PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/1384

ze dne 24. července 2019,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012 a (EU) č. 1321/2014, pokud jde o používání letadel uvedených v osvědčení leteckého provozovatele pro neobchodní provoz a zvláštní provoz, stanovení provozních požadavků pro provádění kontrolních letů po údržbě, stanovení pravidel pro neobchodní provoz se sníženým počtem palubních průvodčích na palubě, a kterým se provádí redakční aktualizace týkající se požadavků na letový provoz

(Text s významem pro EHP)

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 zrušují 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. 17 odst. 1 a článek 31 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([2]) stanoví podrobná pravidla pro provoz v obchodní letecké dopravě, pro neobchodní provoz složitých motorových letadel a jiných než složitých motorových letadel, pro zvláštní obchodní provoz a pro zvláštní neobchodní provoz, jakož i pro některý vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz. Tato pravidla neberou v úvahu skutečnost, že by stejná letadla mohla během své životnosti provádět několik druhů provozu.

(2) Proto by pro změnu použití letadla z provozu v obchodní letecké dopravě na neobchodní provoz nebo zvláštní provoz měla být zavedena nová pravidla pro nepřetržité používání těchto letadel. Tato pravidla by měla být dostatečně pružná, aby umožnila používání stejných letadel provozovateli, kteří provádějí neobchodní provoz nebo zvláštní provoz, aniž by bylo nutno vyškrtnout letadlo z osvědčení leteckého provozovatele. Tento nový provozní rámec by měl rovněž zajistit hladké provádění a účinný dohled nad uvedeným provozem, aniž by tím byla ohrožena jeho bezpečnost.

(3) V souladu s nařízením (EU) č. 965/2012 musí příslušný úřad schválit různé provozní postupy, které držitel osvědčení leteckého provozovatele používá pro své různé neobchodní provozní činnosti. Tento požadavek představuje nerovné zacházení mezi držiteli osvědčení leteckého provozovatele a neobchodními provozovateli pro stejný druh provozu, a proto by měl být odstraněn, aby byla zajištěna konzistentnost regulace.

(4) Na základě bezpečnostních doporučení a zpětné vazby od členských států a zúčastněných stran, včetně standardizačních kontrol, je Komise toho názoru, že nařízení (EU) č. 965/2012 by mělo být aktualizováno tak, aby odráželo stav techniky a osvědčené postupy, pokud jde o různé požadavky týkající se letového provozu. Měly by být provedeny redakční změny s cílem aktualizovat několik odkazů na zrušená nařízení, zejména na nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ([3]) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ([4]). Kromě toho by mělo být doplněno nové znění, aby se vyjasnila některá stávající ustanovení.

([1]) Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.
([2]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).
([3]) Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1).
([4]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1).

(5) K řadě leteckých nehod nebo incidentů došlo při letech prováděných s letadlem, které bylo právě podrobeno nedokončené nebo nedostatečné údržbě, nebo letech prováděných za účelem ověření přiměřenosti provedené údržby letadla („kontrolní lety po údržbě“). S ohledem na nehodu letadla Airbus A320-232, k níž došlo dne 27. listopadu 2008 u pobřeží Canet-Plage (Francie), by nařízení (EU) č. 965/2012 mělo být změněno tak, aby přesně definovalo kategorie letů a v případě potřeby stanovovalo minimální požadavky na letové posádky a postupy, které je třeba dodržovat při přípravě a provádění uvedených letů.

(6) Kromě toho by měly být zavedeny méně přísné požadavky pro neobchodní provoz bez palubních průvodčích vykonávajících činnost na palubě u letadel s maximální provozní konfigurací sedadel pro více než 19 cestujících a pro maximálně 19 cestujících za předpokladu, že jsou splněny určité podmínky. Provozovatelům by mělo být umožněno používat tyto méně přísné požadavky pouze společně s vhodnými opatřeními, která zmírňují rizika takového provozu.

(7) Nařízení (EU) č. 965/2012 vyžaduje, aby provozovatelé obchodní letecké dopravy informovali cestující a poskytli jim kartu s bezpečnostními pokyny, na níž jsou formou vyobrazení uvedeny informace o funkci nouzového vybavení a o nouzových východech, které by cestující pravděpodobně použili. Nařízení (EU) č. 965/2012 by mělo obsahovat novou definici nouzových východů.

(8) Nařízení (ES) č. 965/2012 by proto mělo být změněno v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

(9) Po změně použití letadla z provozu v obchodní letecké dopravě na neobchodní provoz nebo na zvláštní provoz by měla být odpovědnost za zachování letové způsobilosti letadla, které je předmětem této změny, zachována na úrovni držitele osvědčení leteckého provozovatele. Přílohy I (část M) a Vb (část ML) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ([5]) by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny.

(10) Agentura připravila návrh prováděcích pravidel a předložila je Komisi jako stanoviska ([6]) v souladu s články 75 a 76 nařízení (EU) 2018/1139.

(11) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení (EU) č. 965/2012

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

1) v článku 2 se bod 7 nahrazuje tímto:

„7) „zvláštním provozem“ jakýkoliv provoz jiný než provoz v obchodní letecké dopravě, kdy je letadlo použito pro zvláštní činnost, jako je zemědělství, výstavba, snímkování, průzkum, pozorování a hlídkování, letecká reklama, kontrolní lety po údržbě;“

2) v čl. 6 odst. 3 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) lety, při nichž nejsou přepravováni cestující ani náklad a kdy je letoun nebo vrtulník přelétáván za účelem renovace, opravy, kontrol, dodání, vývozu nebo pro podobné účely, pokud letadlo není uvedeno v osvědčení leteckého provozovatele nebo prohlášení.“;

([5]) Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

([6]) Stanovisko č. 04/2017 Evropské agentury pro bezpečnost letectví ze dne 29. června 2017 k návrhu nařízení Komise o revizi pravidel letového provozu a zachování letové způsobilosti a stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 01/2017 ze dne 7. března 2017 k návrhu nařízení Komise o revizi pravidel letového provozu, pokud jde o kontrolní lety po údržbě.

3) vkládá se nový článek 9aa, který zní:

„*Článek 9aa*

Požadavky na letovou posádku pro kontrolní lety po údržbě

Pilotovi, který před dnem 20. srpna 2019 jednal jako velící pilot při kontrolním letu po údržbě, který je v souladu s definicí v článku SPO.SPEC.MCF.100 přílohy VIII kategorizován jako kontrolní let po údržbě úrovně A, se udělí započet pro účely dodržení čl. SPO.SPEC.MCF.115 písm. a) bodu 1 uvedené přílohy. V takovém případě provozovatel zajistí, aby velící pilot obdržel informace o veškerých zjištěných rozdílech mezi provozními postupy stanovenými před dnem 20. srpna 2019 a povinnostmi stanovenými v oddílech 5 a 6 hlavy E přílohy VII tohoto nařízení, včetně těch, které jsou odvozeny od souvisejících postupů stanovených provozovatelem.“;

4) Přílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Článek 2

Změny nařízení (EU) č. 1321/2014

Příloha I (část M) a příloha Vb (část ML) nařízení (EU) č. 1321/2014 se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 3

Vstup v platnost a použitelnost

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

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

V Bruselu dne 24. července 2019.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA I

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

1) příloha I (část DEF) se mění takto:

a) bod 17 se nahrazuje tímto:

„17. „Kategorií A v případě vrtulníků“ se rozumí vícemotorový vrtulník konstruovaný s charakteristikami oddělení motorů a systémů, které jsou přesně vymezeny v příslušné certifikační specifikaci, a schopný provozu za použití údajů o vzletu a přistání založených na koncepci poruchy kritického motoru, což zajišťuje přiměřený stanovený prostor na povrchu a přiměřenou výkonnost pro bezpečné pokračování letu nebo bezpečné přerušení vzletu v případě poruchy motoru.“;

b) vkládá se nový bod 45a, který zní:

„45a. „Nouzovým východem“ se rozumí zastavěný východ určený pro opuštění letadla, který umožňuje nejúčinnější evakuaci kabiny a pilotního prostoru během příslušné doby a zahrnuje dveře na úrovni podlahy, okenní východ či jakýkoli jiný druh východu, například poklop v pilotním prostoru a východ z ocasní části letadla.“;

c) vkládá se nový bod 48a, který zní:

„48a. „Členem letové posádky“ se rozumí člen posádky s průkazem způsobilosti, pověřený během doby letové služby povinnostmi nezbytnými pro provoz letadla.“;

d) vkládá se nový bod 49a, který zní:

„49a. „Referentem pro letový provoz“ nebo „letovým dispečerem“ se rozumí osoba určená provozovatelem k výkonu řízení letového provozu a dozoru nad letovým provozem, s odpovídající kvalifikací, která podporuje velícího pilota, informuje jej nebo mu pomáhá, nebo vykonává obě tyto činnosti, při bezpečném provádění letu.“;

e) vkládá se nový bod 76a, který zní:

„76a. „Kontrolním letem po údržbě“ se rozumí let letadla s osvědčením letové způsobilosti nebo povolením k letu, který se provádí pro účely odstraňování poruch nebo kontroly fungování jednoho nebo více systémů, částí nebo zařízení po údržbě, nelze-li fungování systémů, částí nebo zařízení ověřit v průběhu pozemních kontrol, a který se provádí v kterékoli z těchto situací:

a) pokud to vyžaduje příručka pro údržbu letadla nebo jakékoli jiné údaje pro údržbu vydané držitelem schválení návrhu odpovědným za zachování letové způsobilosti letadla;

b) po údržbě, pokud to vyžaduje provozovatel nebo navrhuje organizace odpovědná za zachování letové způsobilosti letadla;

c) pokud to vyžaduje organizace údržby pro ověření úspěšného odstranění závady;

d) za účelem pomoci s lokalizací selhání nebo odstraňováním poruch.“;

f) vkládají se nové body 95a a 95b, které znějí:

„95a. „Systémem pro nesení osob („PCDS“)“ se rozumí systém zahrnující jedno nebo více zařízení, který je při letech s vnějším lidským nákladem („HEC“) nebo provozu s vrtulníkovým jeřábem („HHO“) buď připojen k jeřábu nebo háku pro zavěšení nákladu nebo připevněn k draku rotorového letadla. Zařízení mají konstrukční schopnost a prvky potřebné k přepravě osob mimo vrtulník, například bezpečnostní postroj s rychlým odepínáním a řemenem s připojovacím kroužkem nebo bez nich, pevný koš nebo klec.

