2024/1111

23.5.2024

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2024/1111

ze dne 10. dubna 2024,

kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011, prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012, nařízení (EU) č. 965/2012 a prováděcí nařízení (EU) 2017/373, pokud jde o stanovení požadavků na provoz letadel s posádkou schopných svislého vzletu a přistání

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a zejména na čl. 23 odst. 1, čl. 31 odst. 1 a čl. 44 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V posledních letech se objevily nové koncepce letecké mobility založené na inovativních technologiích (například letadla s posádkou schopná svislého vzletu a přistání), které jsou dnes na různém stupni vyspělosti. S technologickým pokrokem a měnícími se potřebami v dopravě se v příštích letech mohou objevit další inovativní koncepty.

(2) Provoz letadel s inovativní konstrukcí představuje vzhledem k jejich schopnosti svislého vzletu a přistání a schopnosti fungovat v hustě osídleném městském prostředí jedinečné bezpečnostní výzvy. Specializovaný komplexní regulační rámec by měl zajistit, aby byl tento provoz prováděn bezpečně a aby bylo minimalizováno riziko pro cestující, posádku a veřejnost.

(3) Letadla s posádkou schopná svislého vzletu a přistání jsou nově vznikající technologií, a proto je třeba stanovit jasné postupy pro certifikaci a schvalování jejich provozu, aby se zajistilo, že splňují bezpečnostní a výkonnostní normy. Specializovaný komplexní regulační rámec by měl zajistit jasný a transparentní postup, pokud jde o certifikaci a schvalování provozu těchto letadel, čímž provozovatelům poskytne potřebnou jistotu a usnadní vývoj a uvádění těchto letadel na trh.

(4) Obchodní i neobchodní provoz letadel schopných svislého vzletu a přistání s sebou nese bezpečnostní rizika, která musí být řádně zmírněna, aby byla zajištěna bezpečnost cestujících a posádky ve vzduchu i osob na zemi. Certifikace provozovatelů těchto letadel je proto opatřením, které může pomoci zmírnit známá a potenciální bezpečnostní rizika plynoucí z provozu těchto nových technologií a vytvořit odpovídající kulturu bezpečnosti.

(5) Vzhledem k tomu, že provoz letadel s posádkou schopných svislého vzletu a přistání je stále běžnější, je třeba zajistit jejich bezpečné a účinné začlenění do stávajícího systému uspořádání vzdušného prostoru. Specializovaný a komplexní regulační rámec by proto měl stanovit jasná pravidla a postupy pro začlenění takového provozu do vzdušného prostoru, a tím pomoci minimalizovat riziko střetu a dalších bezpečnostních incidentů.

([1]) Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

(6) Pro budoucí začlenění letadel s posádkou schopných svislého vzletu a přistání do dopravních systémů členských států je vhodné použít stejný regulační rámec, který je dnes k dispozici pro provoz letounů a vrtulníků, s nezbytnými změnami zohledňujícími nové koncepce letecké mobility provozu letadel s posádkou schopných svislého vzletu a přistání, výkonnostní a provozní omezení a specifická rizika. Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ([2]), prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ([3]), nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([4]) a prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ([5]) by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

(7) Zejména v zájmu zajištění dostupnosti náležitě kvalifikovaných pilotů v počáteční fázi provozu letadel schopných svislého vzletu a přistání by držitelé průkazů způsobilosti obchodního pilota letounů nebo vrtulníků měli mít možnost doplnit si do svého průkazu způsobilosti typovou kvalifikaci na letadla s posádkou schopná svislého vzletu a přistání, včetně případných práv pro provoz těchto letadel na základě pravidel pro let podle přístrojů. Pokud jsou tito piloti rovněž držiteli osvědčení instruktora nebo examinátora pro letouny nebo vrtulníky, měli by mít rovněž možnost získat dodatečná práva instruktora nebo examinátora pro dané letadlo. Nařízení (EU) č. 1178/2011 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(8) Nařízení (EU) č. 923/2012 by mělo být rovněž změněno, aby bylo zajištěno bezpečné, řádné a účinné uspořádání letového provozu letadel s posádkou schopných svislého vzletu a přistání a aby se zabránilo střetům ve vzduchu.

(9) Nařízení (EU) č. 965/2012 by navíc mělo být odpovídajícím způsobem změněno tak, aby mimo jiné obsahovalo novou přílohu s podrobnými požadavky na provoz letadel s posádkou schopných svislého vzletu a přistání. Příloha I nařízení (EU) č. 965/2012 by měla být změněna tak, aby zahrnovala novou kategorii letadel a zároveň upřesňovala stávající definice. Příloha II a příloha III by měly být změněny tak, aby se rozšířil rozsah stávajících požadavků na certifikaci pro obchodní leteckou dopravu, a příloha V by měla obsahovat nová ustanovení umožňující provoz záchranné služby a záchranných operací s využitím letadel s posádkou schopných svislého vzletu a přistání.

(10) Letecká přeprava nebezpečného zboží by navíc měla být prováděna v souladu s mezinárodními normami a doporučenými postupy uvedenými v příloze 18 Chicagské úmluvy a v příslušných technických pokynech. Požadavky na provoz letadel s posádkou schopných svislého vzletu a přistání by měly zohledňovat nejnovější technologický vývoj v oblasti konstrukce a provozu letadel, jakož i osvědčené mezinárodní postupy a normy. Nařízení (EU) č. 965/2012 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(11) Aby měly zúčastněné strany dostatek času na zajištění souladu s novým regulačním rámcem, mělo by se toto nařízení začít používat ode dne 1. května 2025.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu/letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

(12) Požadavky na provoz letadel s posádkou schopných svislého vzletu a přistání byly vypracovány po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami, včetně výrobců letadel, provozovatelů a regulačních orgánů, aby se zajistila jejich vhodnost a účinnost.

(13) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví vypracovala návrh prováděcích pravidel a předložila je se stanoviskem č. 03/2023 ([6]) v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.

(14) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného čl. 127 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení (EU) č. 1178/2011

Nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

(1) V článku 2 se vkládají nové body, které znějí:

„8a) „rotorovým letadlem“ se rozumí motorové letadlo těžší než vzduch schopné letu převážně působením vztlaku vyvozovaného až dvěma rotory;

8b) „letadlem schopným svislého vzletu a přistání (VTOL)“ nebo „VCA“ se rozumí motorové letadlo těžší než vzduch, jiné než letoun nebo rotorové letadlo, schopné svislého vzletu a přistání pomocí jednotek vyvozujících vztlak a tah používaných k zajištění vztlaku při vzletu a přistání;“

(2) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 4f*

Typová kvalifikace pro VCA

1. Žadatelé, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti obchodního pilota letounů (CPL(A)) nebo vrtulníků (CPL(H)) v souladu s přílohou I (část FCL), jsou oprávněni získat typovou kvalifikaci pro VCA a vykonávat práva vyplývající z této typové kvalifikace za předpokladu, že splňují všechny tyto požadavky:

a) předpoklady vymezené v údajích o provozní způsobilosti letadla stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;

b) oddíl 1 hlavy H přílohy I (část FCL) a ustanovení tohoto článku.

2. Vyžaduje se písemná zkouška z teoretických znalostí, přičemž počet otázek s možností výběru z několika odpovědí závisí na složitosti letadla.

3. Výcvik pro získání typové kvalifikace, zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro letadla uvedená v odstavci 1:

a) splňují tyto požadavky dodatku 9 přílohy I (část FCL):

i) oddíl A;

ii) oddíly B, C nebo D, jak je určeno a pokud není v údajích o provozní způsobilosti letadla stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 vymezeno jinak; a

b) za podmínek a v rozsahu uvedeném v údajích o provozní způsobilosti letadla stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 zahrnují další výcvik a zkoušky, které žadatelům umožní získat způsobilost k provozování příslušného VCA.

([6]) Stanovisko č. 03/2023 – Introduction of a regulatory framework for the operation of drones — Enabling innovative air mobility with MVCA, the initial airworthiness of UAS subject to certification, and the continuing airworthiness of those UAS operated in the 'specific' category (Zavedení regulačního rámce pro provoz dronů – Umožnění inovativní letecké mobility díky letadlům s posádkou schopným svislého vzletu a přistání, počáteční letová způsobilost bezpilotních systémů (UAS) podléhajících osvědčování a zachování letové způsobilosti bezpilotních systémů provozovaných ve „specifické“ kategorii), EASA (stanovisko č. 03/2023).

4. Odchylně od výše uvedených odstavců se žadatelům, kteří jsou držiteli průkazu CPL(A) nebo CPL(H) a kteří se účastnili zkušebních letů pro určitý typ VCA, vydá typová kvalifikace pro toto letadlo, pokud splňují všechny níže uvedené požadavky:

a) splňují letové podmínky k výkonu funkce zkušebního pilota v příslušném typu VCA stanovené v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;

b) absolvovali buď 50 letových hodin, nebo 10 hodin letových hodin ve funkci velícího pilota při zkušebních letech s příslušným typem VCA;

c) splňují předpoklady uvedené v odst. 1 písm. a).

5. Doba platnosti typových kvalifikací vydaných v souladu s tímto článkem je jeden rok. Držitelé splní všechny tyto podmínky:

a) za účelem obnovy platnosti typové kvalifikace:

i) během doby platnosti kvalifikace absolvují alespoň 2 letové hodiny ve funkci pilota příslušného typu VCA;

ii) během tří měsíců bezprostředně předcházejících datu konce platnosti kvalifikace a v příslušném typu VCA nebo v FSTD představujícím toto letadlo absolvují přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s odstavcem 3, jehož trvání lze započítat do letových hodin uvedených v písm. a) bodě i). Jestliže se žadatelé rozhodnou absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti dříve než během těchto tří měsíců, nová doba platnosti začne datem přezkoušení odborné způsobilosti;

b) za účelem obnovení typové kvalifikace splní bod FCL.740 písm. b) přílohy I (část FCL).

6. Držitelé průkazu způsobilosti a typové kvalifikace podle odstavce 1 jsou oprávněni provozovat příslušné VCA na základě pravidel letu podle přístrojů, pokud splňují všechny tyto podmínky:

a) jsou držiteli přístrojové kvalifikace IR(A) nebo případně IR(H);

b) v příslušném typu VCA absolvovali zkoušku dovednosti nebo případně přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s odstavcem 3, včetně obsahu relevantního pro let podle přístrojů.

7. Bez ohledu na bod FCL.900 písm. b) přílohy I (část FCL) se žadatelům, kteří jsou držiteli osvědčení instruktora podle přílohy I (část FCL) s právy k poskytování výcviku pro typové kvalifikace na letouny nebo vrtulníky, vydávají práva k poskytování výcviku pro typové kvalifikace uvedené v odstavci 1, pokud:

a) mají typovou kvalifikaci podle odstavce 1 pro příslušný typ VCA;

b) absolvovali během 12 měsíců před podáním žádosti alespoň 30 traťových úseků, včetně vzletů a přistání, jako velící pilot v příslušném typu VCA, z toho 15 traťových úseků může být absolvováno v FSTD představujícím tento typ VCA, pokud není v údajích o provozní způsobilosti stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 uvedeno jinak;

c) ve schválené organizaci absolvovali teoretický a praktický výcvik pro rozšíření práv instruktora na daný typ VCA, včetně povinných prvků výcviku vymezených v údajích o provozní způsobilosti stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012;

d) projdou příslušnými oddíly hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935 přílohy I (část FCL).

Odchylně od písmen b), c) a d) obdrží žadatelé, kteří jsou držiteli osvědčení TRI(A) nebo TRI(H) a kterým byla vydána typová kvalifikace pro VCA v souladu s odstavcem 4, rozšíření svých práv TRI na tento typ VCA.

8. Držitelé práv instruktora uvedených v odstavci 7 obdrží prodloužení platnosti nebo případně obnovu těchto práv, pokud splní příslušné požadavky na prodloužení platnosti nebo obnovu podle hlavy J přílohy I (část FCL), které se vztahují na osvědčení instruktora, jehož jsou držitelem, a navíc splňují jednu z těchto podmínek:

a) absolvují ve schválené organizaci udržovací výcvik instruktora zaměřený na práva podle odstavce 7;

b) projdou příslušnými oddíly hodnocení odborné způsobilosti v souladu s bodem FCL.935 přílohy I (část FCL) v příslušném typu VCA uvedeném v odstavci 1 nebo FSTD, který tento typ představuje.

9. Bez ohledu na bod FCL.1000 písm. b) přílohy I (část FCL) se žadatelům, kteří jsou držiteli osvědčení examinátora podle přílohy I (část FCL) s právy působit jako examinátor pro typové kvalifikace na letouny nebo vrtulníky, vydávají práva k provádění zkoušek dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro typ VCA uvedený v odstavci 1 za předpokladu, že jsou držiteli práv instruktora podle odstavce 7 pro příslušný typ VCA a splňují pro příslušný typ VCA nebo pro FSTD představující tento typ všechny tyto požadavky:

a) absolvují standardizaci examinátora v souladu s bodem FCL.1015 přílohy I (část FCL), včetně provedení alespoň jedné zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti;

b) projdou příslušnými oddíly hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.1020 přílohy I (část FCL).

10. Držitelé práv examinátora uvedených v odstavci 9 obdrží prodloužení platnosti nebo případně obnovení těchto práv, pokud splní příslušné části bodu FCL.1025 přílohy I (část FCL) a navíc splní jednu z těchto podmínek:

a) absolvují udržovací kurz pro examinátory podle bodu FCL.1025 písm. b) odst. 2 přílohy I (část FCL), který je zaměřen na práva podle odstavce 9;

b) projdou příslušnými oddíly hodnocení odborné způsobilosti v souladu s bodem FCL.1020 přílohy I (část FCL) v příslušném typu VCA nebo v FSTD, který tento typ představuje.“;

(3) Příloha I (část FCL) se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Článek 2

Změny prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012

Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 se mění takto:

(1) Článek 2 se mění takto:

a) bod 85 se nahrazuje tímto:

„85) „rotorovým letadlem“ se rozumí motorové letadlo těžší než vzduch, jehož podpora za letu závisí především na vztlaku vyvozovaném až dvěma rotory;“

b) vkládají se nové body, které znějí:

„85a) „vrtulníkem“ se rozumí typ rotorového letadla schopný letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících na až na dvou poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé;

85b) „letadlem schopným svislého vzletu a přistání (VTOL)“ nebo „VCA“ se rozumí motorové letadlo těžší než vzduch, jiné než letoun nebo rotorové letadlo, schopné svislého vzletu a přistání pomocí jednotek vyvozujících vztlak a tah používaných k zajištění vztlaku při vzletu a přistání;“

c) vkládá se nový bod, který zní:

„94a) „minimem paliva“ se rozumí situace, při níž dodávka paliva/energie do letadla dosáhla stavu, ve kterém má let závazně přistát na konkrétním letišti a žádné další zpoždění není možné akceptovat;“.

(2) Příloha se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 3

Změny nařízení (EU) č. 965/2012

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

(1) V článku 1 se doplňuje nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Toto nařízení stanoví podrobná pravidla pro provoz inovativní letecké mobility v souladu s pravidly pro let za viditelnosti ve dne prováděný s dohledností zemského povrchu jednopilotními letadly schopnými svislého vzletu a přistání uvedenými v čl. 2 odst. 1 písm. b) bodech i) a ii) nařízení (EU) 2018/1139.“;

(2) Článek 2 se mění takto:

a) bod 1a se nahrazuje tímto:

„1a) „rotorovým letadlem“ se rozumí motorové letadlo těžší než vzduch, jehož podpora za letu závisí především na vztlaku vyvozovaném až dvěma rotory;“

b) vkládá se nový bod, který zní:

„1aa „vrtulníkem“ se rozumí typ rotorového letadla schopného letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících na až na dvou poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé;“

c) vkládají se nové body, které znějí:

„12) „provozem inovativní letecké mobility (IAM)“ se rozumí jakýkoli provoz letadel schopných svislého vzletu a přistání (VTOL) v hustě osídlených oblastech i mimo ně;

13) „letadlem schopným svislého vzletu a přistání (VTOL)“ nebo „VCA“ se rozumí motorové letadlo těžší než vzduch, jiné než letoun nebo rotorové letadlo, schopné svislého vzletu a přistání pomocí jednotek vyvozujících vztlak a tah používaných k zajištění vztlaku při vzletu a přistání;

14) „letem VEMS“ se rozumí let VCA prováděný podle oprávnění pro provoz letecké záchranné služby zajišťované VCA (VEMS), kdy je okamžitá a rychlá doprava nezbytná a jehož účelem je buď:

a) usnadnit neodkladnou zdravotnickou pomoc přepravou jedné či více dále uvedených kategorií osob nebo materiálu:

i) zdravotnického personálu;

ii) zdravotnického materiálu (vybavení, krve, orgánů, léků);

iii) nemocných nebo zraněných osob a dalších přímo dotčených osob

nebo

b) provést let, při němž osoba čelí bezprostřednímu nebo předpokládanému zdravotnímu riziku představovanému prostředím a buď:

i) je třeba ji zachránit nebo jí poskytnout materiál nebo

ii) je třeba dopravit osoby, zvířata nebo vybavení na provozní místo VEMS nebo z tohoto místa.“;

(3) Článek 5 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„1b. Provozovatelé provozují VCA pouze v rámci provozu IAM stanoveného v přílohách III a IX tohoto nařízení.“;

b) v odstavci 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„h) VCA používaných pro:

i) přepravu nebezpečného zboží;

ii) VEMS.“;

c) v odstavci 5 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„c) VCA v souladu s požadavky uvedenými v příloze IX.“;

d) v odstavci 5 se vkládá druhý pododstavec, který zní:

„V případě prvního pododstavce písm. a), b) a c) splňují organizace pro výcvik požadavky stanovené v příloze VII (část ORA) nařízení (EU) č. 1178/2011 namísto přílohy III (část ORO) tohoto nařízení. Výcvik pro VCA mohou poskytovat pouze schválené organizace pro výcvik.“;

(4) Článek 8 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Na provoz letounů a helikoptér v CAT se vztahují požadavky hlavy FTL přílohy III.“;

b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„5. Provozovatel IAM musí být, co se týče omezení doby letové služby, v souladu s požadavky uvedenými ve vnitrostátních předpisech členského státu, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, nebo v případě, že provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, v souladu s vnitrostátními právními předpisy místa, kde má provozovatel sídlo nebo kde je usazen.“

(5) Příloha I nařízení (EU) č. 965/2012 se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení.

(6) Příloha II nařízení (EU) č. 965/2012 se mění v souladu s přílohou IV tohoto nařízení.

(7) Příloha III nařízení (EU) č. 965/2012 se mění v souladu s přílohou V tohoto nařízení.

(8) Příloha V nařízení (EU) č. 965/2012 se mění v souladu s přílohou VI tohoto nařízení.

(9) Příloha IX nařízení (EU) č. 965/2012 se doplňuje, jak stanoví příloha VII tohoto nařízení.

Článek 4

Změny prováděcího nařízení (EU) 2017/373

V bodu ATS.TR.305 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2017/373 se v písmeni a) vkládá nový bod 7a, který zní:

„7a) informace o bezpilotních letadlech;“.

Článek 5

Vstup v platnost a použitelnost

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

Použije se ode dne 1. května 2025.

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

V Bruselu dne 10. dubna 2024.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Příloha I nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

(1) Bod FCL.010 se mění takto:

a) v definici „doby letu“ se třetí pododstavec o „vzducholodích“ nahrazuje tímto:

„u vzducholodí celková doba od okamžiku, kdy je vzducholoď uvolněna od stožáru s cílem vzletět, do okamžiku, kdy naposledy zastaví na konci tohoto letu a je upevněna ke stožáru;“

b) v definici „doby letu“ se doplňuje čtvrtý pododstavec o „letadle schopném VTOL“, který zní:

„u letadel schopných VTOL (VCA) celková doba od okamžiku zapnutí jednotek vyvozujících vztlak a tah za účelem vzletu do okamžiku, kdy se letadlo na konci letu konečně zastaví a vypnou se jednotky vyvozující vztlak a tah.“;

c) definice „vrtulníku“ se nahrazuje tímto:

„Vrtulníkem“ se rozumí typ rotorového letadla schopný letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících na až na dvou poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé.“

(2) V bodě FCL.060 se úvodní věta písm. b) nahrazuje tímto:

„b) Letouny, vrtulníky, letadla s pohonem vztlaku, vzducholodě a letadla schopná VTOL (VCA).

Pilot nesmí provozovat letadlo v obchodní letecké dopravě ani provozovat letadlo k přepravě cestujících:“.

PŘÍLOHA II

Příloha prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 se mění takto:

(1) V bodě SERA.2010 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Předletová příprava

Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými informacemi, které se týkají zamýšleného letu. Předletová příprava pro lety mimo blízkost letiště a pro všechny lety IFR musí zahrnovat pečlivé prostudování dostupných aktuálních meteorologických zpráv a předpovědí, s uvážením požadavku na palivo/energii a určení náhradního postupu pro případ, že nebude možné let dokončit tak, jak byl plánován.“;

(2) V bodě SERA.4005 písm. a) se bod 12 nahrazuje tímto:

„12) „vytrvalost letu“;

(3) V bodě SERA.4015 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Informace předložené před odletem týkající se vytrvalosti letu nebo celkového počtu osob na palubě, které byly v čase odletu nesprávné, se považují za význačné změny letového plánu a jako takové se musí oznamovat.“

(4) V bodě SERA.8015 písm. b) se bod 4 nahrazuje tímto:

„4) *Možné znovupovolení za letu.* Jestliže se před odletem předpokládá s ohledem na vytrvalost letu a možnost opětovného povolení za letu, že bude přijato rozhodnutí pokračovat na změněné letiště určení, musí se o tom uvědomit příslušná stanoviště řízení letového provozu tím, že se v letovém plánu uvede informace týkající se změněné tratě (je-li známa) a změněného letiště určení.“

(5) V bodě SERA.8020 se písm. d) body 1 a 2 nahrazují tímto:

„d) *Zhoršení meteorologických podmínek pod VMC.* Jestliže je zřejmé, že let za VMC nebude možné provést v souladu s platným letovým plánem, řízený let VFR musí:

1) požádat o změnu povolení, umožňující letadlu pokračovat v letu za VMC na letiště určení nebo na náhradní letiště či provozní místo nebo opustit vzdušný prostor, v němž je požadováno ATC povolení; nebo

2) nelze-li získat povolení podle bodu 1), pokračovat v letu za VMC a oznámit příslušnému stanovišti ATC rozhodnutí, zda opustí dotyčný vzdušný prostor nebo zda přistane na nejbližším vhodném letišti nebo provozním místě; nebo“.

