II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2017/363

ze dne 1. března 2017,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o zvláštní schválení provozu jednomotorových turbínových letounů v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů a požadavky na schválení výcviku v oblasti nebezpečného zboží v souvislosti se zvláštním obchodním provozem, neobchodním provozem složitých motorových letadel a se zvláštním neobchodním provozem složitých motorových letadel

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) Na základě nařízení (ES) č. 216/2008 by Komise měla přijmout nezbytná prováděcí pravidla s cílem stanovit podmínky pro bezpečný provoz letadel. Tyto podmínky stanoví nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([2]).

(2) Uplatňování nařízení (EU) č. 965/2012 na technické přelety by vedlo k nepřiměřené administrativní zátěži pro odvětví a příslušné orgány. S cílem zavést při uplatňování uvedeného nařízení přiměřenější přístup založený na posouzení rizik by jednorázové lety, při nichž nejsou přepravováni cestující ani náklad a kdy je letadlo přelétáváno za účelem renovace, opravy, kontrol údržby, kontrol, dodání, vývozu nebo pro podobné účely, měly být z uplatňování nařízení (EU) č. 965/2012 vyjmuty.

(3) Normy a doporučené postupy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), stanovené v části I přílohy 6 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví podepsané v Chicagu dne 7. prosince 1944, obsahují ustanovení pro provoz jednomotorových turbínových letounů v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů. Tato ustanovení obsahují mimo jiné požadavek, aby při schvalování takového provozu stát provozovatele zajistil splnění určitých podmínek, mimo jiné podmínek týkajících se instalovaného zařízení, spolehlivosti motoru, monitorování motoru, postupů provozovatele a výcviku letové posádky. Právní předpisy Unie by měly být s těmito ustanoveními uvedeny do souladu tím, že se zajistí, aby obchodní letecká doprava prováděná jednomotorovými letouny v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů podléhala schválení příslušným úřadem.

([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).

(4) Možnost provozovat jednomotorové letouny na základě odchylky v souladu s podmínkami stanovenými ve stávajících výjimkách udělenými členskými státy podle čl. 8 odst. 2 nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]) na základě čl. 6 odst. 5 nařízení (EU) č. 965/2012 se v důsledku uvedeného sladění stává zastaralou. Uvedené ustanovení by proto mělo být zrušeno. Aby byl zajištěn plynulý přechod, měly by se uvedené výjimky pro provoz jednomotorových letounů, včetně podmínek v nich stanovených, po vhodnou dobu od vstupu tohoto nařízení v platnost považovat za schválení příslušným úřadem podle sladěného právního rámce. Po skončení uvedeného přechodného období by již nemělo být možné takové výjimky využívat a namísto nich by měla být vyžadována schválení. Veškeré relevantní změny v provozu uvedených letounů během uvedeného přechodného období by měly být i nadále oznamovány.

(5) Provozovatelé zvláštního obchodního provozu a provozovatelé zabývající se neobchodním provozem složitých motorových letadel nebo zvláštním neobchodním provozem složitých motorových letadel, při němž nedochází k přepravě nebezpečného zboží, by měli i nadále vytvářet a spravovat programy výcviku v oblasti nebezpečného zboží v souladu s přílohou III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012. Nicméně s cílem zavést při uplatňování uvedených pravidel přiměřenější přístup založený na posouzení rizik by již nemělo být vyžadováno, aby příslušný úřad uvedené programy výcviku schvaloval.

(6) Nařízení (EU) č. 965/2012 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno. Zejména by měla být změněna příloha III (část ORO) uvedeného nařízení, aby byl ve vztahu k požadavkům na schvalování programů výcviku v oblasti nebezpečného zboží zaveden přiměřenější přístup založený na posouzení rizik, a do přílohy V (část SPA) uvedeného nařízení by měla být doplněna nová hlava týkající se provozu jednomotorových turbínových letounů.

(7) Opatření stanovená tímto nařízením pro jednomotorové turbínové letouny vycházejí ze stanoviska ([2]) Evropské agentury pro bezpečnost letectví v souladu s čl. 17 odst. 2 písm. b) a čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.

