II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2017/363

z 1. marca 2017,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, pokiaľ ide o osobitné povolenie na prevádzku jednomotorových letúnov s turbínovým motorom v noci alebo za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov a schvaľovacie požiadavky na výcvik týkajúci sa nebezpečného nákladu, ktorý súvisí s obchodnou špeciálnou prevádzkou, neobchodnou prevádzkou zložitých motorových lietadiel a neobchodnou špeciálnou prevádzkou zložitých motorových lietadiel

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

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

keďže:

(1) Podľa nariadenia (ES) č. 216/2008 by Komisia mala prijať potrebné vykonávacie predpisy na vytvorenie podmienok bezpečnej prevádzky lietadiel. Nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([2]) sa tieto podmienky stanovujú.

(2) Uplatňovanie nariadenia (EÚ) č. 965/2012 na technické prelety by viedlo k neúmernému administratívnemu zaťaženiu odvetvia a príslušných orgánov. S cieľom zaviesť na uplatňovanie uvedeného nariadenia vyváženejší a na riziku založený prístup, jednorazové lety, ktorými sa neprepravujú cestujúci ani náklad, ale lietadlo sa preváža na renováciu, opravu, údržbu, inšpekcie, dodávku, vývoz alebo podobné účely, by mali byť vyňaté z uplatňovania nariadenia (EÚ) č. 965/2012.

(3) Normy a odporúčané postupy medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) stanovené v časti I prílohy 6 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve podpísanému 7. decembra 1944 v Chicagu obsahujú ustanovenia týkajúce sa prevádzky jednomotorových letúnov s turbínovým motorom v noci alebo za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov. Tieto ustanovenia obsahujú, okrem iného, požiadavku, že pri schvaľovaní takejto prevádzky musí štát prevádzkovateľa zabezpečiť splnenie určitých podmienok vrátane tých, ktoré sa týkajú nainštalovaného zariadenia, spoľahlivosti motora, monitorovania motora, postupov prevádzkovateľa a výcviku letovej posádky. Právne predpisy Únie by sa mali s týmito ustanoveniami zosúladiť tým, že sa zaistí, aby prevádzka obchodnej leteckej dopravy jednomotorových letúnov v noci alebo za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov podliehala schváleniu príslušným orgánom.

([1]) Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.
([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

(4) Možnosť prevádzkovať jednomotorové letúny na základe výnimky za podmienok stanovených v platných výnimkách udelených členskými štátmi v súlade s článkom 8 ods. 2 nariadenia Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), stanovená v článku 6 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 965/2012, sa v dôsledku uvedeného zosúladenia stáva zastaranou. Uvedené ustanovenie by sa preto malo vypustiť. Aby sa zabezpečil hladký prechod, mali by sa uvedené výnimky pre prevádzku jednomotorových letúnov vrátane podmienok v nich stanovených počas vhodného časového obdobia po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia považovať za povolenia príslušného orgánu podľa zosúladeného právneho rámca. Po uplynutí tohto prechodného obdobia by už nemalo byť možné využívať takéto výnimky a namiesto nich by sa mali využívať povolenia. Všetky významné zmeny v prevádzke týchto letúnov počas tohto prechodného obdobia by sa mali aj naďalej oznamovať.

(5) Prevádzkovatelia obchodnej špeciálnej prevádzky, ako aj prevádzkovatelia, ktorí vykonávajú neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel alebo neobchodnú špeciálnu prevádzku zložitých motorových lietadiel, pri ktorej sa neprepravuje nebezpečný náklad, by mali aj naďalej zavádzať a udržiavať výcvikové programy týkajúce sa nebezpečného nákladu, v súlade s prílohou III (časť ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012. Avšak s cieľom zaviesť pri uplatňovaní týchto pravidiel primeranejší prístup založený na riziku by sa už nemalo vyžadovať, aby príslušný orgán uvedené výcvikové programy schvaľoval.

(6) Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť. Najmä by sa mala zmeniť príloha III (časť ORO) k uvedenému nariadeniu, aby bol vo vzťahu k požiadavkám na schvaľovanie výcvikových programov týkajúcich sa nebezpečného nákladu zavedený primeranejší a na riziku založený prístup, a do prílohy V (časť SPA) by sa mala doplniť nová podčasť týkajúca sa prevádzky jednomotorových letúnov s turbínovým motorom.

