VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/1384

z 24. júla 2019,

ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 965/2012 a (EÚ) č. 1321/2014, pokiaľ ide o používanie lietadiel uvedených v osvedčeniach leteckého prevádzkovateľa na neobchodnú prevádzku a špeciálnu prevádzku, stanovenie prevádzkových požiadaviek na vykonávanie kontrolných letov na účely údržby, stanovenie pravidiel týkajúcich sa neobchodnej prevádzky so zníženým počtom palubných sprievodcov na palube a zavedenie redakčných aktualizácií týkajúcich sa požiadaviek na leteckú prevádzku

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a najmä na jeho článok 17 ods. 1 a článok 31,

keďže:

(1) V nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([2]) sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky obchodnej leteckej dopravy, neobchodnej prevádzky zložitých motorových lietadiel a iných ako zložitých motorových lietadiel, obchodnej špeciálnej prevádzky a neobchodnej špeciálnej prevádzky, ako aj určitej vysokorizikovej obchodnej špeciálnej prevádzky. V týchto pravidlách sa nezohľadňuje to, že rovnaké lietadlo by počas svojej životnosti mohlo vykonávať niekoľko druhov prevádzky.

(2) V prípade zmeny druhu prevádzky lietadiel z prevádzky v obchodnej leteckej doprave na neobchodnú prevádzku alebo na špeciálnu prevádzku by sa preto mali zaviesť nové pravidlá pre nepretržité používanie takýchto lietadiel. Dané pravidlá by mali byť dostatočne pružné, aby umožňovali prevádzkovateľom používať rovnaké lietadlo na neobchodnú prevádzku alebo špeciálnu prevádzku, a to bez toho, aby sa lietadlo vyradilo z osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC). Tento nový prevádzkový rámec by mal zabezpečiť aj bezproblémové vykonávanie a účinný dohľad nad uvedenými prevádzkami bez toho, aby to malo vplyv na ich bezpečnosť.

(3) V súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012 má príslušný orgán schvaľovať rôzne prevádzkové postupy, ktoré držiteľ AOC uplatňuje na rozličné neobchodné prevádzkové činnosti. Takáto požiadavka predstavuje nerovnaký prístup k držiteľom AOC a prevádzkovateľom neobchodnej leteckej dopravy v prípade rovnakého druhu prevádzky a mala by sa preto v záujme zaistenia regulačnej jednotnosti odstrániť.

(4) Komisia na základe bezpečnostných odporúčaní a spätnej väzby od členských štátov a zainteresovaných strán vrátane normalizačných inšpekcií zastáva názor, že nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa malo aktualizovať, aby zodpovedalo aktuálnemu stavu a najlepším postupom, pokiaľ ide o rôzne požiadavky na leteckú prevádzku. Mali by sa zaviesť redakčné zmeny s cieľom aktualizovať niekoľko odkazov na zrušené nariadenia, konkrétne na nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 ([3]) a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ([4]). Okrem toho by sa malo doplniť nové znenie s cieľom objasniť niekoľko existujúcich ustanovení.

([1]) Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.
([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).
([3]) Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, p. 1).
([4]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, p. 1).

(5) V prípade letov vykonávaných lietadlami, ktoré boli práve podrobené nedokončenej alebo neprimeranej údržbe, alebo letov vykonávaných na účely overenia primeranosti realizovanej údržby lietadla (kontrolné lety na účely údržby) došlo k viacerým leteckým nehodám alebo incidentom. Vzhľadom na nehodu lietadla Airbus A320-232, ku ktorej došlo 27. novembra 2008 pri pobreží Canet-Plage vo Francúzsku, by sa malo nariadenie (EÚ) č. 965/2012 zmeniť s cieľom presne vymedziť danú kategóriu letov a podľa potreby stanoviť minimálne požiadavky na letovú posádku a na postupy, ktoré treba pri príprave a vykonávaní daných letov dodržiavať.

(6) Okrem toho by sa mali zaviesť menej prísne požiadavky na neobchodnú prevádzku bez palubných sprievodcov v prípade lietadiel s prevádzkovou konfiguráciou s maximálnou kapacitou sediacich pasažierov viac ako 19 a s maximálnym počtom 19 pasažierov za predpokladu, že sú splnené určité podmienky. Prevádzkovateľom by sa malo umožniť uplatňovať tieto menej prísne požiadavky len spolu s primeranými opatreniami na zmiernenie rizík takejto prevádzky.

(7) V nariadení (EÚ) č. 965/2012 sa vyžaduje, aby prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy poučili cestujúcich a aby im poskytli kartu s bezpečnostnými pokynmi, na ktorej ich prostredníctvom pokynov vo forme obrázkov oboznamujú s prípadným použitím núdzového vybavenia a núdzových východov. Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by malo obsahovať nové vymedzenie núdzových východov.

(8) Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zmeniť v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

(9) Po zmene použitia lietadla z prevádzky obchodnej leteckej dopravy na neobchodnú prevádzku alebo na špeciálnu prevádzku by sa zodpovednosť za zachovanie letovej spôsobilosti lietadla, ktoré je predmetom tejto zmeny, mala ponechať na úrovni držiteľa AOC. Preto by sa prílohy I (časť M) a Vb (časť ML) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1321/2014 ([5]) mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(10) Agentúra pripravila návrh vykonávacích predpisov a predložila ich Komisii vo forme stanovísk ([6]) v súlade s článkami 75 a 76 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

(11) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeného v článku 127 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 965/2012

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

1. V článku 2 sa bod 7 nahrádza takto:

„7. „Špeciálna prevádzka“ je akákoľvek prevádzka iná ako prevádzka obchodnej leteckej dopravy, pri ktorej sa lietadlo používa na špeciálne činnosti ako napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama, kontrolné lety na účely údržby.“;

2. V článku 6 ods. 3 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) lety, ktorými sa neprepravujú cestujúci ani náklad, ale letún alebo vrtuľník sa preváža na renováciu, opravu, inšpekcie, dodávku, vývoz alebo podobné účely, za predpokladu, že lietadlo nie je uvedené v osvedčení leteckého prevádzkovateľa ani vo vyhlásení.“;

([5]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).

([6]) Stanovisko Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva č. 4/2017 z 29. júna 2017 k návrhu nariadenia Komisie o revízii pravidiel leteckej prevádzky a zachovaní letovej spôsobilosti a stanovisko Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva č. 1/2017 zo 7. marca 2017 k návrhu nariadenia Komisie o revízii pravidiel leteckej prevádzky, pokiaľ ide o kontrolné lety na účely údržby.

3. Vkladá sa tento článok 9aa:

„*Článok 9aa*

Požiadavky na letovú posádku kontrolných letov na účely údržby

Pilotovi, ktorý do 20. augusta 2019 vykonával povinnosti veliteľa lietadla pri kontrolných letoch na účely údržby, ktoré sú v súlade s vymedzením v ustanovení SPO.SPEC.MCF.100 prílohy VIII zaradené do kategórie kontrolných letov na účely údržby na úrovni A, sa udelí zápočet na účely súladu s ustanovením SPO.SPEC.MCF.115 písm. a) bodu 1 uvedenej prílohy. V takom prípade prevádzkovateľ zabezpečí, aby veliteľ lietadla dostal inštruktáž o prípadných rozdieloch zistených medzi prevádzkovými postupmi zavedenými pred 20. augustom 2019 a povinnosťami stanovenými v oddieloch 5 a 6 podčasti E prílohy VII k tomuto nariadeniu vrátane povinností vyplývajúcich zo súvisiacich postupov stanovených prevádzkovateľom.“;

4. Prílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII sa menia v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 1321/2014

Príloha I (Časť M) a príloha Vb (Časť ML) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 sa menia v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

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

V Bruseli 24. júla 2019

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA I

Prílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII nariadenia (EÚ) č. 965/2012 sa menia takto:

(1) Príloha I (časť DEF) sa mení takto:

a) Bod 17 sa nahrádza takto:

„17. „Vrtuľník kategórie A“ je viacmotorový vrtuľník projektovaný s motorom a systémom s vlastnosťami izolácie vymedzenými v príslušnej certifikačnej špecifikácii a schopný prevádzky plánovanej v rámci koncepcie poruchy kritického motora, ktorá s použitím údajov o vzlete a pristátí zabezpečí zodpovedajúcu určenú plochu a zodpovedajúcu výkonnosť pre bezpečné pokračovanie v lete alebo bezpečné prerušenie vzletu v prípade vysadenia motora.“;

b) Vkladá sa tento bod 45a:

„45a. „Núdzový východ“ je bod výstupu z lietadla v podobe východu umiestneného v lietadle, ktorý umožňuje v čo najväčšej miere v primeranom čase opustiť pilotnú kabínu a priestor pre cestujúcich a ktorý zahŕňa dvere na úrovni podlahy, východ cez okná alebo akýkoľvek iný typ východu, napríklad otvor v pilotnej kabíne a východ cez koncový kužeľ.“;

c) Vkladá sa tento bod 48a:

„48a. „Člen letovej posádky“ je člen posádky s príslušným preukazom spôsobilosti, ktorý je počas času letovej služby poverený povinnosťami potrebnými na prevádzku lietadla.“;

d) Vkladá sa tento bod 49a:

„49a. „Dispečer letovej prevádzky“ alebo „letový dispečer“ je osoba, ktorú prevádzkovateľ určil na vykonávanie kontroly a dohľadu nad letovou prevádzkou, ktorá je náležite kvalifikovaná a ktorá v záujme bezpečného vykonávania letu veliacemu pilotovi poskytuje podporu, inštruuje ho alebo mu pomáha, alebo vykonáva všetky tieto činnosti.“;

e) Vkladá sa tento bod 76a:

„76a. „Kontrolný let na účely údržby (MCF) je let lietadla s osvedčením letovej spôsobilosti alebo s letovým povolením, ktorý sa vykonáva na účely odstraňovania porúch alebo na kontrolu funkčnosti jedného alebo viacerých systémov, súčastí alebo zariadení po údržbe, ak funkčnosť týchto systémov, súčastí alebo zariadení nie je možné zistiť počas pozemných kontrol, a ktorý sa vykonáva v jednej z týchto situácií:

a) podľa požiadaviek v príručke na údržbu lietadla (AMM) alebo v iných údajoch o údržbe vydaných držiteľom schválenia projektu, ktorý je zodpovedný za zachovanie letovej spôsobilosti lietadla;

b) po údržbe podľa požiadaviek prevádzkovateľa alebo podľa návrhu organizácie zodpovednej za zachovanie letovej spôsobilosti lietadla;

c) na žiadosť organizácie vykonávajúcej údržbu s cieľom overiť úspešné odstránenie chyby;

d) na pomoc pri lokalizácii chyby alebo odstraňovaní porúch.“;

f) Vkladajú sa tieto body 95a a 95b:

„95a. „Systém zariadení na prepravu osôb (PCDS)“ je systém pozostávajúci z jedného zariadenia alebo viacerých zariadení, ktorý je počas letov s vonkajším ľudským nákladom (HEC) alebo počas prevádzky vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia (HHO) buď pripevnený k zdvíhaciemu zariadeniu alebo k ťažnému háku, alebo je upevnený na drak rotorového lietadla. Dané zariadenia majú konštrukčnú spôsobilosť a vlastnosti, ktoré sú potrebné na prepravu osôb mimo vrtuľníka; ide napríklad o bezpečnostný postroj s rýchlym rozopínaním alebo bez neho a popruh s pripojovacím krúžkom, pevný kôš či klietku.