(8) 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 6 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Odchylně od článku 5 a aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 216/2008 a nařízení Komise (EU) č. 748/2012 (*) týkající se povolení k letu, jsou lety související se zavedením nebo změnou typu letadla prováděné konstrukční nebo výrobní organizací v oblasti působnosti jejich práv, jakož i lety, při nichž nejsou přepravováni cestující ani náklad a kdy je letadlo přelétáváno za účelem renovace, opravy, kontrol údržby, kontrol, dodání, vývozu nebo pro podobné účely, provozovány podle podmínek stanovených ve vnitrostátních právních předpisech členských států.

(*) Nařízení (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1).“

2) V článku 6 se odstavec 5 nahrazuje tímto:

„5. Do data 2. září 2017 se výjimky povolené před datem 22. března 2017 v souladu s čl. 8 odst. 2 nařízení (EHS) č. 3922/91, podle čl. 6 odst. 5 nařízení (EU) č. 965/2012, použitelné před datem 22. března 2017, považují za schválení podle čl. CAT.POL.A.300 písm. a) přílohy IV (část CAT). Po datu 2. září 2017 již uvedené výjimky nejsou pro provoz jednomotorových letounů platné.

([1]) Nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4).

([2]) Stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 6/2015 ze dne 11. listopadu 2015 k nařízení Komise, kterým se stanoví zvláštní technické požadavky na schválení provozu jednomotorových turbínových letadel v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů.

Je-li mezi datem 22. března 2017 a datem 2. září 2017 plánována změna provozu uvedených letounů, která má vliv na podmínky, jež tyto výjimky stanoví, oznámí se tato plánovaná změna před provedením Komisi a agentuře. Komise a agentura navrhovanou změnu posoudí v souladu s čl. 14 odst. 5 nařízení (ES) č. 216/2008.“

3) Přílohy II, III, IV a V se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

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

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

V Bruselu dne 1. března 2017.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

Přílohy II, III, IV a V nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) V příloze II (část ARO) se dodatek II nahrazuje tímto:

„Dodatek II

PROVOZNÍ SPECIFIKACE **(podléhající schváleným podmínkám v provozní příručce)**				
Kontaktní údaje vydávajícího úřadu Telefon ([1]): _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC č. ([2]): Název provozovatele ([3]): Datum ([4]): Podpis: Obchodní název (DBA): Provozní specifikace č.:				
Model letadla ([5]): Poznávací značka ([6]):				
Druhy operací: Obchodní letecká doprava ☐ Cestující ☐ Náklad ☐ Jiné ([7]): _____				
Oblast provozu ([8]):				
Zvláštní omezení ([9]):				
Zvláštní oprávnění:	Ano	Ne	Specifikace ([10])	Poznámky
Nebezpečné zboží	☐	☐		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti Vzlet Přiblížení a přistání	☐	☐	CAT ([11]) … RVR ([12]): m DH: ft RVR: m	
RVSM ([13]) ☐ Nepoužije se	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ Nepoužije se	☐	☐	Maximální doba letu na náhradní letiště ([15]): min.	
Navigační specifikace pro provoz s PBN ([16])	☐	☐		([17])
Specifikace minimální navigační výkonnosti	☐	☐		
Provoz jednomotorových turbínových letounů v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Provoz vrtulníků s pomocí systémů snímání nočního vidění	☐	☐		
Provoz s vrtulníkovým jeřábem	☐	☐		
Provoz vrtulníkové letecké záchranné služby	☐	☐		
Provoz vrtulníků v pobřežních vodách	☐	☐		
Výcvik palubních průvodčích ([19])	☐	☐		
Vydání osvědčení palubních průvodčích ([20])	☐	☐		
Zachování letové způsobilosti	☐	☐	([21])	
Různé ([22])				