(7) Opatrenia stanovené v tomto nariadení, ktoré sa týkajú jednomotorových letúnov s turbínovým motorom, vychádzajú zo stanoviska ([2]) vydaného Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva v súlade s článkom 17 ods. 2 písm. b) a článkom 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.

(8) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 65 nariadenia (ES) č. 216/2008,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

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

1. Článok 6 ods. 3 sa nahrádza takto:

„3. Odchylne od článku 5 a bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 216/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 (*) z hľadiska povolenia na let, sa lety spojené so zavedením alebo úpravou typov lietadiel, ktoré vykonávajú konštrukčné alebo výrobné organizácie v rozsahu pôsobnosti svojich oprávnení, ako aj lety, ktorými sa neprepravujú cestujúci ani náklad, ale lietadlo sa preváža na renováciu, opravu, údržbu, inšpekcie, dodávku, vývoz alebo podobné účely, prevádzkujú za podmienok stanovených vo vnútroštátnych právnych predpisoch členských štátov.

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1).“

2. Článok 6 ods. 5 sa nahrádza takto:

„5. Do 2. septembra 2017 sa výnimky udelené pred 22. marcom 2017 v súlade s článkom 8 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 3922/91, ako sa stanovuje v článku 6 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 965/2012 v znení platnom pred 22. marcom 2017, považujú za povolenia podľa CAT.POL.A.300 písm. a) prílohy IV (časť CAT). Po 2. septembri 2017 už uvedené výnimky pre prevádzku jednomotorových letúnov neplatia.

([1]) Nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4).

([2]) Stanovisko Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva č. 06/2015 z 11. novembra 2015 k nariadeniu Komisie, ktorým sa stanovujú technické požiadavky osobitného povoľovania prevádzky jednomotorových lietadiel s turbínovým motorom v noci alebo za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov.

Ak je medzi 22. marcom 2017 a 2. septembrom 2017 plánovaná zmena prevádzky uvedených letúnov, ktorá má vplyv na podmienky stanovené v príslušných výnimkách, táto plánovaná zmena sa pred zavedením oznámi Komisii a agentúre. Komisia a agentúra posúdia plánovanú zmenu v súlade s článkom 14 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008.“

3. Prílohy II, III, IV a V sa menia v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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

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

V Bruseli 1. marca 2017

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

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

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

„Dodatok II

PREVÁDZKOVÉ ŠPECIFIKÁCIE **(v súlade so schválenými podmienkami v prevádzkovej príručke)**				
Kontaktné údaje vydávajúceho orgánu Telefón ([1]): _____ Fax: _____ E-mail: _____				
AOC ([2]): Názov prevádzkovateľa ([3]): Dátum ([4]): Podpis: Obchodný názov Dba: Prevádzkové špecifikácie #:				
Model lietadla ([5]): Registrové značky ([6]):				
Druhy prevádzky: Obchodná letecká doprava ☐ Cestujúci ☐ Náklad ☐ Iné ([7]): _____				
Oblasť prevádzky ([8]):				
Osobitné obmedzenia ([9]):				
Osobitné povolenia:	Áno	Nie	Špecifikácie ([10])	Poznámky
Nebezpečný náklad	☐	☐		
Prevádzka za nízkej viditeľnosti Vzlet Priblíženie a pristátie	☐	☐	CAT ([11]) … RVR ([12]): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ([13]) ☐ Neuvádza sa	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ Neuvádza sa	☐	☐	Maximálna doba odklonenia ([15]): min.	
Komplexné navigačné špecifikácie pre prevádzku s PBN ([16])	☐	☐		([17])
Špecifikácia minimálnej navigačnej výkonnosti	☐	☐		
Prevádzka jednomotorového letúna s turbínovým motorom v noci alebo za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Prevádzka vrtuľníka so zobrazovacím systémom nočného videnia	☐	☐		
Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením	☐	☐		
Prevádzka vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby	☐	☐		
Prevádzka vrtuľníka mimo pevniny	☐	☐		
Výcvik palubných sprievodcov ([19])	☐	☐		
Vydanie osvedčenia pre palubných sprievodcov ([20])	☐	☐		
Zachovanie letovej spôsobilosti	☐	☐	([21])	
Iné ([22])				

