



Stanovisko č. 04/2011

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 1. júna 2011

k nariadeniu Komisie, ktorým sa ustanovujú vykonávacie predpisy pre leteckú prevádzku

„Letecká prevádzka – OPS“

Obsah

Zhrnutie 4

Úvod 5

I. Všeobecne	5
II. Rozsah stanoviska	5
III. Konzultácie	6
IV. Dohovor o číslovaní predpisov	8

Zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke 9

I. Rozsah	9
II. Prehľad reakcií	9
III. Vysvetlenia	9

Príloha I – Vymedzenie pojmov 15

I Rozsah	15
II. Prehľad reakcií	15
III. Prehľad rozdielov	15
IV. Vysvetlenia	17

Príloha II – časť ARO 19

I. Všeobecne	19
II. Konzultácie	22
III. Rozsah a uplatniteľnosť	24
IV. Prehľad rozdielov	43
V. Zoznam navrhovaných úloh pri tvorbe predpisov	44

Príloha III – časť ORO 46

I. Všeobecne	46
II. Konzultácie	46
III. Rozsah a uplatniteľnosť	48
IV. Prehľad rozdielov	70
V. Zoznam navrhovaných úloh v oblasti tvorby predpisov	86

Príloha IV – časť CAT(A,H) 88

I. Rozsah	88
II. Prehľad reakcií	90
III. Prehľad rozdielov	90

IV.	Zoznam navrhovaných úloh v oblasti tvorby predpisov	97
V.	CAT.GEN: Podčasť A – Všeobecné požiadavky	100
VI.	CAT.OP: Podčasť B – Prevádzkové postupy	102
VII.	CAT.POL: podčasť C – Výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia	105
VIII:	CAT.IDE: Podčasť D – Prístroje, údaje, vybavenie	109
Príloha V – časť SPA		112
I.	Rozsah	112
II.	Prehľad reakcií	114
III.	Prehľad rozdielov	114
IV.	Zoznam navrhovaných úloh v oblasti tvorby predpisov	114
V.	SPA.GEN: Podčasť A – Všeobecné požiadavky	115
VI.	SPA.PBN: Podčasť B – Prevádzka s výkonnostnou navigáciou (PBN)	116
VII.	SPA.MNPS: Podčasť C – Prevádzka so špecifikáciou minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS)	117
VIII.	SPA.RVSM: Podčasť D – Prevádzka vo vzdušnom priestore so zníženými minimami vertikálnych rozstupov (RVSM)	118
IX.	SPA.LVO: Podčasť E – Prevádzka za podmienok malej dohľadnosti (LVO)	118
X.	SPA.ETOPS: Podčasť F – Prevádzka s predĺženým operačným dosahom s dvojmotorovými letúnmi (ETOPS)	119
XI:	SPA.DG: Podčasť G – Preprava nebezpečného tovaru	120
XII.	SPA.NVIS: Podčasť H - Prevádzka vrtuľníka so zobrazovacími systémami pre nočné videnie	120
XIII.	SPA.HHO: Podčasť I – Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením	121
XIV.	SPA.HERMS: Podčasť J – Prevádzka vrtuľníkovej záchranej zdravotnej služby	123
SKRATKY POUŽÍVANÉ V ČASTI CAT A ČASTI SPA		126

Zhrnutie

Toto stanovisko pozostáva z týchto dokumentov:

- zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke,
- príloha I – vymedzenie pojmov pre prílohy II – VIII,
- príloha II – časť ARO, požiadavky na úrady v oblasti leteckej prevádzky,
- príloha III – časť ORO, požiadavky na organizácie pre obchodných leteckých prevádzkovateľov a neobchodných leteckých prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel,
- príloha IV – časť CAT(A,H), technické požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy letúnov a vrtulníkov,
- príloha V – časť SPA, požiadavky na prevádzku vyžadujúcu osobitné povolenie.

Na základe zásad stanovených správnu radou spoločne s Európskou komisiou návrh agentúry transponuje obsah predpisov EÚ-OPS a JAR-OPS 3 a dáva požiadavky v najväčšej možnej miere do súladu s časťou I a časťou III oddiel 1 a 2 prílohy 6 k normám a odporúčaným postupom (SARP) Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO).

Základom pre vypracovanie týchto požiadaviek boli tieto ciele:

- zachovať vysokú úroveň bezpečnosti,
- podľa potreby zabezpečovať primerané predpisy,
- zaručiť pružnosť a efektívnosť pre prevádzkovateľov a orgány.

Toto stanovisko je výsledkom rozsiahleho konzultačného procesu s orgánmi, so združeniami, s prevádzkovateľmi a odborníkmi z oblasti letectva.