(6) V bodě SERA.9005 se vkládá nové písmeno 7a), které zní:

„7a) informace o bezpilotních letadlech;“.

(7) V bodě SERA.11005 se písmeno ab) nahrazuje tímto:

„ab) Je-li letadlo předmětem protiprávního činu, musí velící pilot usilovat o přistání v co možná nejkratším čase na nejbližším vhodném letišti či provozním místě nebo na přiděleném letišti či provozním místě určeném příslušným úřadem, pokud situace na palubě letadla nevyžaduje jinak.“

(8) V bodě SERA.11012 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

„a) V případě, že pilot nahlásí stav „minimum paliva/energie“, řídící letového provozu ho musí, jakmile to bude proveditelné, informovat jak o jakémkoliv předpokládaném zdržení, tak o situaci, kdy se žádné zdržení neočekává.

b) V případě, že je vzhledem k množství paliva/energie nezbytné vyhlásit stav tísně, pilot tak učiní v souladu s bodem SERA.14095 použitím radiotelefonního tísňového signálu (MAYDAY), pokud možno třikrát opakovaným, za kterým následuje povaha stavu tísně (PALIVO (FUEL)).“

(9) Bod SERA.11015 se mění takto:

a) v tabulce S11-1 se „Série 3“ nahrazuje tímto:

„3	DEN nebo NOC – Vysunutí podvozku (je-li to možné), trvalé zapnutí přistávacích světel a přelet nad dráhou v používání nebo –zakročuje-li se proti vrtulníku/letadlu schopnému VTOL – přeletem přistávací plochy pro vrtulníky/letadla schopná VTOL. V případě vrtulníku/letadla schopného VTOL zakročující vrtulník (letadlo schopné VTOL provede přiblížení na přistání a provede visení v blízkosti přistávací plochy.	Přistaňte na tomto letišti.	DEN nebo NOC – Vysunutí podvozku (je-li součástí), trvalé zapnutí přistávacích světel a následování zakročujícího letadla. Považuje-li se po přeletu nad dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky/letadla schopná VTOL přistání za bezpečné, pokračování na přistání.	Rozumím, provedu.“;

b) v tabulce S11-2 se „Série 4“ nahrazuje tímto:

„4	DEN nebo NOC – Zasunutí podvozku (je-li součástí) a blikání přistávacími světly při přeletu nad přistávací dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky/letadla schopná letu VTOL ve výšce nad 300 m (1 000 ft), ale ne výše než 600 m (2 000 ft) (v případě vrtulníku ve výšce větší nad 50 m (170 ft), ale ne výše než 100 m) (330 ft) nad úrovní letiště a kroužení nad dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky/letadla schopná VTOL. Není-li letadlo či vrtulník schopen blikat přistávacími světly, blikat jakýmikoli jinými světly, která jsou k dispozici.	Letiště, které jste určil, je nevyhovující.	DEN nebo NOC – Je-li žádoucí, aby letadlo, proti kterému se zakročuje, následovalo zakročující letadlo na jiné letiště, zakročující letadlo zasune podvozek (je-li součástí) a použije signály ze série 1 předepsané pro zakročující letadlo. Je-li rozhodnuto letadlo, proti kterému se zakročuje, propustit, zakročující letadlo použije signály ze série 2 předepsané pro zakročující letadlo.	Rozumím, následujte mě. Rozumím, můžete pokračovat.“

c) V dodatku 1 „Signály“ se bod „4. SIGNÁLY K ŘÍZENÍ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE“ mění takto:

1) v bodě 4.1.1 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) pro vrtulníky/letadla schopná VTOL na místě, kde jej může pilot nejlépe vidět.“;

2) v bodě 4.1.2 bodech 16 až 20 se znění poznámek pod čarou 1 až 3 nahrazuje tímto:

„([1]) Používá se u vznášejících se vrtulníků/letadel schopných VTOL.

([2]) Používá se u vznášejících se vrtulníků/letadel schopných VTOL.

([3]) Používá se u vznášejících se vrtulníků/letadel schopných VTOL.“

d) V dodatku 5 „Technické specifikace týkající se pozorování a hlášení z letadel hlasovým spojením“ se oddíl „A. POKYNY PRO HLÁŠENÍ“ mění takto:

v sekci 2 bodě 2 „PODROBNÉ POKYNY PRO HLÁŠENÍ“ se [Položka 8] nahrazuje tímto:

Položka 8 – „VYTRVALOST. Ohlaste „VYTRVALOST (ENDURANCE)“ následovaný vytrvalostí letu v hodinách a minutách (4 číslice).“

PŘÍLOHA III

Příloha I nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

(1) Název přílohy I se nahrazuje tímto:

„Příloha I – Definice pojmů použitých v přílohách II až IX“.

(2) Bod 21 se nahrazuje tímto:

„21) „Předpolím“ se rozumí pravoúhlá plocha na zemi nebo na vodě, vymezená pod dohledem příslušného úřadu a vybraná nebo upravená jako použitelná plocha, nad níž může letadlo provést část svého počátečního stoupání do předepsané výšky.“

(3) Bod 26 se nahrazuje tímto:

„26) „Palivem/energií pro nepředvídané okolnosti“ se rozumí palivo/energie požadované ke kompenzaci nepředvídaných vlivů, které by mohly ovlivnit spotřebu paliva pro let na letiště nebo vertiport určení.“

(4) Bod 31 se nahrazuje tímto:

„31) „Kritickou fází letu“ se rozumí:

a) u vrtulníků pojíždění, visení, vzlet, konečné přiblížení, nezdařené přiblížení, přistání a všechny ostatní fáze letu podle rozhodnutí velícího pilota nebo velitele letadla;

b) u VCA pojíždění po zemi s cestujícími za účelem letu nebo po přistání, pojíždění za letu, visení, vzlet, konečné přiblížení, nezdařené přiblížení (průlet), přistání a všechny ostatní fáze letu podle rozhodnutí velícího pilota.“

(5) Bod 39 se nahrazuje tímto:

„39) „Vzdáleností DR (zákresovou vzdáleností)“ se rozumí vodorovná vzdálenost, kterou vrtulník nebo VCA ulétly od konce použitelné délky vzletu“.

(6) Bod 48 se nahrazuje tímto:

„48) „Plochou konečného přiblížení a vzletu (FATO)‘ se rozumí vymezená plocha, nad níž se dokončuje konečná fáze přibližovacího manévru vrtulníku nebo VCA do visení nebo přistání a z níž se zahajuje manévr vzletu. V případě použití pro provoz vrtulníků 1. třídy výkonnosti a VCA kategorie „enhanced“ nebo ekvivalentní tato plocha zahrnuje prostor přerušeného vzletu.“.

(7) Bod 50a se nahrazuje tímto:

„50a) „Dobou letu“ se rozumí:

a) u letounů celková doba od chvíle, kdy se dá letoun poprvé do pohybu s cílem vzletět, do okamžiku, kdy naposledy zastaví na konci tohoto letu;

b) u vrtulníků celková doba mezi okamžikem, kdy se listy rotoru vrtulníku začnou otáčet s cílem vzletět, do okamžiku, kdy vrtulník naposledy zastaví na konci tohoto letu a listy rotoru se zastaví.

c) u VCA celková doba od okamžiku zapnutí jednotek vyvozujících vztlak a tah za účelem vzletu do okamžiku, kdy se letadlo na konci letu konečně zastaví a vypnou se jednotky vyvozující vztlak a tah.“

(8) Bod 53 se nahrazuje tímto:

„53) „Pozemním personálem záchranné služby“ se rozumí pozemní personál záchranné služby, např. policisté, hasiči atd., zapojený do vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS) nebo letecké záchranné služby zajišťované VCA (VEMS), jehož úkoly se nějak vztahují k provozu.“

(9) V bodě 69 písm. a) se bod ii) nahrazuje tímto:

„ii) osoby na palubě vrtulníku nebo VCA nemohou být odpovídajícím způsobem chráněny před živly; nebo“.

(10) Bod 70 se nahrazuje tímto:

„70) „Bodem rozhodnutí o přistání (LDP)“ se rozumí:

a) u vrtulníků bod používaný ke stanovení výkonů při přistání, z nějž ještě lze při zjištění vysazení motoru bezpečně pokračovat v přistávání nebo zahájit postup přerušeného přistání;

b) u VCA bod používaný ke stanovení výkonů při přistání, z nějž lze po kritické poruše z pohledu výkonnosti (CFP) bezpečně pokračovat v přistání nebo zahájit postup přerušeného přistání.“

(11) Bod 71 se nahrazuje tímto:

„71) „Použitelnou délkou přistání“ se rozumí:

a) u letounů (LDAA) délka dráhy, která je státem, v němž se nachází letiště, vyhlášena za použitelnou a je vhodná pro dosednutí a dojezd přistávajícího letounu;

b) u helikoptér (LDAH) délka FATO a jakékoli další plochy, která je státem, v němž se nachází letiště, vyhlášena za použitelnou a je vhodná pro vrtulníky k dokončení přistávacího manévru z definované výšky; a

c) u VCA délka FATO a jakékoli další plochy vyhlášené za použitelnou a vhodnou pro VCA pro dokončení přistávacího manévru z definované výšky.“

(12) Vkládá se nový bod 71a, který zní:

„71a. „Požadovanou délkou přistání (LDR)“ se rozumí:

a) u vrtulníků (LDRH) vodorovná vzdálenost požadovaná pro přistání a úplné zastavení z bodu 15 m (50 ft) nad přistávací plochou; a

b) u VCA (LDRV) vodorovná vzdálenost požadovaná pro přistání a úplné zastavení z bodu 15 m (50 ft) nad přistávací plochou;“.

(13) Bod 78 se nahrazuje tímto:

„78) „Zdravotnickým doprovodem“ se rozumí zdravotník přepravovaný vrtulníkem za letu HEMS nebo VCA za letu VEMS. Tato kategorie zahrnuje lékaře, zdravotní sestry a výsadkářské lékaře, ale neomezuje se výhradně na ně.“

(14) V bodě 82 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) osoby na palubě vrtulníku nebo VCA mohou být chráněny před živly a“.

(15) Bod 96 se nahrazuje tímto:

„96) „Velícím pilotem (PIC)“ se rozumí pilot určený k velení a pověřený provedením bezpečného letu. Pro účely provozu letounů a helikoptér v obchodní letecké dopravě se „velící pilot“ označuje pojmem „velitel letadla“.“

(16) Bod 102 se nahrazuje tímto:

„102) „Použitelnou délkou přerušeného vzletu (RTODA)“ se rozumí:

a) u vrtulníků (RTODAH) délka plochy konečného přiblížení a vzletu, která je vyhlášena za použitelnou pro vrtulníky provozované v 1. třídě výkonnosti, aby mohly ukončit přerušený vzlet; nebo

b) u VCA (RTODAV) délka plochy konečného přiblížení a vzletu, která je vyhlášena za použitelnou a vhodnou pro VCA, aby mohly ukončit přerušený vzlet v souladu s kategorií, v níž jsou provozovány.“

(17) Bod 103 se nahrazuje tímto:

„103) „Požadovanou délkou přerušeného vzletu (RTODR)“ se rozumí:

a) u helikoptér (RTODRH) požadovaná vodorovná vzdálenost od zahájení vzletu do bodu, kde vrtulník zcela zastaví po poruše motoru a přerušení vzletu v bodě rozhodnutí o vzletu;

b) u VCA (RTODRV) rozumí požadovaná vodorovná vzdálenost od zahájení vzletu do bodu, kde VCA zcela zastaví provedením přerušovaného vzletu poté, co byla v bodě rozhodnutí o vzletu rozpoznána kritická porucha z pohledu výkonnosti (CFP).“

(18) Bod 104a se nahrazuje tímto:

„104a. „Bezpečným přistáním“ se v souvislosti s palivovými/energetickými zásadami nebo palivovými/energetickými programy rozumí přistání na přiměřeném letišti nebo provozním místě nebo přiměřeném vertiportu či náhradním místě, při němž zbývá nejméně konečná záloha paliva/energie, a to v souladu s platnými provozními postupy a letištními provozními minimy.“

(19) Bod 111 se nahrazuje tímto:

„111) „Bodem rozhodnutí o vzletu (TDP)“ se rozumí:

a) u helikoptér bod použitý ke stanovení výkonů při vzletu, z nějž ještě lze při zjištění vysazení motoru vzlet přerušit nebo ve vzletu bezpečně pokračovat;

b) u VCA první bod určený kombinací rychlosti a výšky, z nějž lze po kritické poruše z pohledu výkonnosti (CFP) provést nepřerušený vzlet splňující schválenou minimální výkonnost (CMP), a je posledním bodem na dráze vzletu, z nějž lze vzlet přerušit.“

(20) Bod 113 se nahrazuje tímto:

„113) „Použitelnou délkou vzletu (TODA)“ se rozumí:

a) u vrtulníků (TODAH) délka plochy konečného přiblížení a vzletu zvětšená o délku vrtulníkového předpolí, je-li zřízeno, která je vyhlášena a vhodná pro provedení vzletu vrtulníku;

b) u VCA (TODAV) délka plochy konečného přiblížení a vzletu zvětšená o délku předpolí, je-li zřízeno, která je vyhlášena a vhodná pro provedení vzletu VCA.“

(21) Bod 114 se nahrazuje tímto:

„114) „Požadovanou délkou vzletu (TODR)“ se rozumí:

a) u vrtulníků vodorovná vzdálenost požadovaná od zahájení vzletu do bodu, v němž je dosažena bezpečná rychlost vzletu (VTOSS), zvolená výška a kladný gradient stoupání, po poruše kritického motoru rozpoznané v TDP, pracují-li zbývající motory v mezích schválených provozních omezení;

b) u VCA (TODRV) vodorovná vzdálenost požadovaná od zahájení vzletu do bodu, v němž je dosažena bezpečná vzdálenost od překážky a kladný gradient stoupání, po kritické poruše z pohledu výkonnosti (CFP) rozpoznané v TDP.“

(22) Bod 115 se nahrazuje tímto:

„115) „Dráhou letu při vzletu“ se rozumí:

a) svislá i vodorovná dráha ze stanoveného bodu při vzletu do výšky 1 500 ft nad povrchem u letounů a do výšky 1 000 ft nad povrchem u vrtulníků s nepracujícím kritickým motorem;

b) u VCA s kritickou poruchou z pohledu výkonnosti (CFP) svislá i vodorovná dráha z bodu při vzletu do bodu, v němž je VCA ve výšce nad vzletovou výškou, která je slučitelná s profilem na trati a není výše než 305 m (1 000 ft).“

(23) Bod 116 se nahrazuje tímto:

„116) „Vzletovou hmotností“ se rozumí hmotnost zahrnující všechny věci a osoby na palubě v okamžiku zahájení vzletu u vrtulníků nebo u VCA a rozjezdu u letounů.“

(24) Bod 118 se nahrazuje tímto:

„118) „Členem technické posádky“ se rozumí jiný člen posádky v obchodní letecké dopravě HEMS, VEMS, HHO nebo NVIS než člen letové posádky nebo palubní průvodčí. Je určený provozovatelem pro službu v letadle nebo na zemi za účelem asistence pilotovi během provozu HEMS, VEMS, HHO nebo NVIS, kde pro jejich provoz může být požadováno specializované palubní vybavení.“

(25) Vkládají se nové body 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 a 143, které znějí:

„130) „Pozemním pohybem“ se rozumí pohyb letadla na pohybové ploše letiště nebo vertiportu pomocí vnějšího vybavení nebo příslušenství, které není poháněno letadlem.

131) „Pozemním personálem“ se rozumí personál jiný než členové letové posádky nebo členové technické posádky, který je pověřen úkoly souvisejícími s pozemním pohybem VCA nebo jakoukoli jinou pozemní pomocí poskytovanou letadlu a který absolvoval výcvik pro příslušné provozní a bezpečnostní postupy.

132) „Kategorií „enhanced“ “se rozumí kategorie pro certifikaci a provoz VCA, podle které letadlo splňuje požadavky pro bezpečné pokračování letu a přistání po kritické poruše z pohledu výkonnosti (CFP).

133) „Schválenou minimální výkonností (CMP)“ se ve vztahu k VCA rozumí soubor údajů o výkonnosti získaných po zvážení vlivu jednotlivých poruch a kombinací poruch, které nejsou extrémně nepravděpodobné, na jmenovité výkonnostní parametry.

134) „Bezpečným pokračováním letu a přistání (CSFL)“ se ve vztahu k VCA kategorie „enhanced“ rozumí, že letadlo je schopno pokračovat v řízeném letu a přistát na vertiportu, případně s použitím nouzových postupů, aniž by vyžadovalo mimořádné pilotní dovednosti nebo sílu;

135) „Kritickou poruchou z pohledu výkonnosti (CFP)“ se ve vztahu k VCA rozumí porucha nebo kombinace poruch, která má za následek maximální zhoršení pro danou fázi letu a výkonnostní parametr. Soubor kritických poruch z pohledu výkonnosti se používá ke stanovení schválené minimální výkonnosti (CMP).

136) „Omezeným provozem nad vodními plochami“ se rozumí provoz IAM zajišťovaný VCA, který se provádí po omezenou dobu letu nad vodními plochami.

137) „Členem technické posádky VEMS“ se rozumí člen technické posádky (TCM), který je přidělen k letu VEMS za účelem pomoci pilotovi během letového provozu a ošetření jakékoli osoby, která potřebuje lékařskou pomoc.

138) „Provozní základnou VEMS“ se rozumí vertiport, na němž VCA, jeho členové letové posádky a členové technické posádky VEMS drží pohotovost pro operace VEMS.

139) „Provozním místem VEMS“ se rozumí provozní místo vybrané velícím pilotem pro provoz VEMS, přistání a vzlety.

140) „Vertiportem“ se rozumí pozemní, vodní nebo stavební plocha, která se používá nebo má být použita pro přistání, vzlet a pohyb VCA.

141) „Přiměřeným vertiportem“ se rozumí vertiport, na němž lze provozovat VCA s ohledem na rozměry, hmotnost, dráhu přiblížení a odletu letadla a který je vybaven službami a zařízeními nezbytnými pro zamýšlený provoz a je k dispozici v předpokládaném čase použití.

142) „Bezpečnou rychlostí vzletu VTOL (VTOSS)“ se rozumí minimální rychlost, při které musí být dosaženo stoupání s kritickou poruchou z pohledu výkonnosti (CFP) rozpoznanou v TDP v případě VCA provozovaného v kategorii „enhanced“.

143) „VCA s posádkou“ se rozumí VCA pilotované alespoň jedním pilotem na palubě.“.

PŘÍLOHA IV

Příloha II (část ARO) nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

(1) V hlavě OPS „Letový provoz“ se název oddílu I se nahrazuje tímto:

„*ODDÍL I*

Osvědčování provozovatelů v obchodní letecké dopravě (CAT) a provozovatelů inovativní letecké mobility (IAM)“.

(2) V bodě ARO.OPS.200 písm. b) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) provozní specifikace podle dodatku II pro provoz letounů a vrtulníků v obchodní letecké dopravě a pro provoz VCA v rámci inovativní letecké mobility (IAM),; nebo“.

(3) Za bod ARO.OPS.220 se vkládá nový bod ARO.OPS.224, který zní:

„**ARO.OPS.224 Schvalování palivových/energetických programů pro provoz IAM**

a) Příslušný úřad schválí palivový/energetický program navržený provozovatelem IAM, pokud tento provozovatel prokáže soulad s požadavky přílohy IX body UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 a UAM.OP.VCA.195.

b) Navíc příslušný úřad:

1) posoudí, zda je systém řízení a proces řízení bezpečnostních rizik provozovatele IAM schopný podporovat zavedení navrhovaného individuálního palivového/energetického programu a

2) zřídí plán dohledu za účelem pravidelného posuzování stávajícího palivového/energetického programu provozovatele IAM s cílem ověřit soulad programu s příslušnými požadavky nebo rozhodnout, zda by měl být program změněn nebo zrušen.“

(4) Název bodu ARO.OPS.225 se nahrazuje tímto:

„**ARO.OPS.225 Schvalování palivových/energetických programů – letouny a vrtulníky**“;

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

„Dodatek I

OSVĚDČENÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE

(Plán schválení pro provozovatele letecké dopravy)

Druhy provozu:

Obchodní letecká doprava (CAT) ☐ cestující; ☐ náklad; ☐ jiné ([1]) : .....
Inovativní letecká mobilita (IAM) ☐ cestující; ☐ náklad; ☐ jiné ([1]) : .....

([4])	Stát provozovatele ([2]) Vydávající úřad ([3]) :	([5])
Č. osvědčení leteckého provozovatele ([6]) :	Název provozovatele ([7]) : Obchodní název (DBA) ([8]) Poštovní adresa provozovatele ([10]) : Telefon ([11]) : Fax: E-mail:	Kontaktní informace provozovatele: ([9]) Kontaktní údaje umožňující bez zbytečného prodlení kontaktovat vedení provozovatele jsou uvedeny v ..... ([12]) .

☐ Toto osvědčení osvědčuje, že provozovatel ..... ([13]) je oprávněn k provozu obchodní letecké dopravy (CAT) tak, jak je stanoveno v přiložených provozních specifikacích, v souladu s provozní příručkou a s přílohou V nařízení (EU) 2018/1139 a s jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty.