([1]) Kontaktné údaje príslušného orgánu – čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny, e-mailová adresa, ak je k dispozícii.
([2]) Uvedie sa číslo súvisiaceho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC).
([3]) Uvedie sa registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku ‚Dba' („Doing business as – Podniká ako").
([4]) Dátum vydania prevádzkových špecifikácií (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.
([5]) Uvedie sa ICAO označenie značky lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232).
([6]) Registrové značky sú uvedené buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke. V prípade, že na daný model lietadla sa neuplatňujú všetky osobitné povolenia, registrové značky lietadla sa môžu uviesť v stĺpci poznámok k príslušnému osobitnému povoleniu.
([7]) Uvedie sa iný druh dopravy (napr. záchranná zdravotná služba).
([8]) Zoznam geografických oblastí oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo konkrétnych trás, regiónu letových informácií alebo hraníc štátov alebo regiónov).
([9]) Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. iba VFR, iba deň atď.).
([10]) V tomto stĺpci uveďte zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé povolenie alebo druh povolenia (s príslušnými kritériami).
([11]) Uveďte príslušnú kategóriu presného priblíženia: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB alebo CAT IIIC. Uveďte minimálnu dráhovú dohľadnosť (RVR) v metroch a výšku rozhodnutia (DH) v stopách. Na každú uvedenú kategóriu priblíženia slúži jeden riadok.
([12]) Uveďte povolenú minimálnu dráhovú dohľadnosť (RVR) pre vzlet v metroch. Ak boli udelené viaceré povolenia, na každé povolenie sa môže použiť jeden riadok.
([13]) Pole ‚Neuvádza sa' (N/A) sa môže označiť, iba ak je maximálny dostup lietadla menší ako FL290.
([14]) Prevádzka s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) sa v súčasnosti uplatňuje iba pri dvojmotorových lietadlách. Preto ak daný model lietadla má viac alebo menej ako dva motory, môže sa označiť pole ‚Neuvádza sa' (N/A).
([15]) Uviesť sa môže aj prahová vzdialenosť (v NM), ako aj typ motora.
([16]) Výkonnostná navigácia (PBN): na každé komplexné osobitné povolenie PBN sa použije jeden riadok (napr. RNP AR APCH), s príslušnými obmedzeniami uvedenými v stĺpci ‚Špecifikácie' alebo ‚Poznámky'. Osobitné povolenia na určitý postup pre RNP AR APCH môžu byť uvedené v prevádzkových špecifikáciách alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.
([17]) Uveďte, či je osobitné povolenie obmedzené na určité konce dráh a/alebo letiská.
([18]) Vloženie konkrétnej kombinácie draku/motora.
([19]) Povolenie na vykonávanie výcvikových kurzov a preskúšania, ktoré majú absolvovať žiadatelia o osvedčenie palubného sprievodcu, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.
([20]) Povolenie na vydávanie osvedčení pre palubného sprievodcu, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.
([21]) Meno osoby/názov organizácie, ktorá je zodpovedná za zabezpečenie zachovania letovej spôsobilosti lietadla, a odkaz na predpis, ktorý si túto prácu vyžaduje, t. j. podčasť G prílohy I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014.
([22]) Na tomto mieste sa môžu uviesť ďalšie povolenia alebo údaje s použitím jedného riadku (alebo jedného viacriadkového bloku) na jedno oprávnenie (napr. lety s krátkym pristátím, lety so strmým priblížením, lety vrtuľníka do/z miest verejného záujmu, lety vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo husto osídlenej oblasti, lety vrtuľníka bez možnosti bezpečného vynúteného pristátia, lety so zväčšenými náklonmi, maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez povolenia ETOPS, lietadlá používané na neobchodnú prevádzku).

FORMULÁR EASA 139, vydanie 3".