95b. „Jednoduchý systém zariadení na prepravu osôb (jednoduchý PCDS)“ je systém zariadení na prepravu osôb, ktorý spĺňa tieto podmienky:

a) spĺňa harmonizovanú normu podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/425 (*) alebo podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/42/ES (**);

b) je navrhnutý tak, aby ním bola pripútaná viac ako jedna osoba v kabíne (napríklad obsluha zdvíhacieho zariadenia alebo ťažného háku, špecialista na úlohy alebo fotograf), alebo aby ním neboli pripútané viac ako dve osoby mimo kabíny;

c) nie je pevnou konštrukciou, ako je klietka, plošina alebo kôš.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/425 z 9. marca 2016 o osobných ochranných prostriedkoch a o zrušení smernice Rady 89/686/EHS (Ú. v. EÚ L 81, 31.3.2016, s. 51).
(**) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/42/ES zo 17. mája 2006 o strojových zariadeniach a o zmene a doplnení smernice 95/16/ES (Ú. v. EÚ L 157, 9.6.2006, s. 24).“;

g) Vkladá sa tento bod 103b:

„103b. „Pravidlá lietania“ sú pravidlá stanovené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 923/2012 (*).;

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1).“;

(2) Príloha II (časť ARO) sa mení takto:

a) Ustanovenie ARO.GEN.120 sa mení takto:

i) Písmená a), b) a c) sa nahrádzajú takto:

„a) Agentúra vypracuje prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC), ktoré sa môžu použiť na preukázanie súladu s nariadením (EÚ) 2018/1139 a s jeho delegovanými a vykonávacími aktmi.

b) Na preukázanie súladu s nariadením (EÚ) 2018/1139 a s jeho delegovanými a vykonávacími aktmi sa môžu použiť alternatívne prostriedky preukázania zhody.

c) Príslušný orgán zavedie systém, ktorý umožní konzistentne hodnotiť, či alternatívne prostriedky preukázania zhody, ktoré používa on sám alebo organizácie a osoby pod jeho dohľadom sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovanými a vykonávacími aktmi. Uvedený systém obsahuje postupy na obmedzenie, zrušenie alebo zmenu schválených alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ak príslušný orgán preukáže, že tieto alternatívne prostriedky preukázania zhody nie sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe.“;

ii) V treťom odseku písmena d) sa bod 3 vypúšťa;

b) V ustanovení ARO.GEN.135 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 (*), príslušný orgán zavedie systém primeraného zhromažďovania, analýzy a šírenia bezpečnostných informácií.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 24.4.2014, s. 18).“;

c) V ustanovení ARO.GEN.300 písm. a) sa bod 2 nahrádza takto:

„2. zachovávanie súladu s platnými požiadavkami v prípade organizácií, ktorým udelil osvedčenie, ktorým udelil oprávnenie na špeciálnu prevádzku a v prípade organizácií, od ktorých dostal vyhlásenie;“;

d) V ustanovení ARO.GEN.350 písm. d) sa bod 4 nahrádza takto:

„4. Príslušný orgán zaznamenáva všetky svoje vlastné zistenia alebo zistenia, o ktorých bol informovaný v súlade s písmenom e), a v prípade potreby aj vynucovacie opatrenia, ktoré uplatnil, ako aj nápravné opatrenia a dátum ukončenia činnosti v súvislosti so zisteniami.“;

e) Ustanovenie ARO.OPS.110 sa mení takto:

i) V písmene a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. ORO.AOC.110 písm. e) v prípade prenájmu lietadla bez posádky ktorémukoľvek prevádzkovateľovi okrem prípadov uvedených v ustanovení ORO.GEN.310 prílohy III;“;

ii) Písmeno b) sa mení takto:

— Bod 2 sa nahrádza takto:

„2. prenajímateľ podlieha zákazu prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (*);

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15)“;

— Dopĺňa sa tento bod 3:

„3. oprávnenie vydané v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 452/2014 (*) bolo pozastavené, zrušené alebo sa od neho odstúpilo.

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 452/2014 z 29. apríla 2014, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letovej prevádzky prevádzkovateľov z tretích krajín podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 133, 6.5.2014, s. 12).“;

iii) V písmene d) sa body 1 a 2 nahrádzajú takto:

„1. riadnu koordináciu s príslušným orgánom zodpovedným za nepretržitý dohľad nad lietadlom v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 1321/2014 (*) alebo za prevádzku lietadla, ak nejde o ten istý orgán;

2. že lietadlo bude včas vyňaté z AOC prevádzkovateľa okrem prípadov uvedených v ustanovení ORO. GEN.310 prílohy III.

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).“;

f) V ustanovení ARO.OPS.150 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Ak sú posúdenie rizika a štandardné prevádzkové postupy uspokojivé, príslušný orgán prevádzkovateľa vydá oprávnenie v súlade s dodatkom IV. Toto oprávnenie sa môže vydať na obmedzený alebo neobmedzený čas. Podmienky, za akých je prevádzkovateľ oprávnený vykonávať jednu alebo viaceré vysokorizikové obchodné špeciálne prevádzky, sa uvádzajú v oprávnení.“;

g) V ustanovení ARO.OPS.200 písm. b) sa bod 2 nahrádza takto:

„2. zozname osobitných schválení, ako je stanovený v dodatku III, pre prevádzku neobchodnej leteckej dopravy a špeciálnu prevádzku.“;

h) V ustanovení ARO.RAMP.105 písm. b) sa bod 5 nahrádza takto:

„5. lietadlá používané prevádzkovateľom z tretej krajiny, ktorý prvý raz prevádzkuje lety v rámci územia alebo z územia podliehajúceho ustanoveniam zmluvy alebo ktorého oprávnenie vydané v súlade s nariadením (EÚ) č. 452/2014 je obmedzené alebo obnovené po pozastavení alebo zrušení.“;

i) V ustanovení ARO.RAMP.115 písm. b) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. udržiavať si odbornú spôsobilosť tým, že absolvujú udržiavací výcvik a vykonajú najmenej 12 inšpekcií za kalendárny rok.“;

j) Ustanovenie ARO.RAMP.125 sa mení takto:

i) Písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) Inšpekcie na odbavovacej ploche sa vykonávajú jednotným spôsobom.“;

ii) Písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) Po skončení inšpekcie na odbavovacej ploche veliaci pilot alebo v jeho neprítomnosti iný člen letovej posádky alebo zástupca prevádzkovateľa dostanú informáciu o výsledkoch inšpekcie na odbavovacej ploche.“;

k) V ustanovení ARO.RAMP.140 písm. d) sa bod 2 nahrádza takto:

„2. získal povolenie na let v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012 v prípade lietadla registrovaného v členskom štáte;“;

l) V ustanovení ARO.RAMP.150 písm. a) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. informácií uvedených v ustanovení ARO.RAMP.145;“;

m) Dodatky I až IV sa nahrádzajú takto:

„Dodatok I

<table>
<tr><td colspan="3">OSVEDČENIE LETECKÉHO PREVÁDZKOVATEĽA
(Rozsah schválenia pre leteckých prevádzkovateľov)

Druhy prevádzky: Obchodná letecká doprava (CAT) ☐Cestujúci ☐Náklad
☐ Iné (1)_____</td></tr>
<tr><td rowspan="2">(4)</td><td>Štát prevádzkovateľa (2)</td><td rowspan="2">(5)</td></tr>
<tr><td>Vydávajúci orgán (3)</td></tr>
<tr><td>Číslo AOC (6):</td><td rowspan="4">Názov prevádzkovateľa (7)
Obchodný názov Dba (8)
Adresa prevádzkovateľa (10):
Telefónne číslo (11):
Fax:
E-mail:</td><td rowspan="4">Prevádzkové miesta kontaktu (9):
☐ (12).</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Týmto osvedčením sa osvedčuje, že _____ (13) je oprávnený vykonávať obchodnú leteckú prevádzku, ako sa vymedzuje v priložených prevádzkových špecifikáciách, v súlade s prevádzkovou príručkou, prílohou V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovanými a vykonávacími aktmi.</td></tr>
<tr><td>Dátum vydania (14):</td><td colspan="2">Meno a podpis (15):
Funkcia:</td></tr>
<tr><td colspan="3">(1) Uvedie sa iný druh dopravy.
(2) Nahradí sa názvom štátu prevádzkovateľa.
(3) Nahradí sa označením vydávajúceho príslušného orgánu.
(4) Vyhradené pre príslušný orgán.
(5) Vyhradené pre príslušný orgán.
(6) Číslo schválenia vydaného príslušným orgánom.
(7) Nahradí sa registrovaným názvom prevádzkovateľa.
(8) Obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dba“ („Doing business as – Podniká ako“).</td></tr>
</table>

(9) Kontaktné údaje zahŕňajú čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny a e-mailovú adresu (ak je k dispozícii), ktoré umožňujú spojenie s prevádzkovým vedením bez zbytočného zdržania v otázkach týkajúcich sa letovej prevádzky, letovej spôsobilosti, spôsobilosti letovej posádky a palubných sprievodcov, nebezpečného nákladu a ďalších vecí podľa potreby.
(10) Adresa hlavného miesta podnikania prevádzkovateľa.
(11) Kontaktné údaje hlavného miesta podnikania prevádzkovateľa – čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa, ak je k dispozícii.
(12) Uvedie sa kontrolovaný dokument uložený na palube, v ktorom sú uvedené kontaktné údaje, s príslušným odsekom alebo stranou. Napríklad: „Kontaktné údaje ... sú uvedené v prevádzkovej príručke, všeob./zákl., kapitola 1, 1.1“; alebo „… sú uvedené v prevádzkových špecifikáciách, strana 1“; alebo „… sú uvedené v prílohe k tomuto dokumentu“.
(13) Registrovaný názov prevádzkovateľa.
(14) Dátum vydania osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) (dd-mm-rrrr).
(15) Funkcia, meno a podpis zástupcu príslušného orgánu. AOC sa navyše môže opatriť odtlačkom úradnej pečiatky.

FORMULÁR EASA 138, 2. vydanie

Dodatok II

PREVÁDZKOVÉ ŠPECIFIKÁCIE
(v súlade so schválenými podmienkami v prevádzkovej príručke)

Kontaktné údaje vydávajúceho orgánu
Telefónne číslo (1): _____ ; Fax: _____ ;
E-mail: _____

Číslo AOC (2):	Názov prevádzkovateľa (3)	Dátum (4):	Podpis:
	Obchodný názov Dba:		
Číslo prevádzkových špecifikácií:			

Model lietadla (5):
Registrové značky (6):

Druhy prevádzky: Obchodná letecká doprava
☐Cestujúci ☐Náklad ☐Iné (7): _____

Oblasť prevádzky (8):

Osobitné obmedzenia (9):

Osobitné schválenia:		Áno	Nie	Špecifikácia (10)	Poznámky
Nebezpečný náklad		☐	☐		
Prevádzka za nízkej viditeľnosti Vzlet Priblíženie a pristátie		☐	☐	CAT (11) …. RVR (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13)	☐ neuvádza sa	☐	☐		
ETOPS (14)	☐ neuvádza sa	☐	☐	Maximálny čas odklonenia (15): min.	