☐ Toto osvědčení osvědčuje, že provozovatel ..... ([13]) je oprávněn k provozu inovativní letecké mobility (IAM) tak, jak je stanoveno v přiložených provozních specifikacích, v souladu s provozní příručkou a s přílohou V nařízení (EU) 2018/1139 a s jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty.

Datum vydání ([14]):	Jméno a podpis ([15]): Název:

([1]) Uveďte jiný druh dopravy.
([2]) Nahraďte názvem státu provozovatele.
([3]) Nahraďte identifikací vydávajícího příslušného úřadu.
([4]) Pro použití příslušným úřadem.
([5]) Pro použití příslušným úřadem.
([6]) Číslo schválení vystavené příslušným úřadem.
([7]) Nahraďte registrovaným názvem provozovatele.
([8]) Obchodní název provozovatele, pokud se liší. Před obchodním názvem uveďte „Dba“ („Doing business as“).
([9]) Kontaktní údaje zahrnují telefonní a faxová čísla, včetně mezinárodního předčíslí země, a e-mailovou adresu (je-li k dispozici), na kterých může být bez zbytečného prodlení kontaktováno vedení provozovatele v záležitostech týkajících se letového provozu, letové způsobilosti, kvalifikovanosti členů letové posádky a palubních průvodčích, nebezpečného zboží, popřípadě dalších záležitostí.
([10]) Adresa hlavního místa obchodní činnosti provozovatele.
([11]) Telefonní a faxová čísla hlavního místa obchodní činnosti provozovatele, včetně mezinárodního předčíslí země. E-mailová adresa, je-li k dispozici.
([12]) Vyplňte odkaz na řízený dokument na palubě letadla, v němž jsou uvedeny kontaktní informace, společně s odkazem na příslušný odstavec nebo stranu. Např.: „Kontaktní údaje … jsou uvedeny v provozní příručce, všeobecná/základní ustanovení, kapitola 1 bod 1.1“; nebo „ … jsou uvedeny v provozních specifikacích na s. 1“; nebo „ … jsou uvedeny v příloze tohoto dokumentu“.
([13]) Registrovaný název provozovatele.
([14]) Datum vydání osvědčení leteckého provozovatele (dd-mm-rrrr).
([15]) Funkce, jméno a podpis zástupce příslušného úřadu. Kromě toho může být na AOC použito úřední razítko.

Formulář 138 EASA – 3. vydání.“

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

„Dodatek II

<table>
<tr><td colspan="6">PROVOZNÍ SPECIFIKACE
(podléhající schváleným podmínkám v provozní příručce)</td></tr>
<tr><td colspan="6">Kontaktní údaje vydávajícího úřadu
Telefon ([1]) : _____; Fax: _____;
Osvědčení leteckého provozovatele č.:</td></tr>
<tr><td>Osvědčení leteckého provozovatele ([2]) :</td><td>Název provozovatele ([3]) :</td><td>Datum ([4]) :</td><td colspan="3">Podpis:</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="5">Dba obchodní název</td></tr>
<tr><td colspan="6">Provozní specifikace č.:</td></tr>
<tr><td colspan="6">Model letadla ([5]) :
Poznávací značka ([6]) :</td></tr>
<tr><td colspan="6">Druhy provozu:
Obchodní letecká doprava (CAT) ☐ cestující ☐ náklad ☐ jiné ([7]): _____
Inovativní letecká mobilita (IAM) ☐ cestující ☐ náklad ☐ jiné ([7]): _____</td></tr>
<tr><td colspan="6">Oblast provozu ([8]) :</td></tr>
<tr><td colspan="6">Zvláštní omezení ([9]) :</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zvláštní oprávnění:</td><td>Ano</td><td>Ne</td><td>Specifikace ([10])</td><td>Poznámky</td></tr>
<tr><td colspan="2">Nebezpečné zboží</td><td>☐</td><td>☐</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Provoz za podmínek nízké dohlednosti</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Vzlet</td><td>☐</td><td>☐</td><td>Dráhová dohlednost (RVR) ([11]) : ... m</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Přiblížení a přistání</td><td>☐</td><td>☐</td><td>Obchodní letecká doprava (CAT) ([12]) .... DA/H: ...ft, RVR: ...m</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Provozní zápočty</td><td>☐</td><td>☐</td><td>Obchodní letecká doprava (CAT) ([13]) …. DA/H: ...ft, RVR: ...m</td><td></td></tr>
<tr><td>RVSM ([14])</td><td>☐ Nepoužije se</td><td>☐</td><td>☐</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>ETOPS ([15])</td><td>☐ Nepoužije se</td><td>☐</td><td>☐</td><td>Maximální doba letu na náhradní letiště ([16]) : … min</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Komplexní navigační specifikace pro provoz s PBN ([17])</td><td>☐</td><td>☐</td><td></td><td>([18])</td></tr>
<tr><td colspan="2">Specifikace minimální navigační výkonnosti</td><td>☐</td><td>☐</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Provoz s jednomotorovými turbínovými letouny v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (SET-IMC)</td><td>☐</td><td>☐</td><td>([19])</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Provoz vrtulníků s pomocí systémů snímání nočního vidění</td><td>☐</td><td>☐</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Provoz s vrtulníkovým jeřábem</td><td>☐</td><td>☐</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Provoz vrtulníkové letecké záchranné služby</td><td>☐</td><td>☐</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Provoz vrtulníků v pobřežních vodách</td><td>☐</td><td>☐</td><td></td><td></td></tr>
</table>

Provoz letadel schopných VTOL v rámci zdravotnické záchranné služby (VEMS)	☐	☐		
Výcvik palubních průvodčích ([20])	☐	☐		
Vydání osvědčení palubních průvodčích ([21])	☐	☐		
Použití aplikací EFB typu B	☐	☐	([22])	
Zachování letové způsobilosti	☐	☐	([23])	
Ostatní ([24])				

([1]) Telefonní čísla příslušného úřadu, včetně mezinárodního předčíslí země. E-mailová a faxová 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) nebo případně vyplňte výrobce, typ a sérii letadla schopného VTOL.
([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 jiný druh 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 schválenou minimální RVR pro vzlet v metrech. Jestliže jsou udělena různá oprávnění, lze pro každé oprávnění použít samostatný řádek.
([12]) Vyplňte použitelnou kategorii přesného přístrojového přiblížení: CAT II nebo CAT III. Vyplňte minimální RVR v metrech a DH ve stopách. Každé kategorii přiblížení odpovídá samostatný řádek.
([13]) Vyplňte příslušný provozní započet: SA CAT I, SA CAT II, EFVS atd. Vyplňte minimální RVR v metrech a DH ve stopách. Každé kategorii uvedeného provozního započtu odpovídá samostatný řádek.
([14]) Políčko „Nepoužije se“ může být zaškrtnuto pouze tehdy, pokud je maximální dostup letadla pod letovou hladinou FL290.
([15]) 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 méně nebo více než dva motory.
([16]) Může být také vyplněna vzdálenost k prahu dráhy (v námořních mílích), jakož i typ motoru.
([17]) Navigace založená na výkonnosti (PBN): každému komplexnímu oprávnění specifickému pro PBN (např. RNP AR APCH) odpovídá samostatný řádek s příslušnými omezeními uvedenými ve sloupci „Specifikace“ nebo „Poznámky“ nebo v obou. 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.
([18]) Uveďte, zda je zvláštní oprávnění omezeno na určité okraje dráhy či letiště nebo na obojí.
([19]) Vložte konkrétní kombinaci draku nebo motoru.
([20]) 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.
([21]) Oprávnění k vydávání osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
([22]) Vložení seznamu aplikací EFB typu B společně s odkazem na hardware EFB (u mobilních EFB). Tento seznam je uveden buď v provozních specifikacích, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
([23]) Odkaz na schválení organizace odpovědné za řízení zachování letové způsobilosti letadla a odkaz na příslušný právní předpis (např. příloha Vc (část CAMO) nařízení (EU) č. 1321/2014).
([24]) 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, zkrácená požadovaná délka přistání, 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).

Formulář 139 EASA – 8. vydání.“

PŘÍLOHA V

Příloha III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

(1) Bod ORO.GEN.005 se nahrazuje tímto:

„**ORO.GEN.005 Oblast působnosti**

Tato příloha stanoví požadavky, jež musí splňovat letecký provozovatel, který provádí:

a) obchodní leteckou dopravu (CAT);

b) zvláštní obchodní provoz;

c) neobchodní provoz se složitými motorovými letadly;

d) zvláštní neobchodní provoz se složitými motorovými letadly;

e) provoz s inovativní leteckou mobilitou (IAM).“

(2) V bodě ORO.GEN.140 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Přístup k letadlům uvedeným v písmeni a) zahrnuje:

i) u provozu letounů a vrtulníků v obchodní letecké dopravě možnost vstoupit do letadla a zdržovat se v letadle během letového provozu, pokud velitel letadla nerozhodne v případě pilotního prostoru v souladu s bodem CAT.GEN.MPA.135 v zájmu bezpečnosti jinak;

ii) u provozu IAM s použitím VCA možnost vstoupit do letadla a zdržovat se v letadle během letového provozu, pokud velící pilot nerozhodne v souladu s bodem IAM.GEN.MVCA.135 v zájmu bezpečnosti jinak.“;

(3) Bod ORO.GEN.310 se nahrazuje tímto:

„**ORO.GEN.310 Použití letounů nebo vrtulníků uvedených v osvědčení leteckého provozovatele pro neobchodní provoz a zvláštní provoz**

a) Letoun nebo vrtulník uvedený v osvědčení leteckého provozovatele může zůstat v osvědčení leteckého provozovatele, pokud je provozován v některé z těchto situací:

1) samotným držitelem osvědčení leteckého provozovatele pro zvláštní provoz v souladu s přílohou VIII (část SPO);

2) jinými provozovateli pro neobchodní provoz s motorovými letadly nebo pro specializovaný provoz prováděný v souladu s přílohou VI (část NCC), přílohou VII (část NCO) nebo přílohou VIII (část SPO), pokud je letadlo používáno po souvislou dobu nepřesahující 30 dní.

b) Je-li letoun nebo vrtulník používán v souladu s písm. a) bodem 2, musí držitel osvědčení leteckého provozovatele, který poskytuje letoun nebo vrtulník, a provozovatel používající letoun nebo vrtulník stanovit postup, jenž:

1) jasně identifikuje, který provozovatel je odpovědný za provozní řízení každého letu, a popisuje, jak je mezi nimi předáváno provozní řízení;

2) popisuje postup předání letounu nebo vrtulníku po jeho vrácení držiteli osvědčení leteckého provozovatele.

Tento postup musí být zahrnut v provozní příručce každého provozovatele nebo ve smlouvě uzavřené mezi držitelem osvědčení leteckého provozovatele a provozovatelem, který letoun nebo vrtulník používá podle písm. a) bodu 2. Držitel osvědčení leteckého provozovatele musí stanovit vzor takové smlouvy. Na tyto smlouvy se použije bod ORO.GEN.220.

Držitel osvědčení leteckého provozovatele a provozovatel, který letoun nebo vrtulník používá podle písm. a) bodu 2, zajistí, aby byl postup sdělen příslušnému personálu.

c) Držitel osvědčení leteckého provozovatele předloží příslušnému orgánu postup uvedený v písmeni b) k předchozímu schválení. Držitel osvědčení leteckého provozovatele se musí s příslušným úřadem dohodnout na tom, jakými prostředky a s jakou frekvencí mu bude poskytovat informace o předávání provozního řízení podle čl. ORO.GEN.130 písm. c).

d) Zachování letové způsobilosti letounu nebo vrtulníku používaného podle písmene a) musí být řízeno organizací odpovědnou za zachování letové způsobilosti letounu nebo vrtulníku uvedenou v osvědčení leteckého provozovatele podle nařízení (EU) č. 1321/2014.

e) Držitel osvědčení leteckého provozovatele, který poskytuje letoun nebo vrtulník v souladu s písmenem a):

1) uvede ve své provozní příručce poznávací značky poskytnutých letounů a vrtulníků a druh provozu uskutečňovaného s uvedenými letouny a vrtulníky;

2) zůstává neustále informován a vede záznamy o každém provozovateli, který drží provozní řízení letounu nebo vrtulníku v kterémkoli okamžiku do vrácení letounu nebo vrtulníku držiteli osvědčení leteckého provozovatele;

3) zajistí, aby opatření pro identifikaci ohrožení, posuzování rizik a opatření ke zmírňování rizik, která zavedl, řešila veškerý provoz, který se s uvedenými letouny nebo vrtulníky uskutečňuje.

f) Pro provoz prováděný podle přílohy VI (část NCC) a přílohy VIII (část SPO) musí provozovatel, který letoun nebo vrtulník používá podle písmene a), zajistit splnění všech těchto podmínek:

1) každý let uskutečněný pod jeho provozním řízením se zaznamená v systému technického deníku letounu nebo vrtulníku;

2) nebyly provedeny žádné změny na systémech letounu nebo vrtulníku nebo na jejich konfiguraci;

3) veškeré závady nebo technická selhání, k nimž dojde tehdy, když letoun nebo vrtulník podléhá jeho provoznímu řízení, se ohlásí organizaci uvedené v písmenu d);

4) držitel osvědčení leteckého provozovatele obdrží kopii veškerých hlášení událostí týkajících se letů vykonaných s letounem nebo vrtulníkem vyplněných v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014 a prováděcím nařízením (EU) 2015/1018 (*) .

_____

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1018 ze dne 29. června 2015, kterým se stanoví seznam klasifikovaných událostí v civilním letectví, které podléhají povinnému hlášení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 (Úř. věst. L 163, 30.6.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).“

(4) Bod ORO.AOC.100 se nahrazuje tímto:

„**ORO.AOC.100 Žádost o osvědčení leteckého provozovatele (AOC)**

a) Aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008, (*) musí provozovatel před zahájením provozu letounů nebo vrtulníků v obchodní letecké dopravě nebo provozu IAM s použitím VCA požádat příslušný úřad o osvědčení leteckého provozovatele (AOC) a toto osvědčení získat.

b) Provozovatel poskytne příslušnému úřadu tyto informace:

1) úřední a obchodní název, sídlo a poštovní adresu žadatele;

2) popis navrhovaného provozu, včetně typu (typů) a počtu provozovaných letadel;

3) popis systému řízení, včetně organizační struktury;

4) jméno odpovědného vedoucího pracovníka;

5) jména osob jmenovaných na základě požadavků bodu ORO.AOC.135 písm. a) společně s jejich kvalifikací a praxí;

6) kopii provozní příručky podle požadavků bodu ORO.MLR.100;

7) prohlášení, že veškerá dokumentace předložená příslušnému úřadu byla žadatelem ověřena a bylo shledáno, že je v souladu s příslušnými požadavky.

c) Žadatelé prokáží příslušnému úřadu, že:

1) provoz letounů a vrtulníků v letecké obchodní dopravě splňuje základní požadavky přílohy V nařízení (EU) 2018/1139, této přílohy (část ORO), přílohy IV (část CAT) a přílohy V (část SPA) tohoto nařízení a přílohy I (část 26) nařízení (EU) 2015/640 (**) ;

(1a) provoz IAM s použitím VCA splňuje základní požadavky přílohy V nařízení (EU) 2018/1139, této přílohy III (část ORO), přílohy V (část SPA) a přílohy IX (část IAM) tohoto nařízení a přílohy I (část 26) nařízení (EU) 2015/640;

2) pro veškerá provozovaná letadla bylo vydáno osvědčení letové způsobilosti v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012 nebo jsou najata bez posádky v souladu s bodem ORO.AOC.110 písm. d) a

3) jejich organizace a řízení jsou vhodné a patřičně přizpůsobené rozsahu a oblasti působnosti zamýšleného provozu.

_____

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

(**) Nařízení Komise (EU) 2015/640 ze dne 23. dubna 2015 o dodatečných specifikacích letové způsobilosti pro daný druh provozu a o změně nařízení (EU) č. 965/2012 (Úř. věst. L 106, 24.4.2015, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).“;

(5) Bod ORO.AOC.125 se nahrazuje tímto:

„**ORO.AOC.125 Neobchodní provoz držitele osvědčení leteckého provozovatele s letouny a vrtulníky uvedenými v jeho osvědčení leteckého provozovatele**

a) Držitel osvědčení leteckého provozovatele smí provádět neobchodní provoz v souladu s přílohou VI (část NCC) nebo přílohou VII (část NCO) s letouny nebo vrtulníky uvedenými v provozních specifikacích jeho osvědčení leteckého provozovatele nebo jeho provozní příručce za předpokladu, že držitel osvědčení leteckého provozovatele podrobně popíše tento provoz v provozní příručce, včetně těchto prvků:

1) stanovení příslušných požadavků;

2) popisu veškerých rozdílů mezi provozními postupy při provádění provozu v obchodní a neobchodní letecké dopravě;

3) prostředků k zajištění toho, aby veškerý personál zapojený do provozu byl plně obeznámen se souvisejícími postupy.

b) Držitel osvědčení leteckého provozovatele musí dodržovat:

1) přílohu VIII (část SPO), když provádí kontrolní lety po údržbě se složitým motorovým letadlem;

2) přílohu VII (část NCO), když provádí kontrolní lety po údržbě s jiným než složitým motorovým letadlem.

c) Držitel osvědčení leteckého provozovatele, který provádí provoz uvedený v písmenech a) a b), nemusí prohlášení podle této přílohy předkládat.

d) Držitel osvědčení leteckého provozovatele v dokumentech týkajících se letu (provozním letovém plánu, nákladovém listu a ostatních relevantních dokumentech) uvede druh letu uvedený v jeho provozní příručce.“

(6) V bodě ORO.MLR.100 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Obsah provozní příručky odráží požadavky stanovené v této příloze, příloze IV (část CAT), příloze V (část SPA), příloze VI (část NCC), příloze VIII (část SPO) a případně příloze IX (část IAM) a nesmí být v rozporu s podmínkami obsaženými v provozních specifikacích osvědčení leteckého provozovatele (AOC), popřípadě v povolení ke zvláštnímu provozu, prohlášení nebo jeho seznamu zvláštních schválení/oprávnění.“

(7) Bod ORO.MLR.101 se nahrazuje tímto:

„**ORO.MLR.101 Provozní příručka – členění pro provoz CAT a IAM**

S výjimkou letů jednomotorových vrtulových letounů s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo jednomotorových nesložitých vrtulníků s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne vypadá hlavní členění provozní příručky takto:

a) Část A: Obecná/základní ustanovení, obsahuje všechny provozní zásady, pokyny a postupy, které nejsou vázány na typ letadla;

b) Část B: Provoz letadla, obsahuje všechny pokyny a postupy, které jsou vázány na typ letadla, přičemž zohledňuje rozdíly mezi typy/třídami, variantami nebo jednotlivými letadly používanými provozovatelem;

c) Část C: Provoz letounů a vrtulníků v letecké obchodní dopravě, obsahuje pokyny a informace potřebné pro příslušné tratě/úlohy/oblasti a letiště/provozní místa, nebo provoz IAM s použitím VCA, obsahuje pokyny a informace potřebné pro příslušné tratě/úlohy/oblasti a vertiporty/náhradní místa/provozní místa;

d) Část D: Výcvik, obsahuje veškeré pokyny týkající se výcviku personálu potřebného pro zajištění bezpečného provozu.“

(8) V bodu ORO.MLR.115 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Následující záznamy se uchovávají nejméně po dobu pěti let:

1) u provozovatelů letadel a vrtulníků v letecké obchodní dopravě a provozovatelů IAM s použitím VCA záznamy o činnostech uvedených v bodě ORO.GEN.200;

2) u provozovatelů s prohlášením kopie prohlášení provozovatele, podrobnosti o získaných schváleních/oprávněních a provozní příručka;

3) u držitelů povolení ke zvláštnímu provozu kromě písm. a) bodu 2 též záznamy týkající se posouzení rizik podle bodu SPO.OP.230 a souvisejících standardních provozních postupů.“

(9) Bod ORO.FC.005 se nahrazuje tímto:

„**ORO.FC.005 Oblast působnosti**

Tato hlava stanoví požadavky na výcvik, praxi a kvalifikaci letové posádky, které musí letecký provozovatel splňovat, a obsahuje:

a) ODDÍL 1 stanovující společné požadavky.

b) ODDÍL 2 stanovující další požadavky, které se vztahují na provoz letounů a vrtulníků v obchodní letecké dopravě s výjimkou provozu s cestujícími v obchodní letecké dopravě prováděného podle pravidel VFR ve dne, který začíná a končí na stejném letišti nebo provozním místě nebo v místním prostoru stanoveném příslušným úřadem a který používá:

1) jednomotorové vrtulové letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo

2) jiné než složité jednomotorové vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší;

c) ODDÍL 3 stanovující další požadavky pro zvláštní obchodní provoz a pro provoz uvedený v písm. b) bodech 1 a 2.

d) ODDÍL 4 stanovující další požadavky na provoz IAM s použitím letadel s posádkou schopných VTOL (VCA).“

(10) Bod ORO.FC.105 se nahrazuje tímto:

„**ORO.FC.105 Ustanovení do funkce velícího pilota/velitele letadla**

a) V souladu s odstavcem 8.6 přílohy V nařízení (EU) 2018/1139 ustanoví provozovatel jednoho z pilotů letové posádky, který má kvalifikaci pro funkci velícího pilota v souladu s přílohou I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011, velícím pilotem nebo, u provozu letounů a vrtulníků v letecké obchodní dopravě, velitelem letadla.

b) Provozovatel může ustanovit člena posádky velícím pilotem nebo velitelem letadla pouze v případě, že platí všechny následující podmínky:

1) daný člen letové posádky splňuje minimální úroveň praxe stanovené v provozní příručce;