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

a) V bode ORO.GEN.110 sa písmená j) a k) nahrádzajú takto:

„j) Prevádzkovateľ zavedie a udržiava výcvikové programy pre personál týkajúce sa nebezpečného nákladu, ako sa to vyžaduje v technických pokynoch. Tieto výcvikové programy musia byť úmerné zodpovednosti pracovníkov. Výcvikové programy prevádzkovateľov vykonávajúcich obchodnú leteckú dopravu bez ohľadu na to, či prepravujú nebezpečný náklad alebo nie, a prevádzkovateľov vykonávajúcich prevádzku inú ako obchodnú leteckú dopravu uvedenú v bode ORO.GEN.005 v písmene b), c) a d), ktorí prepravujú nebezpečný náklad, podliehajú posúdeniu a schváleniu príslušným orgánom.

k) Bez ohľadu na písmeno j) prevádzkovatelia, ktorí vykonávajú obchodnú prevádzku s nasledujúcimi lietadlami, musia zabezpečiť, aby letová posádka absolvovala primeraný výcvik alebo inštruktáž v oblasti nebezpečného nákladu, s cieľom umožniť im rozpoznať nepriznaný nebezpečný tovar prinesený na palubu cestujúcimi alebo ako náklad:

1. vetroň;

2. balón;

3. jednomotorový vrtuľový letún s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou a MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich vzlietajúci a pristávajúci na tom istom letisku alebo mieste prevádzky podľa VFR počas dňa alebo

4. iný ako zložitý motorový vrtuľník s jedným motorom s MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich vzlietajúci a pristávajúci na tom istom letisku alebo mieste prevádzky podľa VFR počas dňa."

b) V bode ORO.FC.A.250 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Držiteľ preukazu spôsobilosti obchodného pilota CPL (A) (letúny) môže vykonávať funkciu veliteľa lietadla v prevádzke obchodnej leteckej dopravy na jednopilotnom letúne, ak je splnená niektorá z týchto podmienok:

1. v prípade letov VFR s cestujúcimi vo vzdialenosti od letiska odletu väčšej ako 50 námorných míľ (90 km) má nalietané s letúnmi spolu aspoň 500 hodín času letu alebo je držiteľom platnej prístrojovej kvalifikácie;

2. v prípade letov IFR s viacmotorovými letúnmi má nalietané s letúnmi spolu aspoň 700 hodín času letu vrátane 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota. Z toho je aspoň 100 hodín letu IFR a 40 hodín na viacmotorových letúnoch. 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota možno nahradiť hodinami letu vo funkcii druhého pilota tak, že dve hodiny vo funkcii druhého pilota sú rovnocenné jednej hodine vo funkcii veliaceho pilota, ak tieto hodiny nalietal v rámci zavedeného systému viacpilotnej posádky predpísaného v prevádzkovej príručke;

3. v prípade letov IFR s jednomotorovými letúnmi má nalietané s letúnmi spolu aspoň 700 hodín času letu vrátane 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota. Z toho je aspoň 100 hodín letu podľa IFR. 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota možno nahradiť hodinami letu vo funkcii druhého pilota tak, že dve hodiny vo funkcii druhého pilota sú rovnocenné jednej hodine vo funkcii veliaceho pilota, ak tieto hodiny nalietal v rámci zavedeného systému viacpilotnej posádky predpísaného v prevádzkovej príručke.“

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

a) Bod CAT.OP.MPA.136 sa nahrádza takto:

„CAT.OP.MPA.136 Trate a oblasti prevádzky – jednomotorové letúny

Pokiaľ príslušný orgán nevydal povolenie v súlade s prílohou V (časť SPA) podčasťou L – PREVÁDZKA JEDNOMOTOROVÝCH LETÚNOV S TURBÍNOVÝM MOTOROM V NOCI ALEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMIENOK NA LET PODĽA PRÍSTROJOV (SET-IMC), prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka jednomotorových letúnov vykonávala len na takých tratiach alebo v takých oblastiach, pre ktoré sú k dispozícii plochy umožňujúce vykonať bezpečné vynútené pristátie.“

b) V bode CAT.OP.MPA.180, sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Keď nie je možné použiť letisko odletu ako náhradné letisko pri vzlete z meteorologických alebo výkonových dôvodov, prevádzkovateľ vyberie iné vhodné náhradné letisko pri vzlete, ktoré sa nachádza od letiska odletu najďalej:

1. v prípade dvojmotorových letúnov:

i) vo vzdialenosti zodpovedajúcej 1 hodine letu cestovnou rýchlosťou s OEI stanovenou podľa AFM pre let za štandardných podmienok za bezvetria na základe skutočnej vzletovej hmotnosti alebo

ii) vo vzdialenosti zodpovedajúcej hodnote schváleného času letu na náhradné letisko v prípade ETOPS v súlade s prílohou V (časť SPA) podčasťou F až do maximálne dvoch hodín v závislosti od akéhokoľvek obmedzenia podľa MEL cestovnou rýchlosťou OEI stanovenou podľa AFM pre let za štandardných podmienok za bezvetria na základe skutočnej vzletovej hmotnosti;