95b. „Jednoduchým systémem pro nesení osob (jednoduchým „PCDS“)“ se rozumí PCDS, které splňuje tyto podmínky:

a) splňuje harmonizovanou normu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/425 (*) nebo směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES (**);

b) je navrženo tak, aby zadržovalo nejvýše jednu osobu (například osobu obsluhující jeřáb nebo hák pro zavěšení nákladu, specializovaného odborníka či fotografa) uvnitř kabiny, nebo aby zadržovalo nejvýše dvě osoby vně kabiny;

c) není pevnou konstrukcí, jako je klec, plošina nebo koš.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/425 ze dne 9. března 2016 o osobních ochranných prostředcích a o zrušení směrnice Rady 89/686/EHS (Úř. věst. L 81, 31.3.2016, s. 51).
(**) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES ze dne 17. května 2006 o strojních zařízeních a o změně směrnice 95/16/ES (Úř. věst. L 157, 9.6.2006, s. 24).“;

g) vkládá se nový bod 103b, který zní:

„103b. „Pravidly létání“ se rozumí pravidla stanovená v prováděcím nařízení Komise (EU) č. 923/2012 (*).

(*) 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).“;

2) příloha II (část ARO) se mění takto:

a) článek ARO.GEN.120 se mění takto:

i) písmena a), b) a c) se nahrazují tímto:

„a) Agentura stanoví přijatelné způsoby průkazu („AMC“), které lze používat k prokazování souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty.

b) K prokazování souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty lze používat alternativní způsoby průkazu.

c) Příslušný úřad zavede systém, jehož prostřednictvím je možné soustavně hodnotit, zda alternativní způsoby průkazu používané tímto úřadem nebo organizacemi či osobami, nad nimiž tento úřad vykonává dozor, jsou v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty. Uvedený systém musí zahrnovat postupy pro omezení, zrušení nebo změnu schválených alternativních způsobů průkazu, pokud příslušný orgán prokázal, že tyto alternativní způsoby průkazu nejsou v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a s akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě.“;

ii) v písm. d) třetím pododstavci se zrušuje bod 3;

b) v článku ARO.GEN.135 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Aniž jsou dotčena ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 (*), zavede příslušný úřad systém umožňující řádným způsobem shromažďovat, analyzovat a šířit informace týkající se bezpečnosti.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18).“;

c) v čl. ARO.GEN.300 písm. a) se bod 2 nahrazuje tímto:

„2) průběžný soulad s požadavky vztahujícími se na organizace, kterým vydal osvědčení, na zvláštní provoz, k nimž vydal povolení, a organizace, od nichž obdržel prohlášení;“

d) v čl. ARO.GEN.350 písm. d) se bod 4 nahrazuje tímto:

„4) Příslušný úřad vede záznamy o všech nálezech, k nimž dospěl nebo které mu byly sděleny v souladu s písmenem e) a popřípadě o jím uplatněných donucovacích opatřeních a rovněž i o všech nápravných opatřeních přijatých v souvislosti s těmito nálezy a o datech, k nimž byla tato opatření ukončena.“;

e) článek ARO.OPS.110 se mění takto:

i) v písmeni a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) ustanovení čl. ORO.AOC.110 písm. e), pokud jde o pronájem letadla bez posádky jakémukoliv provozovateli, kromě případů uvedených v článku ORO.GEN.310 přílohy III;“

ii) písmeno b) se mění takto:

— bod 2 se nahrazuje tímto:

„2) pronajímatel podléhá zákazu provozování letecké dopravy podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (*);

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15).“;

— doplňuje se nový bod 3, který zní:

„3) „povolení vydané v souladu s nařízením Komise (EU) č. 452/2014 (*) bylo pozastaveno, zrušeno nebo se jej držitel vzdal.

(*) Nařízení Komise (EU) č. 452/2014 ze dne 29. dubna 2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu provozovatelů ze třetích zemí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 133, 6.5.2014, s. 12).“;

iii) v písmeni d) se body 1 a 2 nahrazují tímto:

„1) řádnou koordinaci s příslušným úřadem odpovědným za průběžný dozor nad letadlem v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1321/2014 (*) nebo za provoz letadla, pokud se nejedná o stejný úřad;

2) aby příslušné letadlo bylo včas vymazáno z osvědčení leteckého provozovatele, kromě případů uvedených v článku ORO.GEN.310 přílohy III.

(*) Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).“;

f) v článku ARO.OPS.150 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Je-li příslušný úřad provozovatele s posouzením rizik a standardními provozními postupy spokojen, udělí povolení v souladu s dodatkem IV. Povolení může být vydáno na omezenou či neomezenou dobu platnosti. V povolení musí být uvedeny podmínky, za kterých je provozovatel oprávněn provádět jeden nebo více druhů vysoce rizikového zvláštního obchodního provozu.“;

g) v čl. ARO.OPS.200 písm. b) se bod 2 nahrazuje tímto:

„2) seznam zvláštních oprávnění podle dodatku III pro neobchodní provoz a zvláštní provoz.“;

h) v čl. ARO.RAMP.105 písm. b) se bod 5 nahrazuje tímto:

„5) letadla používaná provozovatelem ze třetí země, která jsou poprvé provozována ve směru na území, v rámci území nebo ve směru z území, na něž se vztahují ustanovení Smlouvy, nebo jejichž oprávnění vydané v souladu s nařízením (EU) č. 452/2014 je omezeno nebo obnoveno po pozastavení nebo zrušení.“;

i) v čl. ARO.RAMP.115 písm. b) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) musí udržovat platnost své kvalifikace prostřednictvím opakovacího výcviku a provedením minimálně dvanácti prohlídek v průběhu každého kalendářního roku.“;

j) článek ARO.RAMP.125 se mění takto:

i) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) Prohlídky na odbavovací ploše se provádějí standardizovaným způsobem.“;

ii) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) Po dokončení prohlídky na odbavovací ploše je velící pilot nebo v jeho nepřítomnosti jiný člen letové posádky nebo zástupce provozovatele informován o výsledku prohlídky na odbavovací ploše.“;

k) v čl. ARO.RAMP.140 písm. d) se bod 2 nahrazuje tímto:

„2) získal povolení k letu v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012 pro letadlo zapsané do rejstříku v členském státě;“

l) v článku ARO.RAMP.150 se písm. a) bod 1 nahrazuje tímto:

„1) informace uvedené v článku ARO.RAMP.145.“;

m) Dodatky I až IV se nahrazují tímto:

„Dodatek I

OSVĚDČENÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE
(Plán schválení pro provozovatele letecké dopravy)

Druh provozu: Obchodní letecká doprava (CAT) ☐ cestujících; ☐ nákladní;
☐ jiný ([1]): _____

([4])	Stát provozovatele ([2]) Vydávající úřad ([3])	([5])
Osvědčení leteckého provozovatele č. ([6]):	Název provozovatele ([7]) Dba obchodní název ([8]) 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 v obchodní letecké dopravě tak, jak je stanoveno v přiložených provozních specifikacích, v souladu s provozní příručkou, přílohou V nařízení (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty.		
Datum vydání ([14]):	Jméno a podpis ([15]): Funkce:	

([1]) Uveďte jiný druh dopravy.
([2]) Nahraďte názvem státu provozovatele.
([3]) Nahraďte identifikací vydávajícího příslušného úřadu.
([4]) Pro použití příslušného úřadu.
([5]) Pro použití příslušného úřadu.
([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, ve kterém jsou uvedeny kontaktní informace, společně s odkazem na příslušný odstavec nebo stranu. Například: „Kontaktní údaje … jsou uvedeny v provozní příručce, všeobecná/základní ustanovení, oddíl 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 EASA 138, 2. vydání

Dodatek II

PROVOZNÍ SPECIFIKACE
(podléhající schváleným podmínkám v provozní příručce)

Kontaktní údaje vydávajícího úřadu
Telefon (1): _____ ; Fax: _____ ;
E-mail:

Osvědčení leteckého provozovatele č. (2): | Název provozovatele (3): | Datum (4): | Podpis:
Obchodní název (DBA):
Provozní specifikace č.:

Model letadla (5):
Poznávací značka (6):

Druhy provozu: Obchodní letecká doprava
☐ Cestující ☐ Náklad ☐ Jiné (7): _____

Oblast provozu (8):

Zvláštní omezení (9):

Zvláštní oprávnění:	Ano	Ne	Specifikace (10)	Poznámky
Nebezpečné zboží	☐	☐		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti Vzlet Přiblížení a přistání	☐	☐	CAT (11) … RVR (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13) ☐ Nepoužije se	☐	☐		
ETOPS (14) ☐ Nepoužije se	☐	☐	Maximální doba letu na náhradní letiště (15): min.	

Navigační specifikace pro provoz s PBN ([16])	☐	☐		([17])
Specifikace minimální navigační výkonnosti	☐	☐		
Provoz jednomotorových turbínových letounů v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Provoz vrtulníků s pomocí systémů snímání nočního vidění	☐	☐		
Provoz s vrtulníkovým jeřábem	☐	☐		
Provoz vrtulníkové letecké záchranné služby	☐	☐		
Provoz vrtulníků v pobřežních vodách	☐	☐		
Výcvik palubních průvodčích ([19])	☐	☐		
Vydání osvědčení palubních průvodčích ([20])	☐	☐		
Použití aplikací EFB typu B	☐	☐	([21])	
Zachování letové způsobilosti	☐	☐	([22])	
Různé ([23])				

([1]) Telefonní a faxová čísla příslušného úřadu, včetně mezinárodního předčíslí země. E-mailová adresa, je-li k dispozici.
([2]) Vyplňte číslo odpovídajícího osvědčení leteckého provozovatele (AOC).
([3]) Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Před obchodním názvem uveďte „Dba“ („Doing business as“).
([4]) Datum vydání provozních specifikací (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce příslušného úřadu.
([5]) Vyplňte označení ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232).
([6]) Poznávací značka je uvedena buď v provozních specifikacích, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky. Pokud se na příslušný typ letadla nevztahují všechna zvláštní oprávnění, poznávací značka letadla může být uvedena ve sloupci poznámky u příslušného zvláštního oprávnění.
([7]) Specifikujte jiné druhy dopravy (např. letecká záchranná služba).
([8]) Uveďte zeměpisnou oblast či oblasti schváleného provozu (prostřednictvím zeměpisných souřadnic, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo vnitrostátních či regionálních hranic).
([9]) Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety podle pravidel VFR, pouze denní lety atd.).
([10]) V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé oprávnění nebo druh oprávnění (s příslušnými kritérii).
([11]) Vyplňte použitelnou kategorii přesného přístrojového přiblížení: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB nebo CAT IIIC. Vyplňte minimální dráhovou dohlednost (RVR) v metrech a výšku rozhodnutí (DA/H) ve stopách (ft). Každé kategorii přiblížení odpovídá samostatný řádek.
([12]) Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v metrech. Jestliže jsou udělena různá oprávnění, lze pro každé oprávnění použít samostatný řádek.
([13]) Políčko „Nepoužije se“ může být zaškrtnuto pouze tehdy, pokud je maximální dostup letadla pod letovou hladinou FL290.
([14]) Provoz se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS) se nyní používá pouze pro dvoumotorová letadla. Z tohoto důvodu může být políčko „Nepoužije se“ zaškrtnuto, pokud má příslušný model letadla více nebo méně než dva motory.
([15]) Může být také vyplněna vzdálenost k prahu dráhy (v námořních mílích), jakož i typ motoru.