2) daný člen letové posádky má odpovídající znalost tratě nebo oblasti, po níž nebo do níž má letět, a letišť, včetně náhradních letišť, vertiportů, zařízení a postupů, kterých má být použito;

3) při letech ve vícepilotní posádce absolvoval daný člen letové posádky provozovatelův kurz velení, jestliže postupuje z funkce druhého pilota na funkci velícího pilota/velitele letadla.

c) U provozu letounů a vrtulníků v letecké obchodní dopravě, jakož i u provozu IAM s použitím VCA je zapotřebí, aby velící pilot nebo velitel letadla nebo pilot, který může být pověřen provedením letu, absolvoval úvodní seznamovací kurz, kde se seznámí s tratí nebo oblastí, na níž nebo v níž má letět, a s letišti, vertiporty, náhradními místy, zařízeními a postupy, kterých má být použito, a aby tyto znalosti udržoval následujícím způsobem:

1) znalost letiště nebo vertiportu se udržuje vykonáním alespoň jednoho letu na příslušné letiště nebo příslušný vertiport v průběhu 12 měsíců;

2) znalost trati nebo oblasti nebo náhradního místa se udržuje vykonáním alespoň jednoho letu na příslušné trati nebo v příslušné oblasti nebo na příslušné náhradní místo v průběhu 36 měsíců; pokud nebyl vykonán alespoň jeden let na příslušné trati nebo v příslušné oblasti po dobu 12 měsíců v průběhu uvedené lhůty 36 měsíců, je navíc požadován udržovací výcvik týkající se znalosti trati nebo oblasti.

d) Bez ohledu na písmeno c) může být u provozu letounů a vrtulníků třídy výkonnosti B a C prováděného podle pravidel VFR ve dne úvodní seznamovací kurz pro seznámení s tratěmi a s letišti nahrazen úvodním seznamovacím kurzem s tratí.“

(11) V bodu ORO.FC.120 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Členové letové posádky absolvují před zahájením letů na trati bez dozoru přeškolovací výcvik provozovatele:

1) přechází-li na letadlo vyžadující novou typovou nebo třídní kvalifikaci;

2) pokaždé, když se člen letové posádky připojí k provozovateli.“

(12) V bodě ORO.FC.140 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Pro účely létání s více než jedním typem nebo variantou vrtulníku nebo typem nebo variantou VCA, využívaným k provádění dostatečně podobného provozu, platí, že pokud jsou traťová přezkoušení prováděna střídavě u jednotlivých typů nebo variant, obnoví každé traťové přezkoušení platnost traťového přezkoušení i pro ostatní typy nebo varianty vrtulníků nebo typy nebo varianty VCA.“

(13) V bodě ORO.FC.145 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) U provozu letounů a vrtulníků v letecké obchodní dopravě, jakož i u provozu IAM s použitím VCA musí být programy výcviku a přezkoušení včetně osnov a prostředků k provádění programu, jako jsou například individuální zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD) a jiná řešení v oblasti výcviku, schváleny příslušným úřadem.“

(14) V bodě ORO.FC.146 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) Bez ohledu na písmeno b) může výcvik na letadle/FSTD a přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem provádět vhodně kvalifikovaný velitel letadla nebo u provozu IAM velící pilot, který je držitelem osvědčení FI/TRI/SFI a byl určen provozovatelem pro některou z následujících činností:

1) provoz vrtulníků splňujících kritéria uvedená v bodu ORO.FC.005 písm. b) bodu 2 v CAT;

2) provoz jiných než složitých motorových vrtulníků ve dne a navigovaných s referencí podle viditelných orientačních bodů v CAT;

3) provoz letounů třídy výkonnosti B, které nesplňují kritéria uvedená v čl. ORO.FC.005 písm. b) bodu 1, v CAT;

4) provoz IAM s použitím VCA ve dne a navigovaných s referencí podle viditelných orientačních bodů.“;

(15) V hlavě FC – Letová posádka se doplňuje [oddíl 4] takto:

„*ODDÍL 4*

Další požadavky na provoz IAM s letadly s posádkou schopnými VTOL (VCA)

ORO.FC.400 Složení letové posádky

Minimální složení letové posádky pro provoz IAM s letadly s posádkou schopnými VTOL (VCA) musí odpovídat složení uvedenému v provozní příručce s ohledem na minimální počet uvedený v letové příručce nebo v jiných dokumentech souvisejících s osvědčením letové způsobilosti konkrétního letadla.

ORO.FC.415 Vstupní výcvik optimalizace činnosti posádky (CMR) provozovatele

a) Člen letové posádky absolvuje před zahájením traťových letů bez dozoru vstupní výcvik CRM.

b) Vstupní výcvik CRM provádí nejméně jedna osoba s odpovídající kvalifikací v oblasti CRM, která může využívat pomoci odborníků se zaměřením na specifické výcvikové oblasti.

ORO.FC.420 Přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem

a) Výcvik CRM je začleněn do přeškolovacího kurzu provozovatele.

b) Jakmile člen letové posádky zahájí přeškolovací kurz provozovatele IAM, nesmí mu být přidělovány letové povinnosti na jiném typu nebo jiné třídě letounu, dokud tento výcvikový kurz neabsolvuje nebo nedokončí.

c) Rozsah výcviku, který se požaduje od členů letové posádky v rámci přeškolovacího kurzu provozovatele IAM, se stanoví v souladu se standardy kvalifikace a praxe stanovenými v provozní příručce s přihlédnutím k předchozímu výcviku a praxi člena letové posádky.

d) Člen letové posádky absolvuje:

1) před zahájením traťového letu pod dozorem (LIFUS) přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem IAM a výcvik znalostí nouzového a bezpečnostního vybavení a

2) traťové přezkoušení po dokončení programu LIFUS.

e) Pokud provozní okolnosti, jako je například podání žádosti o nové AOC nebo zařazení nového typu nebo třídy letadla do letadlového parku, neumožňují provozovateli IAM splnit požadavky uvedené v písmenu d), může provozovatel vypracovat zvláštní přeškolovací kurz, který bude dočasně použit pro omezený počet členů letové posádky.

ORO.FC.430 Opakovací výcvik a přezkoušení

a) Každý člen letové posádky absolvuje opakovací výcvik a přezkoušení odpovídající typu nebo variantě VCA, na kterém létá, a přidruženému vybavení.

b) Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem IAM

1) Každý člen letové posádky absolvuje přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem IAM jako člen běžného složení posádky s cílem prokázat odbornou způsobilost k provádění běžných, mimořádných a nouzových postupů, které zahrnuje relevantní aspekty související s úkoly popsanými v provozní příručce.

2) Vyhrazeno.

3) Platnost přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem IAM je šest kalendářních měsíců.

c) Traťové přezkoušení

Každý člen letové posádky absolvuje traťové přezkoušení ve VCA. Platnost traťového přezkoušení je dvanáct kalendářních měsíců.

d) Výcvik a přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení

Každý člen letové posádky absolvuje opakovací výcvik a přezkoušení týkající se umístění a používání veškerého nouzového a bezpečnostního vybavení na palubě letadla. Platnost přezkoušení odborné způsobilosti k používání nouzového a bezpečnostního vybavení je dvanáct kalendářních měsíců.

e) Výcvik CRM

1) Výcvikové prvky CRM jsou začleněny do všech příslušných fází opakovacího výcviku.

2) Každý člen letové posádky obdrží specifický modulový výcvik CRM. Všechna hlavní témata výcviku CRM jsou zahrnuta do samostatných částí modulového výcviku co nejrovnoměrněji rozložených do jednotlivých tříletých období.

f) Každý člen letové posádky obdrží pozemní výcvik a letový výcvik na zařízení FSTD nebo VCA nebo kombinovaný výcvik na zařízení FSTD a VCA alespoň každých dvanáct kalendářních měsíců.

ORO.FC.440 Létání na více typech nebo variantách

a) Postupy nebo provozní omezení pro létání s více než jedním typem nebo variantou, stanovené v provozní příručce schválené příslušným úřadem, zahrnují:

1) minimální požadovanou praxi členů letové posádky;

2) minimální požadovanou praxi pro daný typ nebo variantu před zahájením výcviku v létání nebo před zahájením létání na jiném typu nebo variantě;

3) postup, pomocí něhož členové letové posádky kvalifikovaní pro jeden typ nebo variantu absolvují výcvik a získají kvalifikaci pro jiný typ nebo variantu a

4) všechny příslušné požadavky na nedávnou praxi pro každý typ nebo variantu.

b) Členové letové posádky by neměli létat na více než třech typech letadel nebo skupinách typů, včetně nejméně jednoho VCA.“;

(16) Bod ORO.TC.100 se nahrazuje tímto:

„**ORO.TC.100 Oblast působnosti**

V této hlavě jsou stanoveny požadavky, které musí splnit letecký provozovatel při provozování letadla s technickou posádkou v provozu vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS), provozu letecké záchranné služby zajišťované VCA (VEMS), provozu s využitím systému snímání nočního vidění (NVIS) nebo provozu s vrtulníkovým jeřábem (HHO) v obchodní letecké dopravě.“;

(17) V bodě ORO.TC.105 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Členům technické posádky v obchodní letecké dopravě HEMS, VEMS, HHO nebo NVIS jsou přidělovány povinnosti, pouze pokud:

1) jsou starší 18 let;

2) jsou tělesně i duševně způsobilí k bezpečnému plnění jim přidělených povinností a odpovědnosti;

3) absolvovali veškerý příslušný výcvik požadovaný podle této hlavy k plnění jim přidělených povinností;

4) absolvovali přezkoušení, jež prověřilo jejich odbornou způsobilost k výkonu veškerých jim přidělených povinností v souladu s postupy uvedenými v provozní příručce.“

(18) V bodě ORO.TC.110 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Přezkoušení, která následují po přeškolovacím výcviku provozovatele a případných požadovaných seznamovacích letech, se uskuteční před zahájením provozu ve funkci požadovaného člena technické posádky v provozu HEMS, VEMS, HHO nebo NVIS.“

(19) V bodě ORO.TC.120 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Přeškolovací výcvik provozovatele zahrnuje:

1) umístění a používání veškerého bezpečnostního vybavení a vybavení pro přežití, které je na palubě letadla;

2) všechny běžné a nouzové postupy;

3) vybavení na palubě používané k plnění povinností v letadle nebo na zemi za účelem pomoci pilotovi během provozu HEMS, VEMS, HHO nebo NVIS.“

(20) Bod ORO.FTL.100 se nahrazuje tímto:

„**ORO.FTL.100 Oblast působnosti**

Tato hlava stanoví požadavky, které má splňovat letecký provozovatel a jeho členové letové posádky a palubní průvodčí (posádka) v souvislosti s omezeními doby letové služby a služby a s požadavky na odpočinek pro posádku určenou k provozu letounů v obchodní letecké dopravě (CAT).“

PŘÍLOHA VI

Příloha V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

(1) Bod SPA.GEN.100 se nahrazuje tímto:

„**SPA.GEN.100 Příslušný úřad**

a) Příslušným úřadem pro vydání zvláštního oprávnění je:

1) pro obchodní provozovatele letounů nebo vrtulníků úřad členského státu, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti;

2) pro neobchodní provozovatele letounů nebo vrtulníků úřad členského státu, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, v němž je usazen nebo má sídlo;

3) pro provozovatele IAM s použitím letadel schopných VTOL (VCA) úřad členského státu, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti nebo má sídlo.

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písm. a) bodu 2, na neobchodní provozovatele, kteří používají letouny nebo vrtulníky zapsané v rejstříku třetí země, se příslušné požadavky této přílohy pro schvalování níže uvedených provozů nevztahují, pokud bylo toto schválení vydáno státem zápisu do rejstříku, který je třetí zemí:

1) navigace založená na výkonnosti (PBN);

2) specifikace minimální navigační výkonnosti (MNPS);

3) provoz v prostoru se sníženými minimy vertikálního rozstupu (RVSM);

4) provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO).“;

(2) Bod SPA.MNPS.100 se nahrazuje tímto:

„**SPA.MNPS.100 Provoz MNPS**

Letouny a vrtulníky jsou provozovány ve stanoveném vzdušném prostoru s předepsanou minimální navigační výkonností (MNPS) v souladu s oblastními doplňkovými postupy a za předpokladu, že jsou stanoveny specifikace minimální navigační výkonnosti, pouze pokud příslušný úřad provozovateli udělil k provádění tohoto provozu oprávnění.“;

(3) Bod SPA.RVSM.100 se nahrazuje tímto:

„**SPA.RVSM.100 Provoz RVSM**

Letouny a vrtulníky jsou provozovány ve stanoveném vzdušném prostoru, v němž se uplatňuje snížené minimum vertikálního rozstupu 300 m (1 000 ft) mezi letovou hladinou (FL) 290 a FL 410 včetně, pouze pokud příslušný úřad provozovateli udělil k provádění tohoto provozu oprávnění.“;

(4) Bod SPA.LVO.100 se nahrazuje tímto:

„**SPA.LVO.100 Provoz za podmínek nízké dohlednosti a provoz s provozními zápočty**

Provozovatel letounů nebo vrtulníků provádí následující provoz, pouze pokud příslušný úřad schválil:

a) vzlety za podmínek dohlednosti menší než 400 m RVR;

b) přiblížení podle přístrojů za podmínek nízké dohlednosti a

c) provoz s provozními zápočty s výjimkou provozu se systémem EFVS 200, na který se nesmí vztahovat zvláštní schválení/oprávnění.“;

(5) Bod SPA.DG.100 se nahrazuje tímto:

„**SPA.DG.100 Doprava nebezpečného zboží**

S výjimkou ustanovení přílohy IV (část CAT), přílohy VI (část NCC), přílohy VII (část NCO), přílohy VIII (část SPO) a přílohy IX (část IAM) tohoto nařízení provádí provozovatel leteckou dopravu nebezpečného zboží, pouze pokud k tomu získal oprávnění příslušného úřadu.“;

(6) V bodu SPA.EFB.100 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Provozovatel letounů nebo vrtulníků nebo IAM v obchodní letecké dopravě používá aplikaci EFB typu B, pouze pokud provozovateli příslušný úřad udělil schválení k jejímu používání.“;

(7) Doplňuje se nová [hlava O], která zní:

„HLAVA O

PROVOZ LETECKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY ZAJIŠŤOVANÉ LETADLY S POSÁDKOU SCHOPNÝMI VTOL (VEMS)

SPA.VEMS.100 Provoz letecké záchranné služby zajišťované letadly s posádkou schopnými VTOL (VEMS)

a) Provozovatel IAM smí provádět provoz letecké záchranné služby zajišťované letadly s posádkou schopnými VTOL (VEMS), pouze pokud provozovateli příslušný úřad udělil schválení k jejímu provozu.

b) Pro získání tohoto oprávnění příslušného úřadu provozovatel IAM:

1) je držitelem osvědčení leteckého provozovatele v souladu s přílohou III (část ORO);

2) provádí provoz v souladu s příslušnými požadavky přílohy IX (část IAM) a

3) prokáže příslušnému úřadu soulad s požadavky obsaženými v této hlavě.

c) Provozovatel IAM používá pro svou provozní základnu VEMS přiměřené vertiporty a nemocniční zařízení, pokud příslušný úřad neschválí použití místa veřejného zájmu v nemocničním zařízení.

d) Provozovatel IAM může pro účely úkolů VEMS nebo výcvikových letů VEMS využívat přiměřená provozní místa s přihlédnutím k:

1) výkonnostním požadavkům letadla platným pro vzlet a přistání;

2) charakteristikám provozního místa, včetně rozměrů, překážek a stavu povrchu;

3) bezpečnému rozstupu mezi letadlem schopným VTOL (VCA) od osob na zemi a

4) požadavkům na soukromí, ochranu údajů, odpovědnost, pojištění, bezpečnost a ochranu životního prostředí.

SPA.VEMS.110 Požadavky na vybavení pro provoz VEMS

a) Veškerá speciální zdravotnická zástavba letadla schopného VTOL (VCA) a veškeré následné úpravy uvedené zástavby a případně její obsluha se schvaluje v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012.

b) Pro lety VFR ve dne, které jsou navigovány na tratích nebo v oblastech s referencí podle viditelných orientačních bodů, je VCA vybaveno nástroji, které zajišťují zobrazení pohyblivé mapy s vlastní polohou a překážkami. Mapy a databáze překážek jsou průběžně aktualizovány.

c) Pro lety VFR ve dne musí být VCA vybaveno prostředky pro měření a zobrazování polohy a stabilizovaného kurzu pilotovi nebo jinými rovnocennými nástroji pro zmírnění dezorientace pilota v případě snížených vizuálních podnětů.

d) Každé VCA používané při úkolech VEMS je vybaveno nástroji se schopností ADS-B „out“.

e) Přístroje a vybavení požadované podle písmena f) jsou certifikovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

f) Provozovatel IAM zajistí, aby byly veškeré relevantní informace zdokumentovány v seznamu minimálního vybavení.

SPA.VEMS.115 Komunikace

Kromě požadavků na přístroje a vybavení platných pro VCA v konfiguraci s posádkou je VCA používané pro lety VEMS vybaveno komunikačním vybavením schopným obousměrné komunikace s organizací, pro niž je let VEMS zajišťován, a je-li to možné, komunikace s pozemním personálem záchranné služby na místě zásahu.

SPA.VEMS.120 Minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti

Minima pro fázi odbavení a fázi letu na trati pro let VEMS jsou minima stanovená v souladu s bodem SERA.5001. Pokud během fáze letu na trati nastanou meteorologické podmínky horší než použitelná minima:

a) VCA s osvědčením pro lety pouze podle pravidel VFR ve dne co nejdříve přistane nebo se vrátí na základnu VEMS.

b) Vyhrazeno.

SPA.VEMS.125 Výkonnostní požadavky pro lety VEMS

VCA používané pro provoz VEMS je provozováno v souladu s příslušnými výkonnostními požadavky stanovenými v bodě UAM.POL.VCA.100.

SPA.VEMS.130 Požadavky na posádku

a) Výběr. Provozovatel IAM stanoví kritéria pro výběr členů letové posádky pro provoz VEMS s přihlédnutím k jejich předchozí praxi.

b) Provozní výcvik. Členové posádky úspěšně dokončí provozní výcvik v souladu s postupy VEMS obsaženými v provozní příručce.

c) Vyhrazeno.

d) *Složení posádky*

1) Let ve dne. Minimální složení posádky při odbavení pro let VEMS podle pravidel VFR ve dne jsou dva piloti nebo jeden pilot a jeden člen technické posádky VEMS.

Po přistání na provozním místě VEMS může následné lety provést jeden pilot:

i) pokud je potřeba zajistit dodatečný zdravotnický materiál, doplnit palivo nebo změnit polohu, zatímco člen technické posádky VEMS poskytuje zdravotnickou pomoc na zemi nebo

ii) pokud člen technické posádky VEMS poskytuje zdravotnickou pomoc pacientovi za letu nebo během přepravy v jiném vozidle.

2) *Vyhrazeno*.

3) Provozovatel IAM zajistí, aby bylo po celou dobu úkolu VEMS zachováno složení stálé posádky s neměnným personálním obsazením.

e) *Výcvik a přezkoušení letové a technické posádky*

1) Výcvik a přezkoušení provádí vhodně kvalifikovaný personál podle osnov, které jsou součástí provozní příručky a schváleny příslušným úřadem.

2) Členové posádky

i) Všechny relevantní prvky programu výcviku posádky zlepšují u posádky znalosti pracovního prostředí provozu VEMS a vybavení pro tento provoz, zlepšují koordinaci posádky a zahrnují opatření k minimalizaci rizik spojených s převozem na trati za podmínek nízké viditelnosti, výběrem provozních míst VEMS a profily přiblížení a odletů.

ii) Opatření uvedená v podbodě i) se posuzují během obou těchto přezkoušení:

A) přezkoušení odborné způsobilosti k provozu za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) ve dne;

B) traťových přezkoušení.

iii) Složky týkající se provozu VEMS v rámci přezkoušení odborné způsobilosti a traťových přezkoušení uvedených v podbodě ii) mají platnost šest a dvanáct kalendářních měsíců v uvedeném pořadí.

SPA.VEMS.135 Instruktáž zdravotnického doprovodu a dalšího personálu

a) Zdravotnický doprovod. Před každým letem nebo sérií letů VEMS je zdravotnický doprovod poučen s cílem zajistit, aby se seznámil s pracovním prostředím provozu VEMS a vybavením pro tento provoz, dokázal ovládat nouzové vybavení na palubě a podílel se na běžných a nouzových postupech nastupování a vystupování.

b) Pozemní personál záchranné služby. Je-li zaměstnán pozemní personál záchranné služby, přijme provozovatel IAM veškerá potřebná opatření k zajištění toho, aby se uvedený personál seznámil s pracovním prostředím provozu VEMS a vybavením pro tento provoz a s riziky spojenými s pozemním provozem na provozním místě VEMS.

c) Pacienti. Bez ohledu na bod UAM.OP.MVCA.170 přílohy IX (část IAM) se instruktáž koná pouze tehdy, je-li to vzhledem ke zdravotnímu stavu pacienta možné.

SPA.VEMS.140 Informace, postupy a dokumentace

a) Provozovatel IAM v rámci analýzy rizik a procesu řízení posoudí, zmírní a minimalizuje rizika spojená s prostředím provozu VEMS. Provozovatel IAM v provozní příručce popíše svá zmírňující opatření, včetně provozních postupů.

b) Provozovatel IAM zajistí, aby velící pilot (PIC) posoudil zvláštní rizika spojená s konkrétním letem VEMS.

c) Příslušné výňatky z provozní příručky jsou poskytnuty organizaci, pro kterou má být provoz VEMS prováděn.

SPA.VEMS.145 Zařízení na provozní základně VEMS

a) Je-li požadováno, aby členové posádky byli v pohotovosti s reakční dobou kratší než 45 minut, je zajištěno vhodné ubytování v těsné blízkosti každé provozní základny VEMS.

b) Na každé provozní základně VEMS je letové posádce zaručen přístup k zařízením pro zjištění současného stavu a předpovědi počasí a je jí poskytnuto přiměřené vybavení pro komunikaci s příslušnými stanovišti letových provozních služeb (ATS). Pro plánování všech souvisejících úkolů je k dispozici přiměřené zařízení.