Komplexné navigačné špecifikácie pre prevádzku s PBN ([16])	☐	☐		([17])
Špecifikácia minimálnej navigačnej výkonnosti	☐	☐		
Prevádzka jednomotorového letúna s turbínovým motorom v noci alebo za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Prevádzka vrtuľníka so zobrazovacím systémom nočného videnia	☐	☐		
Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením	☐	☐		
Prevádzka vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby	☐	☐		
Prevádzka vrtuľníka mimo pevniny	☐	☐		
Výcvik palubných sprievodcov ([19])	☐	☐		
Vydanie osvedčenia pre palubných sprievodcov ([20])	☐	☐		
Používanie aplikácií EFB typu B	☐	☐	([21])	
Zachovanie letovej spôsobilosti	☐	☐	([22])	
Iné ([23])				

([1]) Kontaktné údaje príslušného orgánu – čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa, ak je k dispozícii.
([2]) Uvedie sa číslo súvisiaceho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC).
([3]) Uvedie sa registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dba“ („Doing business as – Podniká ako“).
([4]) Dátum vydania prevádzkových špecifikácií (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.
([5]) Uvedie sa ICAO označenie značky lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232).
([6]) Registrové značky sú uvedené buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke. Ak sa na daný model lietadla nevzťahujú všetky osobitné schválenia, registrové značky lietadla sa môžu uviesť v stĺpci poznámok k príslušnému osobitnému schváleniu.
([7]) Uvedie sa iný druh dopravy (napr. pohotovostná lekárska služba).
([8]) Zoznam geografických oblastí oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo konkrétnych trás, regiónu letových informácií alebo hraníc štátov alebo regiónov).
([9]) Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. iba VFR, iba deň atď.).
([10]) V tomto stĺpci uveďte zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé schválenie alebo druh schválenia (s príslušnými kritériami).
([11]) Uvedie sa príslušná kategória presného priblíženia: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB alebo CAT IIIC. Uvedie sa minimálna dráhová dohľadnosť (RVR) v metroch a výška rozhodnutia (DA/H) v stopách. Na každú uvedenú kategóriu priblíženia slúži jeden riadok.
([12]) Uvedie sa schválená minimálna dráhová dohľadnosť (RVR) pre vzlet v metroch. Ak boli udelené viaceré schválenia, na každé schválenie sa môže použiť jeden riadok.
([13]) Pole „neuvádza sa“ sa môže označiť, iba ak je maximálny dostup lietadla menší ako FL290.
([14]) Prevádzka s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) sa v súčasnosti uplatňuje iba pri dvojmotorových lietadlách. Preto ak daný model lietadla má viac alebo menej ako dva motory, môže sa označiť pole „neuvádza sa“.
([15]) Uviesť sa môže aj prahová vzdialenosť (v NM), ako aj typ motora.

([16]) Výkonnostná navigácia (PBN): na každé komplexné osobitné schválenie PBN (napr. RNP AR APCH) použite jeden riadok s príslušnými obmedzeniami uvedenými v stĺpci „Špecifikácie“ alebo „Poznámky“ alebo v oboch stĺpcoch. Osobitné schválenia určitých postupov pre RNP AR APCH môžu byť uvedené v prevádzkových špecifikáciách alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.

([17]) Uveďte, či je osobitné schválenie obmedzené na určité konce dráh alebo letiská alebo oboje.

([18]) Uvedie sa konkrétna kombinácia draka alebo motora.

([19]) Schválenie vykonávania výcvikových kurzov a preskúšania, ktoré majú absolvovať žiadatelia o osvedčenie palubného sprievodcu, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

([20]) Schválenie vydávania osvedčení palubného sprievodcu, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

([21]) Uvedie sa zoznam aplikácií EFB typu B spolu s odkazmi na EFB hardvér (v prípade prenosných EFB). Tento zoznam je uvedený buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.

([22]) Meno osoby alebo názov organizácie zodpovednej za zabezpečenie toho, aby sa zachovanie letovej spôsobilosti riadilo v súlade s nariadením (EÚ) č. 1321/2014.

([23]) Na tomto mieste sa môžu uviesť ďalšie schválenia alebo údaje s použitím jedného riadku (alebo jedného viacriadkového bloku) na jedno oprávnenie (napr. lety s krátkym pristátím, lety so strmým priblížením, lety vrtuľníka do alebo z miest verejného záujmu, lety vrtuľníka nad nehostinným prostredím mimo husto osídlenej oblasti, lety vrtuľníka bez možnosti bezpečného vynúteného pristátia, lety so zväčšenými náklonmi, maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez povolenia ETOPS).

FORMULÁR EASA 139, 5. vydanie

Dodatok III

Zoznam osobitných schválení

Prevádzka neobchodnej leteckej dopravy

Špeciálna prevádzka

(v súlade s podmienkami stanovenými v schválení a uvedenými v prevádzkovej príručke alebo v prevádzkovej príručke pilota)

Vydávajúci orgán ([1]):		
Zoznam čísel osobitných schválení ([2]): Názov prevádzkovateľa: Dátum ([3]): Podpis:		
Model lietadla a registrové značky ([4]):		
Druhy špeciálnej prevádzky (SPO), ak existujú: ☐ ([5]) …		
Osobitné schválenia ([6]):	Špecifikácia ([7])	Poznámky
…		
…		

…		
…		

(1) Uvedie sa meno a kontaktné údaje.
(2) Uvedie sa príslušné číslo.
(3) Dátum vydania osobitného schválenia (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.
(4) Uvedie sa označenie ICAO/CAST (Tím pre bezpečnosť obchodného letectva) pre značku lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232). Taxonómia CAST/ICAO je k dispozícii na adrese: http://www.intlaviationstandards.org/.
Registrové značky sa uvedú buď v zozname osobitných schválení alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade sa v zozname osobitných schválení uvedie odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.
(5) Uveďte druh prevádzky, napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama, kontrolné lety na účely údržby.
(6) V tomto stĺpci uveďte všetky schválené prevádzky, napr. nebezpečný náklad, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
(7) V tomto stĺpci uveďte zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé schválenie, napr. výška rozhodnutia a minimálne dráhové dohľadnosti pre kategóriu CAT II.

FORMULÁR EASA 140, 2. vydanie

Dodatok IV

OPRÁVNENIE NA VYSOKORIZIKOVÚ OBCHODNÚ ŠPECIÁLNU PREVÁDZKU	
Vydávajúci orgán: (1) Oprávnenie č.: (2)	
Názov prevádzkovateľa: (3) Adresa prevádzkovateľa: (4) Telefón: (5) Fax: E-mail:	
Model lietadla a registrové značky: (6)	
Povolená špeciálna prevádzka: (7)	
Povolená oblasť alebo miesto prevádzky: (8)	
Osobitné obmedzenia: (9)	
Týmto sa potvrdzuje, že _____ je oprávnený vykonávať vysokorizikovú obchodnú špeciálnu prevádzku v súlade s týmto oprávnením, so štandardnými prevádzkovými postupmi prevádzkovateľa, prílohou V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovanými a vykonávacími aktmi.	
Dátum vydania (10):	Meno a podpis (11): Funkcia:

(1) Názov a kontaktné údaje príslušného orgánu.
(2) Uvedie sa príslušné číslo oprávnenia.
(3) Uvedie sa registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dba“ („Doing business as – Podniká ako“).
(4) Adresa hlavného miesta podnikania prevádzkovateľa.
(5) Kontaktné údaje hlavného miesta podnikania prevádzkovateľa – čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa, ak je k dispozícii.

(6) Uvedie sa označenie ICAO/CAST (Tím pre bezpečnosť obchodného letectva) pre značku lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232). Taxonómia CAST/ICAO je k dispozícii na adrese: http://www.intlaviationstandards.org. Registrové značky sa uvedú buď v zozname osobitných schválení alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade sa v zozname osobitných schválení uvedie odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.
(7) Uveďte druh prevádzky, napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama, kontrolné lety na účely údržby.
(8) Zoznam geografických oblastí alebo miest oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo regiónu letových informácií alebo hraníc štátov alebo regiónov).
(9) Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. iba VFR, iba deň atď.).
(10) Dátum vydania oprávnenia (dd-mm-rrrr).
(11) Funkcia, meno a podpis zástupcu príslušného orgánu. Oprávnenie sa navyše môže opatriť odtlačkom úradnej pečiatky.

FORMULÁR EASA 151, 2. vydanie“;

n) Dodatky V a VI sa vypúšťajú.;

(3) Príloha III (časť ORO) sa mení takto:

a) V ustanovení ORO.GEN.110 sa písmeno h) nahrádza takto:

„h) Prevádzkovateľ zavedie pre každý typ lietadla kontrolný zoznam, ktorý používajú členovia posádky vo všetkých fázach letu v bežných, mimoriadnych a núdzových podmienkach, aby sa zaistilo dodržiavanie prevádzkových postupov uvedených v prevádzkovej príručke. Pokiaľ ide o vzhľad a používanie týchto zoznamov, zohľadňujú sa zásady ľudského faktora a najnovšia platná dokumentácia držiteľa schválenia projektu.“;

b) V ustanovení ORO.GEN.135 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Osvedčenie prevádzkovateľa zostane v platnosti za predpokladu splnenia všetkých týchto podmienok:

1. prevádzkovateľ naďalej dodržiava príslušné požiadavky nariadenia (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovaných a vykonávacích aktov, a pritom zohľadňuje ustanovenia týkajúce sa zaobchádzania s nálezmi, ako sa uvádza v ustanovení ORO.GEN.150 tejto prílohy;

2. príslušný orgán má zaručený prístup k prevádzkovateľovi podľa ustanovenia ORO.GEN.140 tejto prílohy, aby mohol stanoviť, či sa zachováva súlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovaných a vykonávacích aktov;

3. prevádzkovateľ sa osvedčenia nevzdá alebo nebude zrušené.“;

c) V ustanovení ORO.GEN.140 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) S cieľom stanoviť, či sa dodržiavajú príslušné požiadavky nariadenia (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovaných a vykonávacích aktov, prevádzkovateľ kedykoľvek umožní prístup k všetkým zariadeniam, lietadlám, dokumentom, záznamom, údajom, postupom alebo akýmkoľvek iným materiálom súvisiacim s jeho činnosťou, ktorá podlieha osvedčovaniu, oprávneniu SPO alebo vyhláseniu bez ohľadu na to, či je, alebo nie je táto činnosť na základe zmluvy vykonávaná inou osobou, ktorej bolo vydané oprávnenie jedným z týchto orgánov:

1. príslušným orgánom vymedzeným v ustanovení ORO.GEN.105 prílohy III k tomuto nariadeniu;

2. orgánom konajúcim podľa ustanovenia ARO.GEN.300 písm. d), ustanovenia ARO.GEN.300 písm. e) alebo podčasti RAMP prílohy II k tomuto nariadeniu.“;

d) Ustanovenie ORO.GEN.160 sa mení takto:

i) Písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán a iné organizácie, ktoré musí informovať na základe požiadavky štátu prevádzkovateľa, o všetkých nehodách, vážnych incidentoch a udalostiach, ako sa vymedzuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 (*) a v nariadení (EÚ) č. 376/2014.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35).“;

ii) Písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 996/2010 a nariadenie (EÚ) č. 376/2014, hlásenia uvedené v písmenách a) a b) sa podajú v podobe a spôsobom, ktorý stanoví príslušný orgán, a musia obsahovať všetky dôležité informácie o podmienkach, ktoré sú prevádzkovateľovi známe.“;

e) V ustanovení ORO.GEN.205 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Prevádzkovateľ pri obstarávaní alebo nákupe akýchkoľvek služieb alebo výrobkov v rámci svojej činnosti zabezpečí všetky tieto podmienky:

1. aby obstarávané alebo nakúpené služby alebo výrobky spĺňali príslušné požiadavky;

2. aby systém riadenia prevádzkovateľa prihliadal na všetky riziká týkajúce sa bezpečnosti letectva súvisiace s obstarávanými alebo nakupovanými službami alebo výrobkami.“;

f) V podčasti GEN sa dopĺňa tento oddiel 3:

„***ODDIEL 3***

Dodatočné organizačné požiadavky

ORO.GEN.310 Používanie lietadla uvedeného v AOC v neobchodnej leteckej doprave a na špeciálnu prevádzku

a) Lietadlo uvedené v AOC prevádzkovateľa môže zostať v AOC, ak je prevádzkované aspoň v jednej z týchto situácií:

1. samotným držiteľom AOC v prípade špeciálnej prevádzky v súlade s prílohou VIII (časť SPO);

2. inými prevádzkovateľmi v prípade prevádzky motorových lietadiel v neobchodnej leteckej doprave alebo v prípade špecializovanej prevádzky vykonávanej v súlade s prílohou VI (časť NCC), prílohou VII (časť NCO) alebo prílohou VIII (časť SPO) za predpokladu, že sa lietadlo používa nepretržite maximálne 30 dní.

b) Ak sa lietadlo používa v súlade s písmenom a) bodom 2, držiteľ AOC poskytujúci lietadlo a prevádzkovateľ používajúci lietadlo stanovia postup, ktorý:

1. jasne určí, ktorý prevádzkovateľ je zodpovedný za prevádzkové riadenie každého letu, a v ktorom sa opíše, ako sa medzi nimi odovzdáva prevádzkové riadenie;

2. opisuje postup odovzdania lietadla po jeho návrate držiteľovi AOC.