Stanovisko k zostávajúcim prílohám k tomuto nariadeniu, prílohe VI – časť NCC, prílohe VII – časť NCO a prílohe VIII – časť SPO, bude uverejnené v ďalšej etape.

Úvod

I. Všeobecne

1. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008¹ (ďalej len „základné nariadenie“) zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1108/2009² vytvára primeraný a komplexný rámec na vymedzenie a vykonávanie spoločných technických požiadaviek a administratívnych postupov v oblasti civilného letectva.
2. Účelom tohto stanoviska je pomôcť Európskej komisii pri stanovovaní vykonávacích predpisov pre leteckú prevádzku.
3. Stanovisko bolo prijaté postupom stanoveným správnu radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)³ v súlade s ustanoveniami článku 19 základného nariadenia.

II. Rozsah stanoviska

4. Stanovisko pozostáva z týchto dokumentov:
 - zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke,
 - príloha I – vymedzenie pojmov pre prílohy II – VIII,
 - príloha II – časť ARO, požiadavky na úrady v oblasti leteckej prevádzky,
 - príloha III – časť ORO, požiadavky na organizácie pre obchodných leteckých prevádzkovateľov a neobchodných leteckých prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel,
 - príloha IV – časť CAT(A,H), technické požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy letúnov a vrtuľníkov,
 - príloha V – časť SPA, požiadavky na prevádzku vyžadujúcu osobitné povolenie.
5. Toto stanovisko neobsahuje:
 - požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy vetroňov, balónov a na lety letúnov a vrtuľníkov so vzletom a pristátím na tom istom letisku v prílohe IV – časť CAT,

¹ 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, s. 1 – 49.*

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica 2006/23/ES. *Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51 – 70.*

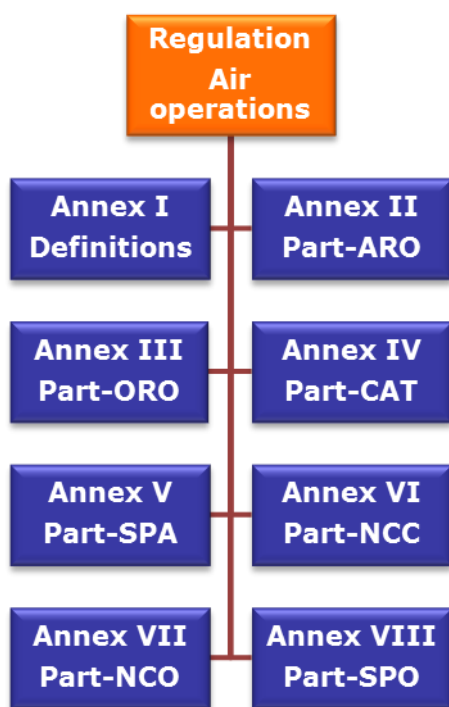
³ Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a poradenských materiálov (postup pri tvorbe predpisov). EASA MB 08-2007, 13. 6. 2007.

- prílohu VI – časť NCC, technické požiadavky na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel,
- prílohu VII – časť NCO, technické požiadavky na neobchodnú prevádzku iných ako zložitých motorových lietadiel,
- prílohu VIII – časť SPO, technické požiadavky na špeciálnu prevádzku vrátane obchodnej a neobchodnej prevádzky,
- súvisiace ustanovenia k uvedeným druhom prevádzky v zastrešujúcom nariadení o leteckej prevádzke.

Stanovisko k zostávajúcim požiadavkám bude uverejnené v ďalšej etape.

6. Dokumenty tohto stanoviska sú založené na revidovanej štruktúre predpisov, ako ju v apríli 2011 navrhli Európska komisia a agentúra. Uvedená tabuľka poskytuje prehľad príloh k nariadeniu o leteckej prevádzke.