SPA.VEMS.150 Plnění/odčerpávání paliva/nabíjení baterií/výměna baterií, když cestující nastupují, vystupují nebo jsou na palubě

Plnění/odčerpávání paliva nebo nabíjení/výměna baterií se zapnutými nebo vypnutými jednotkami vyvozujícími vztlak a tah se provádí pouze v souladu s bodem UAM.OP.MVCA.200 nebo případně bodem UAM.OP.MVCA.205.

SPA.VEMS.155 Systém sledování letadel

Provozovatel IAM zřídí a udržuje monitorovaný systém sledování letadel pro provoz VEMS po celou dobu trvání letu VEMS.“

PŘÍLOHA VII

Do nařízení (EU) č. 965/2012 se doplňuje nová příloha IX, která zní:

„*PŘÍLOHA IX*

PROVOZ INOVATIVNÍ LETECKÉ MOBILITY

(ČÁST IAM)

HLAVA A

OBECNÉ POŽADAVKY

IAM.GEN.050 Oblast působnosti

Tato příloha se vztahuje na provoz IAM s použitím letadel s posádkou schopných VTOL (VCA) podle pravidel VFR ve dne.

IAM.GEN.055 Příslušný úřad

Příslušným úřadem provozovatele IAM je úřad určený členským státem, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti nebo sídlo, nebo agentura v souladu s článkem 65 nařízení (EU) 2018/1139.

ODDÍL 1

Letadla schopná VTOL (VCA)

IAM.GEN.VCA.050 Oblast působnosti

Tento oddíl obsahuje obecné požadavky na provoz VCA.

IAM.GEN.VCA.100 Odpovědnost posádky

a) Piloti a ostatní členové posádky odpovídají za správný výkon svých povinností, které:

   1) souvisejí s bezpečností VCA a osob na palubě a

   2) jsou uvedené v provozní příručce (OM) provozovatele VCA.

b) Piloti a ostatní členové posádky plní všechny tyto povinnosti:

   1) hlásí velícímu pilotovi (PIC) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž jsou přesvědčeni, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz VCA včetně nouzových systémů, pokud již nebyla nahlášena;

   2) hlásí velícímu pilotovi (PIC) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu, pokud již nebyl nahlášen;

   3) plní příslušné požadavky programu hlášení událostí provozovatele;

   4) plní požadavky na dobu letové služby, služby a odpočinku v souladu se svými povinnostmi;

   5) během letu nevyřazují zapisovače z činnosti nebo je nevypínají ani záměrně nemažou jejich záznamy.

c) Piloti a ostatní členové posádky nevykonávají povinnosti související s provozem VCA, pokud se nacházejí v některé z následujících situací:

   1) pokud jsou pod vlivem psychoaktivních látek nebo jsou nezpůsobilí z důvodu zranění, únavy, medikace, nemoci nebo z jiných podobných příčin;

   2) pokud nesplňují příslušné zdravotní požadavky;

   3) pokud existuje jakákoli pochybnost, zda mohou vykonávat přidělené povinnosti;

   4) jestliže ví nebo mají podezření, že trpí únavou podle bodu 7.5 přílohy V nařízení (EU) 2018/1139, nebo se natolik necítí dobře, že by mohla být ohrožena bezpečnost letu.

IAM.GEN.VCA.105 Odpovědnost velícího pilota (PIC)

a) Velící pilot kromě splnění požadavků bodu IAM.GEN.VCA.100 plní od okamžiku, kdy převezme funkce velení na určeném pracovním místě, až do okamžiku, kdy funkce velení předá nebo opustí určené pracovní místo na konci letu, všechny tyto povinnosti:

1) odpovídá za bezpečnost všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě VCA;

2) odpovídá za provoz a bezpečnost VCA, když jsou jednotky vyvozující vztlak a tah zapnuté;

3) nese odpovědnost za zahájení, pokračování, ukončení nebo odklonění letu v zájmu bezpečnosti;

4) má pravomoc vydat všechny příkazy a přijmout všechna odpovídající opatření k zajištění bezpečnosti VCA a osob nebo majetku přepravovaného na jeho palubě;

5) zajistí, aby všichni cestující byli seznámeni s umístěním nouzových východů a případně s umístěním a použitím důležitého bezpečnostního a nouzového vybavení;

6) zajistí, aby všichni cestující byli seznámeni s tím, kdy a jak mají během letu komunikovat s členem (členy) letové posádky;

7) zajistí, aby byly dodrženy všechny provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu s provozní příručkou (OM) provozovatele VCA;

8) nedovolí členům posádky během kritických fází letu výkon jiné činnosti než činnosti nezbytné pro bezpečný provoz VCA;

9) zajistí, aby zapisovače nebyly během letu vyřazeny z činnosti nebo vypnuty a aby jejich záznamy nebyly úmyslně vymazány;

10) rozhodne, zda převezme VCA se závadou povolenou v souladu se seznamem povolených odchylek na draku VCA (CDL) nebo seznamem minimálního vybavení (MEL) a technickým deníkem VCA;

11) zajistí, aby byla provedena předletová prohlídka v souladu s platnými požadavky na zachování letové způsobilosti;

12) ujistí se, že veškeré nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití;

13) po skončení letu zapíše v souladu s požadavky systému vedení záznamů na zachování letové způsobilosti údaje o využití a všechny známé nebo domnělé závady VCA, aby bylo zajištěno zachování letové bezpečnosti.

b) Velící pilot (PIC) přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a činnost, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné. V takových případech se může velící pilot (PIC) v zájmu bezpečnosti odchýlit od platných pravidel, provozních postupů a metod.

c) Velící pilot (PIC) oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) okamžitě, jakmile je to proveditelné, jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal během letu a které by pravděpodobně mohly ovlivnit bezpečnost provozu jiných VCA.

IAM.GEN.VCA.110 Pravomoci velícího pilota

Provozovatel IAM přijme veškerá přiměřená opatření k tomu, aby všechny osoby přepravované na palubě VCA uposlechly všech oprávněných rozkazů udělených velícím pilotem (PIC) k zajištění bezpečnosti VCA a osob nebo majetku přepravovaného na jeho palubě.

IAM.GEN.VCA.120 Společný jazyk

Provozovatel IAM zajistí, aby se všichni členové posádky mohli navzájem dorozumívat společným jazykem.

IAM.GEN.VCA.130 Zapnutí jednotek vyvozujících vztlak a tah

Jednotky vyvozující vztlak a tah VCA smí pro účely letu zapnout pouze kvalifikovaný pilot při řízení VCA.

IAM.GEN.VCA.140 Přenosná elektronická zařízení (PED)

Provozovatel IAM nedovolí žádné osobě používat na palubě letadla PED, které by mohlo nepříznivě ovlivnit výkonnost palubních systémů VCA a vybavení, a přijme veškerá přiměřená opatření k zajištění toho, aby použití tohoto zařízení bylo zabráněno.

IAM.GEN.VCA.141 Používání elektronických letových aktovek (EFB)

a) Pokud se na palubě letadla používá EFB, zajistí provozovatel IAM, aby nepříznivě neovlivňovala výkonnost systémů VCA a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit VCA.

b) Provozovatel IAM nepoužívá aplikaci EFB typu B, pokud není schválena v souladu s hlavou M přílohy V (část SPA).

IAM.GEN.VCA.145 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě VCA

Provozovatel IAM musí mít neustále k dispozici seznamy obsahující informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití, které je přepravováno na palubě všech jeho VCA, aby je mohl okamžitě sdělit koordinačním střediskům pátrání a záchrany (RCC).

IAM.GEN.VCA.155 Přeprava válečných zbraní a válečného střeliva

Provozovatel IAM nepřijímá k letecké přepravě na palubě VCA válečné zbraně ani válečnou munici.

IAM.GEN.VCA.160 Přeprava sportovních zbraní a střeliva

a) Provozovatel IAM nepřijímá k letecké přepravě na palubě VCA sportovní zbraně, pokud:

   1) je není možné uložit ve VCA na místě nepřístupném za letu cestujícím a

   2) není veškerá munice vybitá a není přepravována odděleně od sportovních zbraní.

IAM.GEN.VCA.165 Způsob přepravy osob

Provozovatel IAM přijme veškerá přiměřená opatření k zajištění toho, aby se v části VCA, jež není navržena nebo určena k přepravě osob, nenacházela za letu žádná osoba, vyjma situace, kdy osoba provádí úkon, který je nezbytný pro bezpečnost VCA nebo osoby, zvířete nebo zboží přepravovaného na palubě VCA.

IAM.GEN.VCA.170 Psychoaktivní látky

a) Provozovatel IAM přijme veškerá přiměřená opatření k zajištění toho, aby do VCA nenastoupila a ani se na jeho palubě nezdržovala osoba, která je natolik pod vlivem psychoaktivních látek, že by pravděpodobně ohrozila bezpečnost VCA nebo osob na palubě.

b) Provozovatel IAM vytvoří a zavede objektivní, transparentní a nediskriminační postup pro prevenci a odhalení zneužívání psychoaktivních látek piloty a dalšími osobami ovlivňujícími bezpečnost letu, které jsou pod přímou kontrolou provozovatele IAM, aby zajistil, že nebude ohrožena bezpečnost VCA ani osob na palubě.

c) Pokud je u pilotů nebo dalších osob ovlivňujících bezpečnost letu zjištěn pozitivní výsledek testu na psychoaktivní látky, informuje provozovatel IAM příslušný úřad a úřad odpovědný za piloty a dotčený personál.

IAM.GEN.VCA.175 Ohrožování bezpečnosti

a) Provozovatel IAM přijme veškerá přiměřená opatření k zajištění toho, aby žádná osoba nejednala nebezpečně, úmyslně či nedbale nebo aby opomněla provést úkon, čímž by:

   1) ohrozila VCA nebo osoby na palubě nebo

   2) způsobila či umožnila, aby VCA ohrozilo osoby nebo majetek.

b) Provozovatel IAM zajistí, aby piloti byli před zahájením letového provozu podrobeni psychologickému posouzení za účelem:

   1) zjištění psychických vlastností pilotů a vhodnosti pro jejich pracovní prostředí a

   2) snížení pravděpodobnosti nepříznivého narušení bezpečného provozu VCA piloty.

IAM.GEN.VCA.176 Podpůrný program pro piloty

a) Provozovatel IAM umožní, usnadní a zajistí přístup k proaktivnímu a nerepresivnímu podpůrnému programu, který bude pilotům poskytovat pomoc a podporu při rozpoznávání, zvládání a řešení případných problémů, které by mohly negativně ovlivnit jejich schopnost bezpečně vykonávat práva udělená jejich průkazem způsobilosti.

b) Aniž jsou dotčeny příslušné právní předpisy Unie o ochraně osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů, základním předpokladem účinného podpůrného programu pro piloty je ochrana důvěrnosti osobních údajů.

IAM.GEN.VCA.185 Informace uchovávané na zemi

a) Provozovatel IAM zajistí, aby po dobu každého letu nebo série letů byly informace, které jsou pro daný let nebo sérii letů relevantní a odpovídají druhu provozu:

1) uchovávány na zemi a

2) uchovány nejméně do doby, než jsou zhotoveny jejich kopie v místě, kde budou uloženy, nebo, nelze-li to provést,

3) byly přepravovány v ohnivzdorném pouzdře na palubě VCA.

b) Součástí informací uvedených v písmeni a) je vše níže uvedené:

1) kopie provozního letového plánu;

2) kopie příslušné části či částí záznamů zachování letové způsobilosti;

3) dokumentace NOTAM přesně vymezená pro danou trať, je-li zvláště vydána provozovatelem IAM;

4) dokumentace o hmotnosti a vyvážení;

5) ohlášení zvláštních nákladů.

IAM.GEN.VCA.190 Předkládání dokumentace a záznamů

Velící pilot (PIC) předloží dokumenty, které musí být přepravovány na palubě v tištěné podobě nebo na digitálním médiu, osobě zmocněné úřadem v přiměřené lhůtě od okamžiku, kdy je k tomu touto osobou vyzván.

IAM.GEN.VCA.195 Uchovávání, předkládání, ochrana a použití záznamů zapisovačů

a) V případě nehody, vážného incidentu nebo události, kterou určil vyšetřující úřad, provozovatel IAM uchovává původní zaznamenané údaje ze zapisovače na palubě VCA v souladu s hlavou D této přílohy po dobu 60 dnů, nebo do jiného data, které stanovil vyšetřující úřad.

b) Provozovatel IAM provádí provozní kontroly a hodnocení záznamů v zájmu zajištění trvalé provozuschopnosti zapisovače.

c) Provozovatel IAM zajistí, aby byly uchovávány záznamy letových parametrů, které musí zapisovač zaznamenávat. Pro účely zkoušení a údržby zapisovače může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše jedna hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu.

d) Provozovatel IAM uchovává aktualizovanou dokumentaci obsahující informace nezbytné k převedení nezpracovaných letových údajů na letové parametry vyjádřené v technických jednotkách.

e) Provozovatel IAM zpřístupní kterýkoli uchovaný záznam zapisovače, jestliže tak stanovil příslušný úřad.

f) Aniž je dotčeno nařízení (EU) č. 996/2010 (*) a nařízení (EU) 2016/679 (**):

1) s výjimkou zajištění provozuschopnosti zapisovače nesmí být zvukové záznamy ze zapisovače zveřejněny či použity, nejsou-li splněny všechny následující podmínky:

i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito zvukovými záznamy a s jejich přepisem;

ii) všichni piloti a dotčení členové personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;

iii) tyto zvukové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti;

2) při inspekci zvukových záznamů zapisovače v zájmu zajištění jeho provozuschopnosti provozovatel IAM ochrání soukromí těchto zvukových záznamů a zajistí, aby nebyly zveřejněny či použity k jiným účelům než k zajištění provozuschopnosti zapisovače;

3) letové parametry zaznamenané zapisovačem se nesmí používat pro jiné účely než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, ledaže tyto záznamy splňují některou z následujících podmínek:

i) jsou použity provozovatelem IAM výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby;

ii) jsou anonymizovány;

iii) jsou zpřístupněny zabezpečenými postupy;

4) s výjimkou zajištění provozuschopnosti zapisovače nesmí být obrazové záznamy z pilotního prostoru zveřejněny či použity, nejsou-li splněny všechny následující podmínky:

i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito obrazovými záznamy;

ii) všichni piloti a dotčení členové personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;

iii) tyto obrazové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti;

5) když se za účelem zajištění provozuschopnosti zapisovače provádí kontrola obrazových záznamů z pilotního prostoru zaznamenaných předmětným zapisovačem, pak platí, že:

i) tyto obrazové záznamy nesmí být zveřejněny či použity k jiným účelům než k zajištění provozuschopnosti zapisovače;

ii) pokud jsou na obrazových záznamech viditelné části těl pilotů nebo cestujících, provozovatel zajistí u těchto záznamů ochranu soukromí.

IAM.GEN.VCA.200 Přeprava nebezpečného zboží na základě zvláštního povolení

a) Letecká přeprava nebezpečného zboží se provádí alespoň v souladu s přílohou 18 Chicagské úmluvy a příslušnými technickými instrukcemi (TI).

b) Provozovatel IAM je schvalován pro leteckou přepravu nebezpečného zboží jako nákladu v souladu s hlavou G přílohy V (část SPA).

c) Provozovatel IAM stanoví postupy, které zajistí, že budou přijata veškerá přiměřená opatření, jež zabrání neúmyslnému umístění neuvedeného nebo nesprávně uvedeného nebezpečného zboží na palubu.

d) Provozovatel IAM zajistí, aby všichni pracovníci, včetně pracovníků třetích stran, kteří se podílejí na přejímce nákladu, manipulaci s ním a jeho nakládce a vykládce, byli informováni o schválení provozu a omezeních provozovatele s ohledem na leteckou přepravu nebezpečného zboží a aby jim byly poskytnuty potřebné informace, které jim umožní plnit jejich povinnosti podle TI.

e) Provozovatel IAM zajistí v souladu s TI, aby cestující obdrželi informace o přepravě nebezpečného zboží na palubě.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35).

(**) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

f) Provozovatel IAM v souladu s TI bezodkladně ohlásí příslušnému úřadu a oprávněnému úřadu státu události, že došlo k:

1) nehodě nebo incidentu spojenému s nebezpečným zbožím;

2) odhalení neuvedeného nebo nesprávně uvedeného nebezpečného zboží v nákladu nebo poště; nebo

3) zjištění, že nebezpečné zboží převáží cestující či členové posádky nebo jsou v zavazadlech v rozporu s částí 8 TI.

g) Provozovatel zajistí, aby na místech přejímky nákladu byly k dispozici vyhlášky poskytující informace o dopravě nebezpečného zboží v souladu s TI.

IAM.GEN.VCA.205 Přeprava nebezpečného zboží bez zvláštního povolení

a) Letecká přeprava nebezpečného zboží se provádí alespoň v souladu s přílohou 18 Chicagské úmluvy a příslušnými TI.

b) Provozovatelé mohou na palubě VCA přepravovat nebezpečné zboží bez zvláštního schválení požadovaného podle hlavy G přílohy V (část SPA), pokud:

1) zboží nepodléhá TI v souladu s jejich částí 1 nebo

2) je převážejí cestující či posádka nebo je v zavazadlech v souladu s částí 8 TI.

c) Provozovatelé IAM, kteří nejsou schváleni v souladu s hlavou G přílohy V (část SPA), vytvoří program výcviku v oblasti nebezpečného zboží, který splňuje požadavky přílohy 18 Chicagské úmluvy a příslušné TI.

d) Provozovatel IAM zajistí, aby cestující dostali informace o přepravě nebezpečného zboží v souladu s Technickými instrukcemi.

e) Provozovatel IAM stanoví postupy, které zajistí, že budou přijata veškerá přiměřená opatření, jež zabrání neúmyslnému umístění neuvedeného nebezpečného zboží na palubu.

f) Provozovatel IAM v souladu s TI bezodkladně ohlásí příslušnému úřadu a oprávněnému úřadu státu události, že došlo k:

1) nehodě nebo incidentu spojenému s nebezpečným zbožím;

2) odhalení neuvedeného nebezpečného zboží v nákladu nebo poště nebo

3) zjištění, že nebezpečné zboží převáží cestující či členové posádky nebo je v zavazadlech v rozporu s částí 8 TI.

ODDÍL 2

Letadla s posádkou schopná VTOL (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050 Oblast působnosti

Tento oddíl stanoví další požadavky na provoz IAM s letadly s posádkou schopnými VTOL (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135 Přístup do pilotního prostoru

a) Provozovatel IAM zajistí, aby žádná osoba kromě pilota pověřeného provedením letu neměla přístup do pilotního prostoru nebo v něm byla přepravována, pokud není:

1) členem provozní posádky;

2) zástupcem příslušného úřadu nebo kontrolního úřadu, jestliže to vyžaduje výkon jeho úředních povinností; nebo

3) osobou, jejíž přeprava v tomto prostoru je povolena v souladu s provozní příručkou (OM) provozovatele.

b) Velící pilot zajistí, aby:

1) přístup do pilotního prostoru neodváděl pozornost od provádění letu ani nenarušoval provádění letu a

2) všechny osoby přepravované v pilotním prostoru byly seznámeny s příslušnými bezpečnostními postupy.

c) Konečné rozhodnutí o přístupu do pilotního prostoru VCA přijímá velící pilot.

IAM.GEN.MVCA.180 Dokumenty, příručky a informace na palubě každého letu

a) Při každém letu s VCA jsou na palubě přepravovány tyto dokumenty, příručky a informace na tištěném nebo digitálním médiu a jsou snadno přístupné pro kontrolní účely:

1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný dokument či dokumenty;

2) originál osvědčení o zápisu letadla do rejstříku;

3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);

4) osvědčení hlukové způsobilosti, včetně jeho anglického překladu, pokud bylo vydáno úřadem, který je odpovědný za vydání osvědčení hlukové způsobilosti;

5) ověřená kopie osvědčení leteckého provozovatele (AOC), včetně jeho anglického překladu, pokud bylo vydáno v jiném jazyce;

6) provozní specifikace pro příslušný typ letadla vydané společně s AOC, včetně jejich anglického překladu, pokud byly vydány v jiném jazyce;

7) případně originál povolení rádiové stanice;

8) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;

9) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;

10) případně záznamy zachování letové způsobilosti;

11) podrobnosti případně vyplněného letového plánu letových provozních služeb;

12) aktuální a vhodné letecké mapy pro trasu předpokládaného letu a pro všechny trasy, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;

13) postupy a informace týkající se vizuálních signálů používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému se zakročuje;

14) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu, které jsou v letadle snadno přístupné;

15) aktuálně platné části OM, jež jsou důležité pro povinnosti pilotů, kteří k nim musí mít snadný přístup;

16) seznam minimálního vybavení (MEL);

17) příslušná instruující dokumentace NOTAM a letecké informační služby (AIS);

18) příslušné meteorologické informace;

19) seznamy nákladu nebo seznamy cestujících;

20) dokumentace o hmotnosti a vyvážení;

21) v případě potřeby provozní letový plán;

22) případně ohlášení zvláštních kategorií cestujících (SCP) a

23) veškeré další dokumenty týkající se letu nebo požadované dotčenými státy pro daný let.

b) Dokumenty, příručky a informace na palubě každého letu jsou snadno přístupné oprávněným osobám, použitelné a spolehlivé.

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), je v případě ztráty nebo odcizení dokumentů uvedených v písm. a) bodech 2 až 8 povoleno pokračovat v letu až na letiště určení nebo do místa, kde může být poskytnuta náhradní dokumentace.