Tento postup sa začlení do prevádzkovej príručky každého prevádzkovateľa alebo do zmluvy medzi držiteľom AOC a prevádzkovateľom používajúcim lietadlo v súlade s písmenom a) bodom 2. Držiteľ AOC určí vzor takejto zmluvy. Na vedenie záznamov o uvedených zmluvách sa vzťahuje ustanovenie ORO.GEN.220.

Držiteľ AOC a prevádzkovateľ používajúci lietadlo v súlade s písmenom a) bodom 2 zabezpečia, aby bol príslušný personál oboznámený s daným postupom.

c) Držiteľ AOC vopred predloží príslušnému orgánu na schválenie postup uvedený v písmene b).

Držiteľ AOC sa dohodne s príslušným orgánom na spôsobe a na frekvencii poskytovania informácií o odovzdávaní prevádzkového riadenia v súlade s ustanovením ORO.GEN.130 písm. c).

d) Zachovanie letovej spôsobilosti lietadla použitého v súlade s písmenom a) riadi organizácia zodpovedná za zachovanie letovej spôsobilosti lietadla uvedeného v AOC v súlade s nariadením (EÚ) č. 1321/2014.

e) Držiteľ AOC poskytujúci lietadlo v súlade s písmenom a) musí:

1. uviesť vo svojej prevádzkovej príručke registrové značky daného lietadla a typ prevádzky, ktorú dané lietadlo vykonávalo;

2. byť neustále informovaný a viesť záznamy o každom prevádzkovateľovi, ktorý má v danom okamihu prevádzkové riadenie nad lietadlom, až kým sa lietadlo nevráti držiteľovi AOC;

3. zabezpečiť, aby sa jeho identifikácia nebezpečenstva, posúdenie rizika a opatrenia na ich zmiernenie týkali všetkých druhov prevádzky vykonaných daným lietadlom.

f) Pri prevádzke podľa prílohy VI (časť NCC) a prílohy VIII (časť SPO) prevádzkovateľ používajúci lietadlo v súlade s písmenom a) musí zabezpečiť splnenie všetkých týchto podmienok:

1. aby každý let vykonávaný pod jeho prevádzkovým riadením bol zaznamenaný v systéme technického denníka lietadla;

2. aby sa nevykonali žiadne zmeny systémov alebo konfigurácie lietadla;

3. aby sa všetky chyby alebo technické nedostatky, ktoré sa vyskytli počas jeho prevádzkového riadenia, nahlásili organizácii CAMO držiteľa AOC;

4. aby držiteľ AOC dostal kópiu hlásenia každej udalosti týkajúcej sa letov vykonávaných lietadlom, ktorá sa vyplní v súlade s nariadením (EÚ) č. 376/2014 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2015/1018 (*).

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1018 z 29. júna 2015, ktorým sa stanovuje zoznam s klasifikáciou udalostí v civilnom letectve, ktoré sa majú povinne hlásiť podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 (Ú. v. EÚ L 163, 30.6.2015, s. 1).“;

g) V ustanovení ORO.AOC.110 sa písmeno c) nahrádza takto:

„*Nájom s posádkou*

c) Žiadateľ o povolenie nájmu lietadla s posádkou od prevádzkovateľa z tretej krajiny musí príslušnému orgánu preukázať splnenie všetkých týchto podmienok:

1. prevádzkovateľ z tretej krajiny je držiteľom platného AOC vydaného v súlade s prílohou 6 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve;

2. bezpečnostné štandardy prevádzkovateľa z tretej krajiny vzhľadom na zachovanie letovej spôsobilosti a leteckú prevádzku sú rovnocenné s príslušnými požiadavkami stanovenými nariadením (EÚ) č. 1321/2014 a týmto nariadením;

3. lietadlo má štandardné osvedčenie CofA vydané v súlade s prílohou 8 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.“;

h) Ustanovenie ORO.AOC.125 sa nahrádza takto:

„**ORO.AOC.125 Prevádzka lietadla uvedeného v AOC držiteľa AOC v neobchodnej leteckej doprave**

a) Držiteľ AOC môže prevádzkovať lietadlá uvedené v prevádzkových špecifikáciách svojho AOC alebo v prevádzkovej príručke v neobchodnej leteckej doprave v súlade s prílohou VI (časť NCC) alebo prílohou VII (časť NCO) za predpokladu, že držiteľ AOC podrobne opíše túto prevádzku v prevádzkovej príručke, a to vrátane:

1. určenia príslušných požiadaviek;

2. opisu všetkých rozdielov medzi prevádzkovými postupmi používanými pri prevádzke obchodnej leteckej dopravy a neobchodnej leteckej dopravy;

3. prostriedkov, ktorými sa zabezpečí, aby všetok personál podieľajúci sa na prevádzke bol plne oboznámený so súvisiacimi postupmi.

b) Držiteľ AOC musí dodržiavať:

1. prílohu VIII (časť SPO) pri vykonávaní kontrolných letov zložitých motorových lietadiel na účely údržby;

2. prílohu VII (časť NCO) pri vykonávaní kontrolných letov iných ako zložitých motorových lietadiel na účely údržby.

c) Držiteľ AOC vykonávajúci prevádzku uvedenú v písmenách a) a b) nie je povinný predkladať vyhlásenie v súlade s touto prílohou.

d) Držiteľ AOC v dokumentoch súvisiacich s letom (prevádzkový letový plán, rozloženie hmotnosti a iné rovnocenné doklady) určí typ letu, ako sa uvádza v prevádzkovej príručke.“;

i) V ustanovení ORO.AOC.135 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) V súlade s ustanovením ORO.GEN.210 písm. b) prevádzkovateľ určí osoby zodpovedné za riadenie a dohľad v týchto oblastiach:

1. letová prevádzka;

2. výcvik členov posádky;

3. pozemná prevádzka;

4. zachovanie letovej spôsobilosti, prípadne zmluva o riadení zachovania letovej spôsobilosti v súlade s nariadením (EÚ) č. 1321/2014.“;

j) V ustanovení ORO.SPO.100 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) Prevádzkovateľ obchodnej špeciálnej dopravy musí vopred získať od príslušného orgánu povolenie a dodržiavať tieto podmienky:

1. v prípade nájmu lietadla s posádkou od prevádzkovateľa z tretej krajiny:

i) bezpečnostné štandardy prevádzkovateľa z tretej krajiny vzhľadom na zachovanie letovej spôsobilosti a leteckú prevádzku sú rovnocenné s príslušnými požiadavkami stanovenými nariadením (EÚ) č. 1321/2014 (*) a týmto nariadením;

ii) lietadlo prevádzkovateľa z tretej krajiny má štandardné osvedčenie CofA vydané v súlade s prílohou 8 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve;

iii) dĺžka trvania nájmu lietadla s posádkou nepresiahne sedem mesiacov za akékoľvek obdobie 12 za sebou nasledujúcich mesiacov;

2. v prípade nájmu lietadla bez posádky zaregistrovaného v tretej krajine:

i) zistila sa prevádzková potreba, ktorú nie je možné naplniť nájmom lietadla registrovaného v Únii;

ii) dĺžka trvania nájmu lietadla bez posádky nepresiahne sedem mesiacov za akékoľvek obdobie 12 za sebou nasledujúcich mesiacov;

iii) bezpečnostné štandardy prevádzkovateľa z tretej krajiny vzhľadom na zachovanie letovej spôsobilosti sú rovnocenné s príslušnými požiadavkami stanovenými nariadením (EÚ) č. 1321/2014;

iv) lietadlo je vybavené v súlade s prílohou VIII (časť SPO).

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).“;

k) Ustanovenie ORO.CC.100 sa nahrádza takto:

„**ORO.CC.100 Počet a zloženie palubných sprievodcov**

a) Na prevádzku lietadiel s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musí byť na prepravu jedného alebo viacerých cestujúcich určený aspoň jeden palubný sprievodca.

b) S cieľom splniť požiadavku podľa písmena a) musí byť minimálny počet palubných sprievodcov najväčší počet z týchto:

1. počet palubných sprievodcov stanovený počas procesu osvedčovania lietadla v súlade s príslušnými certifikačnými špecifikáciami pre konfiguráciu kabíny lietadla používanú prevádzkovateľom;

2. ak počet podľa bodu 1 nebol stanovený, počet palubných sprievodcov stanovený počas procesu osvedčovania lietadla pre maximálnu povolenú konfiguráciu sedadiel pre cestujúcich zníženú o 1 sedadlo za každý celý násobok 50 sedadiel pre cestujúcich konfigurácie kabíny lietadla použitej prevádzkovateľom, ktorá neprekračuje maximálnu povolenú kapacitu sedadiel;

3. jeden palubný sprievodca na každých 50 alebo časť z 50 sedadiel pre cestujúcich nainštalovaných na tej istej palube prevádzkovaného lietadla.

c) Na prevádzku s viac ako jedným palubným sprievodcom prevádzkovateľ vymenuje jedného palubného sprievodcu za osobu, ktorá sa zodpovedá veliacemu pilotovi alebo veliteľovi lietadla.

d) Odchylne od písmena a) sa prevádzka lietadla s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich v neobchodnej leteckej doprave môže vykonávať bez palubného sprievodcu v službe, a to na základe predchádzajúceho súhlasu príslušného orgánu. Na získanie súhlasu musí prevádzkovateľ zabezpečiť splnenie všetkých týchto podmienok:

1. na palube je najviac 19 cestujúcich;

2. prevádzkovateľ vypracoval pre túto prevádzku postupy.“

l) Ustanovenie ORO.CC.205 sa nahrádza takto:

„**ORO.CC.205 Zníženie počtu palubných sprievodcov počas pozemnej prevádzky a za nepredvídaných okolností**

a) Vždy, keď sú na palube lietadla cestujúci, musí byť v lietadle prítomný a pripravený konať minimálny počet palubných sprievodcov vyžadovaný v súlade s ustanovením ORO.CC.100.

b) Odchylne od písmena a) sa minimálny počet palubných sprievodcov môže znížiť v ktoromkoľvek z týchto prípadov:

1. počas bežnej pozemnej prevádzky bez dopĺňania alebo vypúšťania paliva, keď sa lietadlo nachádza na svojom parkovacom mieste;

2. za nepredvídaných okolností, ak je počet cestujúcich na palube lietadla znížený. V tomto prípade sa po ukončení letu predloží hlásenie príslušnému orgánu;

3. na účely zabezpečenia odpočinku počas letu v cestovnej fáze letu, a to buď v súlade s ustanovením ORO.FTL.205 písm. e), alebo v rámci protiúnavového opatrenia prevádzkovateľa.

c) Na účely písmena b) bodov 1 a 2 sa v postupoch prevádzkovateľa v rámci prevádzkovej príručky zabezpečí, aby:

1. bola dosiahnutá rovnocenná úroveň bezpečnosti pri zníženom počte palubných sprievodcov, najmä v prípade evakuácie cestujúcich;

2. napriek zníženému počtu palubných sprievodcov bol prítomný vedúci palubný sprievodca v súlade s ustanovením ORO.CC.200;

3. sa vyžadoval najmenej jeden palubný sprievodca na každých 50 alebo časť z 50 cestujúcich prítomných na tej istej palube daného lietadla;

4. v prípade bežnej pozemnej prevádzky lietadla, ktoré si vyžaduje viac ako jedného palubného sprievodcu, sa počet stanovený v súlade s bodom 3 zvýšil o jedného palubného sprievodcu na každú dvojicu núdzových východov na danom poschodí.