([16]) Navigace založená na výkonnosti (PBN): každému zvláštnímu oprávnění komplexní PBN (např. RNP AR APCH) odpovídá samostatný řádek s příslušnými omezeními uvedenými ve sloupci „Specifikace“ nebo „Poznámky“, nebo v obou těchto sloupcích. Jednotlivá oprávnění zvláštních postupů RNP AR APCH mohou být uvedena v provozních specifikacích nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
([17]) Uveďte, zda je zvláštní oprávnění omezeno na určité okraje dráhy nebo letiště, nebo na obojí.
([18]) Vložení konkrétní kombinace draku nebo motoru.
([19]) Oprávnění k provádění výcvikových kurzů a zkoušek, které mají absolvovat žadatelé o osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
([20]) Oprávnění k vydávání osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
([21]) Vložení seznamu aplikací EFB typu B společně s odkazem na hardware EFB (u mobilních EFB). Zmíněný 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.
([22]) Jméno osoby/název organizace odpovědné za zajištění, aby zachování letové způsobilosti bylo řízeno podle nařízení (EU) č. 1321/2014.
([23]) Zde mohou být zapsána další oprávnění nebo údaje s použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. lety s krátkým přistáním, lety se strmým přiblížením, lety vrtulníků na místo nebo 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 EASA 139, 5. vydání

Dodatek III

Seznam zvláštních oprávnění

Neobchodní provoz

Zvláštní provoz

(podléhající podmínkám uvedeným v oprávnění a obsaženým v provozní příručce nebo v provozní příručce pilota)

Vydávající úřad ([1]):		
Seznam zvláštních oprávnění č. ([2]): Název provozovatele: Datum ([3]): Podpis:		
Model letadla a poznávací značky ([4]):		
Druh případného zvláštního provozu (SPO): ☐ ([5]) …		
Zvláštní oprávnění ([6]):	Specifikace ([7])	Poznámky
…		
…		

…		
…		

(1) Vyplňte název a kontaktní údaje.
(2) Vyplňte příslušné číslo.
(3) Datum vydání zvláštních oprávnění (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce příslušného úřadu.
(4) Vyplňte označení podle systému Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232). Taxonomie CAST/ICAO je k dispozici na adrese: http://www.intlaviationstandards.org/
Poznávací značka se uvede buď v seznamu zvláštních schválení/oprávnění, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí seznam zvláštních schválení/oprávnění obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
(5) Uveďte druh provozu, např. zemědělství, výstavba, fotografování, průzkum, pozorování a hlídkování, letecká reklama, kontrolní lety po údržbě.
(6) Do tohoto sloupce uveďte veškerý schválený provoz, např. nebezpečné zboží, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
(7) V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé schválení/oprávnění, např. výšku rozhodnutí a RVR minima pro CAT II.

Formulář EASA 140, 2. vydání

Dodatek IV

POVOLENÍ K VYSOCE RIZIKOVÉMU ZVLÁŠTNÍMU OBCHODNÍMU PROVOZU	
Vydávající úřad: (1) Povolení č.: (2)	
Název provozovatele: (3) Adresa provozovatele: (4) Telefon: (5) Fax: E-mail:	
Model letadla a poznávací značky: (6)	
Povolený zvláštní provoz: (7)	
Povolená oblast nebo místo provozu: (8)	
Zvláštní omezení: (9)	
Potvrzujeme, že provozovatel _____ je oprávněn provádět vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz v souladu s tímto povolením, standardními provozními postupy provozovatele, přílohou V nařízení (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty.	
Datum vydání (10):	Jméno a podpis (11): Funkce:

(1) Název a kontaktní údaje příslušného úřadu.
(2) Vložte číslo příslušného povolení.
(3) Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Před obchodním názvem uveďte „Dba“ („Doing business as“).
(4) Adresa hlavního místa obchodní činnosti provozovatele.
(5) Telefonní a faxová čísla hlavního místa obchodní činnosti provozovatele, včetně mezinárodního předčíslí země. E-mailová adresa, je-li k dispozici.

(6) Vyplňte označení podle systému Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232). Taxonomie CAST/ICAO je k dispozici na adrese: http://www.intlaviationstandards.org. Poznávací značka se uvede buď v seznamu zvláštních schválení/oprávnění, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí seznam zvláštních schválení/oprávnění obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
(7) Uveďte druh provozu, např. zemědělství, výstavba, fotografování, průzkum, pozorování a hlídkování, letecká reklama, kontrolní lety po údržbě.
(8) Uveďte zeměpisnou oblast (oblasti) nebo místo (místa) schváleného provozu (prostřednictvím geografických souřadnic, 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) Datum vydání povolení (dd-mm-rrrr).
(11) Funkce, jméno a podpis zástupce příslušného úřadu. Kromě toho může být na povolení použito úřední razítko.

Formulář EASA 151, 2. vydání“;

n) Dodatky V a VI se zrušují.

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

a) v článku ORO.GEN.110 se písmeno h) nahrazuje tímto:

„h) Provozovatel zavede pro jednotlivé typy letadel kontrolní seznam, který mají členové posádky používat ve všech fázích letu za běžných, mimořádných a nouzových podmínek, aby bylo zajištěno dodržení provozních postupů uvedených v provozní příručce. Při koncipování a používání kontrolních seznamů se musí dodržovat zásady lidských činitelů a zohledňovat nejnovější dokumentace od držitele schválení návrhu.“;

b) v článku ORO.GEN.135 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Osvědčení provozovatele zůstává platné, pokud jsou splněny všechny tyto podmínky:

1) provozovatel nadále splňuje příslušné požadavky nařízení (EU) 2018/1139 a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů se zřetelem k ustanovením týkajícím se řešení nálezů podle článku ORO.GEN.150 této přílohy;

2) příslušný úřad má umožněn přístup do zařízení provozovatele v souladu s podmínkami stanovenými v článku ORO.GEN.140 této přílohy, aby mohl určit, zda jsou trvale plněny příslušné požadavky nařízení (EU) 2018/1139 a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů;

3) provozovatel se tohoto osvědčení dříve nevzdá nebo není zrušeno.“;

c) v článku ORO.GEN.140 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Za účelem určení souladu s příslušnými požadavky nařízení (EU) 2018/1139 a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů umožní provozovatel kdykoliv přístup do veškerých provozních prostor a letadel a k veškerým dokumentům, záznamům, údajům, postupům a jakýmkoli dalším materiálům týkajícím se jeho činnosti, na kterou se vztahuje osvědčení a povolení ke zvláštnímu provozu nebo prohlášení, bez ohledu na to, zda jsou tyto služby zajišťovány smluvně, a to všem osobám, které k tomu oprávní jeden z těchto úřadů:

1) příslušný orgán vymezený v článku ORO.GEN.105 přílohy III tohoto nařízení;

2) úřad plnící funkci v souladu s čl. ARO.GEN.300 písm. d), čl. ARO.GEN.300 písm. e) nebo hlavou RAMP přílohy II tohoto nařízení.“;

d) článek ORO.GEN.160 se mění takto:

i) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) Provozovatel příslušnému úřadu a všem dalším organizacím, které musí být informovány státem provozovatele, hlásí veškeré nehody, vážné incidenty a události v souladu se nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 (*) a nařízením (EU) č. 376/2014.

(*) 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).“;

ii) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) Aniž jsou dotčena ustanovení nařízení (EU) č. 996/2010 a nařízení (EU) č. 376/2014, hlášení uvedená v písmenech a) a b) se podávají formou a způsobem stanoveným příslušným úřadem a obsahují veškeré náležité informace o podmínkách, které jsou provozovateli známy.“;

e) v článku ORO.GEN.205 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Pokud provozovatel v rámci svých činností smluvně zajišťuje nebo nakupuje jakékoli služby či produkty, musí zajistit splnění všech těchto podmínek:

1) smluvně zajišťované nebo kupované služby či produkty musí být v souladu s příslušnými požadavky;

2) systém řízení provozovatele musí zohledňovat jakákoli ohrožení bezpečnosti letectví spojená se smluvně zajišťovanými nebo kupovanými službami či produkty.“;

f) v hlavě GEN se doplňuje nový oddíl 3, který zní:

„***Oddíl 3***

Další organizační požadavky

ORO.GEN.310 Použití letadel uvedených v osvědčení leteckého provozovatele pro neobchodní provoz a zvláštní provoz

a) Letadlo uvedené v osvědčení leteckého provozovatele může zůstat v osvědčení leteckého provozovatele, pokud je provozováno 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 uskutečňovaný 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 letadlo používáno v souladu s písm. a) bodem 2, musí držitel osvědčení leteckého provozovatele poskytující letadlo a provozovatel používající letadlo 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 letadla po jeho vrácení držiteli osvědčení leteckého provozovatele.

Tento postup musí být zahrnut v provozní příručce každého provozovatele nebo ve smlouvě mezi držitelem osvědčení leteckého provozovatele a provozovatelem používajícím letadlo podle písm. a) bodu 2. Držitel osvědčení leteckého provozovatele musí stanovit vzor takové smlouvy. Na uchovávání záznamů těchto smluv se použije článek ORO.GEN.220.