([1]) Telefonní a faxová čísla příslušného úřadu, včetně mezinárodního předčíslí země. 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]) Specifikujte jiné druhy dopravy (např. letecká záchranná služba).
([8]) Uveďte zeměpisnou oblast či oblasti schváleného provozu (prostřednictvím zeměpisných souřadnic, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo vnitrostátních či regionálních hranic).
([9]) Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety podle pravidel VFR, pouze denní lety atd.).
([10]) V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé oprávnění nebo druh oprávnění (s příslušnými kritérii).
([11]) 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.
([12]) Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v metrech. Jestliže jsou udělena různá oprávnění, lze pro každé oprávnění použít samostatný řádek.
([13]) Políčko „Nepoužije se“ může být zaškrtnuto pouze tehdy, pokud je maximální dostup letadla pod letovou hladinou FL290.
([14]) 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.
([15]) Může být také vyplněna vzdálenost k prahu dráhy (v námořních mílích), jakož i typ motoru.
([16]) Navigace založená na výkonnosti (PBN): každému zvláštnímu oprávnění komplexní PBN (např. RNP AR APCH) odpovídá samostatný řádek s příslušnými omezeními uvedenými ve sloupcích „Specifikace“ a/nebo „Poznámky“. Jednotlivá oprávnění zvláštních postupů RNP AR APCH mohou být uvedena v provozních specifikacích nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
([17]) Uveďte, zda je zvláštní oprávnění omezeno na určité okraje dráhy a/nebo letiště.
([18]) Vložení konkrétní kombinace draku/motoru.
([19]) Oprávnění k provádění výcvikových kurzů a zkoušek, které mají absolvovat žadatelé o osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
([20]) Oprávnění k vydávání osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
([21]) 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 (EU) č. 1321/2014.
([22]) 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 EASA 139, 3. vydání“;

2) Příloha III (část ORO) se mění takto:

a) v bodě ORO.GEN.110 se písmena j) a k) nahrazují tímto:

„j) Provozovatel vytvoří a spravuje programy výcviku personálu v oblasti nebezpečného zboží, jež požadují Technické instrukce. Tyto programy výcviku musí být přiměřené odpovědnosti personálu. Programy výcviku provozovatelů poskytujících CAT, ať už přepravují nebezpečné zboží či nikoli, a provozovatelů vykonávajících provoz jiný než CAT uvedený v bodě ORO.GEN.005 písm. b), c) a d), kteří přepravují nebezpečné zboží, podléhají přezkumu a schválení příslušného úřadu.

k) Bez ohledu na ustanovení písmene j) provozovatelé vykonávající obchodní provoz s následujícími letadly zajistí, aby letové posádky absolvovaly odpovídající výcvik nebo instruktáž, které jim umožní rozpoznat neuvedené nebezpečné zboží dopravené na palubu cestujícími nebo jako součást nákladu:

1) kluzák;

2) balon;

3) jednomotorový vrtulový letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší létající se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne, nebo

4) jiný než složitý jednomotorový vrtulník s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší létající se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne.“;

b) v bodě ORO.FC.A.250 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Držitel průkazu způsobilosti CPL(A) (letoun) vykonává funkci velitele letadla v obchodní letecké dopravě na jednopilotních letounech, pouze pokud je splněna jedna z těchto podmínek:

1) pro lety podle pravidel VFR s cestujícími ve vzdálenosti větší než 50 NM (90 km) od letiště odletu nalétal s letouny nejméně 500 letových hodin a má platnou přístrojovou kvalifikaci;

2) pro lety na vícemotorovém typu podle pravidel IFR nalétal s letouny nejméně 700 letových hodin, z toho 400 hodin ve funkci velícího pilota. Tato doba musí zahrnovat 100 hodin nalétaných podle pravidel IFR a 40 hodin nalétaných ve vícemotorovém provozu. Uvedených 400 hodin ve funkci velícího pilota lze nahradit hodinami letu ve funkci druhého pilota v rámci zavedeného systému vícepilotní posádky stanoveného v provozní příručce s tím, že dvě hodiny ve funkci druhého pilota odpovídají jedné hodině ve funkci velícího pilota;

3) pro lety na jednomotorovém letounu podle pravidel IFR nalétal s letouny nejméně 700 letových hodin, z toho 400 hodin ve funkci velícího pilota. Tato doba musí zahrnovat 100 hodin nalétaných podle pravidel IFR. Uvedených 400 hodin ve funkci velícího pilota lze nahradit hodinami letu ve funkci druhého pilota v rámci zavedeného systému vícepilotní posádky stanoveného v provozní příručce s tím, že dvě hodiny ve funkci druhého pilota odpovídají jedné hodině ve funkci velícího pilota.“;

3) Příloha IV (část CAT) se mění takto:

a) bod CAT.OP.MPA.136 se nahrazuje tímto:

„CAT.OP.MPA.136 Trati a oblasti provozu – jednomotorové letouny

Neexistuje-li jiné schválení ze strany příslušného úřadu v souladu s přílohou V (část SPA) hlavou L – PROVOZ JEDNOMOTOROVÝCH TURBÍNOVÝCH LETOUNŮ V NOCI NEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (SET-IMC), provozovatel zajistí, aby provoz jednomotorových letounů byl prováděn pouze na tratích nebo v oblastech, kde jsou k dispozici plochy umožňující provedení bezpečného vynuceného přistání.“;

b) v bodě CAT.OP.MPA.180 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Pokud není z meteorologických nebo výkonnostních důvodů možné jako náhradní letiště pro vzlet použít letiště odletu, vybere provozovatel další přiměřené náhradní letiště pro vzlet, které není od letiště odletu vzdáleno více než:

1) u dvoumotorových letounů:

i) jednu hodinu letu cestovní rychlostí stanovenou v letové příručce (AFM) pro skutečnou vzletovou hmotnost a pro let s jedním nepracujícím motorem (OEI) za standardních podmínek v bezvětří nebo

ii) schválený prahový čas ETOPS v souladu s hlavou F přílohy V (část SPA) s výhradou případného omezení podle MEL až do nejvýše dvou hodin letu cestovní rychlostí stanovenou v letové příručce (AFM) pro danou vzletovou hmotnost a pro let s jedním nepracujícím motorem (OEI) za standardních podmínek v bezvětří;

2) u třímotorových a čtyřmotorových letounů dvě hodiny letu cestovní rychlostí stanovenou v letové příručce (AFM) pro skutečnou vzletovou hmotnost a pro let s jedním nepracujícím motorem (OEI) za standardních podmínek v bezvětří;

3) u provozu schváleného v souladu s přílohou V (část SPA) hlavou L – PROVOZ JEDNOMOTOROVÝCH TURBÍNOVÝCH LETOUNŮ V NOCI NEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (SET-IMC) 30 minut letu cestovní rychlostí za standardních podmínek v bezvětří na základě skutečné vzletové hmotnosti.

U vícemotorových letounů platí, že pokud letová příručka (AFM) nestanoví cestovní rychlost s jedním nepracujícím motorem (OEI), použije se pro výpočet vzdálenosti rychlost, které je dosaženo při nastavení zbývajícího motoru či motorů na maximální trvale přípustný výkon.“;

c) v bodě CAT.POL.A.300 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Neexistuje-li jiné schválení ze strany příslušného úřadu v souladu s přílohou V (část SPA) hlavou L – PROVOZ JEDNOMOTOROVÝCH TURBÍNOVÝCH LETOUNŮ V NOCI NEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (SET-IMC), nesmí provozovatel provozovat jednomotorový letoun:

1) v noci nebo

2) za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) kromě zvláštních letů podle pravidel VFR.“;

d) bod CAT.POL.A.320 se nahrazuje tímto:

„CAT.POL.A.320 Let na trati – jednomotorové letouny

a) Letoun je schopen dosáhnout místa, na němž lze provést bezpečné vynucené přistání, za meteorologických podmínek předpokládaných pro let i v případě poruchy motoru, ledaže provozovatel obdržel schválení ze strany příslušného úřadu v souladu s přílohou V (část SPA) hlavou L – PROVOZ JEDNOMOTOROVÝCH TURBÍNOVÝCH LETOUNŮ V NOCI NEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (SET-IMC) a využívá doby, po kterou je riziko přijatelné.

b) Pro účely písmene a) se předpokládá, že v bodě selhání motoru:

1) letoun neletí v nadmořské výšce větší, než je výška, při níž je rychlost stoupání rovna 300 ft za minutu s motorem pracujícím v mezích podmínek předepsaných pro maximální trvalý výkon, a

2) gradient letu na trati je hrubý gradient klesání zvětšený o gradient 0,5 %;“

(4) V příloze V (část SPA) se doplňuje nová hlava L, která zní:

„HLAVA L

PROVOZ JEDNOMOTOROVÝCH TURBÍNOVÝCH LETOUNŮ V NOCI NEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 SET-IMC Provoz

Při provozu v rámci obchodní letecké dopravy (CAT) smějí být jednomotorové turbínové letouny provozovány v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů, pouze pokud provozovateli příslušný úřad udělil oprávnění SET-IMC.