d) Prevádzkovateľ na účely písmena b) bodu 3 musí:

1. vykonať posúdenie rizika s cieľom určiť počet palubných sprievodcov, ktorí majú byť prítomní a pripravení konať kedykoľvek počas letu;

2. identifikovať opatrenia na zmiernenie účinkov v dôsledku nižšieho počtu palubných sprievodcov, ktorí sú prítomní a pripravení konať počas letu;

3. v prevádzkovej príručke vypracovať osobitné postupy vrátane odpočinku vedúceho palubného sprievodcu počas letu, ktorými sa vždy zabezpečí primeraná obsluha cestujúcich a efektívne zvládnutie akýchkoľvek mimoriadnych alebo núdzových situácií;

4. v schéme špecifikácií letových časov v súlade s ustanovením ORO.FTL.125 určiť podmienky, za ktorých sa môže palubným sprievodcom poskytnúť čas odpočinku počas letu.“;

m) Dodatok I sa nahrádza takto:

„*Dodatok I*

Vyhlásenie

v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke

Prevádzkovateľ

Názov:

Miesto, kde má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesto, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má sídlo a miesto, z ktorého je prevádzka riadená:

Meno a kontaktné údaje zodpovedného manažéra:

Prevádzka lietadla

Dátum začiatku prevádzky alebo dátum uplatniteľnosti zmeny:

Informácie o lietadle, prevádzke a organizácii pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti ([1]):

Sériové číslo výrobcu lietadla	Typ lietadla	Registrová značka lietadla ([2])	Hlavná základňa	Druh(-y) prevádzky ([3])	Organizácia zodpovedná za riadenie zachovania letovej spôsobilosti ([4])

Podľa potreby podrobnosti o získaných schváleniach (v prípade potreby priložte k vyhláseniu zoznam osobitných schválení vrátane osobitných schválení udelených treťou krajinou).

Podľa potreby podrobnosti o získanom oprávnení na špeciálnu prevádzku (v prípade potreby priložte oprávnenia).

Podľa potreby zoznam alternatívnych prostriedkov preukázania zhody s odkazmi na súvisiace AMC, ktoré nahrádzajú (priložte AltMoC).

Vyhlásenia

☐ Prevádzkovateľ spĺňa a aj naďalej bude spĺňať základné požiadavky stanovené v prílohe V k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 a požiadavky nariadenia (EÚ) č. 965/2012.

☐ Dokumentácia systému riadenia vrátane prevádzkovej príručky spĺňa požiadavky prílohy III (časť ORO), prílohy V (časť SPA), prílohy VI (časť NCC) alebo prílohy VIII (časť SPO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a všetky lety sa vykonajú v súlade s ustanoveniami prevádzkovej príručky, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.GEN.110 písm. b) prílohy III k uvedenému nariadeniu.

☐ Všetky prevádzkované lietadlá majú platné osvedčenie letovej spôsobilosti v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 748/2012 alebo spĺňajú osobitné požiadavky letovej spôsobilosti platné pre lietadlo registrované v tretej krajine, ktoré je predmetom zmluvy o prenájme.
☐ Všetci členovia letovej posádky sú držiteľmi preukazov spôsobilosti v súlade s prílohou I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.FC.100 písm. c) prílohy III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, a palubní sprievodcovia sú prípadne vycvičení v súlade s podčasťou CC prílohy III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012.
☐ (Ak sa uplatňuje) Prevádzkovateľ zaviedol uznanú priemyselnú normu a preukázal jej dodržiavanie. Číslo normy: Osvedčujúci orgán: Dátum posledného auditu súladu:
☐ Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o všetkých zmenách okolností, ktoré majú vplyv na jeho súlad so základnými požiadavkami stanovenými v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a požiadavkami stanovenými v nariadení (EÚ) č. 965/2012, ako sa uvádza v tomto vyhlásení predloženom príslušnému orgánu, ako aj o všetkých zmenách týkajúcich sa informácií a zoznamov AltMoC, ktoré sú súčasťou tohto vyhlásenia alebo tvoria prílohu k nemu, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.GEN.120 písm. a) prílohy III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012.
☐ Prevádzkovateľ potvrdzuje, že informácie uvedené v tomto vyhlásení sú správne.
Dátum, meno a podpis zodpovedného manažéra
(1) Ak vo vyhlásení nie je dostatok miesta na uvedenie daných informácií, uvedú sa v samostatnej prílohe. Prílohu treba opatriť dátumom a podpísať. (2) Ak je lietadlo registrované aj u držiteľa AOC, uveďte číslo AOC príslušného držiteľa. (3) Pojem „druh(-y) prevádzky“ sa vzťahuje na druh prevádzky vykonávanej týmto lietadlom, napr. prevádzka neobchodnej leteckej dopravy alebo špeciálna prevádzka, ako sú lety na účely leteckého fotografovania, letecké reklamné lety, lety spravodajských médií, lety pre televízne a filmové natáčanie, zoskoky s padákom, zoskoky s voľným letom a kontrolné lety na účely údržby. (4) Informácie o organizácii zodpovednej za riadenie zachovania letovej spôsobilosti zahŕňajú názov organizácie, adresu a číslo schválenia.“;

(4) Príloha IV (časť CAT) sa mení takto:

a) Ustanovenie CAT.GEN.MPA.105 sa mení takto:

i) Písmeno a) sa mení takto:

— Body 12 a 13 sa nahrádzajú takto:

„12. zabezpečí, aby sa predletová prehliadka vykonala v súlade s požiadavkami prílohy I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014;

13. presvedčí sa, že príslušné núdzové vybavenie je ľahko prístupné na okamžité použitie;“;

— Dopĺňa sa tento bod 14:

„14. po ukončení letu zaznamená v technickom alebo palubnom denníku lietadla údaje o využívaní lietadla a všetky známe alebo predpokladané chyby lietadla s cieľom zabezpečiť zachovanie bezpečnosti letu.“;

ii) dopĺňa sa toto písmeno e):

„e) Veliteľ lietadla musí, hneď ako to bude možné, hlásiť príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb (ATS) všetky nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré sa vyskytli a ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.“;

b) Ustanovenie CAT.GEN.MPA.150 sa nahrádza takto:

„**CAT.GEN.MPA.150 Núdzové pristátie na vode – letúny**

Prevádzkovateľ môže prevádzkovať letún s konfiguráciou sedadiel pre viac ako 30 cestujúcich na letoch nad vodnými plochami vo vzdialenosti od pevniny vhodnej na núdzové pristátie väčšej ako 120 minút letu cestovnou rýchlosťou alebo rýchlosťou 400 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, iba ak letún vyhovuje požiadavkám na núdzové pristátie na vode uvedeným v príslušnej certifikačnej špecifikácii alebo špecifikáciách.“;

c) V ustanovení CAT.GEN.MPA.180 písm. a) sa bod 10 nahrádza takto:

„10. technický denník lietadla v súlade s prílohou I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014;“;

d) Ustanovenie CAT.GEN.MPA.210 sa nahrádza takto:

„**CAT.GEN.MPA.210 Určenie polohy lietadla v tiesni – letúny**

Tieto letúny musia byť vybavené spoľahlivým a automatickým prostriedkom na presné určenie polohy, kde sa let skončil, v dôsledku nehody, pri ktorej bol letún ťažko poškodený:

1. všetky letúny s MCTOM vyššou ako 27 000 kg s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie CofA 1. januára 2023 alebo neskôr;

2. všetky letúny s MCTOM vyššou ako 45 500 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie CofA 1. januára 2023 alebo neskôr.“;

e) V ustanovení CAT.OP.MPA.170 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) mali k dispozícii kartu s bezpečnostnými pokynmi, na ktorej sú prostredníctvom pokynov vo forme obrázkov informovaní o núdzovom vybavení a núdzových východoch, ktoré by mohli byť použité.“;

f) Ustanovenie CAT.OP.MPA.320 sa nahrádza takto:

„**CAT.OP.MPA.320 Kategórie letúnov**

a) Kategórie letúnov sú založené na indikovanej vzdušnej rýchlosti nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy (V_{AT}), ktorá sa rovná pádovej rýchlosti (V_{SO}) vynásobenej hodnotou 1,3 alebo pádovej rýchlosti tiaže 1 g (V_{S1g}) násobenej hodnotou 1,23 v pristávacej konfigurácii pri maximálnej schválenej pristávacej hmotnosti. Ak je k dispozícii V_{SO} i V_{S1g}, použije sa tá hodnota, ktorej výsledkom je vyššia V_{AT}.

b) Používajú sa kategórie letúnov uvedené v tejto tabuľke:

Tabuľka 1: Kategórie letúnov zodpovedajúce hodnotám V_{AT}

Kategória letúna	V_{AT}
A	menšia ako 91 kt
B	od 91 do 120 kt
C	od 121 do 140 kt
D	od 141 do 165 kt
E	od 166 do 210 kt

c) Pristávacia konfigurácia, ktorá sa má zohľadniť, je uvedená v prevádzkovej príručke.

d) Prevádzkovateľ môže použiť nižšiu pristávaciu hmotnosť na stanovenie V_{AT}, ak to schváli príslušný orgán. Takáto nižšia pristávacia hmotnosť musí byť trvalá hodnota, nezávislá od meniacich sa podmienok každodennej prevádzky.“;

g) V ustanovení CAT.IDE.A.100 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe (časť CAT), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 a CAT.IDE.A.345 tejto prílohy;

2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.“;

h) V ustanovení CAT.IDE.A.105 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) prevádzkovateľovi povolí príslušný orgán prevádzkovať letún v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III.“;

i) Ustanovenie CAT.IDE.A.125 sa mení takto:

i) V písmene a) bode 1 sa podbod iii) nahrádza takto:

„iii) barometrickej výšky;“;

ii) V písmene b) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

j) Ustanovenie CAT.IDE.A.130 sa mení takto:

i) Písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) dva prostriedky na meranie a zobrazovanie barometrickej výšky;“;

ii) V písmene h) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

k) Ustanovenie CAT.IDE.A.205 sa mení takto:

i) V písmene a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku v prípade letúnov s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA prvýkrát vydané 8. apríla 2015 alebo neskôr;“;

ii) V písmene b) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. na sedadlách členov letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla aspoň jednu z týchto možností:

i) dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle;

ii) priečny ramenný popruh a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle v týchto letúnoch:

A. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré spĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii;

B. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré nespĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii a ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA prvýkrát vydané pred 28. októbrom 2014;

C. letúny s osvedčením podľa CS-VLA alebo rovnocennej špecifikácie, a podľa CS-LSA alebo rovnocennej špecifikácie.“;

l) V ustanovení CAT.IDE.A.245 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) Letúny musia byť vybavené ďalšími prenosnými PBE umiestnenými v blízkosti ručných hasiacich prístrojov uvedených v ustanovení CAT.IDE.A.250 písm. b) a c) alebo v blízkosti vchodu do nákladového priestoru, ak je hasiaci prístroj umiestnený v nákladovom priestore.“;

m) v ustanovení CAT.IDE.A.275 sa písmená c) a d) nahrádzajú takto:

„c) V prípade letúnov s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej a s typovým osvedčením na základe certifikačnej špecifikácie vydanej agentúrou, musí systém núdzového osvetlenia uvedený v písmene a) obsahovať vybavenie uvedené v písmene b) bodoch 1, 2 a 3.

d) V prípade letúnov s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej, ktoré nemajú osvedčenie na základe certifikačnej špecifikácie vydanej agentúrou, musí systém núdzového osvetlenia uvedený v písmene a) obsahovať vybavenie uvedené v písmene b) bode 1.“;

n) V ustanovení CAT.IDE.A.285 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:

1. vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vodného letúna na vode, zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy;