Držitel osvědčení leteckého provozovatele a provozovatel letadla 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 letadla používaného podle písmene a) musí být řízeno organizací odpovědnou za zachování letové způsobilosti letadla uvedenou v osvědčení leteckého provozovatele podle nařízení (EU) č. 1321/2014.

e) Držitel osvědčení leteckého provozovatele, který poskytuje letadlo v souladu s písmenem a):

1) uvede ve své provozní příručce poznávací značky poskytnutých letadel a druh provozu uskutečňovaného s uvedenými letadly;

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

3) zajistí, aby jeho opatření pro identifikaci ohrožení, posuzování rizik a opatření ke zmírňování rizik řešila veškerý provoz, který se s uvedenými letadly uskutečňuje.

f) Pro provoz podle přílohy VI (část NCC) a přílohy VIII (část SPO) musí provozovatel používající letadlo podle písmene a) zajistit splnění všech těchto podmínek:

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

2) nejsou provedeny žádné změny systémů či konfigurace letadla;

3) veškeré závady či technická selhání, k nimž dojde tehdy, když letadlo podléhá jeho provoznímu řízení, se ohlásí organizaci k řízení zachování letové způsobilosti držitele osvědčení leteckého provozovatele;

4) držitel osvědčení leteckého provozovatele obdrží kopii veškerých hlášení událostí týkajících se letů provedených s letadlem vyplněných v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014 a prováděcím nařízením Komise (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).“;

g) v článku ORO.AOC.110 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„*Nájem s posádkou*

c) Žadatel o schválení nájmu letadla s posádkou od provozovatele ze třetí země musí příslušnému úřadu prokázat splnění všech těchto podmínek:

1) provozovatel ze třetí země je držitelem platného osvědčení leteckého provozovatele vydaného v souladu s přílohou 6 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví;

2) bezpečnostní standardy provozovatele ze třetí země týkající se zachování letové způsobilosti a letového provozu jsou rovnocenné platným požadavkům, jež stanoví nařízení (EU) č. 1321/2014 a toto nařízení;

3) letadlu bylo vydáno standardní osvědčení letové způsobilosti v souladu s přílohou 8 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.“;

h) článek ORO.AOC.125 se nahrazuje tímto:

„**ORO.AOC.125 Neobchodní provoz držitele osvědčení leteckého provozovatele s letadly 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 letadlem uvedeným 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 provádějící 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 rovnocenných dokumentech) uvede druh letu uvedený v jeho provozní příručce.“;

i) v článku ORO.AOC.135 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) V souladu s čl. ORO.GEN.210 písm. b) jmenuje provozovatel osoby odpovědné za řízení těchto oblastí a dozor nad těmito oblastmi:

1) letový provoz;

2) výcvik členů posádky;

3) pozemní provoz;

4) zachování letové způsobilosti nebo případně smlouva o řízení zachování letové způsobilosti v souladu s nařízením (EU) č.1321/2014.“;

j) v článku ORO.SPO.100 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) Provozovatel zvláštního obchodního provozu je povinen získat předchozí souhlas příslušného úřadu a splňovat tyto podmínky:

1) pro nájem/pronájem letadla provozovatele ze třetí země s posádkou:

i) bezpečnostní standardy provozovatele ze třetí země týkající se zachování letové způsobilosti a letového provozu jsou rovnocenné platným požadavkům, jež stanoví nařízení (EU) č. 1321/2014 (*) a toto nařízení;

ii) k letadlu provozovatele ze třetí země bylo vydáno standardní osvědčení letové způsobilosti v souladu s přílohou 8 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví;

iii) doba trvání dohody o nájmu/pronájmu s posádkou nepřesahuje v období dvanácti po sobě jdoucích měsíců délku sedmi měsíců;

2) pro nájem/pronájem letadla zapsaného do rejstříku ve třetí zemi bez posádky:

i) byla zjištěna provozní potřeba, kterou nelze uspokojit nájmem letadla zapsaného do rejstříku v Unii;

ii) doba trvání dohody o nájmu bez posádky nepřesahuje v jakémkoli období dvanácti po sobě jdoucích měsíců délku sedmi měsíců;

iii) bezpečnostní standardy letadla ze třetí země týkající se zachování letové způsobilosti jsou rovnocenné příslušným požadavkům, jež stanoví nařízení (EU) č. 1321/2014;

iv) vybavení letadla je v souladu s přílohou VIII (část SPO).

(*) Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).“;

k) článek ORO.CC.100 se nahrazuje tímto:

„**ORO.CC.100 Počet a složení palubních průvodčích**

a) Pro provoz letadla s MOPSC větší než 19 musí být přidělen alespoň jeden palubní průvodčí, jestliže je na palubě jeden či více cestujících.

b) Za účelem souladu s písmenem a) musí minimální počet palubních průvodčích odpovídat největšímu počtu z následujících hodnot:

1) počet palubních průvodčích stanovený v procesu certifikace letadla v souladu s platnými certifikačními specifikacemi pro uspořádání kabiny letadla používané provozovatelem;

2) v případě, že počet podle bodu 1 nebyl stanoven, počet palubních průvodčích stanovený v procesu certifikace letadla pro konfiguraci s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující, snížený o 1 na každý celý násobek 50 sedadel pro cestující podle provozovatelem používaného uspořádání kabiny letadla, které nepřekračuje maximální schválenou kapacitu sedadel;

3) jeden palubní průvodčí na každých 50 sedadel pro cestující (nebo jejich část) zastavěných na stejné palubě letadla, které má být provozováno.

c) U letů s více než jedním palubním průvodčím provozovatel jmenuje jednoho palubního průvodčího odpovědného velícímu pilotovi nebo veliteli.

d) Odchylně od písmene a) smí být neobchodní provoz s letadlem s MOPSC větší než 19 prováděn bez palubního průvodčího vykonávajícího činnost s výhradou předchozího schválení příslušným úřadem. Pro získání tohoto schválení musí provozovatel zajistit, že jsou splněny všechny tyto podmínky:

1) na palubě je maximálně 19 cestujících;

2) provozovatel pro tento provoz vypracoval postupy.“

l) článek ORO.CC.205 se nahrazuje tímto:

„**ORO.CC.205 Snížení počtu palubních průvodčích při pozemním provozu a nepředvídaných okolnostech**

a) Jsou-li na palubě letadla cestující, musí být v letadle přítomen a připraven k činnosti minimální počet palubních průvodčích požadovaný podle článku ORO.CC.100.

b) Odchylně od písmene a) lze uvedený minimální počet palubních průvodčích snížit v kterémkoli z těchto případů:

1) za běžného pozemního provozu, který nezahrnuje plnění nebo odčerpávání paliva, kdy je letadlo na svém pozemním stání;

2) při nepředvídaných okolnostech, jestliže je na palubě nižší počet cestujících. V tomto případě je třeba po ukončení letu předložit příslušnému úřadu hlášení;

3) za účelem poskytnutí odpočinku během cestovní fáze letu, buď v souladu s čl. ORO.FTL.205 písm. e), nebo jako opatření ke zmírnění únavy zavedené provozovatelem.

c) Pro účely písm. b) bodů 1 a 2 musí postupy provozovatele v provozní příručce zajišťovat, aby:

1) byla dosažena rovnocenná míra bezpečnosti se sníženým počtem palubních průvodčích, zejména při evakuaci cestujících;

2) navzdory sníženému počtu palubních průvodčích byl v kabině přítomen vedoucí palubní průvodčí podle článku ORO.CC.200;

3) byl vyžadován alespoň jeden palubní průvodčí na každých 50 cestujících (nebo jejich část) přítomných na stejné palubě letadla;

4) v případě běžného pozemního provozu letadla, který vyžaduje více než jednoho palubního průvodčího, byl počet stanovený v souladu s bodem 3 zvýšen o jednoho palubního průvodčího na každou dvojici nouzových východů na úrovni podlahy.

d) Pro účely písm. b) bodu 3 provozovatel:

1) provede posouzení rizik s cílem určit počet palubních průvodčích, kteří mají být přítomni a připraveni k činnosti po celou dobu cestovní fáze letu;

2) určí opatření ke zmírnění účinků situace, kdy je při cestovní fázi letu přítomen a připraven k činnosti nižší počet palubních průvodčích;

3) stanoví v provozní příručce zvláštní postupy, včetně postupů pro odpočinek vedoucího palubního průvodčího během letu, které neustále zajišťují vhodné zacházení s cestujícími a účinné zvládání jakýchkoli mimořádných nebo nouzových situací;

4) v plánech specifikací doby letu souladu s článkem ORO.FTL.125 stanoví podmínky, za kterých může být palubním průvodčím poskytován odpočinek během letu.“;

m) Dodatek I se nahrazuje tímto:

„Dodatek I

PROHLÁŠENÍ

v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 o letovém provozu

Provozovatel

Název:

Místo, kde má provozovatel své hlavní místo obchodní činnosti nebo, pokud provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, místo, v němž je provozovatel usazen, nebo má sídlo, a místo, odkud je řízen provoz:

Jméno a kontaktní údaje odpovědného vedoucího pracovníka:

Provoz letadla

Datum zahájení provozu nebo datum použitelnosti změny:

Informace o letadle, provozu a organizaci k řízení zachování letové způsobilosti ([1]):

Výrobní číslo (MSN) letadla	Typ letadla	Poznávací značka letadla ([2])	Hlavní základna	Druh(y) provozu ([3])	Organizace odpovědná za řízení zachování letové způsobilosti ([4])

V příslušných případech podrobnosti o získaných oprávněních (k prohlášení případně přiložte seznam zvláštních oprávnění, včetně oprávnění vydaných třetími zeměmi).

V příslušných případech údaje o uděleném povolení ke zvláštnímu provozu (přiložte povolení, pokud existuje)

V příslušných případech seznam alternativních způsobů průkazu s odkazem na AMC, které nahrazují (přiložte AltMoC).

Prohlášení

☐ Provozovatel splňuje a bude nadále splňovat základní požadavky stanovené v příloze V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 a požadavky nařízení (EU) č. 965/2012.