IAM.GEN.MVCA.181 Dokumenty a informace, které nemusí být přepravovány na palubě

a) Bez ohledu na bod IAM.GEN.MVCA.180 mohou být při provozu IAM podle pravidel VFR ve dne, při kterém se během 24 hodin vzlétá a přistává na stejném vertiportu nebo se zůstává v místní oblasti uvedené v OM, na vertiportu uchovávány tyto dokumenty a informace místo toho, aby byly přepravovány na palubě každého letu:

1) osvědčení hlukové způsobilosti;

2) povolení rádiové stanice;

3) palubní deník nebo rovnocenný dokument;

4) záznamy zachování letové způsobilosti;

5) instruující dokumentace NOTAM a letecké informační služby (AIS);

6) meteorologické informace;

7) případně ohlášení zvláštních kategorií cestujících (SCP) a

8) dokumentace o hmotnosti a vyvážení.

HLAVA B

PROVOZNÍ POSTUPY

ODDÍL 1

Letadla schopná VTOL (VCA)

UAM.OP.VCA.050 Oblast působnosti

Tento oddíl stanoví požadavky na provoz IAM s letadly schopnými VTOL (VCA).

UAM.OP.VCA.101 Přezkoušení a nastavení výškoměru

a) Provozovatel IAM stanoví postupy pro přezkoušení výškoměru před každým odletem.

b) Provozovatel IAM stanoví postupy pro nastavení výškoměru ve všech fázích letu, přičemž zohlední případné postupy zavedené státem, v němž se nachází daný vertiport, nebo státem, v němž se nachází prolétávaný vzdušný prostor.

UAM.OP.VCA.125 Pojíždění a pozemní pohyb

a) Provozovatel IAM stanoví pro pojíždění VCA (za letu i po zemi) a pro pohyb VCA po zemi standardní postupy a postupy pro nepředvídané okolnosti, aby zajistil bezpečný provoz VCA na vertiportu, v náhradním místě nebo v provozním místě VEMS. Provozovatel IAM zejména zváží riziko střetu pojíždějícího VCA nebo přesouvaného VCA s jiným letadlem nebo jinými objekty, jakož i riziko zranění pozemního personálu. Postupy provozovatele IAM jsou koordinovány s provozovatelem vertiportu, náhradního místa nebo případně provozního místa.

b) VCA smí pojíždět na pohybové ploše vertiportu, náhradního místa nebo provozního místa VEMS:

1) s pilotem s příslušnou kvalifikací u řízení VCA nebo

2) v případě pojíždění po zemi bez cestujících za jiným účelem, než je vzlet, s osobou u řízení VCA určenou provozovatelem IAM, která absolvovala příslušný výcvik a obdržela příslušné pokyny.

c) Provozovatel IAM zajistí, aby pozemní pohyb VCA na pohybové ploše vertiportu, náhradního místa nebo provozního místa VEMS prováděl nebo na něj dohlížel personál, který absolvoval odpovídající výcvik a obdržel příslušné pokyny.

UAM.OP.VCA.130 Postupy omezování hluku

a) Při vypracovávání provozních postupů vezme provozovatel IAM v úvahu potřebu minimalizovat dopad hluku a veškeré zveřejněné postupy omezování hluku.

b) Postupy provozovatele IAM:

1) zajistí, aby bezpečnost měla přednost před omezováním hluku; a

2) jsou jednoduché a bezpečně proveditelné bez výrazného zvýšení pracovního zatížení letové posádky během kritických fází letu.

UAM.OP.VCA.135 Trati a oblasti provozu

a) Provozovatel IAM zajistí, aby lety byly prováděny pouze na tratích nebo v oblastech, pro které:

1) jsou k dispozici vesmírná zařízení, pozemní zařízení a služby a meteorologické služby, které jsou přiměřené pro plánovaný provoz;

2) jsou k dispozici přiměřené vertiporty, náhradní místa nebo provozní místa VEMS, která umožňují provést přistání v případě kritické poruchy z pohledu výkonnosti (CFP) VCA;

3) je výkonnost VCA přiměřená pro splnění požadavků týkajících se minimální výšky letu;

4) vybavení VCA splňuje minimální požadavky pro plánovaný provoz a

5) jsou k dispozici odpovídající mapy a plánky.

b) Provozovatel IAM zajistí, aby lety byly prováděny v souladu se všemi omezeními na tratích nebo v oblastech provozu stanovenými příslušným úřadem.

UAM.OP.VCA.145 Stanovení minimálních nadmořských výšek letu

a) Provozovatel IAM stanoví pro všechny prolétávané úseky tratě:

1) minimální nadmořské výšky letů, které zajišťují požadovanou výšku nad terénem a překážkami s přihlédnutím k příslušným požadavkům hlavy C této přílohy a k minimům stanoveným státem, ve kterém se provoz uskutečňuje; a

2) způsoby stanovení nadmořských výšek uvedených v bodě 1 pilotem.

b) Způsob stanovení minimálních nadmořských výšek letu schválí příslušný úřad.

c) Pokud se minimální nadmořské výšky letů stanovené provozovatelem IAM liší od výšek stanovených státem, v němž se provoz uskutečňuje, uplatní se vyšší hodnoty.

UAM.OP.VCA.190 Palivový/energetický program – obecně

a) Provozovatel IAM zřídí, zavede a udržuje palivový/energetický program, který obsahuje zásady a postupy pro:

1) plánování paliva/energie a přeplánování paliva/energie za letu;

2) výběr vertiportů, náhradních míst nebo provozních míst VEMS a

3) hospodaření s palivem/energií za letu;

b) Palivový/energetický program:

1) je vhodný pro zamýšlený provoz a

2) odpovídá schopnosti provozovatele IAM podporovat jeho provádění.

c) Palivový/energetický program je zahrnut v provozní příručce.

d) Palivový/energetický program a veškeré jeho změny vyžadují předchozí schválení příslušným úřadem.

UAM.OP.VCA.191 Palivový/energetický systém – plánování paliva/energie a přeplánování paliva/energie za letu

Provozovatel IAM zajistí, aby:

a) na palubě VCA bylo dostatečné množství použitelného paliva/energie a zálohy k bezpečnému dokončení plánovaného letu a k umožnění odchylek od plánovaného provozu;

b) plánované množství použitelného paliva/energie pro zamýšlený let vycházelo ze všech těchto prvků:

1) údajů o spotřebě paliva/energie uvedených v letové příručce nebo aktuálních specifických údajů o letadle odvozených ze systému sledování spotřeby paliva/energie;

2) podmínek, za kterých má být let uskutečněn, mimo jiné včetně:

i) výkonnosti požadované pro zamýšlený let do místa určení, včetně vertiportů, náhradních míst nebo provozních míst vybraných na trati;

ii) předpokládané hmotnosti;

iii) zpráv NOTAM;

iv) předpokládaných meteorologických podmínek;

v) účinků odložených položek pro údržbu v souladu s MEL provozovatele IAM a/nebo odchylek konfigurace v souladu s CDL provozovatele IAM;

vi) předpokládaného směrování odletu a příletu a předpokládaných zpoždění.

3) účinnosti a kapacity zařízení pro ukládání energie pro plánované provozní podmínky, případně s ohledem na degradaci těchto zařízení pro ukládání energie;

c) předletový výpočet použitelného paliva/energie a záloh pro let zahrnuje:

1) palivo/energii pro pojíždění, jehož množství není menší nežli množství, jež se pravděpodobně spotřebuje před vzletem;

2) traťové palivo/energii, což je množství paliva/energie potřebné k tomu, aby letadlo mohlo letět od vzletu nebo od bodu přeplánování za letu do přistání na vertiportu určení, náhradním místě nebo provozním místě, s přihlédnutím k provozním podmínkám uvedeným v písm. b) bodě 2;

3) palivo/energii pro nepředvídané okolnosti, což je množství paliva/energie potřebné ke kompenzaci nepředvídaných vlivů, které by mohly ovlivnit spotřebu paliva pro let na vertiport určení, náhradní místo nebo provozní místo;

4) konečnou zálohu paliva/energie, která se stanoví na základě všech těchto prvků:

i) referenčního času stanoveného v letové příručce pro provedení průletu z bodu rozhodnutí o přistání (LDP) a zpět do tohoto LDP s ohledem na schválenou minimální výkonnost (CMP) VCA;

ii) stabilních okolních podmínek z hlediska spotřeby paliva/energie;

iii) vhodné konfigurace/rychlosti pro provedení postupů průletu přiblížení;

iv) konzervativní spotřeby paliva/energie;

5) dodatečné palivo/energii, což je množství paliva/energie, které VCA umožní provést bezpečné přistání na vertiportu, náhradním místě nebo provozním místě vybraném na trati s přihlédnutím k certifikované minimální výkonnosti VCA v kterémkoli bodě tratě; toto dodatečné palivo/energie se vyžaduje pouze v případě, že množství paliva/energie vypočtené podle písm. c) bodů 2 a 3 není pro takovou událost dostatečné;

6) mimořádné palivo/energii pro zohlednění předpokládaných zpoždění nebo zvláštních provozních omezení a

7) palivo/energii dle volného uvážení, vyžaduje-li to velící pilot;

d) pokud musí let pokračovat po trati nebo do jiného vertiportu určení, náhradního místa nebo provozního místa, než bylo původně plánováno, postupy přeplánování za letu pro výpočet potřebného použitelného paliva/energie zahrnovaly postupy uvedené v písm. b) bodě 2 a v písm. c) bodech 2 až 6.

UAM.OP.VCA.195 Palivový/energetický program – hospodaření s palivem/energií za letu

a) Provozovatel IAM stanoví zásady a postupy, kterými zajistí provádění kontrol paliva/energie a hospodaření s palivem/energií za letu.

b) Velící pilot monitoruje množství použitelného paliva/energie, které zůstává ve VCA, s cílem zajistit, že je chráněno a že ho není méně než množství paliva/energie nezbytné k pokračování letu na vertiport určení, náhradní místo nebo provozní místo VEMS, kde lze provést bezpečné přistání.

c) Pokud změna povolení pokračovat do určitého vertiportu, náhradního místa nebo provozního místa VEMS, na kterém má velící pilot závazně přistát, může vést k přistání s množstvím paliva/energie nižším než plánovaná konečná záloha paliva/energie, informuje řízení letového provozu (ATC) o stavu „minimální palivo/energie“ zprávou „MINIMUM FUEL“.

d) Velící pilot vyhlásí situaci „nouzový stav paliva/energie“ vysíláním zprávy „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, je-li množství použitelného paliva/energie, jež je dle výpočtu dostupné při přistání na nejbližším vertiportu, náhradním místě nebo provozním místě VEMS, kde lze provést bezpečné přistání, nižší než plánovaná konečná záloha paliva/energie.

UAM.OP.VCA.210 Piloti na určených pracovních místech

a) Pilot vykonávající službu je během vzletu a přistání na určeném pracovním místě.

b) Pilot vykonávající službu je ve všech ostatních fázích letu na určeném pracovním místě, pokud nepřítomnost není nezbytná k výkonu povinností v souvislosti s provozem nebo z fyziologických důvodů. Pokud je z výše uvedených důvodů nutná nepřítomnost, řízení VCA je předáno jinému pilotovi s příslušnou kvalifikací.

c) Pilot vykonávající službu musí ve všech fází letu zůstat pozorný. Pokud pilot zjistí ztrátu pozornosti, je nutno přijmout příslušná protiopatření.

UAM.OP.VCA.245 Meteorologické podmínky

Provozovatel IAM zajistí, aby letadlo bylo provozováno v rámci povětrnostních provozních omezení, pro která je certifikováno, a s ohledem na aktuální a předpovídané meteorologické podmínky po celou dobu letu.

UAM.OP.VCA.250 Led a jiná znečištění – postupy na zemi

a) Provozovatel IAM stanoví postupy, jež je nutno dodržet, pokud je nezbytné provést pozemní odmrazování a ochranu proti námraze a s tím spojené příslušné prohlídky VCA v zájmu jeho bezpečného provozu.

b) Velící pilot zahájí vzlet pouze tehdy, pokud jsou vnější povrchy VCA zbaveny všech nánosů, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost VCA, v souladu s příslušnou letovou příručkou.

UAM.OP.VCA.255 Led a jiná znečištění – postupy za letu

a) Provozovatel IAM stanoví postupy pro lety v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy.

b) Velící pilot zahájí let či úmyslně letí v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy, pouze pokud je VCA certifikováno a vybaveno pro provoz v těchto podmínkách.

c) Jestliže stávající námraza přesáhne míru, pro kterou je letadlo certifikováno, nebo jestliže se s námrazou setká letadlo, které není certifikováno pro let ve známých podmínkách tvoření námrazy, velící pilot bez prodlení opustí podmínky tvoření námrazy a v případě potřeby ohlásí stav nouze řízení letového provozu (ATS).

UAM.OP.VCA.260 Zásoba oleje

Velící pilot zahájí případně let nebo v něm pokračuje v případě přeplánování za letu, pouze pokud se přesvědčí, že na palubě VCA je alespoň plánované množství oleje, které umožňuje bezpečně dokončit let s přihlédnutím k očekávaným provozním podmínkám.

UAM.OP.VCA.265 Podmínky vzletu

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

a) meteorologické podmínky na vertiportu, v náhradním místě nebo v provozním místě VEMS a podmínky plochy pro vzlet, která má být použita, jsou takové, aby velícímu pilotovi nebránily v provedení bezpečného vzletu a odletu, a

b) budou dodržena stanovená provozní minima pro vertiport, náhradní místo nebo případně provozní místo VEMS.

UAM.OP.VCA.270 Minimální nadmořské výšky letu

Velící pilot neletí v menší výšce, než jsou stanovené minimální nadmořské výšky letu, s výjimkou případů:

a) kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání nebo

b) kdy je klesání v souladu s postupy schválenými příslušným úřadem.

UAM.OP.VCA.275 Simulované mimořádné nebo nouzové situace za letu

Při přepravě cestujících nebo nákladu nesmí velitel letadla simulovat mimořádné nebo nouzové situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů.

UAM.OP.VCA.290 Zjištění přiblížení

Velící pilot zajistí okamžité zahájení nápravné činnosti k obnovení podmínek bezpečného letu, jestliže on sám nebo systém signalizace nebezpečného přiblížení zjistí nepatřičnou blízkost k zemi nebo překážkám nacházejícím se vodorovně vůči VCA.

UAM.OP.VCA.300 Podmínky pro přiblížení a přistání

Před zahájením letu s přiblížením se velící pilot přesvědčí, že:

a) meteorologické podmínky na vertiportu, v náhradním místě nebo v provozním místě VEMS nebudou bránit velícímu pilotovi v provedení bezpečného přiblížení, přistání ani průletu s ohledem na informace o výkonnosti uvedené v provozní příručce (OM) a

b) jsou dodržena stanovená provozní minima vertiportu nebo minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro lety prováděné podle pravidel VFR ve dne.

UAM.OP.VCA.315 Letové hodiny – hlášení

Provozovatel IAM zpřístupní příslušnému úřadu údaje o počtu letových hodin každého VCA, které bylo provozováno během předchozího kalendářního roku.

ODDÍL 2

Letadla s posádkou schopná VTOL (MVCA)

UAM.OP.MVCA.050 Oblast působnosti

Tento oddíl stanoví další požadavky na provoz IAM s letadly s posádkou schopnými VTOL (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100 Využívání letových provozních služeb (ATS)

Provozovatel IAM zajistí, aby:

a) byly využívány letové provozní služby (ATS) odpovídající vzdušnému prostoru, v němž se provoz provádí, a příslušným pravidlům létání, kdykoli jsou tyto služby dostupné;

b) byly provozní pokyny za letu týkající se změny letového plánu ATS před přenosem do VCA koordinovány s příslušným stanovištěm ATS;

c) mohlo být zachováno poskytování služeb pátrání a záchrany vždy, když použití ATS ve vzdušném prostoru, v němž je provoz prováděn, není pro lety podle pravidel VFR ve dne povinné;

d) v případě provozu ve vzdušném prostoru určeném příslušným úřadem jako vzdušný prostor U-space, kterému poskytovatel letových navigačních služeb (ANSP) neposkytuje služby řízení letového provozu (ATC), se VCA samo nepřetržitě elektronicky zviditelňovalo poskytovatelům služeb U-space.

UAM.OP. MVCA.107 Přiměřený vertiport a přiměřené náhradní místo

a) Provozovatel IAM používá pro svůj běžný provoz a v případě potřeby pro odklon od plánované tratě přiměřené vertiporty.

b) Bez ohledu na písmeno a) může provozovatel IAM na trati při potřebném odklonu od plánové tratě použít jedno nebo více přiměřených náhradních míst.

c) Vertiport je považován za přiměřený, pokud je v čase předpokládaného použití:

   1) slučitelný s rozměry a hmotností VCA;

   2) slučitelný s dráhou přiblížení a odletu VCA;

   3) vybaven záchrannými a hasičskými službami (RFFS) a dalšími službami a zařízeními nezbytnými pro zamýšlený provoz a

   4) k dispozici.

d) Náhradní místo je považováno za přiměřené, pokud v čase předpokládaného použití:

   1) jsou jeho charakteristiky, včetně rozměrů, překážek a stavu povrchu slučitelné s VCA a umožňují přistání v souladu se schváleným profilem přistání;

   2) ho lze dosáhnout v rámci certifikované minimální výkonnosti VCA s ohledem na omezení větru;

   3) má přijatelnou úroveň ochrany RFFS;

   4) je předem prozkoumáno a

   5) je k dispozici.

UAM.OP.MVCA.111 Minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti – lety podle pravidel VFR

a) Provozovatel IAM stanoví minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro lety prováděné podle pravidel VFR ve dne. Tato minima nesmí být nižší než minima stanovená v bodě SERA.5001 přílohy (část SERA) nařízení (EU) č. 923/2012 pro třídu prolétávaného vzdušného prostoru, s výjimkou případů, kdy je povoleno letět jako zvláštní let podle pravidel VFR.

b) V případě potřeby může provozovatel IAM v OM stanovit další podmínky použitelnosti těchto minim s ohledem na faktory, jako je rádiové pokrytí, terén, povaha míst, letové podmínky a kapacita ATS.

c) Lety se provádějí s dohledností zemského povrchu.

UAM.OP.MVCA.127 Vzlety a přistání – lety podle pravidel VFR ve dne

a) Při provádění letu podle VFR ve dne by velící pilot neměl vzlétnout nebo přistát na vertiportu nebo v náhradním místě, pokud hlášené meteorologické podmínky na tomto vertiportu nebo v náhradním místě nejsou stejné nebo lepší než podmínky uvedené v bodě SERA.5001 nebo bodě SERA.5005 přílohy (část SERA) nařízení (EU) č. 923/2012 pro třídu prolétávaného vzdušného prostoru.

b) Pokud jsou hlášené meteorologické podmínky horší než podmínky požadované pro vzlet, vzlet se zahájí pouze tehdy, pokud velící pilot může určit, že minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti podél plochy vzletu jsou stejná nebo lepší než požadované minimum.

c) Nejsou-li k dispozici žádné hlášené meteorologické podmínky, vzlet se zahájí pouze tehdy, pokud velící pilot může určit, že minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti podél plochy vzletu jsou stejná nebo lepší než požadované minimum.

UAM.OP.MVCA.155 Přeprava zvláštních kategorií cestujících (SCP)

a) Zvláštní kategorie cestujících jsou přepravovány na palubě za podmínek zajišťujících bezpečnost VCA a osob na palubě v souladu s postupy stanovenými provozovatelem VCA.

b) Zvláštním kategoriím osob nejsou přidělována sedadla a neobsazují se jimi sedadla s přímým přístupem k nouzovým východům nebo sedadla, kde by jejich přítomnost mohla:

   1) překážet členům posádky při plnění povinností;

   2) bránit přístupu k nouzovému vybavení nebo

   3) překážet nouzové evakuaci cestujících.

c) Jsou-li na palubě přepravovány zvláštní kategorie osob, musí být o tom velící pilot předem informován.

UAM.OP.MVCA.160 Uložení zavazadel a nákladu

Provozovatel IAM stanoví postupy pro zajištění toho, aby:

a) v prostoru pro cestující byla přepravována pouze taková zavazadla, která tam lze vhodně a bezpečně uložit; a

b) veškerá zavazadla a náklad na palubě letadla, jež by mohly při změně polohy způsobit zranění nebo škody, zatarasit uličky nebo východy, byly uloženy tak, aby se zabránilo jejich pohybu.

UAM.OP.MVCA.165 Rozsazování cestujících

Provozovatel IAM stanoví postupy pro rozsazování cestujících s ohledem na případnou nouzovou evakuaci tak, aby bylo zajištěno, že cestující budou usazeni tam, kde budou moci při evakuaci pomoci a nebudou jí bránit.

UAM.OP.MVCA.170 Instruktáž cestujících

Provozovatel IAM zajistí, aby:

a) se cestujícím dostalo instruktáže a názorné ukázky v souvislosti s bezpečností takovou formou, jež usnadňuje použití příslušných postupů v případě nouzové situace; a

b) cestujícím byl poskytnut materiál s bezpečnostními pokyny, na níž jsou formou vyobrazení uvedeny informace o funkci nouzového vybavení a o nouzových východech, které by cestující pravděpodobně použili.