Obrázok 1: Prílohy k nariadeniu o leteckej prevádzke



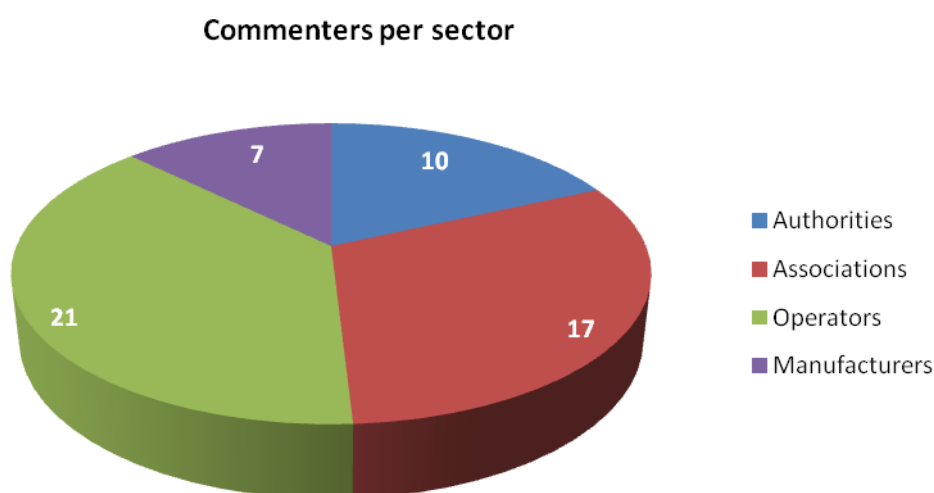
III. Konzultácie

7. Toto [stanovisko](#) je založené na:
- oznámení NPA 2008-22 obsahujúcom predbežné návrhy vykonávacích predpisov a súvisiacich prijateľných prostriedkov preukázania zhody (AMC) a poradenského materiálu (GM) pre orgány a organizácie,
 - oznámení NPA 2009-02 obsahujúcom predbežné návrhy vykonávacích predpisov a súvisiacich AMC a GM pre leteckú prevádzku.
8. Oznámenie NPA 2009-02 bolo uverejnené na webovej stránke agentúry EASA (<http://www.easa.europa.eu>) 30. januára 2009. Konzultačné obdobie sa skončilo

31. júla 2009. Agentúra dostala spolu 13 775 pripomienok, z ktorých približne 8 200 sa týkalo rozsahu tohto stanoviska.

9. Súhrny pripomienok, súvisiace odpovede na zhrnuté pripomienky a navrhovaný upravený text predpisu podrobne prerokovali tieto štyri skupiny pre posudzovanie tvorby predpisov (RG):
 - RG01 (CAT) so zameraním na predpisy pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy,
 - RG02 (SPO) so zameraním na predpisy pre špeciálnu prevádzku,
 - RG03 (NCC) so zameraním na predpisy pre neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel a
 - RG04 (NCO) so zameraním na predpisy pre neobchodnú prevádzku iných ako zložitých motorových lietadiel.
10. Návrh textu dokumentu pripomienok a odpovedí (CRD) k časti CAT posudzovala skupina RG01. Návrh textu dokumentu CRD k časti SPA posudzovali všetky štyri skupiny RG.
11. Agentúra tiež zvolala viaceré stretnutia s odborníkmi na vrtuľníky, ktorí v zastúpení orgánov, prevádzkovateľov a výrobcov poskytovali poradenstvo v osobitných oblastiach týkajúcich sa vrtuľníkov.
12. Agentúra na základe rozsiahlych konzultácií s orgánmi, so združeniami a s prevádzkovateľmi vydala 25. novembra 2010 dokument CRD OPS I. Pripomienkové obdobie sa skončilo 15. februára 2011. Agentúra dostala 1 009 reakcií.
13. Tento diagram udáva prehľad pripomienkujúcich, ktorí poskytli reakcie, zoradených do skupín orgánov, združení, prevádzkovateľov a výrobcov.

Obrázok 2: Prehľad pripomienkujúcich, ktorí poskytli reakcie



14. Všetky reakcie boli posúdené, boli na ne poskytnuté odpovede a zobrali sa do úvahy pri vypracúvaní návrhov prílohy I, prílohy IV a prílohy V k tomuto stanovisku.

15. Podrobnosti konzultačného procesu pre oznámenia NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c, NPA 2009-02d, ktoré sa týkajú požiadaviek prílohy II – časť ARO a prílohy III – časť ORO k tomuto stanovisku, sú uvedené v príslušných oddieloch tejto dôvodovej správy.

IV. Dohovor o číslovaní predpisov

16. V súlade s usmerneniami agentúry na vypracovanie návrhov pri tvorbe predpisov sa pri vykonávacích predpisoch uplatnil tento dohovor o číslovaní predpisov:

<Časť>.<podčasť>.<oddiel>.<číslo>

Vysvetlenie:

<Časť>: povinne – najviac štyri písmená alebo číslice

príklady: ARO, ORO, CAT, SPA

<podčasť>: povinne – najviac štyri písmená alebo číslice

príklady: GEN, OP, POL, IDE

<oddiel>: povinne – najviac päť písmen alebo číslic

príklady: MPA, A, H, MAB

<číslo>: povinne – číslo predpisu – trojice číslic začínajúce od 100 a pokračujúce číslami s prírastkom 5.

Zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke

I. Rozsah

17. Zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke určuje všeobecnú uplatniteľnosť častí, ktoré zastrešuje, a navrhuje opatrenia na ochranu predchádzajúceho stavu a prechodné opatrenia v podobe výnimiek typu „opt-out“.⁴

II. Prehľad reakcií

18. Reakcie na zastrešujúce nariadenie OPS sa zameriavali na zladenie so zastrešujúcimi nariadeniami časti FCL a s navrhovanými opatreniami na ochranu predchádzajúceho stavu JAR-OPS 3, požadovali objasnenie v súvislosti s používaním určitých lietadiel uvedených v prílohe II v prevádzke obchodnej leteckej dopravy a vymedzenie pojmu „špeciálna prevádzka“.

III. Vysvetlenia

19. Zastrešujúce nariadenie uvedené v tomto stanovisku obsahuje v súlade s článkami 4 ods. 1 písm. b) a c) a 8 základného nariadenia požiadavky na prevádzkovateľov z členských štátov EÚ, ktorí používajú lietadlá zaregistrované v členskom štáte EÚ alebo v tretej krajine, a na personál, ktorý sa podieľa na prevádzke takýchto lietadiel.
20. V nariadení sa stanovujú aj požiadavky na agentúru a príslušné orgány v oblasti leteckej prevádzky vrátane kontrol na odbavovacej ploche lietadiel prevádzkovateľov pod bezpečnostným dohľadom iného štátu, v súlade s článkom 10 základného nariadenia.
21. Článok 2 obsahuje vymedzenie pojmov používaných v zastrešujúcom nariadení. Vymedzenie pojmu „prevádzka obchodnej leteckej dopravy“ vychádza z prílohy 6 k dohovoru ICAO a je mierne zmenené a doplnené tak, aby bralo do úvahy vymedzenie pojmu „obchodná prevádzka“, ktoré je uvedené v článku 3 písm. i) základného nariadenia. Zdôrazňuje sa, že pojem „obchodná prevádzka“ je vymedzený širšie ako pojem „prevádzka obchodnej leteckej dopravy“. Vymedzenie pojmu „špeciálna prevádzka“ ďalej doplní neúplný zoznam špeciálnych služieb alebo úloh v budúcej časti SPO. V článku 6 ods.6 sa okrem toho stanovuje, koľko osôb je možné prepravovať v lietadle používanom na špeciálnu prevádzku, s cieľom jednoznačne odlíšiť prevádzku obchodnej leteckej dopravy od obchodnej prevádzky inej ako obchodná letecká doprava.
22. Zastrešujúce nariadenie obsahuje aj dva články týkajúce sa členských štátov. V článku 3 sa stanovuje požiadavka, aby členské štáty a agentúra vypracovali plány bezpečnosti letectva zamerané na sústavné zvyšovanie bezpečnosti. Poukazuje sa v ňom aj na potrebu koordinácie bezpečnostných plánov členskými štátmi, keďže bezpečnosť letectva musia teraz riadiť spoločne členské štáty EASA.

⁴ Výnimka opt-out je druhom prechodného opatrenia, ktoré ponecháva členským štátom možnosť odložiť termín vykonania určitého ustanovenia na obmedzený čas stanovený zákonom.

Súčasnú rozdeľovanie právomocí v rámci Európskej únie predovšetkým neumožňuje, aby si členský štát zaviedol bezpečnostný plán samostatne. V budúcnosti bude vypracovaný ďalší materiál, ktorý prispeje k spoločnej realizácii požiadaviek štátneho bezpečnostného programu (SSP) organizácie ICAO v európskom rámci. Tento materiál bude založený na činnostiach, ktoré koordinuje Európsky poradný výbor pre bezpečnosť letectva (EASAC), predovšetkým v súvislosti s programom bezpečnosti európskeho letectva (EASP).

23. Článok 4 obsahuje návrh požiadaviek na možnosti dohľadu. Tieto ustanovenia, ktoré sú plne v súlade s príslušnými kritickými prvkami systému bezpečnostného dohľadu organizácie ICAO, poskytujú členským štátom dodatočný mandát na zabezpečenie toho, aby ich personál poverený dohľadom mal riadne právomoci na vykonávanie úloh osvedčovania a dohľadu a nebol vystavený žiadnemu konfliktu záujmov.
24. Články 3 a 4 už boli uverejnené so stanoviskom 03-11 k zastrešujúcemu nariadeniu o posádkach lietadiel. Zmeny vyplývajúce z diskusií o súvisiacom texte v rámci výboru agentúry EASA už boli zahrnuté.
25. Článok 5 o kontrolách na odbavovacej ploche obsahuje prechodné ustanovenie o minimálnej ročnej kvóte, ktorá je pomerne upravená k aprílovému termínu začiatku uplatňovania nariadenia, čo pre rok 2012 predstavuje 65 %.
26. V článku 6 je stanovený rozsah a uplatniteľnosť príloh takto:

Príloha	Uplatniteľnosť	Článok v zastrešujúcom nariadení
Príloha II – časť ARO	Požiadavky na úrady vrátane kontrol na odbavovacej ploche	1 ods. 1 a 5
Príloha III – časť ORO Príloha IV – časť CAT	Prevádzka obchodnej leteckej dopravy letúnov a vrtuľníkov, okrem letov so vzletom a pristátím na tom istom letisku	1 ods.2 a 6 ods.1
Príloha V – časť SPA	Akákoľvek prevádzka letúnov, vrtuľníkov, balónov alebo vetroňov	6 ods.3

27. Článkom 6 ods.4 sa z rozsahu tohto nariadenia vynímajú určité kategórie lietadiel alebo druhy prevádzky, kým sa neukončí súvisiaca činnosť pri tvorbe predpisov. Ide o:
- určité lietadlá uvedené v prílohe II, ak sa používajú v prevádzke obchodnej leteckej dopravy. Tie by sa mali prevádzkovať v súlade s podmienkami uvedenými v rozhodnutí Komisie, ktoré bolo prijaté na základe prevádzkových noriem EÚ-OPS;
 - vzducholode, lietadlá s preklopnými motormi, pripútané balóny a bezposádkové letecké systémy a
 - lety vykonávané vývojovými alebo výrobnými organizáciami, ktoré súvisia s touto činnosťou.

28. Z uplatniteľnosti časti ORO a časti CAT je zatiaľ vyňatá prevádzka obchodnej leteckej dopravy letúnov a vrtuľníkov pozostávajúca z letov so vzletom a pristátím na tom istom letisku (článok 6.2), ako aj prevádzka obchodnej leteckej dopravy balónov a vetroňov. Súvisiace vykonávacie predpisy budú uverejnené v ďalšej etape a príslušne sa zmení a doplní zastrešujúce nariadenie.
29. Z uplatniteľnosti časti ORO je zatiaľ vyňatá aj obchodná prevádzka iná ako obchodná letecká doprava a neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel. Zastrešujúce nariadenie sa zmení a doplní, keď bude k dispozícii časť NCC, časť NCO a časť SPO s príslušnými stanoviskami agentúry.
30. Viaceré reakcie požadovali objasnenie v súvislosti s používaním určitých lietadiel uvedených v prílohe II v prevádzke obchodnej leteckej dopravy v súlade s článkom 8 ods. 5 písm. g) základného nariadenia. V koordinácii s Európskou komisiou bolo vypracované toto vysvetlenie:
31. Rozhodnutia Komisie vydané na základe článku 8 ods. 3 nariadenia č. 3922/91⁵ môžu zostať v platnosti aj po zrušení prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91, ak je táto platnosť výslovne spomenutá vo vykonávacích predpisoch. Predovšetkým rozhodnutie Komisie C(2009) 7633⁶ zo 14. októbra 2009 zostane v platnosti ako prechodné opatrenie. Toto rozhodnutie bolo pre informáciu oznámené všetkým členským štátom a je k dispozícii na internete.
32. Rozhodnutie Európskej komisie sa týka určitých prevádzkovateľov, typov lietadiel uvedených v prílohe II, záznamov a podmienok. Ak niektorý z týchto prevádzkovateľov má v úmysle použiť iný typ lietadla uvedený v prílohe II, bude musieť Európskej komisii predložiť nové hodnotenie bezpečnosti a žiadosť o výnimku. Navrhované zastrešujúce nariadenie obsahuje ustanovenia, ktoré majú lepšie vysvetliť postup členského štátu v prípade zmien prevádzky, ako to bolo prijaté v rámci uvedeného rozhodnutia Komisie.
33. Všetky členské štáty sú oprávnené uplatňovať rozhodnutie Komisie C(2009) 7633 za rovnakých podmienok uvedených v tomto rozhodnutí a vo vzťahu k rovnakému typu lietadla. O rozhodnutí Komisie C(2009) 7633 sa môže oprieť aj každé následné schválenie zo strany iného členského štátu za rovnakých podmienok a slúžiace rovnakému účelu.
34. S cieľom zabezpečiť správne a harmonizované pochopenie rozhodnutia Komisie sa v zastrešujúcom nariadení objasňuje, že každý členský štát, ktorý chce využiť už udelenú výnimku, je povinný informovať Európsku komisiu o svojom zámere pred jeho realizáciou. To umožňuje Európskej komisii posúdiť, či zamýšľaná výnimka spĺňa podmienky a hodnotenie bezpečnosti vykonané v súvislosti s rozhodnutím Komisie. Ak nespĺňa, je potrebná nová výnimka v súlade s článkom 14 ods. 6 základného nariadenia.