2. podľa potreby zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je stanovené v Dohovore o medzinárodných pravidlách na zabránenie zrážkam na mori.“;

o) V ustanovení CAT.IDE.A.345 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) Bez ohľadu na písmeno b) v prípade prevádzky na krátku vzdialenosť v severoatlantickom vyššom vzdušnom priestore (NAT HLA) bez preletu nad severným Atlantickým oceánom musia byť letúny vybavené najmenej jedným diaľkovým komunikačným systémom v prípade, ak sú pre príslušný vzdušný priestor uverejnené alternatívne komunikačné postupy.“;

p) Ustanovenie CAT.IDE.H.100 sa mení takto:

i) Písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) Prístroje a vybavenie požadované podľa tejto podčasti sa musia schváliť v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť s výnimkou týchto prvkov:

1. elektrické baterky;

2. presné hodiny;

3. držiak máp;

4. súprava na poskytnutie prvej pomoci;

5. megafóny;

6. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

7. vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie;

8. zariadenia na pripútanie detí.“;

ii) Písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe (časť CAT), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 a CAT.IDE.H.345 tejto prílohy;

2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.“;

q) V ustanovení CAT.IDE.H.105 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) prevádzkovateľovi povolí príslušný orgán prevádzkovať vrtuľník v rámci obmedzení MMEL v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III.“;

r) Ustanovenie CAT.IDE.H.125 sa mení takto:

i) V písmene a) bode 1 sa podbod iii) nahrádza takto:

„iii) barometrickej výšky;“;

ii) V písmene b) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

s) Ustanovenie CAT.IDE.H.130 sa mení takto:

i) Písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) dva prostriedky na meranie a zobrazovanie barometrickej výšky. V prípade jednopilotnej prevádzky podľa VFR v noci sa jeden barometrický výškomer môže nahradiť rádiovým výškomerom;“;

ii) V písmene h) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

t) V ustanovení CAT.IDE.H.315 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vrtuľníka na vode, zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy a“;

u) Ustanovenie CAT.IDE.H.320 sa nahrádza takto:

„**CAT.IDE.H.320 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode**

a) Vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri letoch nad vodou v nehostinnom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou, musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode v súlade s príslušnou certifikačnou špecifikáciou.

b) Vrtuľníky musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode v súlade s príslušnou certifikačnou špecifikáciou, alebo musia byť vybavené núdzovým plávacím zariadením, keď sa prevádzkujú vo:

1. výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri letoch nad vodou v priaznivom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou;

2. výkonnostnej triede 2 v prípade vzletu alebo pristátia nad vodou s výnimkou prípadov prevádzky vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS), keď na účely minimálneho vystavenia sa pristátie alebo vzlet na miesto činnosti/z miesta činnosti HEMS, ktoré leží v husto osídlenom prostredí, vykonáva nad vodou;

3. výkonnostnej triede 3 pri letoch nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia.“;

(5) Príloha V (časť SPA) sa mení takto:

a) Ustanovenie SPA.GEN.100 sa nahrádza takto:

„**SPA.GEN.100 Príslušný orgán**

a) Príslušným orgánom na vydanie osobitného povolenia je:

1. v prípade prevádzkovateľa obchodnej leteckej dopravy orgán členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania;

2. v prípade prevádzkovateľa neobchodnej leteckej dopravy orgán štátu, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania, je usadený alebo má sídlo.

b) Bez ohľadu na písmeno a) bod 2 v prípade prevádzkovateľa neobchodnej leteckej dopravy používajúceho lietadlá registrované v tretej krajine sa neuplatňujú príslušné požiadavky tejto prílohy na povolenia týkajúce sa týchto druhov prevádzky, ak uvedené povolenia vydá ako štát registrácie tretia krajina:

1. výkonnostná navigácia (PBN);

2. špecifikácie minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS);

3. vzdušný priestor so zmenšeným minimom vertikálneho rozstupu (RVSM);

4. prevádzka za podmienok zníženej viditeľnosti (LVO).“;

b) V ustanovení SPA.DG.110 sa písmeno e) nahrádza takto:

„e) zabezpečiť, že kópie informácií pre veliaceho pilota alebo veliteľa lietadla zostanú uschované na zemi, kde tieto kópie alebo informácie v nich obsiahnuté budú prístupné dispečerovi letovej prevádzky, letovému dispečerovi alebo určenému pozemnému personálu zodpovednému za svoju časť letovej prevádzky, a to až do ukončenia letu, ktorého sa uvedené informácie týkajú;“;

c) V ustanovení SPA.NVIS.110 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) *Rádiový výškomer*. Vrtuľník musí byť vybavený rádiovým výškomerom schopným zvukovou signalizáciou upozorňovať na klesanie pod vopred nastavenú výšku a zvukovou a optickou signalizáciou upozorňuje na dosiahnutie výšky, ktorú si volí pilot, pričom obe signalizácie sú okamžite rozlíšiteľné počas všetkých fáz letu NVIS.“;

d) Ustanovenie SPA.HHO.110 sa nahrádza takto:

„**SPA.HHO.110 Požiadavky na vybavenie pre HHO**

a) Inštalácia celého vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia okrem jednoduchého PCDS zahŕňajúca akékoľvek rádiové vybavenie na dosiahnutie súladu s ustanovením SPA.HHO.115 a všetky jeho nasledujúce modifikácie musia mať schválenú letovú spôsobilosť zodpovedajúcu zamýšľanej činnosti. Pomocné vybavenie musí byť navrhnuté a preskúšané podľa zodpovedajúcej normy na základe požiadavky príslušného orgánu.

b) Prevádzkovateľ v spojení s výrobcom stanoví pokyny na údržbu zariadení a systémov HHO a zaradí ich do svojho programu údržby vrtuľníka, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) č. 1321/2014.“;

(6) Príloha VI (časť NCC) sa mení takto:

a) Ustanovenie NCC.GEN.100 sa nahrádza takto:

„**NCC.GEN.100 Príslušný orgán**

Príslušný orgán je orgán určený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania, je usadený alebo má sídlo.“;

b) Vkladá sa tento bod NCC.GEN.101:

„**NCC.GEN.101 Dodatočné požiadavky na organizácie vykonávajúce letový výcvik**

Organizácie schválené na výcvik, ktoré sú povinné dodržiavať ustanovenia tejto prílohy, musia podľa potreby dodržiavať aj ustanovenie ORO.GEN.310 prílohy III.“;

c) V ustanovení NCC.IDE.A.100 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) Prístroje a vybavenie alebo príslušenstvo, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250 tejto prílohy;

2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.“;

d) V ustanovení NCC.IDE.A.105 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať letún v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III, alebo“;

e) Ustanovenie NCC.IDE.A.120 sa mení takto:

i) V písmene a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

ii) V písmene c) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

f) Ustanovenie NCC.IDE.A.125 sa mení takto:

i) V písmene a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

ii) V písmene c) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

iii) Písmeno h) sa nahrádza takto:

„h) núdzovým zdrojom elektrickej energie nezávislým od hlavného systému výroby elektrickej energie, ktorý umožní činnosť a osvetlenie systému indikácie letovej polohy počas najmenej 30 minút. Núdzový zdroj elektrickej energie sa automaticky uvedie do činnosti po úplnom výpadku hlavného systému výroby elektrickej energie, pričom prístroj alebo prístrojová doska musí jasne signalizovať, že ukazovateľ letovej polohy je napájaný z núdzového zdroja.“;

g) V ustanovení NCC.IDE.A.180 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať:

1. jednobodové rozopínanie;

2. na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle;

3. na sedadlách členov letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla aspoň jednu z týchto možností:

i) dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle;

ii) priečny ramenný popruh a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle v týchto letúnoch:

A. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré spĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii;

B. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré nespĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii a ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA prvýkrát vydané pred 25. augustom 2016.“;

h) V ustanovení NCC.IDE.A.250 sa dopĺňa toto písmeno e):

„e) Letúny musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.“;

i) V ustanovení NCC.IDE.H.100 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) Prístroje a vybavenie alebo príslušenstvo, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami NCC.IDE.H.245 a NCC.IDE.H.250 tejto prílohy;

2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.“;

j) V ustanovení NCC.IDE.H.105 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať vrtuľník v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III, alebo“;

k) Ustanovenie NCC.IDE.H.120 sa mení takto:

i) V písmene a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

ii) V písmene c) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

l) Ustanovenie NCC.IDE.H.125 sa mení takto:

i) V písmene a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

ii) V písmene c) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

m) Ustanovenie NCC.IDE.H.235 sa nahrádza takto:

„**NCC.IDE.H.235 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode**

Vrtuľníky pri letoch nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, musia byť projektované na pristátie na vodu alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vodu v súlade s príslušnými certifikačnými špecifikáciami, alebo musia byť vybavené núdzovým plávacím zariadením.“;

n) V ustanovení NCC.IDE.H.250 sa dopĺňa toto písmeno e):

„e) Vrtuľníky musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.“;

(7) Príloha VII (časť NCO) sa mení takto:

a) V ustanovení NCO.GEN.100 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Ak je lietadlo zaregistrované v tretej krajine, príslušným orgánom je orgán poverený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania, je usadený alebo má sídlo.“;

b) Vkladá sa toto ustanovenie NCO.GEN.104:

„**NCO.GEN.104 Používanie lietadiel uvedených v AOC prevádzkovateľom neobchodnej leteckej dopravy**

a) Prevádzkovateľ neobchodnej leteckej dopravy môže na vykonávanie neobchodnej leteckej dopravy v súlade s touto prílohou použiť iné ako zložité motorové lietadlo uvedené v AOC prevádzkovateľa.

b) Prevádzkovateľ neobchodnej leteckej dopravy používajúci lietadlo v súlade s písmenom a) musí stanoviť postup, ktorý:

1. jasne opisuje, ako sa odovzdáva prevádzkové riadenie lietadla medzi držiteľom AOC a prevádzkovateľom neobchodnej leteckej dopravy, ako je uvedené v ustanovení ORO.GEN.310 prílohy III;

2. opisuje postup odovzdania lietadla po jeho návrate držiteľovi AOC.

Tento postup je súčasťou zmluvy medzi držiteľom AOC a prevádzkovateľom neobchodnej leteckej dopravy.

