, aby:

1) všichni členové letové posádky vykonávající povinnosti nezbytné k bezpečnému provozu letadla za letu používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku po každou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

2) všechny osoby na palubě používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku po kteroukoli dobu, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující větší než 13 000 ft.“;

- g) doplňuje se nový článek NCO.OP.220, který zní:

„NCO.OP.220 Palubní protisrážkový systém (ACAS II)

Jestliže je používán systém ACAS II, musí velící pilot používat vhodné provozní postupy a být náležitě proškolen.“;

- h) v čl. NCO.IDE.A.140 písm. a) se bod 4) nahrazuje tímto:

„4) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu a s jednobodovým rozpínáním pro každé sedadlo člena letové posádky u letadel majících osvědčení letové způsobilosti vydané poprvé ke dni nebo po dni 25. srpna 2016.“;

- i) článek NCO.IDE.A.155 se nahrazuje tímto:

„NCO.IDE.A.155 Doplnková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny

Letouny bez přetlakové kabiny, pro které je předepsána dodávka kyslíku v souladu s článkem NCO.OP.190, jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.“;

- j) v článku NCO.IDE.A.195 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) Pro provoz PBN musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.“;

- k) doplňuje se nový článek NCO.IDE.A.205, který zní:

„NCO.IDE.A.205 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

b) Velící pilot zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných elektronických navigačních údajů do všech letounů, které je vyžadují.

c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí velící pilot informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech nesmí velící pilot dotčené údaje používat.“;

- l) článek NCO.IDE.H.155 se nahrazuje tímto:

„NCO.IDE.H.155 Doplnková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny

Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána zásoba kyslíku v souladu s článkem NCO.OP.190, jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.“;

- m) v článku NCO.IDE.H.195 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) Pro provoz PBN musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.“;

- n) doplňuje se nový článek NCO.IDE.H.205, který zní:

„NCO.IDE.H.205 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

- b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do letounů, které je vyžadují.
- c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech nesmí velící pilot dotčené údaje používat.“;

- o) článek NCO.IDE.S.130 se nahrazuje tímto:

„NCO.IDE.S.130 Doplnková dodávka kyslíku

Kluzáky bez přetlakové kabiny provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána dodávka kyslíku v souladu s článkem NCO.OP.190, jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.“;

- p) v článku NCO.SPEC.110 se písmeno f) nahrazuje tímto:

„f) zajistí, aby specializovaní odborníci a členové posádky používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, kdykoli zjistí, že v nadmořské výšce zamýšleného letu by nedostatek kyslíku mohl vést k zhoršení schopností členů posádky nebo mít negativní vliv na specializované odborníky. Pokud velící pilot není schopen určit, jaký vliv by nedostatek kyslíku mohl mít na osoby, jež se nacházejí na palubě, zajistí, aby specializovaní odborníci a členové posádky používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut nebo je-li větší než 13 000 ft.“

- 7) V příloze VIII (část SPO):

- a) článek SPO.GEN.107 se mění takto:

- i) na konci písm. a) bodu 4) odrážky v) se zrušuje slovo „a“;
- ii) na konec písm. a) bodu 4) odrážky vi) se vkládá slovo „a“;
- iii) do písm. a) bodu 4) se vkládá nová odrážka vii), která zní:

„vii) každá navigační databáze potřebná pro provoz PBN je vhodná a aktuální.“;

- b) vkládá se nový článek SPO.OP.116, který zní:

„SPO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

Provozovatel zajistí, aby v případě, že na prolétávané trati či pro postup, kterým se má letět, je požadováno použití navigace založené na výkonnosti (PBN):

- a) byla příslušná specifikace pro provoz PBN uvedena v letové příručce (AFM) nebo jiném dokumentu, který schválil certifikační orgán jako součást posouzení letové způsobilosti nebo z takového schválení vychází; a
- b) byl letoun provozován v souladu s příslušnou navigační specifikací a omezeními uvedenými v letové příručce (AFM) nebo jiném výše uvedeném dokumentu.“;
- c) v článku SPO.OP.140 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) Před zahájením letu se velící pilot všemi dostupnými přiměřenými prostředky přesvědčí, že zařízení ve vesmíru, na zemi a/nebo na vodě, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letadla, jsou dostačující pro druh provozu, podle kterého má být let proveden.“;
- d) v článku SPO.OP.151 písm. b) se zrušuje bod 3;

- e) vkládá se nový článek SPO.OP.152, který zní:

„SPO.OP.152 Letiště určení — přiblížení podle přístrojů

Velící pilot zajistí, aby byly k dispozici dostatečné prostředky pro navigaci a přistání na letiště určení nebo na jakékoli náhradní letiště určení v případě ztráty schopnosti zamýšleného přiblížení a přistání.“;

- f) v článku SPO.OP.205 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Je-li na palubě zastaven systém ACAS a je-li provozuschopný, provozovatel stanoví provozní postupy a programy výcviku, aby letová posádka disponovala odpovídajícím výcvikem v zabraňování srážkám a uměla vybavení systému ACAS II kompetentně používat.“;

- g) v článku SPO.IDE.A.160 se písmena c) a d) nahrazují tímto:

„c) u jiných než složitých motorových letounů bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu a s jednobodovým rozpínáním pro každé sedadlo člena letové posádky u letadel majících osvědčení letové způsobilosti vydané poprvé ke dni nebo po dni 25. srpna 2016;

d) u složitých motorových letounů bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu a se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení:

- 1) na každém sedadle člena letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota, a
- 2) na každém sedadle pozorovatele umístěném v pilotním prostoru.“;

- h) v článku SPO.IDE.A.160 se doplňuje nový bod e), který zní:

„e) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu:

- 1) má jednobodové rozpínání;
- 2) na sedadle člena letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota:
 - i) se skládá ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití; nebo
 - ii) z tříbodového šikmého ramenního popruhu a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití v těchto letounech:
 - A) letounech s MCTOM menší než 5 700 kg a s MOPSC menší než devět, které splňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích;
 - B) letounech s MCTOM menší než 5 700 kg a s MOPSC menší než devět, které splňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích a kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé přede dnem 25. srpna 2016.“;

- i) v článku SPO.IDE.A.220 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) Pro provoz PBN musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.“;

- j) doplňuje se nový článek SPO.IDE.A.230, který zní:

„SPO.IDE.A.230 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

- b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.
- c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.“;

- k) článek SPO.IDE.H.198 se nahrazuje tímto:

„SPO.IDE.H.198 Oděvy pro přežití – složité motorové vrtulníky

Každá osoba na palubě musí mít oblečen oděv pro přežití, pokud tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik a s přihlédnutím k následujícím podmínkám:

- a) lety nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací nebo na kterou nemůže být provedeno bezpečné vynucené přistání, a jestliže vrtulník v případě poruchy kritického motoru není schopen udržet vodorovný let; a
- b) meteorologická hlášení nebo předpovědi počasí dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C.“;

- l) článek SPO.IDE.H.201 se zrušuje;

- m) v článku SPO.IDE.H.220 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) Pro provoz PBN musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.“;

- n) doplňuje se nový článek SPO.IDE.H.230, který zní:

„SPO.IDE.H.230 Řízení leteckých databází

- a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.
- b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.
- c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.“;