UAM.OP.MVCA.175 Příprava letu

a) Pro každý zamýšlený let musí být vypracován provozní letový plán (OFP), který zohledňuje vzdušný prostor, v němž má být let proveden, a platná pravidla létání, výkonnost letadla, provozní omezení a příslušné očekávané podmínky na prolétávané trati a na vertiportu nebo v náhradním místě, které má být použito.

b) Let nesmí být zahájen, dokud se velící pilot nepřesvědčí, že:

1) lze splnit veškeré položky uvedené v bodě 2.c přílohy V nařízení (EU) 2018/1139 týkající se letové způsobilosti letadla a zápisu letadla do rejstříku, přístrojů a vybavení, hmotnosti a polohy těžiště letadla, zavazadel a nákladu a provozních omezení letadla;

2) letadlo není provozováno v rozporu s požadavky seznamu povolených odchylek na draku (CDL);

3) jsou k dispozici ty části provozní příručky (OM), které jsou nutné k provedení plánovaného letu;

4) dokumenty, doplňující informace a formuláře, které musí být k dispozici podle bodu IAM.GEN.MVCA.110, jsou na palubě, pokud není povoleno jejich uložení na zemi v souladu s bodem IAM.GEN.MVCA.115;

5) na palubě jsou aktuální mapy, plánky a související dokumenty nebo rovnocenné údaje pro zamýšlený provoz letadla, včetně případné odchylky, kterou lze přiměřeně předpokládat;

6) jsou k dispozici přiměřená vesmírná zařízení, pozemní zařízení a služby požadované pro plánovaný let;

7) u plánovaného letu lze splnit příslušné požadavky uvedené v OM, pokud jde o palivo/energii, olej, kyslík, minimální letové výšky, provozní minima vertiportů, minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro lety podle pravidel VFR ve dne a výběr přiměřených vertiportů a náhradních míst;

8) vyhrazeno;

9) lze splnit veškerá dodatečná provozní omezení;

10) veškerý přepravovaný náklad je správně rozložen a bezpečně upevněn;

11) byl schválen letový plán letových provozních služeb (ATS) a bylo uděleno povolení k letu v souladu s platnými pravidly létání a třídou (třídami) vzdušného prostoru, ve kterém bude provoz prováděn.

UAM.OP.MVCA.177 Předkládání letového plánu letových provozních služeb (ATS)

a) Provozovatel IAM předloží letový plán ATS podle pravidel létání platných pro třídu (třídy) vzdušného prostoru, ve kterém bude provoz prováděn.

b) Pokud pravidla létání platná pro třídu (třídy) vzdušného prostoru, v němž bude provoz prováděn, nevyžadují předložení letového plánu ATS, provozovatel IAM zajistí, aby byly u příslušného stanoviště ATS uloženy přiměřené informace, které v případě nutnosti umožní aktivovat pohotovostní služby.

c) Pokud je požadováno předložení letového plánu ATS, ale není možné jej předložit z místa zahájení letu, předá velící pilot nebo provozovatel IAM letový plán ATS co nejdříve po vzletu.

UAM.OP.MVCA.192 Palivový/energetický program – výběr vertiportů a náhradních míst

a) Velící pilot vybere a uvede v provozním letovém plánu, a pokud je to vyžadováno, v letovém plánu ATS, pro běžný provoz, včetně výcviku, a pro účely odklonu:

1) alespoň dvě možnosti bezpečného přistání v místě určení, kterých lze dosáhnout z bodu závazného rozhodnutí o přistání; a

2) jeden nebo více vertiportů nebo náhradních míst, aby bylo zajištěno bezpečné přistání v případě, že je kdykoli během letu nutné letadlo odklonit po kritické poruše z pohledu výkonnosti (CFP).

b) Pro účely výběru vertiportů a náhradních míst podle písmene a) velící pilot posoudí, zda:

1) skutečné a předpovídané meteorologické podmínky naznačují, že pro předpokládaný čas použití budou podmínky na vybraných vertiportech a v náhradních místech stejné jako platná minima stanovená v souladu s bodem UAM.OP.MVCA.111 nebo lepší;

2) certifikovaná minimální výkonnost VCA umožňuje bezpečné přistání na vybraných vertiportech nebo náhradních místech;

3) byla získána všechna potřebná dodatečná schválení provozu.

c) Velící pilot použije při plánování letu vhodné bezpečnostní rezervy, aby zohlednil možné zhoršení meteorologických podmínek v předpokládaném čase přistání ve srovnání s dostupnou předpovědí.

UAM.OP.MVCA.193 Možnosti bezpečného přistání v místě určení

Velící pilot zvolí jednu z možností bezpečného přistání v souladu s bodem UAM.OP.MVCA.192, pokud aktuální vyhodnocení meteorologických podmínek, provozu a dalších provozních podmínek naznačuje, že v předpokládaném čase použití může být provedeno bezpečné přistání ve zvoleném místě.

UAM.OP.MVCA.200 Zvláštní plnění paliva do VCA nebo odčerpávání paliva z VCA

a) Zvláštní plnění paliva nebo odčerpávání paliva se provádí pouze tehdy, pokud provozovatel IAM:

1) vypracoval standardní provozní postupy na základě posouzení rizik a

2) zavedl program odborné přípravy pro své pracovníky podílející se na těchto druzích provozu.

b) Zvláštní plnění paliva nebo odčerpávání paliva se vztahuje na:

1) plnění paliva se zapnutými jednotkami vyvozujícími vztlak a tah;

2) plnění/odčerpávání paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují; a

3) plnění/odčerpávání paliva se širokým rozsahem destilačních teplot.

c) Postupy plnění paliva se zapnutými jednotkami vyvozujícími vztlak a tah a jakákoli změna těchto postupů musí být předem schválena příslušným úřadem.

UAM.OP.MVCA.205 Nabíjení nebo výměna baterií VCA, když cestující nastupují, vystupují nebo jsou na palubě

a) Nabíjení nebo výměna baterií VCA, když cestující nastupují, vystupují nebo jsou na palubě, se provádí pouze tehdy, pokud provozovatel IAM:

1) vypracoval standardní provozní postupy na základě posouzení rizik a

2) zavedl program odborné přípravy pro své pracovníky podílející se na těchto druzích provozu.

UAM.OP.MVCA.216 Používání náhlavních souprav

a) Každý pilot vykonávající službu na určeném pracovní místě má nasazenu náhlavní soupravu s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem. Náhlavní souprava se používá jako základní přístroj pro hlasovou komunikaci se stanovišti ATS.

b) Poloha raménkového mikrofonu nebo rovnocenného mikrofonu v pilotním prostoru umožňuje jeho použití pro obousměrnou rádiovou komunikaci, když VCA pojíždí s použitím vlastní síly a kdykoli to velící pilot považuje za nutné.

UAM.OP.MVCA.220 Pomocné prostředky pro nouzovou evakuaci

Provozovatel IAM stanoví postupy k zajištění toho, aby před pojížděním, pozemním pohybem, vzletem a přistáním, a je-li to proveditelné a bezpečné, byly uvedeny do pohotovosti veškeré pomocné prostředky pro nouzovou evakuaci letadla, které se do pracovní polohy uvádějí automaticky.

UAM.OP.MVCA.225 Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy

a) *Piloti*

Během vzletu a přistání, a kdykoli to velící pilot považuje za nutné, je každý pilot řádně upoután všemi určenými bezpečnostními pásy a zádržnými systémy na svém sedadle.

b) *Cestující*

1) Velící pilot se ujistí, že před vzletem, přistáním, v průběhu pojíždění, nebo při pozemním pohybu a kdykoli je to nutné v zájmu bezpečnosti, je každý cestující na palubě na svém sedadle a je řádně upoután bezpečnostním pásem nebo zádržným systémem, kterým je jeho místo vybaveno.

2) Provozovatel IAM přijme opatření, aby vícenásobné obsazení sedadel letadla bylo přípustné pouze u sedadel k tomu určených. Velící pilot se ujistí, že k vícenásobnému obsazení sedadel letadla dochází výhradně jednou dospělou osobou a jedním malým dítětem, které je bezpečně upoutáno doplňujícím dětským pásem nebo jiným zádržným zařízením.

UAM.OP.MVCA.230 Zajištění prostoru pro cestující

a) Provozovatel IAM stanoví postupy k zajištění toho, aby před pojížděním nebo pozemním pohybem, vzletem a přistáním byly všechny východy a únikové cesty prosty překážek.

b) Velící pilot zajistí, aby před vzletem a přistáním a kdykoli je to považováno za nezbytné v zájmu bezpečnosti, byly veškeré vybavení a zavazadla správně uloženy a zajištěny.

UAM.OP.MVCA.235 Záchranné vesty

Provozovatel IAM stanoví postupy k zajištění toho, aby při provozu VCA nad vodními plochami byly při rozhodování, zda si všechny osoby na palubě obléknou záchrannou vestu, řádně zváženy doba letu a předpokládané podmínky.

UAM.OP.MVCA.240 Kouření na palubě

Velící pilot nikdy nedovolí kouření na palubě.

UAM.OP.MVCA.245 Meteorologické podmínky

a) Velící pilot:

1) zahájí let nebo

2) případně pokračuje v letu za bod, od nějž platí změněný letový plán ATS v případě přeplánování za letu;

3) pokračuje směrem k plánovanému vertiportu určení,

pouze tehdy, pokud aktuální meteorologické zprávy nebo kombinace aktuálních zpráv a předpovědí udávají, že očekávané meteorologické podmínky na vertiportu odletu, na prolétávané trati a v místě určení v čase příletu jsou stejné jako plánovací minima stanovená v souladu s bodem UAM.OP. článek MVCA.111.

UAM.OP.MVCA.285 Použití doplňkové dodávky kyslíku

Velící pilot zajistí, aby všichni piloti vykonávající povinnosti nezbytné k bezpečnému provozu VCA za letu soustavně používali doplňkovou dodávku kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut a je-li větší než 13 000 ft.

UAM.OP.MVCA.295 Použití palubního protisrážkového systému (ACAS)

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

HLAVA C

VÝKONNOSTNÍ A PROVOZNÍ OMEZENÍ LETADEL SCHOPNÝCH VTOL (VCA)

UAM.POL.VCA.050 Oblast působnosti

Tato hlava stanoví výkonnostní požadavky a provozní omezení pro provoz IAM s letadly schopnými VTOL (VCA).

UAM.POL.VCA.100 Druh provozu

VCA je provozováno v souladu s příslušnými výkonnostními požadavky pro zamýšlený druh provozu, který má být prováděn.

UAM.POL.VCA.105 Údaje o výkonnosti pro letadla schopná VTOL (VCA)

VCA musí být provozováno v souladu s údaji o certifikované výkonnosti a omezeními uvedenými v letové příručce (AFM).

UAM.POL.VCA.110 Obecné výkonnostní požadavky

a) Hmotnost VCA:

1) na začátku vzletu nebo

2) v případě přeplánování za letu v bodě, od kterého platí změněný provozní letový plán,

nesmí být větší než hmotnost, při níž mohou být splněny požadavky této hlavy pro let, který má být proveden, se zvážením očekávaného snižování hmotnosti za letu a případně s přihlédnutím k vypouštění paliva.

b) Při určení souladu s požadavky této hlavy se použijí schválené údaje o výkonnosti z letové příručky (AFM), v případě potřeby doplněné dalšími údaji podle příslušných požadavků. Provozovatel IAM tyto další údaje stanoví v provozní příručce (OM). Při použití faktorů stanovených v této hlavě se zohlední všechny provozní faktory již zapracované do údajů o výkonnosti z letové příručky (AFM), aby se vyloučilo jejich dvojí použití.

c) Při prokazování souladu s požadavky této hlavy musí být zohledněny tyto faktory:

1) hmotnost VCA;

2) konfigurace VCA;

3) podmínky prostředí, zejména:

i) hustotní výška;

ii) vítr:

A) s výjimkou případů uvedených v písmeni c) není korekce větru pro vzlet, dráhu letu při vzletu a přistání větší než 50 % jakékoliv hlášené stálé složky protivětru o rychlosti 5 uzlů nebo větší;

B) pokud jsou vzlet a přistání se složkou zadního větru povoleny v letové příručce (AFM) a ve všech případech pro dráhu letu při vzletu, korekce pro zadní vítr není nižší než 150 % jakýchkoli hlášených složek větru;

C) pokud vybavení pro přesné měření větru umožňuje správné měření rychlosti větru nad místem vzletu a přistání, může provozovatel IAM zohlednit složky větru větší než 50 %, jestliže prokáže příslušnému úřadu, že blízkost ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO) a vylepšení vybavení pro přesné měření větru poskytuje odpovídající míru bezpečnosti;

4) provozní techniky a

5) provoz jakéhokoli systému, který nepříznivě ovlivňuje výkonnost VCA.

UAM.POL.VCA.115 Odpovědnost za překážky

Pro provoz na plochu nebo z plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO) provozovatel IAM během předletového plánování a pro účely výpočtu bezpečné výšky nad překážkami:

a) bere v úvahu jen takovou překážku umístěnou za plochou konečného přiblížení a vzletu (FATO) v dráze letu při vzletu nebo v dráze letu při nezdařeném přiblížení, jejíž boční vzdálenost k nejbližšímu bodu na ploše pod zamýšlenou dráhou letu není delší než:

1) pro lety prováděné v souladu s pravidly VFR:

i) „0,75 × D“;

ii) plus součin 0,25 × D, nebo 3 m podle toho, která hodnota je větší;

iii) plus:

A) 0,10 × vzdálenost DR pro lety podle pravidel VFR ve dne nebo

B) vyhrazeno;

b) bere pro vzlet využívající záložní postup pro vzlet nebo pro postup s bočním přechodem v úvahu jen takovou překážku umístěnou na záložní ploše nebo ploše pro boční přechod, jejíž boční vzdálenost od nejbližšího bodu na ploše pod zamýšlenou dráhou letu není delší než:

1) „0,75 × D“;

2) plus součin 0,25 × D, nebo 3 m podle toho, která hodnota je větší;

3) plus:

i) 0,10 × vzdálenost DR pro lety podle pravidel VFR ve dne nebo

ii) vyhrazeno;

c) nebere v úvahu překážky umístěné za plochou konečného přiblížení a vzletu (FATO) v dráze letu při vzletu nebo v dráze letu při nezdařeném přiblížení, jejichž boční vzdálenost k nejbližšímu bodu na ploše pod zamýšlenou dráhou letu je delší než:

1) 3 × D pro lety podle pravidel VFR ve dne, pokud je zajištěno, že může být dosaženo navigační přesnosti srovnáním vhodných vizuálních podnětů během stoupání;

2) vyhrazeno.

UAM.POL.VCA.120 Vzlet

a) Vzletová hmotnost VCA nesmí překročit maximální vzletovou hmotnost stanovenou pro schválený vzletový postup nebo postupy v letové příručce (AFM), které mají být použity.

b) Provozovatel IAM zohlední:

1) příslušné parametry bodu UAM.POL.VCA.110 písm. c); a

2) překážky zjištěné podle bodu UAM.POL.VCA.115.

c) Kromě toho pro provoz VCA z plochy FATO:

1) vzletová hmotnost je taková, že:

i) je možné přerušit vzlet a přistát na FATO, pokud je kritická porucha z pohledu výkonnosti rozpoznána v bodě rozhodnutí o vzletu (TDP) nebo před ním;

ii) požadovaná délka přerušeného vzletu (RTODRV) nesmí překročit použitelnou délku přerušeného vzletu (RTODAV) a

iii) délka TODRV nesmí přesáhnout délku TODAV, pokud VCA pokračující ve vzletu s kritickou poruchou z pohledu výkonnosti rozpoznanou v bodě TDP nebo před ním nemůže překonat všechny překážky ke konci délky TODRV se svislým odstupem přinejmenším 10,7 m (35 ft).

2) Část vzletu od začátku až do bodu rozhodnutí o vzletu (TDP) se provádí za viditelnosti povrchu tak, aby mohl být bezpečně proveden přerušený vzlet.

d) Pro vzlety využívající záložní postup pro vzlet nebo postup s bočním přechodem jsou při kritické poruše z pohledu výkonnosti rozpoznané v bodě TDP nebo před ním všechny překážky v záložním prostoru nebo prostoru pro boční přechod překonány s odpovídajícím odstupem.

UAM.POL.VCA.125 Dráha letu při vzletu

a) Od konce požadované délky vzletu (TODRV) u VCA po kritické poruše z pohledu výkonnosti rozpoznané v bodě rozhodnutí o vzletu (TDP) nebo po něm:

1) je vzletová hmotnost taková, že dráha letu při vzletu zajišťuje bezpečnou výšku nad všemi překážkami umístěnými v dráze stoupání přinejmenším 10,7 m (35 ft) v případě letů podle pravidel VFR ve dne;

2) pokud se provádí změna směru o více než 15°, je věnována pozornost schopnosti udržet gradient stoupání, aby byly splněny požadavky na bezpečnou výšku nad překážkami v souladu s letovou příručkou (AFM); tato změna směru nesmí být zahájena před dosažením výšky 61 m (200 ft) nad vzletovou plochou, není-li povolena v rámci schválených vzletových postupů v letové příručce (AFM).

b) Při prokazování souladu s písmenem a) se berou v úvahu příslušné parametry bodu UAM.POL.VCA.110 písm. c) na vertiportu, v náhradním místě nebo provozním místě odletu.

UAM.POL.VCA.130 Na trati

a) Hmotnost VCA a dráha letu po kritické poruše z pohledu výkonnosti musí při současném zohlednění očekávaných meteorologických podmínek pro let ve všech bodech trati vyhovovat těmto požadavkům:

1) Vyhrazeno.

2) Vyhrazeno.

3) Hmotnost VCA mu musí umožňovat provoz v minimální hladině stanovené v souladu s bodem SERA.5005 písm. f) přílohy (část SERA) nařízení (EU) č. 923/2012 nebo vyšší a klesání z cestovní nadmořské výšky do bodu rozhodnutí o přistání (LDP) nad vertiportem, náhradním místem nebo provozním místem, kde lze provést přistání v souladu s bodem UAM.POL.VCA.135.

b) Při prokazování souladu s písmenem a) se uplatní všechny tyto body:

1) předpokládá se, že se kritická porucha z pohledu výkonnosti vyskytne v nejkritičtějším bodu na trati;

2) započtou se účinky větru na dráhu letu;

3) případné vypouštění paliva se plánuje pouze v rozsahu, který umožňuje dosáhnout vertiportu, náhradního místa nebo provozního místa s požadovanými zálohami paliva/energie, pokud se použije bezpečného postupu; a

4) případné vypouštění paliva není plánováno ve výšce pod 300 m (1 000 ft) nad terénem.

UAM.POL.VCA.135 Přistání

a) Přistávací hmotnost VCA v předpokládaném čase přistání nesmí překročit maximální hmotnost stanovenou pro schválený použitý přistávací postup v letové příručce (AFM).

b) Provozovatel IAM zohlední:

1) příslušné parametry bodu UAM.POL.VCA.110 písm. c) a

2) překážky zjištěné podle bodu UAM.POL.VCA.115.

c) Je-li rozpoznána kritická porucha z pohledu výkonnosti kdykoli v bodě rozhodnutí o přistání (LDP) nebo před ním, je možné buď přistát a zastavit v rámci dráhy nebo FATO, nebo provést přerušené přistání a překonat všechny překážky v dráze letu se svislým odstupem 10,7 m (35 ft).

d) Pokud je kritická porucha z pohledu výkonnosti (CFP) rozpoznána kdykoliv v bodě rozhodnutí o přistání (LDP) nebo po něm, je možné přistát a zastavit v rámci dráhy nebo FATO a překonat všechny překážky na dráze letu při přiblížení.

UAM.POL.VCA.140 Hmotnost a vyvážení, nakládání

a) V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a poloha těžiště (CG) VCA vyhovovat omezením stanoveným v letové příručce (AFM), nebo v provozní příručce (OM), pokud provozní příručka stanoví přísnější požadavky.

b) Provozovatel IAM určí hmotnost a polohu těžiště každého letadla, které provozuje, skutečným zvážením před prvním uvedením do provozu a poté v intervalech čtyř let, pokud je používána hmotnost jednotlivých VCA, nebo každých devět let, používá-li se hmotnost letadlového parku. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení letadla. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, VCA je zváženo znovu.

c) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.

d) Provozovatel IAM určí hmotnost všech provozních položek a členů posádky (piloti a případně technická posádka) zahrnutých do provozní hmotnosti VCA bez paliva skutečným vážením nebo použitím standardizovaných hmotností. Musí být stanoven vliv jejich umístění na polohu těžiště letadla.

e) Provozovatel IAM určí hmotnost provozního nákladu, včetně případné zátěže, skutečným zvážením nebo stanoví hmotnost provozního nákladu v souladu se standardizovanými hmotnostmi cestujících a případně zavazadel.

f) Provozovatel IAM může použít standardizované hmotnosti pro jiné položky nákladu, pokud prokáže příslušnému úřadu, že tyto položky mají stejnou hmotnost nebo že jejich hmotnost odpovídá stanoveným tolerancím.

g) Provozovatel IAM určí hmotnost paliva na palubě a/nebo zásobníku energie takto:

1) u *paliva na palubě* s použitím jeho skutečné hustoty nebo – není-li známa – s použitím hustoty vypočtené podle metody uvedené v provozní příručce (OM);

2) u *zásobníku energie* vážením nebo použitím standardizovaných hmotností uvedených v OM.

h) Provozovatel IAM zajistí, aby nakládání:

1) VCA bylo prováděno pod dozorem kvalifikovaného personálu a

2) provozního nákladu bylo v souladu s údaji používanými k výpočtu hmotnosti a vyvážení letadla.

i) Provozovatel IAM dodrží další konstrukční omezení, např. omezení týkající se zatížení podlahy, maximální zatížení běžného metru, maximální hmotnost nákladu v jednotlivých nákladových prostorech nebo omezení maximálního počtu sedadel.

j) Provozovatel IAM v OM stanoví zásady a metody používané při nakládání a v systému hmotností a vyvažování, které splňují požadavky písmen a) až i). Uvedený systém zahrnuje všechny druhy zamýšleného provozu provozovatele.