SPA.SET-IMC.105 SET-IMC Schválení provozu

Aby získal od příslušného úřadu oprávnění SET-IMC, musí provozovatel doložit, že byly splněny všechny tyto podmínky:

a) Letadlový park dosahuje v celosvětovém měřítku u konkrétní kombinace draku/motoru přijatelné úrovně spolehlivosti turbínového motoru;

b) Byly stanoveny zvláštní pokyny pro údržbu a postupy pro zajištění zamýšlené úrovně zachování letové způsobilosti a spolehlivosti letounu a jeho pohonného systému a byly zařazeny do programu údržby letadla provozovatele v souladu s přílohou I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014, včetně všech následujících položek:

1) program sledování vývoje stavu motoru, s výjimkou letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 31. prosince 2004 a které musí mít automatický systém sledování vývoje stavu motoru;

2) program spolehlivosti hnacích a souvisejících systémů;

c) bylo stanoveno složení letové posádky a program výcviku/přezkoušení pro členy letové posádky, kteří se na tomto provozu podílejí;

d) byly stanoveny provozní postupy uvádějící všechny tyto položky:

1) vybavení na palubě, včetně jeho provozních omezení a odpovídajících položek v seznamu minimálního vybavení (MEL);

2) plánování letů;

3) normální postupy;

4) nouzové postupy, včetně postupů po selhání pohonného systému, jakož i postupů pro vynucené přistání za každého počasí;

5) sledování a hlášení incidentů.

e) bylo provedeno posouzení bezpečnostního rizika, včetně stanovení doby, po kterou je riziko přijatelné, pokud ji provozovatel hodlá využít.

SPA.SET-IMC.110 Požadavky na vybavení pro provoz SET-IMC

Letouny používané pro provoz SET-IMC musí mít toto vybavení:

a) dva oddělené systémy generující elektrickou energii, z nichž každý je schopen dodávat dostatečnou energii pro všechny nezbytné letové přístroje, navigační systémy a palubní systémy nezbytné pro pokračování letu na letiště určení nebo náhradní letiště;

b) dva ukazatele letové polohy napájené z nezávislých zdrojů energie;

c) v případě provozu s cestujícími vícebodové (bezpečnostní) pásy s ramenními popruhy nebo bezpečnostní pás s diagonálním ramenním popruhem na každém sedadle pro cestující;

d) palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek;

e) u letounu s přetlakovou kabinou dostatečnou doplňkovou zásobu kyslíku pro všechny osoby na palubě, aby bylo v případě poruchy motoru v maximální schválené cestovní nadmořské výšce možné klesání za rychlosti plachtění umožňující nejdelší dolet a za nejvýhodnější konfigurace pro plachtění, za předpokladu maximální míry úniku vzduchu z kabiny, dokud nebude dosaženo trvalé kabinové výšky nižší než 13 000 ft;

f) systém prostorové navigace, do nějž lze naprogramovat pozice míst pro přistání a který letové posádce poskytuje směrové vedení za účelem dosažení těchto míst;

g) rádiový výškoměr;

h) přistávací reflektor, jenž dokáže osvítit místo dotyku při sestupové dráze s nepracujícím motorem ze vzdálenosti 200 ft;

i) nouzový systém elektrického napájení s dostatečnou kapacitou a odolností, jenž v případě výpadku veškeré vyráběné energie dokáže poskytovat energii pro dodatečné zatížení nezbytnou pro všechny tyto prvky/provozy (funkce):

1) základní letové přístroje a přístroje prostorové navigace během klesání z maximální provozní výšky po poruše motoru;

2) prostředky umožňující jeden pokus o opětovné nastartování motoru;

3) případné vysunutí přistávacího zařízení a vztlakových klapek;

4) používání rádiového výškoměru během přiblížení na přistání;

5) přistávací reflektor;

6) jeden systém vyhřívání Pitotovy trubice;

7) jsou-li zastavěny, elektrické prostředky poskytující dostatečnou ochranu proti snížení výhledu pilota při přistání;

j) zapalovací systém, který se aktivuje automaticky nebo může být ovládán ručně, pro vzlet, přistání a během letu, a to za viditelné vlhkosti;

k) prostředky pro nepřetržité sledování systému mazání hnacího ústrojí za účelem zjištění výskytu úlomků spojených s bezprostřední poruchou součásti hnacího ústrojí, včetně varovné signalizace v pilotním prostoru;

l) nouzové ovládání výkonu motoru, které umožňuje pokračování provozu motoru s dostatečným rozsahem výkonu k bezpečnému dokončení letu v případě důvodně pravděpodobné poruchy palivové řídicí jednotky.“