☐ Dokumentace systému řízení včetně provozní příručky splňuje požadavky přílohy III (část ORO), přílohy V (část SPA), přílohy VI (část NCC), nebo přílohy VIII (část SPO) nařízení (EU) č. 965/2012 a veškeré lety budou prováděny v souladu s postupy a pokyny uvedenými v provozní příručce, jak vyžaduje čl. ORO.GEN.110 písm. b) přílohy III uvedeného nařízení.

☐ Veškerá provozovaná letadla mají platné osvědčení letové způsobilosti v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 nebo splňují zvláštní požadavky na letovou způsobilost, které jsou použitelné na letadla registrovaná ve třetí zemi a podléhající dohodě o nájmu/pronájmu.
☐ Všichni členové letové posádky jsou držiteli průkazů způsobilosti podle přílohy I nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, jak požaduje čl. ORO.FC.100 písm. c) přílohy III nařízení (EU) č. 965/2012, a případně palubní průvodčí absolvovali výcvik v souladu s hlavou CC přílohy III nařízení (EU) č. 965/2012.
☐ (Je-li použitelné) Provozovatel zavedl uznávané standardy leteckého průmyslu a prokázal s nimi shodu. Odkaz na standard: Certifikační úřad: Datum posledního auditu shody:
☐ Provozovatel uvědomí příslušný úřad o jakýchkoli změnách okolností ovlivňujících splnění základních požadavků stanovených v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a požadavků nařízení (EU) č. 965/2012 uvedených v tomto prohlášení pro příslušný úřad, a o jakýchkoli změnách informací a seznamů alternativních způsobů průkazu zahrnutých do tohoto prohlášení a k němu přiložených, jak požaduje čl. ORO.GEN.120 písm. a) přílohy III nařízení (EU) No 965/2012.
☐ Provozovatel potvrzuje správnost informací uvedených v tomto prohlášení.
Datum, jméno a podpis odpovědného vedoucího pracovníka
(1) Pokud nemáte v místě pro prohlášení dostatek místa k uvedení informací, uveďte informace v samostatné příloze. Příloha musí být opatřena datem a musí být podepsána. (2) Pokud je letadlo rovněž registrováno držitelem osvědčení leteckého provozovatele, uveďte číslo osvědčení leteckého provozovatele příslušného držitele. (3) „Druhem (druhy) provozu“ se rozumí druh provozu uskutečňovaného s tímto letadlem, např. neobchodní provoz nebo zvláštní provoz, jako jsou lety pro letecké snímkování, lety pro leteckou reklamu, lety pro zpravodajská média, lety pro televizní či filmové natáčení, lety s padákovými seskoky, pro skydiving, kontrolní lety po údržbě. (4) Informace o organizaci odpovědné za řízení zachování letové způsobilosti zahrnují název organizace, adresu a číslo oprávnění.“;

4) příloha IV (část CAT) se mění takto:

a) článek CAT.GEN.MPA.105 se mění takto:

i) písmeno a) se mění takto:

— body 12 a 13 se nahrazují tímto:

„12) zajistí, aby byla provedena předletová prohlídka v souladu s požadavky přílohy I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014;

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

— doplňuje se nový bod 14, který zní:

„14) po skončení letu do technického deníku letadla nebo do palubního deníku letadla zaznamená údaje o využití a všechny známé nebo domnělé závady letadla, aby bylo zajištěno zachování letové bezpečnosti.“;

ii) doplňuje se nové písmeno e), které zní:

„e) Velitel letadla oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) okamžitě, jakmile je to možné, jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by pravděpodobně mohly ovlivnit bezpečnost jiných letadel.“;

b) článek CAT.GEN.MPA.150 se nahrazuje tímto:

„**CAT.GEN.MPA.150 Nouzové přistání na vodě – letouny**

Provozovatel provozuje letoun v konfiguraci s počtem sedadel pro cestující větším než 30 na tratích nad vodními plochami ve vzdálenosti od pevniny vhodné pro nouzové přistání větší než 120 minut letu cestovní rychlostí nebo 400 NM podle toho, která vzdálenost je menší, pouze pokud letoun vyhovuje požadavkům příslušné certifikační specifikace nebo certifikačních specifikací pro nouzové přistání na vodě.“

c) v čl. CAT.GEN.MPA.180 písm. a) se bod 10 nahrazuje tímto:

„10) technický deník letadla v souladu s přílohou I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014;“;

d) článek CAT.GEN.MPA.210 se nahrazuje tímto:

„**CAT.GEN.MPA.210 Určení polohy letadla v tísni – Letouny**

Následující letouny musí být vybaveny spolehlivým a automatickým prostředkem přesného určení místa, kde let skončil po nehodě, během níž byl letoun těžce poškozen:

1) všechny letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 27 000 kg, s MOPSC větší než 19, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2023 nebo později;

2) všechny letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 45 500 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2023 nebo později.“;

e) v článku CAT.OP.MPA.170 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) cestujícím byla poskytnuta karta s bezpečnostními pokyny, na níž jsou formou vyobrazení uvedeny informace o funkci bezpečnostního a nouzového vybavení a o nouzových východech, které by cestující pravděpodobně použili.“;

f) článek CAT.OP.MPA.320 se nahrazuje tímto:

„**CAT.OP.MPA.320 Kategorie letounů**

a) Kategorie letounů vycházejí z indikované rychlosti letu nad prahem dráhy (V_{AT}), která se rovná pádové rychlosti (V_{SO}) vynásobené 1,3 nebo pádové rychlosti při jednom g ($V_{S1\ g}$) vynásobené 1,23 v přistávací konfiguraci a s maximální schválenou přistávací hmotností. Je-li k dispozici V_{SO} i $V_{S1\ g}$, použije se ta, která dává vyšší V_{AT}.

b) Použijí se kategorie letounů uvedené v tabulce níže.

Tabulka 1: Kategorie letounů podle hodnot V_{AT}

Kategorie letounu	V_{AT}
A	menší než 91 uzlů
B	od 91 do 120 uzlů
C	od 121 do 140 uzlů
D	od 141 do 165 uzlů
E	od 166 do 210 uzlů

c) Konfigurace pro přistání, kterou je třeba zohlednit, se uvede v provozní příručce.

d) Provozovatel může pro stanovení V_{AT} použít nižší přistávací hmotnost, pokud to schválí příslušný úřad. Tato nižší přistávací hmotnost je hodnota trvalá a nezávislá na měnících se podmínkách každodenního provozu.“;

g) v článku CAT.IDE.A.100 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány podle této přílohy (část CAT), a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články CAT.IDE.A.330, CAT. IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 a CAT.IDE.A.345 této přílohy;

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

h) v článku CAT.IDE.A.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) provozovatel nemá oprávnění příslušného úřadu provozovat letoun v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) v souladu s čl. ORO.MLR.105 písm. j) přílohy III.“;

i) článek CAT.IDE.A.125 se mění takto:

i) v písm. a) bodu 1 se podbod iii) nahrazuje tímto:

„iii) barometrické nadmořské výšky,“;

ii) v písmeni b) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“

j) článek CAT.IDE.A.130 se mění takto:

i) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) dva prostředky pro měření a zobrazování barometrické nadmořské výšky;“

ii) v písmeni h) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“

k) článek CAT.IDE.A.205 se mění takto:

i) v písmeni a) se bod 3 nahrazuje tímto:

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

ii) v písmeni b) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) na sedadlech členů letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota se skládá:

i) ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití, nebo

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

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

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

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

l) v článku CAT.IDE.A.245 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Letouny jsou vybaveny dalším přenosným ochranným dýchacím vybavením, které je umístěno v blízkosti ručního hasicího přístroje podle čl. CAT.IDE.A.250 písm. b) a c), nebo v blízkosti vstupu do nákladového prostoru v případě, kdy je hasicí přístroj umístěn v nákladovém prostoru.“;

m) v článku CAT.IDE.A.275 se písmena c) a d) nahrazují tímto:

„c) U letounů s MOPSC 19 nebo menší, které získaly typové osvědčení na základě certifikační specifikace agentury, zahrnuje systém nouzového osvětlení uvedený v písmeni a) vybavení uvedené v písm. b) bodech 1, 2 a 3.

d) U letounů s MOPSC 19 nebo menší, které nezískaly typové osvědčení na základě certifikační specifikace agentury, zahrnuje systém nouzového osvětlení uvedený v písmeni a) vybavení uvedené v písm. b) bodě 1.“;

n) v článku CAT.IDE.A.285 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) Vodní letouny provozované nad vodou jsou vybaveny:

1) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování vodního letounu na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti,

2) případně vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři.“;

o) v článku CAT.IDE.A.345 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene b), letouny provozované na krátkou vzdálenost v severoatlantickém vyšším vzdušném prostoru (NAT HLA), které nepřelétají přes severní Atlantik, musí být vybaveny alespoň jedním systémem dálkové komunikace, pokud jsou pro daný vzdušný prostor zveřejněny alternativní komunikační postupy.“;

p) článek CAT.IDE.H.100 se mění takto:

i) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost s výjimkou těchto položek:

1) samostatných přenosných kapesních svítilen;

2) chronometru;

3) držáku map;

4) soupravy první pomoci;

5) megafonů;

6) vybavení pro přežití a signalizačního vybavení;

7) vlečných kotev a vybavení k poutání;

8) dětských zádržných zařízení.“;

ii) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány podle této přílohy (část CAT), a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 a CAT.IDE.H.345 této přílohy;

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

q) v článku CAT.IDE.H.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) provozovatel nemá oprávnění příslušného úřadu k provozování vrtulníku v rámci omezení MMEL podle čl. ORO.MLR.105 písm. j) přílohy III.“;

r) článek CAT.IDE.H.125 se mění takto:

i) v písm. a) bodu 1 se podbod iii) nahrazuje tímto:

„iii) barometrické nadmořské výšky;“

ii) v písmeni b) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“

s) článek CAT.IDE.H.130 se mění takto:

i) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) dva prostředky pro měření a zobrazování barometrické nadmořské výšky. Pro noční lety podle pravidel VFR s jedním pilotem může být jeden barometrický výškoměr nahrazen rádiovým výškoměrem.“;

ii) v písmeni h) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“;

t) v článku CAT.IDE.H.315 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování vrtulníku na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a“;

u) článek CAT.IDE.H.320 se nahrazuje tímto:

„**CAT.IDE.H.320 Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě**

a) Vrtulníky jsou navrženy pro přistání na vodě nebo jsou certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušné certifikační specifikace, jsou-li provozovány v 1. nebo 2. třídě výkonnosti při letu nad vodou v nehostinném prostředí ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost odpovídající 10 minutám letu normální cestovní rychlostí.

b) Vrtulníky jsou navrženy pro přistání na vodě nebo jsou certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušné certifikační specifikace nebo jsou vybaveny nouzovým vybavením pro přistání na vodě, jsou-li provozovány:

1) v 1. nebo 2. třídě výkonnosti při letu nad vodou v jiném než nehostinném prostředí ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost odpovídající 10 minutám letu normální cestovní rychlostí;

2) ve 2. třídě výkonnosti, když se jedná o vzlet nebo přistání nad vodou, s výjimkou vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS), kdy se za účelem minimalizace vystavení provádí přistání na provozní místo HEMS, které se nachází v hustě zastavěném prostředí, nebo vzlet z tohoto provozního místa HEMS nad vodou;

3) ve 3. třídě výkonnosti při letu nad vodou ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost pro bezpečné vynucené přistání.“;

5) Příloha V (část SPA) se mění takto:

a) článek SPA.GEN.100 se nahrazuje tímto:

„**SPA.GEN.100 Příslušný úřad**

a) Příslušným úřadem pro vydání zvláštního oprávnění je:

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

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

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písm. a) bodu 2, na neobchodní provozovatele, kteří používají letadla zapsaná v rejstříku třetí země, se příslušné požadavky této přílohy pro schvalování níže uvedených provozů nevztahují, pokud byla tato schválení vydána státem zápisu do rejstříku, který je třetí zemí:

1) navigace založená na výkonnosti (PBN);

2) specifikace minimální provozní výkonnosti (MNPS);

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

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

b) v článku SPA.DG.110 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) zajistí, aby byla na zemi uložena kopie informací poskytnutých velícímu pilotovi nebo veliteli letadla a aby uvedená kopie nebo informace v ní obsažené byly snadno přístupné referentovi pro letový provoz, letovému dispečerovi nebo určenému pozemnímu personálu odpovědnému za jejich část letového provozu až do dokončení letu, k němuž se tyto informace vztahují;“

c) v článku SPA.NVIS.110 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) *Radiový výškoměr*. Vrtulník je vybaven rádiovým výškoměrem schopným vysílat hlasové varování při klesání pod předem nastavenou výšku a hlasovou a optickou signalizací uváděnou do činnosti ve výšce volitelné pilotem, které jsou okamžitě patrné během všech fází letu NVIS.“;

d) článek SPA.HHO.110 se nahrazuje tímto:

„**SPA.HHO.110 Požadavky na vybavení pro provoz HHO**

a) Zástavba veškerého vybavení vrtulníkového jeřábu jiného než jednoduchého PCDS, včetně rádiového vybavení, musí být v souladu s článkem SPA.HHO.115 a ke všem následujícím úpravám musí být vydáno schválení letové způsobilosti odpovídající zamýšlené funkci. Pomocné vybavení je navrženo a přezkoušeno na základě příslušného standardu požadovaného příslušným úřadem.

b) Pokyny pro údržbu vybavení a systémů pro provoz HHO jsou stanoveny provozovatelem ve spolupráci s výrobcem a jsou obsaženy v provozovatelově programu údržby vrtulníku stanoveném v nařízení (EU) č. 1321/2014.“;

6) příloha VI (část NCC) se mění takto:

a) článek NCC.GEN.100 se nahrazuje tímto:

„**NCC.GEN.100 Příslušný úřad**

Příslušným úřadem se rozumí úřad určený členským státem, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, v němž je usazen nebo v němž má sídlo.“;

b) vkládá se nový článek NCC.GEN.101, který zní:

„**NCC.GEN.101 Dodatečné požadavky na organizace pro výcvik létání**

Oprávněné organizace pro výcvik, které jsou povinny splňovat požadavky této přílohy, musí případně rovněž splňovat článek ORO.GEN.310 přílohy III.“;

c) v článku NCC.IDE.A.100 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) Přístroje a vybavení nebo příslušenství, které nejsou požadovány podle této přílohy, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250 této přílohy;

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

d) v článku NCC.IDE.A.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) nemá provozovatel schválení příslušného úřadu provozovat letoun v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) podle čl. ORO.MLR.105 písm. j) přílohy III, nebo“;

e) článek NCC.IDE.A.120 se mění takto:

i) v písmeni a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

ii) v písmeni c) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“

f) článek NCC.IDE.A.125 se mění takto:

i) v písmeni a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

ii) v písmeni c) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“

iii) písmeno h) se nahrazuje tímto:

„h) nouzovým zdrojem elektrické energie, nezávislým na hlavním systému elektrických zdrojů, pro napájení a osvětlení přístroje ukazujícího letovou polohu po dobu nejméně 30 minut. Nouzový zdroj se uvede do činnosti automaticky po úplném selhání hlavního systému elektrických zdrojů a na přístroji nebo přístrojové desce je zřetelná indikace napájení přístroje udávajícího letovou polohu z nouzového zdroje.“;

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

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

1) má jednobodové rozpínání;

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

3) na sedadlech členů letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota, platí jedna z následujících možností:

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

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

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

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

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

„e) Letouny jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.“;

i) v článku NCC.IDE.H.100 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) Přístroje a vybavení nebo příslušenství, které nejsou požadovány podle této přílohy, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články NCC.IDE.H.245 a NCC.IDE.H.250 této přílohy;

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

j) v článku NCC.IDE.H.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) provozovatel má schválení příslušného úřadu provozovat vrtulník v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení („MMEL“) podle čl. ORO.MLR.105 j) přílohy III nebo“;

k) článek NCC.IDE.H.120 se mění takto:

i) v písmeni a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

ii) v písmeni c) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“

l) článek NCC.IDE.H.125 se mění takto:

i) v písmeni a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

ii) v písmeni c) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“

m) článek NCC.IDE.H.235 se nahrazuje tímto:

„**NCC.IDE.H.235 Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě**

Vrtulníky musí být navrženy pro přistání na vodě nebo být certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušné certifikační specifikace nebo musí být vybaveny nouzovým vybavením pro přistání na vodě při letech nad vodou v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 10 minutám letu normální cestovní rychlostí.“;

n) v článku NCC.IDE.H.250 se doplňuje nové písmeno e), které zní:

„e) Vrtulníky jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.“;

7) Příloha VII (část NCO) se mění takto:

a) v článku NCO.GEN.100 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Je-li letadlo zapsáno v rejstříku třetí země, je příslušným úřadem úřad určený členským státem, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, v němž je usazen nebo v němž má sídlo.“;

b) vkládá se nový článek NCO.GEN.104, který zní:

„**NCO.GEN.104 Použití letadel uvedených v osvědčení leteckého provozovatele provozovatelem neobchodního provozu**

a) Provozovatel neobchodního provozu smí používat jiné než složité motorové letadlo uvedené v osvědčení leteckého provozovatele k provádění neobchodního provozu v souladu s touto přílohou.

b) Provozovatel neobchodního provozu, který používá letadlo v souladu s písmenem a), zavede postup, jenž:

1) jasně popisuje, jak se předává provozní řízení letadla mezi držitelem osvědčení leteckého provozovatele a provozovatelem neobchodního provozu, jak je uvedeno v článku ORO.GEN.310 přílohy III;

2) popisuje postup předání letadla po jeho vrácení držiteli osvědčení leteckého provozovatele.

Uvedený postup se zahrne do smlouvy uzavřené mezi držitelem osvědčení leteckého provozovatele a provozovatelem neobchodního provozu.

Provozovatel neobchodního provozu zajistí, aby byl uvedený postup sdělen příslušnému personálu.

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

d) Provozovatel neobchodního provozu, který používá letadlo v souladu s písmenem a), zajistí:

1) aby byl každý let uskutečněný pod jeho provozním řízením zaznamenán v systému technického deníku letadla;

2) aby nebyly provedeny žádné změny systémů či konfigurace letadla;

3) aby veškeré závady či technická selhání, k nimž dojde tehdy, když letadlo podléhá jeho provoznímu řízení, byly ihned po skončení letu ohlášeny organizaci uvedené v písmeni c);

4) aby držitel osvědčení leteckého provozovatele obdržel kopii veškerých hlášení událostí týkajících se letů provedených s letadlem vyplněných v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014 a nařízením (EU) 2015/1018.“;

d) v článku NCO.IDE.A.100 se písmena b) a c) nahrazují tímto:

„b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:

1) záložní pojistky;

2) samostatné přenosné kapesní svítilny;

3) chronometr;

4) souprava první pomoci;

5) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

6) vlečná kotva a vybavení k poutání;

7) dětské zádržné zařízení;

8) jednoduchý PCDS používaný specializovaným odborníkem jako zádržné zařízení.

c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány podle přílohy VII (část NCO), a jakékoli jiné vybavení, které nejsou požadovány podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji nebo vybavením nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články NCO.IDE.A.190 a NCO.IDE.A.195 přílohy VII;

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

e) v čl. NCO.IDE.A.120 písm. a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

f) v čl. NCO.IDE.A.125 písm. a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

g) v čl. NCO.IDE.A.140 písm. a) se bod 2 nahrazuje tímto:

„2) bezpečnostním pásem na každém sedadle a zádržným pásem na každém lůžku;“

h) v článku NCO.IDE.A.195 se doplňuje nové písmeno e), které zní:

„e) Letouny jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.“;

i) v článku NCO.IDE.H.100 se písmena b) a c) nahrazují tímto:

„b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:

1) samostatné přenosné kapesní svítilny;

2) chronometr;

3) souprava první pomoci;

4) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

5) vlečná kotva a vybavení k poutání;

6) dětské zádržné zařízení;

7) jednoduchý PCDS používaný specializovaným odborníkem jako zádržné zařízení.

c) Přístroje a vybavení nebo příslušenství, které nejsou požadovány podle přílohy VII (část NCO), a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články NCO.IDE.H.190 a NCO. IDE.H.195 přílohy VII;

2) přístroje a vybavení nebo příslušenství neovlivní letovou způsobilost vrtulníku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.“;

j) v čl. NCO.IDE.H.120 písm. a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

k) v čl. NCO.IDE.H.125 písm. a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

l) v čl. NCO.IDE.H.140 písm. a) se body 1 a 2 nahrazují tímto:

„1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců, nebo pracovním místem pro každého člena posádky nebo specializovaného odborníka na palubě;

2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku a zádržným zařízením na každém pracovním místě;“

m) článek NCO.IDE.H.185 se nahrazuje tímto:

„**NCO.IDE.H.185 Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě**

Pro vrtulníky při letech nad vodou v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny větší než 50 NM platí kterákoli z následujících podmínek:

a) jsou navrženy pro přistání na vodě podle příslušných certifikačních specifikací;

b) jsou certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušných certifikačních specifikací;

c) jsou vybaveny nouzovým vybavením pro přistání na vodě.“;

n) v článku NCO.IDE.H.195 se doplňuje nové písmeno e), které zní:

„e) Vrtulníky jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.“;

o) v článku NCO.SPEC.HEC.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Zástavba veškerého vybavení pro vrtulníkový jeřáb a hák pro zavěšení nákladu jiného než jednoduchého PCDS a jakékoli jejich následné úpravy musí mít schválení letové způsobilosti odpovídající zamýšlené funkci.“;

p) článek NCO.SPEC.PAR.120 se nahrazuje tímto:

„**NCO.SPEC.PAR.120 Doprava a vypouštění nebezpečného zboží**

Aniž jsou dotčena ustanovení článku NCO.SPEC.160, mohou parašutisté nést zařízení na vypouštění kouřové stopy a opustit letadlo k provedení ukázky padákového seskoku nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství, pokud byla uvedená zařízení vyrobena pro tento účel.“;

q) v hlavě E se doplňuje nový oddíl 6, který zní:

„ODDÍL 6

Kontrolní lety po údržbě

NCO.SPEC.MCF.100 Úrovně kontrolních letů po údržbě

Před provedením kontrolního letu po údržbě určí provozovatel příslušnou úroveň kontrolního letu po údržbě takto:

a) kontrolní let po údržbě „úrovně A“ pro let, u kterého se očekává použití mimořádných nebo nouzových postupů, jak je stanoveno v letové příručce, nebo pokud je let vyžadován k prokázání fungování záložního systému nebo jiných bezpečnostních zařízení;

b) kontrolní let po údržbě „úrovně B“ pro jakýkoliv kontrolní let po údržbě jiný než kontrolní let po údržbě „úrovně A“.

NCO.SPEC.MCF.105 Provozní omezení

a) Odchylně od čl. NCO.GEN.105 písm. a) bodu 4 této přílohy lze kontrolní let po údržbě provést s letadlem, které bylo uvolněno do provozu s nedokončenou údržbou podle čl. M.A.801 písm. g) nebo čl. 145.A.50 písm. e) přílohy I nařízení Komise (EU) č. 1321/2014.

b) Odchylně od článku NCO.IDE.A.105 nebo NCO.IDE.H.105 může velící pilot provést let s nefunkčním nebo chybějícím vybavením nebo funkcemi, které jsou pro let vyžadovány, pokud uvedené nefunkční nebo chybějící vybavení nebo funkce byly uvedeny v kontrolním seznamu podle článku NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrolní seznam a bezpečnostní instruktáž

a) Kontrolní seznam uvedený v článku NCO.SPEC.105 se podle potřeby aktualizuje před každým kontrolním letem po údržbě a zohledňuje provozní postupy, které jsou naplánovány, aby byly v průběhu konkrétního kontrolního letu po údržbě dodržovány.

b) Aniž je dotčen čl. NCO.SPEC.125 písm. b), bezpečnostní instruktáž specializovaného odborníka je vyžadována před každým kontrolním letem po údržbě.

NCO.SPEC.MCF.120 Požadavky na letovou posádku

Při výběru člena letové posádky pro kontrolní let po údržbě provozovatel zváží složitost letadla a úroveň kontrolního letu po údržbě podle článku NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Složení letové posádky a osoby na palubě

a) Před každým zamýšleným kontrolním letem po údržbě určí velící pilot potřebu dalších členů posádky nebo specializovaných odborníků nebo obou, přičemž zohlední očekávanou pracovní zátěž člena letové posádky nebo specializovaného odborníka a posouzení rizik.

b) Velící pilot neumožní, aby byly v průběhu kontrolního letu po údržbě „úrovně A“ na palubě jiné osoby, než ty, které jsou požadovány v písmeni a).

NCO.SPEC.MCF.130 Simulované mimořádné nebo nouzové postupy za letu

Odchylně od článku NCO.SPEC.145 může velící pilot simulovat situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů se specializovaným odborníkem na palubě, pokud je simulace vyžadována ke splnění letového záměru a pokud byla uvedena v kontrolním seznamu podle článku NCO.SPEC.MCF.110 nebo v provozních postupech.

NCO.SPEC.MCF.140 Systémy a vybavení

Je-li účelem kontrolního letu po údržbě kontrola správného fungování systému nebo vybavení, označí se tento systém nebo toto vybavení za potenciálně nespolehlivé a před letem se za účelem minimalizace rizik pro bezpečnost letu dohodnou vhodná opatření pro jejich zmírnění.“;

8) příloha VIII (část SPO) se mění takto:

a) v článku SPO.GEN.005 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Tato příloha se týká jakéhokoliv zvláštního provozu, kdy je letadlo použito pro zvláštní činnost, jako je zemědělství, výstavba, snímkování, průzkum, pozorování a hlídkování, letecká reklama nebo kontrolní lety po údržbě.“;

b) článek SPO.GEN.100 se nahrazuje tímto:

„**SPO.GEN.100 Příslušný úřad**

Příslušným úřadem se rozumí úřad určený členským státem, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, v němž je usazen nebo v němž má sídlo.“;

c) v článku SPO.POL.110 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Provozovatel zavede systém hmotnosti a vyvážení, aby pro každý let nebo sérii letů stanovil tyto údaje:

1) provozní hmotnost letadla bez paliva;

2) hmotnost provozního nákladu;

3) hmotnost paliva na palubě;

4) náklad a jeho rozložení v letadle;

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

6) použitelné polohy těžiště letadla.“

d) v článku SPO.IDE.A.100 se písmena b) a c) nahrazují tímto:

„b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:

1) záložní pojistky;

2) samostatné přenosné kapesní svítilny;

3) chronometr;

4) držák map;

5) soupravy první pomoci;

6) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

7) vlečná kotva a vybavení k poutání;

8) jednoduchý PCDS používaný specializovaným odborníkem jako zádržné zařízení.

c) Přístroje a vybavení nebo příslušenství, které nejsou požadovány podle této přílohy (část SPO), a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články SPO.IDE.A.215 a SPO. IDE.A.220 této přílohy;

2) přístroje, vybavení nebo příslušenství neovlivní letovou způsobilost letounu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.“;

e) článek SPO.IDE.A.105 se nahrazuje tímto:

„**SPO.IDE.A.105 Minimální vybavení pro let**

Let nesmí být zahájen, pokud je některý přístroj, součást vybavení nebo funkce letounu předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, jestliže není splněna kterákoli z těchto podmínek:

a) letoun je provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL);

b) v případě složitých motorových letounů a všech letounů používaných v obchodním provozu má provozovatel schválení příslušného úřadu provozovat letoun v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) v souladu s čl. ORO.MLR.105 písm. j) přílohy III;

c) letoun podléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.“;

f) článek SPO.IDE.A.120 se mění takto:

i) v písmeni a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

ii) v písmeni e) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“

g) článek SPO.IDE.A.125 se mění takto:

i) v písmeni a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

ii) v písmeni c) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“

iii) v písmeni e) se bod 4 nahrazuje tímto:

„4) nouzovým zdrojem elektrické energie, nezávislým na hlavním systému elektrických zdrojů, pro napájení a osvětlení přístroje ukazujícího letovou polohu po dobu nejméně 30 minut. Nouzový zdroj se uvede do činnosti automaticky po úplném selhání hlavního systému elektrických zdrojů a na přístroji nebo přístrojové desce je zřetelná indikace napájení přístroje udávajícího letovou polohu z nouzového zdroje.“;

h) v článku SPO.IDE.A.160 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu vyžadovaný podle písm. d):

1) má jednobodové rozpínání;

2) na sedadlech členů letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota se skládá buď:

i) ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití, nebo

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

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

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

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

„e) Letouny jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.“;

j) článek SPO.IDE.H.100 se mění takto:

i) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány v této hlavě, není vyžadováno schválení:

1) samostatné přenosné kapesní svítilny;

2) chronometr;

3) soupravu první pomoci;

4) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

5) vlečnou kotvu a vybavení k poutání;

6) dětské zádržné zařízení;

7) jednoduchý PCDS používaný specializovaným odborníkem jako zádržné zařízení.“

ii) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) Přístroje a vybavení nebo příslušenství, které nejsou požadovány podle této přílohy (část SPO), a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články SPO.IDE.H.215 a SPO.IDE.H.220 této přílohy;

2) přístroje, vybavení nebo příslušenství neovlivní letovou způsobilost vrtulníku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.“;

k) článek SPO.IDE.H.105 se nahrazuje tímto:

„**SPO.IDE.H.105 Minimální vybavení pro let**

Let nesmí být zahájen, pokud je některý přístroj, součást vybavení nebo funkce vrtulníku předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, jestliže není splněna kterákoli z těchto podmínek:

a) vrtulník je provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL);

b) v případě složitých motorových vrtulníků a všech vrtulníků používaných v obchodním provozu má provozovatel schválení příslušného úřadu provozovat vrtulník v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) v souladu s čl. ORO.MLR.105 písm. j) přílohy III;

c) vrtulník podléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.“;

l) článek SPO.IDE.H.120 se mění takto:

i) v písmeni a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

ii) v písmeni d) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“

m) článek SPO.IDE.H.125 se mění takto:

i) v písmeni a) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) barometrické nadmořské výšky;“

ii) v písmeni c) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) barometrické nadmořské výšky;“

n) v článku SPO.IDE.H.220 se doplňuje nové písmeno e), které zní:

„e) Vrtulníky jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.“;

o) článek SPO.SPEC.HESLO.100 se nahrazuje tímto:

„**SPO.SPEC.HESLO.100 Standardní provozní postupy**

Standardní provozní postupy pro lety HESLO musí obsahovat:

a) vybavení, které má být převáženo na palubě, případně včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;

b) složení posádky a požadavky na praxi členů posádky a specializovaných odborníků;

c) odpovídající teoretický a praktický výcvik členů posádky pro plnění jejich úkolů, odpovídající výcvik specializovaných odborníků pro plnění jejich úkolů a kvalifikaci a jmenování osob, které tento výcvik členům posádky a specializovaným odborníkům poskytují;

d) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;

e) kritéria výkonnosti týkající se vrtulníku, která musí být splněna pro provádění letů HESLO;

f) normální, mimořádné a nouzové postupy.“;

p) článek SPO.SPEC.HEC.100 se nahrazuje tímto:

„**SPO.SPEC.HEC.100 Standardní provozní postupy**

Standardní provozní postupy pro lety HEC musí obsahovat:

a) vybavení, které má být převáženo na palubě, případně včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;

b) složení posádky a požadavky na praxi členů posádky a specializovaných odborníků;

c) odpovídající teoretický a praktický výcvik členů posádky pro plnění jejich úkolů, odpovídající výcvik specializovaných odborníků pro plnění jejich úkolů a kvalifikaci a jmenování osob, které tento výcvik členům posádky a specializovaným odborníkům poskytují;

d) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;

e) kritéria výkonnosti týkající se vrtulníku, která musí být splněna pro provádění letů HEC;

f) normální, mimořádné a nouzové postupy.“;

q) v článku SPO.SPEC.HEC.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Zástavba veškerého vybavení pro vrtulníkový jeřáb a hák pro zavěšení nákladu jiného než jednoduchého PCDS a jakékoli jejich následné úpravy musí mít schválení letové způsobilosti odpovídající zamýšlené funkci.“;

r) článek SPO.SPEC.PAR.125 se nahrazuje tímto:

„**SPO.SPEC.PAR.125 Vypouštění nebezpečného zboží**

Aniž jsou dotčena ustanovení článku SPO.GEN.155, mohou parašutisté opustit letadlo k provedení ukázky padákového seskoku nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství se zařízením na vypouštění kouřové stopy, pokud bylo toto zařízení vyrobeno pro uvedený účel.“;

s) v hlavě E se doplňuje nový oddíl 5, který zní:

„**ODDÍL 5**

Kontrolní lety po údržbě

SPO.SPEC.MCF.100 Úrovně kontrolních letů po údržbě

Před provedením kontrolního letu po údržbě určí provozovatel příslušnou úroveň kontrolního letu po údržbě takto:

a) kontrolní let po údržbě „úrovně A“ pro let, u kterého se očekává použití mimořádných nebo nouzových postupů, jak je stanoveno v letové příručce, nebo pokud je let vyžadován k prokázání fungování záložního systému nebo jiných bezpečnostních zařízení;

b) kontrolní let po údržbě „úrovně B“ pro jakékoliv kontrolní lety po údržbě jiné než kontrolní let po údržbě „úrovně A“.

SPO.SPEC.MCF.105 Letový program pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“

Před provedením kontrolního letu po údržbě „úrovně A“ se složitým motorovým letadlem provozovatel vypracuje a zdokumentuje letový program.

SPO.SPEC.MCF.110 Letová příručka pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“

Provozovatel provádějící kontrolní let po údržbě „úrovně A“:

a) popíše tento provoz a související postupy v provozní příručce podle článku ORO.MLR.100 přílohy III nebo v samostatné příručce pro kontrolní lety po údržbě;

b) příručku podle potřeby aktualizuje;

c) informuje veškerý dotčený personál příručce a o jejích změnách, které mají význam pro plnění jeho povinností;

d) poskytne příručku a její aktualizace příslušnému úřadu.

SPO.SPEC.MCF.115 Požadavky na letovou posádku pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“

a) Provozovatel vybere vhodné členy letové posádky, přičemž zváží složitost letadla a úroveň kontrolního letu po údržbě. Při výběru členů letové posádky pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“ se složitým motorovým letadlem provozovatel zajistí splnění všech těchto podmínek:

1) velící pilot absolvoval výcvikový kurz podle článku SPO.SPEC.MCF.120; pokud byl výcvik proveden na simulátoru, pilot provede alespoň jeden kontrolní let po údržbě „úrovně A“ ve funkci PM nebo pozorovatele předtím, než poletí jako velící pilot při kontrolním letu po údržbě „úrovně A“;

2) velící pilot absolvoval s letadlem téže kategorie letadel, jako je letadlo, s nímž má letět, nejméně 1 000 letových hodin, z nichž nejméně 400 hodin ve funkci velícího pilota ve složitém motorovém letadle a nejméně 50 hodin na konkrétním typu letadla.

Aniž je dotčen bod 2 prvního pododstavce, pokud provozovatel zavede nový typ letadla do svého provozu a posoudil kvalifikaci pilota v souladu se zavedeným postupem posuzování, může provozovatel vybrat pilota, který má méně než 50 hodin zkušeností s konkrétním typem letadla.

b) Pilotům, kteří jsou držiteli kvalifikace pro zkušební létání podle nařízení (EU) č. 1178/2011, se udělí plný zápočet za výcvikový kurz uvedený v písm. a) bodě 1 tohoto článku, za předpokladu, že piloti, kteří jsou držiteli kvalifikace pro zkušební létání, absolvovali požadovaný vstupní a opakovací výcvik optimalizace činnosti posádky podle článků ORO.FC.115 a ORO.FC.215 přílohy III.

c) Velící pilot nesmí provést kontrolní let po údržbě „úrovně A“ se složitým motorovým letadlem, pokud velící pilot neprovedl kontrolní let po údržbě „úrovně A“ během předcházejících 36 měsíců.

d) Rozlétanost ve funkci velícího pilota při kontrolním letu po údržbě „úrovně A“ se znovu získá po provedení kontrolního letu po údržbě „úrovně A“ ve funkci pozorovatele nebo PM, nebo po provedení kontrolního letu po údržbě „úrovně A“ ve funkci velícího pilota na simulátoru.

SPO.SPEC.MCF.120 Výcvikový kurz pro letovou posádku pro kontrolní lety po údržbě „úrovně A“

a) Výcvikový kurz požadovaný pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“ se provede v souladu s podrobnými osnovami.

b) Letový výcvik pro výcvikový kurz se provede jedním z těchto způsobů:

1) na simulátoru, který pro účely výcviku dostatečně odráží reakci letadla a jeho systémů na prováděné kontroly;

2) při letu v letadle předváděním metody kontrolního letu po údržbě.

c) Výcvikový kurz absolvovaný v jedné kategorii letadel se považuje za platný pro všechny typy letadel této kategorie.

d) Při zvažování letadla použitého k výcviku a letadla, s nímž má být proveden kontrolní let po údržbě, provozovatel určí, zda je vyžadován rozdílový a seznamovací výcvik, a popíše obsah takového výcviku.

SPO.SPEC.MCF.125 Složení letové posádky a osoby na palubě

a) Provozovatel vypracuje postupy pro určení potřeby dalších specializovaných odborníků.

b) Pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“ provozovatel ve své příručce stanoví zásady pro ostatní osoby na palubě.

c) Pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“ musí být v pilotním prostoru specializovaný odborník nebo další pilot, aby pomáhali členům letové posádky, neznemožňuje-li to konfigurace letadla nebo není-li provozovatel s ohledem na pracovní zátěž členů letové posádky na základě letového programu schopen odůvodnit, že členové letové posádky nepotřebují další pomoc.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulované mimořádné nebo nouzové postupy za letu

Odchylně od článku SPO.OP.185 může být specializovaný odborník na palubě kontrolního letu po údržbě „úrovně A“, pokud je specializovaný odborník zapotřebí ke splnění letového záměru a je uveden v letovém programu.

SPO.SPEC.MCF.135 Omezení doby letové služby a požadavky na dobu odpočinku

Při přidělování členů letové posádky na kontrolní lety po údržbě použijí provozovatelé, na které se vztahuje hlava FTL přílohy III (část ORO), ustanovení uvedené hlavy.

SPO.SPEC.MCF.140 Systémy a vybavení

Je-li účelem kontrolního letu po údržbě kontrola správného fungování systému nebo vybavení, označí se tento systém nebo toto vybavení za potenciálně nespolehlivé a před letem se za účelem minimalizace rizik pro bezpečnost letu dohodnou vhodná opatření pro jejich zmírnění.

SPO.SPEC.MCF.145 Požadavky týkající se zapisovače hlasu v pilotním prostoru, zapisovače letových údajů a záznamu pomocí datového spoje pro držitele osvědčení leteckého provozovatele

Pro kontrolní let po údržbě letadla, které se jinak používá pro provoz v obchodní letecké dopravě, se i nadále použijí ustanovení pro zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR), zapisovače letových údajů (FDR) a zařízení pro záznam datovým spojem (DLR) přílohy IV (část CAT).“.

PŘÍLOHA II

Přílohy I a Vb nařízení (EU) č. 1321/2014 se mění takto:

1) v bodě M.A.201 přílohy I (část M) se doplňuje nové písmeno k), které zní:

„k) Pokud se letadlo uvedené v osvědčení leteckého provozovatele použije pro neobchodní provoz nebo zvláštní provoz podle bodu ORO.GEN.310 přílohy III nebo bodu NCO.GEN.104 přílohy VII nařízení (EU) č. 965/2012, provozovatel zajistí, aby úkoly spojené se zachováním letové způsobilosti byly prováděny organizací CAMO oprávněnou v souladu s přílohou Vc (část CAMO) nebo případně organizací CAO oprávněnou v souladu s přílohou Vd (část CAO) držitele osvědčení leteckého provozovatele.“;

2) v bodě ML.A.201 přílohy Vb (část ML) se doplňuje nové písmeno h), které zní:

„h) V případě, že se letadlo uvedené v osvědčení leteckého provozovatele použije pro neobchodní nebo zvláštní provoz v souladu s bodem ORO.GEN.310 přílohy III nebo s bodem NCO.GEN.104 přílohy VII nařízení (EU) č. 965/2012, provozovatel zajistí, aby úkoly spojené se zachováním letové způsobilosti byly vykonávány organizací CAMO oprávněnou v souladu s přílohou Vc (část CAMO) nebo případně organizací CAO oprávněnou v souladu s přílohou Vd (část CAO) držitele osvědčení leteckého provozovatele.“;