UAM.POL.VCA.145 Údaje o hmotnosti a vyvážení a dokumentace o hmotnosti a vyvážení

a) Provozovatel IAM zjistí před každým letem údaje o hmotnosti a vyvážení a vyhotoví dokumentaci o hmotnosti a vyvážení specifikující náklad a jeho rozložení. Dokumentace o hmotnosti a vyvážení umožňuje velícímu pilotovi určit, zda je náklad a jeho rozložení takové, aby nebyly překročeny meze hmotnosti a vyvážení letadla. Dokumentace o hmotnosti a vyvážení obsahuje tyto informace:

1) poznávací značku a typ VCA;

2) číslo letu a datum;

3) celé jméno velícího pilota;

4) celé jméno osoby, která dokumentaci vyhotovila;

5) provozní hmotnost letadla bez paliva a odpovídající polohu jeho těžiště:

6) hmotnost paliva nebo zásobníku energie při vzletu a hmotnost traťového paliva;

7) případně hmotnost provozních hmot jiných než palivo;

8) složky provozního nákladu včetně cestujících, zavazadel, zboží a zátěže;

9) vzletovou hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost bez paliva;

10) použitelné polohy těžiště letadla a

11) mezní hodnoty hmotnosti a polohy těžiště (CG).

Uvedené informace jsou k dispozici v dokumentech o plánování letu nebo v systémech hmotnosti a vyvážení.

b) Jsou-li údaje o hmotnosti a vyvážení a dokumentace o hmotnosti a vyvážení vytvářeny počítačovým systémem hmotnosti a vyvážení, provozovatel:

1) ověří úplnost výstupních údajů, aby zajistil, že splňují omezení podle AFM, a

2) stanoví pokyny a postupy jeho použití v provozní příručce (OM).

c) Osoba, která dohlíží na nakládání letadla, potvrdí svým vlastnoručním podpisem nebo rovnocenným ověřením, že náklad a jeho rozložení je v souladu s dokumentací o hmotnosti a vyvážení předanou velícímu pilotovi. Velící pilot potvrdí přijetí svým vlastnoručním podpisem nebo rovnocenným ověřením.

d) Provozovatel IAM stanoví postupy pro změny nákladu v poslední chvíli s cílem zajistit, že:

1) o změnách provedených v poslední chvíli po vyplnění dokumentace o hmotnosti a vyvážení byl uvědomen velící pilot a aby tyto změny byly doplněny do dokladů o plánování letu obsahujících dokumentaci o hmotnosti a vyvážení;

2) byla stanovena maximální přípustná změna provedená v poslední chvíli v počtu cestujících nebo nákladu v nákladových prostorech a

3) byla zpracována nová dokumentace o hmotnosti a vyvážení, pokud je tento maximální počet cestujících překročen.

HLAVA D

PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ

ODDÍL 1

Letadla schopná VTOL (VCA)

UAM.IDE.VCA.050 Oblast působnosti

Tento oddíl stanoví požadavky na provoz IAM s letadly schopnými VTOL (VCA).

UAM.IDE.VCA.100 Přístroje a vybavení

a) Přístroje, údaje a zařízení požadované v této hlavě a v rámci požadavků na osvědčení typu a požadavků vzdušného prostoru jsou zastavěny nebo přepravovány na palubě VCA v souladu s podmínkami, za kterých má být let proveden.

Přístroje a vybavení požadované v této hlavě a v rámci požadavků na osvědčení typu a požadavků vzdušného prostoru jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost s výjimkou těchto položek:

1) soupravy první pomoci;

2) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

3) vlečných kotev a vybavení k poutání; a

4) dětských zádržných zařízení.

b) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této příloze, a veškeré jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté těmito přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívá pilot k dosažení souladu s přílohou II a přílohou IX bodem 2.1 nařízení (EU) 2018/1139 nebo s body UAM.IDE.MVCA.330, UAM.IDE.MVCA.335 a UAM.IDE.MVCA.345 této přílohy a

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost letadla ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

c) Je-li požadováno, aby vybavení během letu na určeném pracovním místě používal pilot, musí být zastavěno tak, aby bylo z daného pracovního místa snadno obsluhovatelné. Je-li požadováno, aby jednotlivá část vybavení byla obsluhována na určených pracovních místech více než jednou osobou, musí být zastavěna tak, aby byla snadno obsluhovatelná z každého pracovního místa.

d) Přístroje, které používá pilot, musí být uspořádány tak, aby ze svého určeného pracovního místa snadno viděl jejich údaje s co možná nejmenší odchylkou od své pozice a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.

e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

UAM.IDE.VCA.105 Požadavky na minimální vybavení pro let

Let se nezahájí, jestliže je některý přístroj, vybavení nebo funkce letadla předepsaná pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, pokud:

a) letadlo není provozováno v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL) provozovatele nebo

b) provozovatel nemá oprávnění příslušného úřadu provozovat letadlo v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) v souladu s bodem ORO.MLR.105 písm. j) přílohy III.

ODDÍL 2

Letadla s posádkou schopná VTOL (MVCA)

UAM.IDE.MVCA.050 Oblast působnosti

Tento oddíl stanoví další požadavky na provoz IAM s letadly s posádkou schopnými VTOL (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115 Provozní světla

VCA provozované podle pravidel VFR ve dne je vybaveno protisrážkovými světly.

UAM.IDE.MVCA.125 Letové přístroje a přidružené vybavení

a) VCA je vybaveno letovými přístroji a vybavením uvedenými ve schválení osvědčení typu pro lety prováděné podle pravidel VFR ve dne.

b) Na palubě VCA jsou podle potřeby v závislosti na předpokládaných provozních podmínkách a pracovním zatížení posádky zastavěny nebo přepravovány další letové přístroje a vybavení.

UAM.IDE.MVCA.140 Vybavení pro měření a zobrazování stavu paliva/energie

a) VCA je vybaveno prostředky pro měření a zobrazování zbývajícího použitelného množství paliva/energie pilotovi za letu.

b) Pilotovi je za letu zobrazován konzervativní odhad množství paliva/energie potřebného k dokončení zbývající části letu, pokud není poskytován jinými prostředky podle bodu UAM.OP.VCA.195 písm. a).

UAM.IDE.MVCA.145 Vybavení pro stanovení výšky

a) VCA je pro lety nad vodními plochami vybaveno prostředky pro stanovení výšky letadla vzhledem k vodní hladině schopnými vysílat hlasové varování při klesání pod předem nastavenou hodnotu a optické varování ve výšce, kterou si pilot může zvolit, pokud je provozováno:

   1) ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 3 minutám letu normální cestovní rychlostí;

   2) vyhrazeno;

   3) vyhrazeno;

   4) bez dohlednosti pevniny.

UAM.IDE.MVCA.170 Systém palubního telefonu letové posádky

Pro lety s více než jedním členem posádky je VCA vybaveno systémem palubního telefonu letové posádky, včetně náhlavních souprav a mikrofonů pro každého člena posádky.

UAM.IDE.MVCA.180 Palubní rozhlas (PAS)

VCA je vybaveno palubním rozhlasem, pokud provozovatel IAM není schopen prokázat, že během letu je pilotův hlas slyšitelný a srozumitelný na všech sedadlech pro cestující.

UAM.IDE.MVCA.185 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR)

a) VCA s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) vyšší než 5 700 t je vybaveno zapisovačem hlasu v pilotním prostoru.

b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za poslední 2 hodiny.

c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje ve vztahu k času na jiné prostředky, než je magnetická páska nebo magnetický drát:

1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;

2) dorozumívání členů posádky použitím palubního telefonu a palubního rozhlasu (PAS), je-li zastavěn;

3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje akustické signály přijímané z mikrofonu letové posádky;

4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.

d) Je-li k dispozici elektrické napájení, zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru na začátku letu před tím, než VCA začne být schopno pohybu vlastní silou, a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po vypnutí jednotek vyvozujících vztlak a tah na konci letu. V každém případě zapisovač hlasu v pilotním prostoru začíná samočinně zapisovat dříve, než se letadlo začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu až do skončení letu.

e) Velící pilot má k dispozici funkci pro úpravu záznamů zapisovače hlasů v pilotním prostoru, aby záznamy pořízené před aktivací této funkce nemohly být získány pomocí běžných technik přehrávání nebo kopírování.

f) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou a schopným vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190 Zapisovač letových údajů (FDR)

a) VCA s MCTOM vyšší než 5 700 kg je vybaveno zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.

b) Zapisovač letových údajů zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru nebo motorů, provozu, konfigurace a veškerých parametrů stanovených během osvědčení typu VCA a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin.

c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů VCA, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými pilotovi nebo pilotům.

d) Zapisovač letových údajů začíná samočinně zapisovat údaje nejpozději v okamžiku, kdy je VCA schopno pohybu vlastní silou, a zastaví se samočinně po vypnutí jednotek vyvozujících vztlak a tah na konci letu.

e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou a schopným vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody (ELT).

UAM.IDE.MVCA.191 Letový zapisovač

a) VCA s MCTOM 5 700 kg nebo nižší je vybaveno letovým zapisovačem.

b) Letový zapisovač zaznamenává prostřednictvím letových údajů a/nebo obrazu informace, které stačí k určení dráhy letu a rychlosti letadla, a také:

1) zvuk z pilotního prostoru při provozu s vícečlennou posádkou a při provozu VEMS nebo

2) případnou rádiovou komunikaci se stanovišti letových provozních služeb (ATS).

c) Letový zapisovač musí být schopen uchovávat letové údaje a/nebo obrazové a zvukové záznamy zaznamenané během nejméně posledních 5 hodin.

d) Letový zapisovač začíná samočinně zapisovat dříve, než je VCA schopno pohybu vlastní silou, a zastaví se samočinně po vypnutí jednotek vyvozujících vztlak a tah na konci letu.

e) Pokud letový zapisovač zaznamenává obraz nebo zvuk z pilotního prostoru, má velící pilot k dispozici funkci pro úpravu obrazových a zvukových záznamů, aby záznamy pořízené před aktivací této funkce nemohly být získány pomocí běžných technik přehrávání nebo kopírování.

f) Alternativně k písmenům b) a c) mohou být některé letové údaje, obrazové nebo zvukové záznamy přenášeny a nahrávány na dálku, pokud je to schváleno jako součást osvědčení typu letadla.

UAM.IDE.MVCA.200 Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru

Souladu s požadavky na zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) a zapisovač letových údajů (FDR) lze dosáhnout přítomností jednoho kombinovaného zapisovače na palubě.

UAM.IDE.MVCA.205 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení (CRD)

a) VCA je vybaveno:

1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;

2) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu pro každé sedadlo pro cestující a zádržnými pásy na každém lůžku;

3) dětským zádržným zařízením (CRD) pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců a

4) čtyřbodovým zádržným systémem horní části trupu, který se skládá z bezpečnostního pásu se dvěma ramenními popruhy, na každém pilotním sedadle.

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

1) má jednobodové rozpínání a

2) na pilotním sedadle obsahuje zařízení, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení.

UAM.IDE.MVCA.210 Signalizace „PŘIPOUTEJTE SE“ a „NEKUŘTE“

VCA je vybaveno prostředky signalizujícími všem osobám na palubě povinnost připoutat se a trvalý zákaz kouření.

UAM.IDE.MVCA.220 Soupravy první pomoci

a) VCA je vybaveno alespoň jednou soupravou první pomoci.

b) Soupravy první pomoci jsou:

1) snadno dostupné pro účely použití;

2) obměňovány tak, aby nedošlo k zastarání jejich vybavení.

UAM.IDE.MVCA.240 Doplňková dodávka kyslíku – letadla bez přetlakové kabiny

VCA bez přetlakové kabiny provozované v tlakových nadmořských výškách nad 10 000 ft je vybaveno vybavením pro doplňkovou zásobu kyslíku schopným uchovávat a dodávat kyslík v souladu s tabulkami uvedenými níže:

Tabulka

Minimální požadavky na doplňkovou zásobu kyslíku v letadlech bez přetlakové kabiny

Zásoba pro:	Doba letu a tlaková nadmořská výška v kabině
osobu nebo osoby, které letadlo pilotují	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft, a po celou dobu letu, kdy je po dobu více než 30 minut větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft.
100 % cestujících ([1])	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.
10 % cestujících ([1])	Po celou dobu letu po 30 minutách v tlakové nadmořské výšce větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft.

([1]) ([1]) Procentuální počet cestujících v této tabulce označuje cestující, kteří jsou na palubě, včetně osob mladších 24 měsíců.

UAM.IDE.MVCA.250 Ruční hasicí přístroje

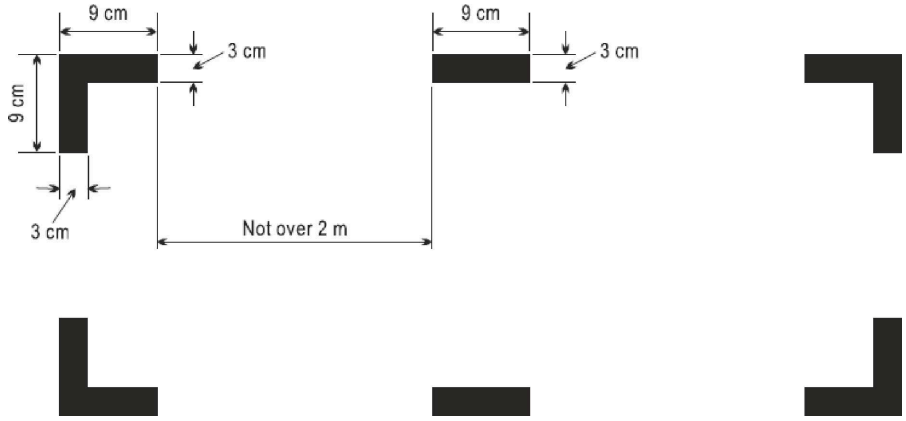
a) VCA je vybaveno alespoň jedním ručním hasicím přístrojem v pilotním prostoru snadno dostupným pro použití.

b) V prostoru pro cestující je umístěn alespoň jeden ruční hasicí přístroj, pokud k ručnímu hasicímu přístroji umístěnému v pilotním prostoru nemají cestující snadný přístup.

c) Druh a množství hasicích látek v ručních hasicích přístrojích jsou vhodné pro druh požáru, který může pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je ruční hasicí přístroj určen, a pro minimalizaci nebezpečí koncentrace jedovatých plynů v prostorech pro osoby na palubě.

UAM.IDE.MVCA.260 Označení míst pro vniknutí do trupu letadla

Pokud jsou na trupu VCA označena místa, která jsou vhodná pro vniknutí záchranných čet v případě nouze, jsou označena tak, jak je znázorněno na obrázku níže.



UAM.IDE.MVCA.275 Nouzové osvětlení a značení

VCA je vybaveno:

a) systémem nouzového osvětlení nezávislým na běžném napájení VCA k usnadnění evakuace letadla a

b) značením nouzových východů a směru k nouzovým východům viditelným za denního světla, v noci i v kabině naplněné kouřem.

UAM.IDE.MVCA.280 Polohové majáky nehody (ELT)

VCA je vybaveno alespoň jedním schváleným automatickým polohovým majákem nehody (ELT) nebo alternativně jiným schváleným automatickým zařízením pro sledování letadla v kombinaci s polohovým majákem, který záchranným službám umožní přijmout výstrahu, dosáhnout místa nehody a určit přesnou polohu přeživších osob.

UAM.IDE.MVCA.300 Lety nad vodními plochami

a) VCA, které přepravuje cestující, je certifikováno:

1) pro nouzové přistání na vodě při provozu nad vodními plochami v nehostinných mořských oblastech ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost odpovídající 10 minutám letu normální cestovní rychlostí;

2) pro nouzové přistání na vodě nebo při provozu nad vodními plochami v jiných než nehostinných mořských oblastech ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost odpovídající 10 minutám letu normální cestovní rychlostí;

3) pro omezený provoz nad vodními plochami, pokud nesplňuje kritéria uvedená v písm. a) bodě 1 nebo 2 a pokud platí jedna nebo více z těchto podmínek:

i) celková doba letu nad vodními plochami je delší než 3 minuty;

ii) přistání nebo vzlet se provádí nad vodními plochami.

b) VCA, které nepřepravuje cestující, je certifikováno:

1) pro nouzové přistání na vodě nebo plavání při provozu nad vodními plochami ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost odpovídající 10 minutám letu normální cestovní rychlostí;

2) pro omezený provoz nad vodními plochami, pokud nesplňuje kritéria uvedená v písm. b) bodě 1 a pokud platí jedna nebo více z těchto podmínek:

i) celková doba letu nad vodními plochami je delší než 3 minuty;

ii) přistání nebo vzlet se provádí nad vodními plochami.

c) VCA, které je provozováno na vodě, je kromě splnění kritérií uvedených v písmeni a) nebo b) certifikováno pro provoz na vodě.

d) VCA, které je provozováno na plovoucích plochách, je kromě splnění kritérií uvedených v písmeni a) nebo b) certifikováno pro provoz na plovoucích plochách.

e) VCA má záchranný polohový maják nehody (ELT(S)), který je plovoucí a může být automaticky aktivován pro lety nad vodními plochami, s výjimkou omezeného provozu nad vodními plochami.

UAM.IDE.MVCA.305 Záchranné vesty a další vybavení

a) S výjimkou případů uvedených v písmeni c) pro lety nad vodními plochami, jak je stanoveno v bodě UAM.IDE.MVCA.300, je VCA vybaveno pro každou osobu na palubě alespoň záchrannými vestami, které jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny, se zapnutým zádržným systémem. Nelze-li snadnou dostupnost záchranných vest zajistit, když je zádržný systém zapnut, má každá osoba na sobě záchrannou vestu nebo, pokud je mladší 24 měsíců, rovnocenné plovací zařízení.

b) Všechny záchranné vesty nebo odpovídající individuální plovací zařízení jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob ve vodě.

c) Pro lety nad vodními plochami v nehostinném mořském prostředí ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost odpovídající 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, za účelem podpory činností souvisejících s neobnovitelnými a obnovitelnými zdroji energie a podpory plavidel:

1) všechny osoby na palubě mají na sobě záchrannou vestu po celou dobu letu, pokud nejsou oblečeny do integrovaných oděvů pro přežití, které splňují kombinované požadavky na oděvy pro přežití a záchranné vesty;

2) všechny osobě na palubě jsou oblečeny do oděvů pro přežití případně také s ohledem na teplotu vody a předpokládanou dobu na záchranu; úroveň izolace je dostatečná pro panující podmínky a nepřesahuje potřebnou míru;

3) všechny osoby na palubě musí mít k dispozici dýchací vybavení (EBS) a musí být poučeny o jeho použití.

UAM.IDE.MVCA.310 Záchranné čluny

a) VCA je vybaveno jedním nebo více záchrannými čluny pro lety nad vodními plochami v nehostinných mořských oblastech ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 10 minutám letu normální cestovní rychlostí nebo má na palubě nejméně jeden záchranný člun uskladněný tak, aby jej v případě nouze bylo možno snadno použít pro lety nad vodními plochami v jiných než nehostinných mořských oblastech ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 10 minutám letu normální cestovní rychlostí. Záchranné čluny mají dostatečnou kapacitu, samostatně nebo společně, pro všechny osoby přepravované na palubě VCA.

b) Všechny předepsané záchranné čluny je v případě nouze možno snadno použít.

c) Všechny předepsané záchranné čluny obsahují alespoň jeden maják (ELT(S)).

d) Všechny předepsané záchranné čluny jsou použitelné na moři v podmínkách, v jakých byly hodnoceny charakteristiky VCA při nouzovém přistání na vodě a jeho plovací a vyvažovací charakteristiky pro účely osvědčení.

e) Všechny předepsané záchranné čluny musí disponovat záchranným vybavením, včetně prostředků k zachování života, vhodným pro let, který má být proveden.

UAM.IDE.MVCA.311 Vybavení pro přežití

a) VCA provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, je vybaveno:

1) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;

2) alespoň jedním majákem ELT(S) a

3) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.

UAM.IDE.MVCA.315 Vybavení pro provoz na vodě

a) VCA certifikované k provozu na vodě je vybaveno:

1) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování VCA na vodě, vhodným z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti; a

2) případně vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři.

UAM.IDE.MVCA.325 Náhlavní soupravy

VCA je vybaveno náhlavní soupravu s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem a klíčovacím tlačítkem na řídicí páce pro každého pilota VCA na jemu přiděleném pracovním místě.

UAM.IDE.MVCA.330 Rádiové komunikační vybavení

a) VCA je vybaveno alespoň jedním radiovým komunikačním systémem připojeným k primárnímu zdroji energie letadla a dalšími radiovými komunikačními systémy nezbytnými pro druh prováděného provozu a třídu (třídy) vzdušného prostoru, ve kterém se provoz provádí.

b) Rádiové komunikační zařízení letovým posádkám za normálních provozních podmínek umožňuje:

1) udržovat spojení s příslušnými pozemními stanicemi z kteréhokoli místa na trati, včetně bodů odchylky od trati;

2) udržovat spojení s příslušnými stanovišti řízení letového provozu (ATC) z jakéhokoli bodu řízeného vzdušného prostoru, v němž mají být prováděny lety; a

3) přijímat meteorologické informace.

c) Rádiové komunikační vybavení umožňuje spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345 Navigační vybavení

a) VCA je vybaveno navigačním vybavením pro lety podle pravidel VFR ve dne a v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.

b) VCA je vybaveno dostatečným navigačním vybavením, které zajišťuje, aby v případě poruchy jednoho z těchto vybavení v kterékoli fázi letu umožnilo druhé vybavení bezpečnou navigaci v souladu s letovým plánem.

UAM.IDE.MVCA.350 Odpovídače

Je-li to požadováno pro třídu prolétávaného vzdušného prostoru, je VCA provozované podle pravidel VFR ve dne vybaveno odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

UAM.IDE.MVCA.355 Řízení leteckých databází

a) Provozovatel IAM:

1) zajistí, aby letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů splňovaly požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů;

2) zajistí včasné rozdělení a aktualizaci stávajících a nezměněných navigačních databází do všech letadel, která je vyžadují;

3) informuje poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze důvodně očekávat, že představují ohrožení letu, aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení v nařízení (EU) č. 376/2014. V takových případech informuje provozovatel IAM všechny dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.“