⁵ Nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva. Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4.

⁶ Rozhodnutie Komisie C(2009) 7633 zo 14. októbra 2009, ktorým sa povoľuje Rakúsku, Nemecku, Spojenému kráľovstvu a Malte vydávať osvedčenia leteckého prevádzkovateľa uplatnením výnimky z nariadenia Rady (EHS) č. 3922/91 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva.

35. Článok 7.1 obsahuje ustanovenia na ochranu predchádzajúceho stavu pre osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) vydané v súlade s normami EÚ-OPS. S cieľom umožniť podľa potreby prispôbenie systému riadenia, výcvikových programov, postupov a príručiek sa navrhuje prechodné obdobie dvoch rokov. Keďže navrhované vykonávacie predpisy obsahujú nový formát AOC v súlade s nedávnou zmenou a doplnením dohovoru ICAO, bolo stanovené časové obdobie 2 roky, počas ktorého by sa mal dokument AOC nahradiť osvedčením AOC v novom formáte.
36. Článok 7.3 – 6 obsahuje konkrétne prechodné ustanovenia pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkov. Navrhuje sa, aby bolo vnútroštátne osvedčenie AOC nahradené osvedčením AOC v súlade s vykonávacími predpismi v priebehu dvoch rokov. Členský štát vypracuje do jedného roka od dátumu začiatku uplatňovania nariadenia správu o výmene. Obsahovať bude opis vnútroštátnych požiadaviek, na základe ktorých bolo osvedčenie AOC vydané, rozsah oprávnení poskytnutých prevádzkovateľovi, ukazovateľa, za ktoré požiadavky v časti ORO, časti CAT a časti SPA sa má poskytnúť kredit, všetky obmedzenia, ktoré je potrebné zahrnúť do osvedčenia AOC v súlade s vykonávacími predpismi, a všetky požiadavky, ktoré musí prevádzkovateľ splniť na odstránenie týchto obmedzení.
37. V článku 8 sa uvádza, že podčasť Q noriem EÚ-OPS a ustanovenia prijaté členskými štátmi podľa článku 8.4 nariadenia 3922/91 zostávajú v platnosti až do prijatia súvisiacich vykonávacích predpisov.
38. V článku 9 sa potvrdzuje platnosť existujúcich zoznamov minimálneho vybavenia, ktoré nemusia byť založené na hlavnom zozname minimálneho vybavenia vypracovanom v súlade s časťou 21. Akákoľvek následná zmena takého zoznamu minimálneho vybavenia musí byť v súlade s príslušným hlavným zoznamom minimálneho vybavenia, ktorého platnosť bola potvrdená alebo ktorý bol vypracovaný v súlade s časťou 21.
39. Článok 10 sa týka výcviku členov letovej posádky a palubných sprievodcov v súvislosti s prvkami vyplývajúcimi z povinných údajov o prevádzkovej spôsobilosti. Keďže prevádzkovateľ má 2 roky na úpravu príslušných výcvikových programov (článok 7.1 písm. b)), potrebné je prechodné ustanovenie, ktoré umožní poskytovanie výcviku členom posádky. Návrh berie do úvahy výcvikové cykly prevádzkovateľa.
40. Článok 11 obsahuje ustanovenia o nadobudnutí účinnosti a výnimkách typu „opt-out“. Vymedzenie maximálneho termínu začiatku uplatňovania vykonávacích predpisov v článku 70 základného nariadenia obmedzuje prechodné obdobie, ktoré je k dispozícii, a stanovuje, že vykonávacie predpisy sa začnú uplatňovať najneskôr 8. apríla 2012. Na žiadosť Európskej komisie bola pre prípad predĺženia prechodného obdobia do termínu po 8. apríli 2012 zvolená metóda výnimiek typu „opt-out“.
41. Pododsek 2 písm. a) poskytuje orgánom výnimku typu „opt-out“ na niektoré časti systému riadenia. Podobne ako prevádzkovatelia aj orgány potrebujú čas na úpravu svojho systému riadenia, postupov a príručiek. V návrhu sa predpokladá výnimka typu „opt-out“ na 1 rok, pričom sa berú do úvahy predchádzajúce

diskusie výboru agentúry EASA o súvisiacich požiadavkách na orgán pre posádky lietadiel.