Prevádzkovateľ neobchodnej leteckej dopravy zabezpečí, aby bol príslušný personál s daným postupom oboznámený.

c) Zachovanie letovej spôsobilosti lietadla použitého podľa písmena a) riadi organizácia zodpovedná za zachovanie letovej spôsobilosti lietadla uvedeného v AOC v súlade s nariadením (EÚ) č. 1321/2014.

d) Prevádzkovateľ neobchodnej leteckej dopravy používajúci lietadlo v súlade s písmenom a) musí zabezpečiť:

1. aby každý let vykonávaný pod jeho prevádzkovým riadením bol zaznamenaný v systéme technického denníka lietadla;

2. aby sa nevykonali žiadne zmeny systémov alebo konfigurácie lietadla;

3. aby sa všetky chyby alebo technické nedostatky, ktoré sa vyskytli počas jeho prevádzkového riadenia, nahlásili organizácii uvedenej v písmene c) bezodkladne po lete;

4. aby držiteľ AOC dostal kópiu hlásenia každej udalosti týkajúcej sa letov vykonávaných lietadlom, ktorá sa vyplní v súlade s nariadením (EÚ) č. 376/2014 a nariadením (EÚ) 2015/1018.“;

d) V ustanovení NCO.IDE.A.100 sa písmená b) a c) nahrádzajú takto:

„b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:

1. náhradné poistky;

2. elektrické baterky;

3. presné hodiny;

4. súprava na poskytnutie prvej pomoci;

5. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

6. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie;

7. zariadenie na pripútanie detí;

8. jednoduchý PCDS, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.

c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v prílohe VII (časť NCO), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov alebo vybavenia nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami NCO.IDE.A.190 a NCO.IDE.A.195 prílohy VII;

2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.“;

e) V ustanovení NCO.IDE.A.120 písm. a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

f) V ustanovení NCO.IDE.A.125 písm. a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

g) V ustanovení NCO.IDE.A.140 písm. a) sa bod 2 nahrádza takto:

„2. bezpečnostným pásom na každom sedadle a záchytnými popruhmi na každom lôžku;“;

h) V ustanovení NCO.IDE.A.195 sa dopĺňa toto písmeno e):

„e) Letúny musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.“;

i) V ustanovení NCO.IDE.H.100 sa písmená b) a c) nahrádzajú takto:

„b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:

1. elektrické baterky;

2. presné hodiny;

3. súprava na poskytnutie prvej pomoci;

4. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

5. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie;

6. zariadenie na pripútanie detí;

7. jednoduchý PCDS, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.

c) Prístroje a vybavenie alebo príslušenstvo, ktoré sa nepožadujú v prílohe VII (časť NCO), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami NCO.IDE.H.190 a NCO.IDE.H.195 prílohy VII;

2. prístroje a vybavenie alebo príslušenstvo nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.“;

j) V ustanovení NCO.IDE.H.120 písm. a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

k) V ustanovení NCO.IDE.H.125 písm. a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

l) V ustanovení NCO.IDE.H.140 písm. a) sa body 1 a 2 nahrádzajú takto:

„1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu na palube vo veku 24 mesiacov a staršiu, alebo pracovným miestom pre každého člena posádky alebo špecialistu na úlohy na palube;

2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku a záchytnými zariadeniami na každom pracovnom mieste;“;

m) Ustanovenie NCO.IDE.H.185 sa nahrádza takto:

„**NCO.IDE.H.185 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode**

Vrtuľníky letiace nad vodou v nehostinnom prostredí vo vzdialenosti väčšej ako 50 NM od pevniny musia spĺňať aspoň jednu z týchto podmienok:

a) byť projektované na pristátie na vodu v súlade s príslušnými certifikačnými špecifikáciami;

b) mať osvedčenie na núdzové pristátie na vodu v súlade s príslušnými certifikačnými špecifikáciami;

c) byť vybavené núdzovým plávacím zariadením.“;

n) V ustanovení NCO.IDE.H.195 sa dopĺňa toto písmeno e):

„e) Vrtuľníky musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.“;

o) V ustanovení NCO.SPEC.HEC.105 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Inštalácia zdvíhacích zariadení a ťažného háku okrem jednoduchého PCDS a všetky následné zmeny musia mať schválenú letovú spôsobilosť zodpovedajúcu zamýšľanej činnosti.“;

p) Ustanovenie NCO.SPEC.PAR.120 sa nahrádza takto:

„**NCO.SPEC.PAR.120 Preprava a vypúšťanie nebezpečného nákladu**

Bez ohľadu na ustanovenie NCO.SPEC.160 môžu mať parašutisti dymové vlečné zariadenia a opustiť lietadlo na účely parašutistickej prehliadky, ktorú vykonávajú nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, pokiaľ boli dané zariadenia vyrobené na tieto účely.“;

q) V podčasti E sa dopĺňa tento oddiel 6:

„ODDIEL 6

Kontrolné lety na účely údržby (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Úrovne kontrolných letov na účely údržby

Pred vykonaním kontrolného letu na účely údržby musí prevádzkovateľ určiť príslušnú úroveň kontrolného letu na účely údržby, a to takto:

a) kontrolný let na účely údržby úrovne A je let, pri ktorom sa očakáva použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, ako sú vymedzené v letovej príručke lietadla, alebo pri ktorom sa vyžaduje preukázanie fungovania záložného systému alebo iných bezpečnostných zariadení;

b) kontrolný let na účely údržby úrovne B je akýkoľvek kontrolný let na účely údržby okrem kontrolného letu na účely údržby úrovne A.

NCO.SPEC.MCF.105 Prevádzkové obmedzenia

a) Odchylne od ustanovenia NCO.GEN.105 písm. a) bodu 4 tejto prílohy kontrolný let na účely údržby môže vykonávať lietadlo, ktoré bolo uvoľnené do prevádzky s nedokončenou údržbou v súlade s ustanovením M.A.801 písm. g) alebo ustanovením 145.A.50 písm. e) prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1321/2014.

b) Odchylne od ustanovení NCO.IDE.A.105 alebo NCO.IDE.H.105 môže veliaci pilot vykonať let s nefunkčnými alebo chýbajúcimi prvkami vybavenia alebo funkciami, ktoré sú potrebné na let, ak boli tieto nefunkčné alebo chýbajúce prvky vybavenia alebo funkcie uvedené v kontrolnom zozname podľa ustanovenia NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrolný zoznam a bezpečnostné pokyny

a) Kontrolný zoznam uvedený v ustanovení NCO.SPEC.105 sa musí podľa potreby aktualizovať pred každým kontrolným letom na účely údržby a musia sa v ňom zohľadňovať prevádzkové postupy, ktoré sa majú dodržiavať počas daného kontrolného letu na účely údržby.

b) Bez ohľadu na ustanovenie NCO.SPEC.125 písm. b) sa pred každým kontrolným letom na účely údržby vyžaduje, aby bol špecialista na úlohy poučený o bezpečnosti.

NCO.SPEC.MCF.120 Požiadavky na letovú posádku

Prevádzkovateľ pri výbere člena letovej posádky pre kontrolný let na účely údržby prihliada na zložitosť lietadla a úroveň kontrolného letu na účely údržby vymedzenú v ustanovení NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Zloženie posádky a osoby na palube

a) Pred každým zamýšľaným kontrolným letom na účely údržby veliaci pilot určí, či sú potrební ďalší členovia posádky alebo špecialisti na úlohy, alebo obaja, pričom prihliada na očakávanú pracovnú záťaž člena letovej posádky alebo špecialistu na úlohy a na posúdenie rizika.

b) Počas kontrolného letu na účely údržby úrovne A veliaci pilot neumožní prítomnosť osôb na palube s výnimkou tých, ktoré sa vyžadujú podľa písmena a).

NCO.SPEC.MCF.130 Simulované mimoriadne alebo núdzové postupy počas letu

Odchylne od ustanovenia NCO.SPEC.145 môže veliaci pilot simulovať situácie, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych núdzových postupov so špecialistom na úlohy na palube, ak je simulácia potrebná na splnenie zámeru letu a ak bola uvedená v kontrolnom zozname podľa ustanovenia NCO.SPEC.MCF.110 alebo v prevádzkových postupoch.

NCO.SPEC.MCF.140 Systémy a vybavenie

Ak je zámerom kontrolného letu na účely údržby kontrola riadneho fungovania systému alebo vybavenia, tento systém alebo vybavenie musia byť označené ako potenciálne nespoľahlivé a pred letom sa musia odsúhlasiť vhodné opatrenia na zmiernenie s cieľom minimalizovať riziká pre bezpečnosť letu.“;

(8) Príloha VIII (časť SPO) sa mení takto:

a) V ustanovení SPO.GEN.005 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Táto príloha sa uplatňuje na akúkoľvek špeciálnu prevádzku, pri ktorej sa lietadlo používa na špeciálne činnosti ako napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama alebo kontrolné lety na účely údržby.“;

b) Ustanovenie SPO.GEN.100 sa nahrádza takto:

„**SPO.GEN.100 Príslušný orgán**

Príslušný orgán je orgán určený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania, je usadený alebo má sídlo.“;

c) V ustanovení SPO.POL.110 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Prevádzkovateľ zavedie systém hmotnosti a vyváženia, aby pre každý let alebo sériu letov určil tieto hodnoty:

1. prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva;
2. hmotnosť dopravného nákladu;
3. hmotnosť paliva na palube;
4. náklad lietadla a rozdelenie nákladu;
5. vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva;
6. použiteľné polohy ťažiska (CG) lietadla.“;

d) V ustanovení SPO.IDE.A.100 sa písmená b) a c) nahrádzajú takto:

„b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:

1. náhradné poistky;
2. elektrické baterky;
3. presné hodiny;
4. držiak máp;
5. súpravy na poskytnutie prvej pomoci;
6. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;
7. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie;
8. jednoduchý PCDS, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.

c) Prístroje, vybavenie alebo príslušenstvo, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe (časť SPO), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami SPO.IDE.A.215 a SPO.IDE.A.220 tejto prílohy;
2. prístroje, vybavenie alebo príslušenstvo nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.“;

e) Ustanovenie SPO.IDE.A.105 sa nahrádza takto:

„**SPO.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let**

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií letúna požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ nie je splnená aspoň jedna z týchto podmienok:

a) letún sa prevádzkuje v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL);

b) v prípade zložitých motorových letúnov a všetkých letúnov používaných v obchodnej prevádzke príslušný orgán povolí prevádzkovateľovi prevádzkovať letún v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III;

c) letún podlieha letovému povoleniu vydanému v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.“;

f) Ustanovenie SPO.IDE.A.120 sa mení takto:

i) V písmene a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

ii) V písmene e) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

g) Ustanovenie SPO.IDE.A.125 sa mení takto:

i) V písmene a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

ii) V písmene c) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

iii) V písmene e) sa bod 4 nahrádza takto:

„4. núdzovým zdrojom elektrickej energie nezávislým od hlavného systému výroby elektrickej energie, ktorý umožní činnosť a osvetlenie systému indikácie letovej polohy počas najmenej 30 minút. Núdzový zdroj elektrickej energie sa automaticky uvedie do činnosti po úplnom výpadku hlavného systému výroby elektrickej energie, pričom prístroj alebo prístrojová doska musí jasne signalizovať, že ukazovateľ letovej polohy je napájaný z núdzového zdroja.“;

h) V ustanovení SPO.IDE.A.160 sa písmeno e) nahrádza takto:

„e) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu podľa písmena d) musí mať:

1. jednobodové rozopínanie;

2. na sedadlách členov letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla aspoň jednu z týchto možností:

i) dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle;

ii) priečny ramenný popruh a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle v týchto letúnoch:

A. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré spĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii;

B. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré nespĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii a ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA prvýkrát vydané pred 25. augustom 2016.“;

i) V ustanovení SPO.IDE.A.220 sa dopĺňa toto písmeno e):

„e) Letúny musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.“;

j) Ustanovenie SPO.IDE.H.100 sa mení takto:

i) Písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:

1. elektrické baterky;

2. presné hodiny;

3. súprava na poskytnutie prvej pomoci;

4. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

5. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie;

6. zariadenie na pripútanie detí;

7. jednoduchý PCDS, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.“;

ii) Písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) Prístroje, vybavenie alebo príslušenstvo, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe (časť SPO), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami SPO.IDE.H.215 a SPO.IDE.H.220 tejto prílohy;

2. prístroje, vybavenie alebo príslušenstvo nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.“;

k) Ustanovenie SPO.IDE.H.105 sa nahrádza takto:

„**SPO.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let**

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií vrtuľníka požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ nie je splnená aspoň jedna z týchto podmienok:

a) vrtuľník sa prevádzkuje v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL);

b) v prípade zložitých motorových vrtuľníkov a akýchkoľvek vrtuľníkov používaných v obchodnej prevádzke príslušný orgán povolí prevádzkovateľovi prevádzkovať vrtuľník v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III;

c) vrtuľník podlieha letovému povoleniu vydanému v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.“;

l) Ustanovenie SPO.IDE.H.120 sa mení takto:

i) V písmene a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

ii) V písmene d) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

m) Ustanovenie SPO.IDE.H.125 sa mení takto:

i) V písmene a) sa bod 3 nahrádza takto:

„3. barometrickej výšky;“;

ii) V písmene c) sa bod 1 nahrádza takto:

„1. barometrickej výšky;“;

n) V ustanovení SPO.IDE.H.220 sa dopĺňa toto písmeno e):