2. v prípade trojmotorových a štvormotorových letúnov vo vzdialenosti zodpovedajúcej dvom hodinám letu cestovnou rýchlosťou s OEI stanovenou podľa AFM pre let za štandardných podmienok za bezvetria na základe skutočnej vzletovej hmotnosti;

3. v prípade prevádzky schválenej v súlade s prílohou V (časť SPA) podčasťou L – PREVÁDZKA JEDNOMOTOROVÝCH LETÚNOV S TURBÍNOVÝM MOTOROM V NOCI ALEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMIENOK NA LET PODĽA PRÍSTROJOV (SET-IMC), 30 minút letu obvyklou cestovnou rýchlosťou za podmienok za bezvetria na základe skutočnej vzletovej hmotnosti.

V prípade viacmotorových letúnov platí, že ak sa v AFM nestanovuje cestovná rýchlosť s OEI, na výpočet vzdialeností sa použije rýchlosť dosahovaná pri najvyššom trvalo prípustnom výkone zostávajúceho(-ich) motora(-ov).“

c) V bode CAT.POL.A.300 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Pokiaľ to príslušný orgán neschválil v súlade s prílohou V (časť SPA) podčasťou L – PREVÁDZKA JEDNOMOTOROVÝCH LETÚNOV S TURBÍNOVÝM MOTOROM V NOCI ALEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMIENOK NA LET PODĽA PRÍSTROJOV (SET-IMC), prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať jednomotorový letún:

1. v noci ani

2. v podmienkach IMC s výnimkou osobitných letov VFR.“

d) Bod CAT.POL.A.320 sa nahrádza takto:

„CAT.POL.A.320 Let na trati — jednomotorové letúny

a) Za meteorologických podmienok predpokladaných pre let a v prípade poruchy motora musí byť letún schopný dosiahnuť miesto, na ktorom možno vykonať bezpečné vynútené pristátie, okrem prípadu, keď prevádzkovateľ získal schválenie od príslušného orgánu v súlade s prílohou V (časť SPA) podčasťou L – PREVÁDZKA JEDNOMOTOROVÝCH LETÚNOV S TURBÍNOVÝM MOTOROM V NOCI ALEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMIENOK NA LET PODĽA PRÍSTROJOV (SET-IMC) a využíva časový úsek s prijateľným rizikom.

b) Na účely písmena a) sa predpokladá, že v momente, keď nastane porucha motora:

1. letún neletí vo väčšej nadmorskej výške, ako je výška, pri ktorej sa rýchlosť stúpania rovná hodnote 300 ft za minútu s motorom pracujúcim v rámci stanovených podmienok maximálneho trvalého výkonu a

2. gradient letu na trati je približný gradient klesania zväčšený o 0,5 %.“

4. Do prílohy V (časť SPA) sa dopĺňa táto podčasť L:

„PODČASŤ L

PREVÁDZKA JEDNOMOTOROVÝCH LETÚNOV S TURBÍNOVÝM MOTOROM V NOCI ALEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMIENOK NA LET PODĽA PRÍSTROJOV (SET-IMC)

SPA.SET-IMC 100 Prevádzka SET-IMC

Pri prevádzke obchodnej leteckej dopravy (CAT) sa jednomotorové letúny s turbínovým motorom môžu prevádzkovať v noci alebo za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov, len ak prevádzkovateľovi príslušný orgán udelil povolenie SET-IMC.