42. Prevádzkovateľom obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkov bola poskytnutá výnimka typu „opt-out“ na 2 roky, aby sa im umožnila uvedená zmena osvedčení AOC.
43. Časť SPA obsahuje osobitné povolenia prístupné všetkým prevádzkovateľom s výnimkou prevádzky vrtuľníkovej záchranej zdravotnej služby (HEMS), vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO), prevádzky so zobrazovacím systémom pre nočné videnie (NVIS) a prevádzky s predĺženým operačným dosahom dvojmotorových letúnov (ETOPS), ktoré sú prístupné iba držiteľom osvedčenia AOC. Pri prevádzke obchodnej leteckej dopravy letúnov a vrtuľníkov sa uplatňujú uvedené zásady týkajúce sa ochrany predchádzajúceho stavu a prechodných opatrení. Hoci v súvislosti s prevádzkou obchodnej leteckej dopravy balónov a vzducholodí môžu byť žiadosti o osobitné povolenie na prepravu nebezpečného tovaru zriedkavé, navrhuje sa prechodné obdobie 3 roky. Rovnaké obdobie sa navrhuje pre špeciálnu prevádzku. Pre neobchodnú prevádzku, pri ktorej sa nevykonáva špeciálna prevádzka, sa navrhuje prechodné obdobie 2 roky.
44. Výnimky typu opt-out sú zhrnuté v tejto tabuľke:

Prevádzka	Časť	Lietadlo	Výnimka opt-out
Obchodná letecká doprava, okrem letov so vzletom a pristátím na tom istom letisku	Časť ORO Časť CAT Časť SPA	Letúny	Nie je k dispozícii
	Časť ORO Časť CAT Časť SPA	Vrtuľníky	2 roky
Obchodná letecká doprava so vzletom a pristátím na tom istom letisku	Časť ORO Časť CAT	Letúny Vrtuľníky	Zatiaľ nepoužiteľné, doplní sa neskôr
	Časť SPA	Letúny Vrtuľníky	3 roky
Obchodná letecká doprava, balónny a vetrone	Časť ORO Časť CAT	Balóny Vetrone	Zatiaľ nepoužiteľné, doplní sa neskôr
	Časť SPA	Balóny Vetrone	3 roky
Špeciálna prevádzka	Časť ORO* Časť SPO	Letúny Vrtuľníky	Zatiaľ nepoužiteľné, doplní sa neskôr

Prevádzka	Časť	Lietadlo	Výnimka opt-out
		Balóny Vetrone	
	Časť SPA	Letúny Vrtuľníky Balóny Vetrone	3 roky
Neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel	Časť ORO Časť NCC	Letúny Vrtuľníky	Zatiaľ nepoužiteľné, doplní sa neskôr
	Časť SPA	Letúny Vrtuľníky	2 roky
Neobchodná prevádzka iných ako zložitých motorových lietadiel	Časť NCO	Letúny Vrtuľníky Balóny Vetrone	Zatiaľ nepoužiteľné, doplní sa neskôr
	Časť SPA	Letúny Vrtuľníky Balóny Vetrone	2 roky

*vzťahuje sa na obchodnú prevádzku inú ako obchodná letecká doprava a neobchodnú špeciálnu prevádzku zložitých motorových lietadiel

Príloha I – Vymedzenie pojmov

I Rozsah

45. Príloha I obsahuje vymedzenie pojmov používaných v prílohách II – VIII k tomuto nariadeniu.

II. Prehľad reakcií

46. Na prílohu I prišlo 53 reakcií od 18 pripomienkujúcich (zastupujúcich národné letecké úrady, priemyselné združenia, výrobcov, letecké spoločnosti, združenia letísk a jednotlivcov). Zhrnutie vymedzenia pojmov do prílohy I vo všeobecnosti podporovali, rozdelenie medzi vykonávacie predpisy, prijateľné prostriedky preukázania zhody a poradenský materiál však nepodporili. Najviac pripomienok prilákala položka „maximálna konfigurácia sedadiel pre cestujúcich“, pri ktorej bola jednomyselná požiadavka transponovať zmysel vymedzenia tohto pojmu v normách EÚ-OPS/JAR-OPS 3. Zostávajúce pripomienky sa týkali 30 pojmov a navrhovali redakčné úpravy, zmeny na zvýšenie zrozumiteľnosti alebo zlepšenie súladu s predpismi a s niektorými z dokumentov EÚ-OPS, JAR-OPS 3, CS – Vymedzenie pojmov a príloha 6 k dohovoru ICAO.