„e) Vrtuľníky musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.“;

o) Ustanovenie SPO.SPEC.HESLO.100 sa nahrádza takto:

„**SPO.SPEC.HESLO.100 Štandardné prevádzkové postupy**

V štandardných prevádzkových postupoch pre lety HESLO sa uvádza:

a) prepravované vybavenie vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), podľa potreby;

b) zloženie posádky a požiadavky na prax členov posádky a špecialistov na úlohy;

c) príslušný teoretický a praktický výcvik členov posádky potrebný na výkon ich úloh, príslušný výcvik špecialistov na úlohy potrebný na výkon ich úloh a odborná spôsobilosť a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy;

d) povinnosti a úlohy členov posádky a špecialistov na úlohy;

e) výkonnostné kritériá vrtuľníka potrebné na uskutočnenie letov vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu;

f) bežné, mimoriadne a núdzové postupy.“;

p) Ustanovenie SPO.SPEC.HEC.100 sa nahrádza takto:

„**SPO.SPEC.HEC.100 Štandardné prevádzkové postupy**

V štandardných prevádzkových postupoch pre lety HEC sa uvádza:

a) prepravované vybavenie vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), podľa potreby;

b) zloženie posádky a požiadavky na prax členov posádky a špecialistov na úlohy;

c) príslušný teoretický a praktický výcvik členov posádky potrebný na výkon ich úloh, príslušný výcvik špecialistov na úlohy potrebný na výkon ich úloh a odborná spôsobilosť a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy;

d) povinnosti a úlohy členov posádky a špecialistov na úlohy;

e) výkonnostné kritériá vrtuľníka potrebné na uskutočnenie letov s vonkajším ľudským nákladom;

f) bežné, mimoriadne a núdzové postupy.“;

q) V ustanovení SPO.SPEC.HEC.105 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Inštalácia zdvíhacích zariadení a ťažného háku okrem jednoduchého PCDS a všetky následné zmeny musia mať schválenú letovú spôsobilosť zodpovedajúcu zamýšľanej činnosti.“;

r) Ustanovenie SPO.SPEC.PAR.125 sa nahrádza takto:

„**SPO.SPEC.PAR.125 Vypúšťanie nebezpečného nákladu**

Bez ohľadu na ustanovenie SPO.GEN.155 môžu parašutisti opustiť lietadlo na účely parašutistickej prehliadky, ktorú vykonávajú nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, s pripevnenými dymovými vlečnými zariadeniami, pokiaľ boli dané zariadenia vyrobené na tieto účely.“;

s) V podčasti E sa dopĺňa tento oddiel 5:

„**ODDIEL 5**

Kontrolné lety na účely údržby (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Úrovne kontrolných letov na účely údržby

Pred vykonaním kontrolného letu na účely údržby musí prevádzkovateľ určiť príslušnú úroveň kontrolného letu na účely údržby, a to takto:

a) kontrolný let na účely údržby úrovne A je let, pri ktorom sa očakáva použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, ako sú vymedzené v letovej príručke lietadla, alebo pri ktorom sa vyžaduje preukázanie fungovania záložného systému alebo iných bezpečnostných zariadení;

b) kontrolný let na účely údržby úrovne B je akýkoľvek kontrolný let na účely údržby okrem kontrolného letu na účely údržby úrovne A.

SPO.SPEC.MCF.105 Letový program pre kontrolný let na účely údržby úrovne A

Skôr než zložité motorové lietadlo vykoná kontrolný let na účely údržby úrovne A, prevádzkovateľ vypracuje a zdokumentuje letový program.

SPO.SPEC.MCF.110 Príručka pre kontrolný let na účely údržby úrovne A

Prevádzkovateľ, ktorý vykonáva kontrolný let na účely údržby úrovne A, musí:

a) opísať danú prevádzku a súvisiace postupy v prevádzkovej príručke uvedenej v ustanovení ORO.MLR.100 prílohy III alebo v osobitnej príručke pre kontrolný let na účely údržby;

b) v prípade potreby túto príručku aktualizovať;

c) oboznámiť všetok dotknutý personál s príručkou a jej zmenami, ktoré sa týkajú príslušných povinností personálu;

d) poskytnúť príslušnému orgánu príručku a jej aktualizácie.

SPO.SPEC.MCF.115 Požiadavky na letovú posádku pre kontrolný let na účely údržby úrovne A

a) Prevádzkovateľ vyberie vhodných členov letovej posádky s ohľadom na zložitosť lietadla a úroveň kontrolného letu na účely údržby. Prevádzkovateľ pri výbere členov letovej posádky pre kontrolný let zložitého motorového lietadla na účely údržby úrovne A zabezpečí všetky tieto podmienky:

1. aby veliaci pilot absolvoval výcvikový kurz v súlade s ustanovením SPO.SPEC.MCF.120; ak bol výcvik vykonaný na simulátore, aby pilot pred kontrolným letom na účely údržby úrovne A vo funkcii veliaceho pilota vykonal aspoň jeden kontrolný let na účely údržby úrovne A vo funkcii monitorujúceho pilota alebo pozorovateľa;

2. aby veliaci pilot absolvoval minimálne 1 000 hodín letu s lietadlom tej istej kategórie, ako lietadlo, s ktorým má letieť, z toho aspoň 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota zložitého motorového lietadla a aspoň 50 hodín s príslušným typom lietadla.

Bez ohľadu na bod 2 prvého odseku, ak prevádzkovateľ zavedie do svojej prevádzky nový typ lietadla a posúdil odbornú spôsobilosť pilota v súlade so zavedeným postupom hodnotenia, prevádzkovateľ môže vybrať pilota s praxou menej ako 50 hodín letu s konkrétnym typom lietadla.

b) Piloti, ktorí sú držiteľmi kvalifikačnej kategórie na letové skúšky v súlade s nariadením (EÚ) č. 1178/2011, získajú plný zápočet za výcvikový kurz stanovený v písmene a) bode 1 tohto ustanovenia za predpokladu, že piloti, ktorí sú držiteľmi kvalifikačnej kategórie na letové skúšky, získali požadovaný úvodný a udržiavací výcvik v optimalizácii činnosti posádky v súlade s ustanoveniami ORO.FC.115 a ORO.FC.215 prílohy III.

c) Veliaci pilot nesmie vykonávať kontrolný let na účely údržby úrovne A so zložitým motorovým lietadlom, pokiaľ počas predchádzajúcich 36 mesiacov nevykonal kontrolný let na účely údržby úrovne A.

d) Rozlietanosť vo funkcii veliaceho pilota pre kontrolný let na účely údržby úrovne A sa znovu získava po vykonaní kontrolného letu na účely údržby úrovne A vo funkcii pozorovateľa alebo monitorujúceho pilota alebo po vykonaní kontrolného letu na účely údržby úrovne A na simulátore vo funkcii veliaceho pilota.

SPO.SPEC.MCF.120 Výcvikový kurz letovej posádky pre kontrolné lety na účely údržby úrovne A

a) Výcvikový kurz potrebný na kontrolný let na účely údržby úrovne A sa vykonáva v súlade s podrobnými osnovami.

b) Letový výcvik v rámci výcvikového kurzu sa vykonáva jedným z týchto spôsobov:

1. na simulátore, ktorý na účely výcviku primerane zodpovedá reakciám lietadla a jeho systémov na kontroly, ktoré sa vykonávajú;

2. počas letu v lietadle, na ktorom sa preukazujú techniky kontrolného letu na účely údržby.

c) Výcvikový kurz absolvovaný pre jednu kategóriu lietadla sa považuje za platný na všetky typy lietadiel danej kategórie.

d) Prevádzkovateľ pri porovnaní lietadla používaného na výcvik a lietadla, ktoré sa má použiť na kontrolný let na účely údržby, uvedie, či je potrebný rozdielový alebo zoznamovací výcvik, a opíše obsah daného výcviku.

SPO.SPEC.MCF.125 Zloženie posádky a osoby na palube

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktorými sa určí, či sú potrební ďalší špecialisti na úlohy.

b) V prípade kontrolného letu na účely údržby úrovne A prevádzkovateľ vo svojej príručke určí zásady týkajúce sa prítomnosti ostatných osôb na palube.

c) Pri kontrolnom lete na účely údržby úrovne A sa v pilotnej kabíne vyžaduje prítomnosť špecialistu na úlohy alebo ďalšieho pilota s cieľom pomáhať členom letovej posádky okrem prípadov, keď to neumožňuje konfigurácia lietadla alebo ak prevádzkovateľ s ohľadom na pracovnú záťaž členov letovej posádky na základe letového programu odôvodní, že členovia letovej posádky dodatočnú pomoc nepotrebujú.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulované mimoriadne alebo núdzové postupy počas letu

Odchylne od ustanovenia SPO.OP.185 môže byť špecialista na úlohy na palube lietadla počas kontrolného letu na účely údržby úrovne A, ak sa to vyžaduje na účely splnenia zámeru letu a je to uvedené v letovom programe.

SPO.SPEC.MCF.135 Obmedzenia času letu a požiadavky na odpočinok

Prevádzkovatelia, na ktorých sa vzťahuje podčasť FTL prílohy III (časť ORO), musia pri prideľovaní členov posádky na kontrolné lety na účely údržby uplatňovať ustanovenia uvedenej podčasti.

SPO.SPEC.MCF.140 Systémy a vybavenie

Ak je zámerom kontrolného letu na účely údržby kontrola riadneho fungovania systému alebo vybavenia, tento systém alebo vybavenie musia byť označené ako potenciálne nespoľahlivé a pred letom sa musia odsúhlasiť vhodné opatrenia na zmiernenie s cieľom minimalizovať riziká pre bezpečnosť letu.

SPO.SPEC.MCF.145 Zapisovač zvuku v kabíne, zapisovač letových údajov a požiadavky na zaznamenávanie dátového spojenia pre držiteľov AOC

V prípade kontrolného letu lietadla na účely údržby, ktoré sa inak používa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy, sa naďalej uplatňujú ustanovenia týkajúce sa zapisovačov zvuku v kabíne (CVR), zapisovačov letových údajov (FDR) a zapisovačov dátového spojenia (DLR) prílohy IV (časť CAT).“

PRÍLOHA II

Prílohy I a Vb nariadenia (EÚ) č. 1321/2014 sa menia takto:

1. V ustanovení M.A.201 prílohy I (časť M) sa dopĺňa písmeno k) takto:

„k) Ak sa lietadlo uvedené v osvedčení leteckého prevádzkovateľa používa na neobchodnú prevádzku alebo na špeciálnu prevádzku podľa ustanovenia ORO.GEN.310 prílohy III alebo podľa ustanovenia NCO.GEN.104 prílohy VII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, prevádzkovateľ zabezpečí, aby úlohy spojené so zachovaním letovej spôsobilosti vykonávala podľa vhodnosti organizácia CAMO schválená v súlade s prílohou Vc (časť CAMO) alebo kombinovaná organizácia pre letovú spôsobilosť (CAO) schválená v súlade s prílohou Vd (časť CAO) držiteľa osvedčenia leteckého prevádzkovateľa.“;

2. V ustanovení ML.A.201 prílohy Vb (Časť ML) sa dopĺňa písmeno h) takto:

„h) Ak sa lietadlo uvedené v osvedčení leteckého prevádzkovateľa používa na neobchodnú prevádzku alebo na špeciálnu prevádzku podľa ustanovenia ORO.GEN.310 prílohy III alebo podľa ustanovenia NCO.GEN.104 prílohy VII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, prevádzkovateľ zabezpečí, aby úlohy spojené so zachovaním letovej spôsobilosti vykonávala podľa vhodnosti organizácia CAMO schválená v súlade s prílohou Vc (časť CAMO) alebo kombinovaná organizácia pre letovú spôsobilosť (CAO) schválená v súlade s prílohou Vd (časť CAO) držiteľa osvedčenia leteckého prevádzkovateľa.“