SPA.SET-IMC.105 Povolenie na prevádzku SET-IMC

Na získanie povolenia SET-IMC od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ preukázať, že sú splnené všetky tieto podmienky:

a) letecká flotila dosahuje v celosvetovom meradle v prípade konkrétnej kombinácie draku-motora prijateľnú úroveň spoľahlivosti turbínového motora;

b) boli stanovené osobitné pokyny na údržbu a postupy, ktoré zabezpečujú zamýšľané úrovne zachovania letovej spôsobilosti a spoľahlivosti letúna a jeho pohonného systému, a boli zaradené do programu údržby lietadla prevádzkovateľa v súlade s prílohou I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 vrátane všetkých týchto položiek:

1. programu monitorovania vývoja stavu motora s výnimkou letúnov, ktorým bolo vydané prvé individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti po 31. decembri 2004 a ktoré musia mať automatický systém monitorovania vývoja stavu motora;

2. programu spoľahlivosti pohonného systému a súvisiacich systémov;

c) bolo stanovené zloženie letovej posádky a program výcviku/preskúšania členov letovej posádky, ktorí sa na tejto prevádzke zúčastňujú;

d) boli zavedené prevádzkové postupy, ktorými sa stanovujú všetky tieto položky:

1. vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);

2. plánovanie letov;

3. bežné postupy;

4. postupy pre nepredvídané okolnosti vrátane postupov po poruche pohonného systému, ako aj postupy pre vynútené pristátie za každých poveternostných podmienok;

5. monitorovanie a hlásenie incidentov;

e) vyhodnotilo sa bezpečnostné riziko vrátane stanovenia časového úseku s prijateľným rizikom, ak ho prevádzkovateľ plánuje využiť.

SPA.SET-IMC.110 Požiadavky na vybavenie pre prevádzku SET-IMC

Letúny používané na prevádzku SET-IMC musia mať všetko toto vybavenie:

a) dva samostatné systémy výroby elektrickej energie, z ktorých každý je schopný dodávať dostatok energie pre všetky základné letové prístroje, navigačné systémy a systémy letúna potrebné pre pokračovanie letu na cieľové alebo náhradné letisko;

b) dva ukazovatele letovej polohy napájané z nezávislých zdrojov;

c) pre lety osobnej dopravy, ramenný postroj alebo bezpečnostný pás s diagonálnym ramenným popruhom na každom sedadle pre cestujúcich;

d) palubné zariadenie na určovanie meteorologických podmienok;

e) v letúne s pretlakovou kabínou, dostatok prídavného kyslíka pre všetkých cestujúcich, aby bolo v prípade poruchy motora pri maximálnej schválenej cestovnej nadmorskej výške možné klesanie rýchlosťou kĺzavého letu s maximálnym doletom a pri najvýhodnejšej konfigurácii pre kĺzavý let, za predpokladu maximálnej miery straty tlaku v kabíne, kým sa nedosiahne kabínová nadmorská výška nižšia ako 13 000 ft;

f) systém priestorovej navigácie, do ktorého možno naprogramovať polohy miest na pristátie a ktorý letovej posádke poskytuje vedenie vo vodorovnej rovine na ich dosiahnutie;

g) rádiový výškomer;

h) pristávací svetlomet schopný osvetliť miesto dotyku pri zostupovej dráhe s nepracujúcim motorom zo vzdialenosti 200 ft;

i) núdzový systém elektrického napájania s dostatočnou kapacitou a výdržou, aby v prípade celkového výpadku vyrábanej energie poskytoval energiu pre dodatočné zaťaženie potrebnú pre všetky tieto prvky:

1. základné letové prístroje a prístroje priestorovej navigácie počas zostupu z maximálnej prevádzkovej nadmorskej výšky po poruche motora;

2. prostriedky umožňujúce jeden pokus o opätovné naštartovanie motora;

3. v prípade potreby vysunutie pristávacieho zariadenia a klapiek;

4. využívanie rádiového výškomeru počas priblíženia na pristátie;

5. pristávací svetlomet;

6. jeden systém vyhrievania Pitotovej trubice;

7. ak sú inštalované, elektrické prostriedky poskytujúce dostatočnú ochranu pred zhoršením videnia pilota pri pristávaní;

j) systém zapaľovania, ktorý sa aktivuje automaticky alebo ho možno obsluhovať manuálne pri vzlete, pristátí a počas letu, a to za viditeľnej vlhkosti;

k) prostriedky na neustále monitorovanie systému mazania hnacej sústavy s cieľom zistiť výskyt úlomkov spojených s bezprostrednou poruchou komponentov pohonu vrátane varovnej signalizácie v pilotnej kabíne;

l) núdzové ovládanie výkonu motora, ktoré umožňuje pokračovať v prevádzke motora s dostatočným rozsahom výkonu na bezpečné dokončenie letu v prípade akejkoľvek odôvodnene pravdepodobnej poruchy riadiacej jednotky paliva.“