III. Prehľad rozdielov

Rozdiely v porovnaní s normami EÚ-OPS/JAR-OPS 3

47. Väčšina vymedzení pojmov je v súlade s vymedzením pojmov v normách EÚ-OPS a JAR-OPS 3. Vymedzenie tých pojmov, ktoré sa používajú vo viacerých vykonávacích predpisoch, bolo uvedené v prílohe I. Vykonali sa drobné redakčné zmeny s cieľom jasne vymedziť, kde sa určité pojmy uplatňujú na druh prevádzky alebo typ lietadla, a zabezpečiť súlad s usmerneniami na vypracovanie návrhu. Dodatočné zmeny sa robili pri týchto pojmoch:
- „3 % náhradné letisko na trati“ bolo uvedené v dokumente CRD namiesto pojmu z normy EÚ-OPS „náhradné letisko na trati na zníženie množstva paliva“ – požiadavka 3 % je obsiahnutá v prijateľných prostriedkoch preukázania zhody k predpisu CAT.OP.MPA.150 Zásady určovania množstva paliva,
 - „vhodné letisko“: vo vymedzení pojmu v norme EÚ-OPS sa uvádza, aké by takéto letisko malo byť, a neúplný zoznam potrebných pomocných služieb takého letiska. Zúčastnené strany v rámci spätnej väzby označili zoznam potrebných pomocných služieb podľa vymedzenia pojmu v norme EÚ-OPS za ťažko splniteľný pre lietadlá prevádzkované podľa časti NCC a časti NCO, hoci iné zúčastnené strany požadovali, aby sa celé vymedzenie pojmu z normy EÚ-OPS transponovalo pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy. S cieľom riešiť túto otázku proporcionality sa agentúra rozhodla transponovať zoznam potrebných pomocných služieb do príslušného vykonávacieho predpisu v časti

CAT. Tak sa pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy zachoval celkový úmysel vymedzenia daného pojmu v norme EÚ-OPS,

- „operácia priblíženia kategórie I (CAT I)“ zahŕňa globálny navigačný satelitný systém s pozemným rozšírením (GNSS/GBAS), aby sa objasnilo, že prevádzka s použitím presného smerového majáka s vertikálnym vedením (LPV) pri výške rozhodnutia menšej ako 250 ft (a nie menšej ako 200 ft) sa považuje za prevádzku kategórie I (CAT I),
- pojem „pristávací systém GNSS (GLS)“ bol zmenený na „pristávací systém GBAS (GLS)“ a jeho vymedzenie upravené tak, aby zodpovedalo postupom PANS ATM a PANS ABC organizácie ICAO,
- „heliport“: agentúra sa domnieva, že tento pojem je pokrytý pojmom „letisko“ (ako je vymedzený v základnom nariadení) a „prevádzkové miesto“ a netransponovala ho do nového nariadenia,
- „čas účinnej ochrany (HoT)“: vymedzenie tohto pojmu zostáva nezmenené oproti dokumentu CRD a je v súlade s prílohou 14 k dohovoru ICAO,
- „maximálna prevádzková konfigurácia sedadiel pre cestujúcich (MOPSC)“ sa zavádza namiesto pojmu „maximálna schválená konfigurácia sedadiel pre cestujúcich (MAPSC)“ v normách EÚ-OPS/JAR-OPS 3. Spätná väzba zúčastnených strán ukázala, že konfigurácia MAPSC v norme EÚ-OPS sa považuje za prevádzkové povolenie a že vymedzenie pojmu maximálnej konfigurácie sedadiel pre cestujúcich v oznámení NPA a dokumente CRD to neodráža. Agentúra preto prihliadala na tieto reakcie pri návrhu vymedzenia nového pojmu „maximálna prevádzková konfigurácia sedadiel pre cestujúcich (MOPSC)“. Konfigurácia MOPSC je zjavne prvok vytvorený na prevádzkové účely a musí byť uvedený v prevádzkovej príručke. Vymedzenie pojmu tiež objasňuje, že prevádzková konfigurácia MOPSC by sa mala používať ako základ pre maximálnu konfiguráciu sedadiel pre cestujúcich stanovenú v priebehu postupu osvedčovania,
- „štandardná kategória I“ je premenovaná „operácia priblíženia kategórie I (CAT I)“ a vymedzenie pojmu bolo upravené tak, aby viac zodpovedalo normám EÚ-OPS/JAR-OPS 3 (redakčnou zmenou sa skratky uvedené vo vymedzení pojmu v norme EÚ-OPS rozpisali v prílohe I v plnom znení).

Rozdiely v porovnaní s prílohou 6 k dohovoru ICAO

48. Hoci je väčšina vymedzení pojmov v súlade s dohovorom ICAO, keďže toto nariadenie transponuje normy EÚ-OPS a JAR-OPS 3, existujú určité rozdiely v porovnaní s dohovorom ICAO:

- vymedzenie pojmu „operácie priblíženia kategórie CAT II, IIIA, IIIB“ v súčasnosti zodpovedá norme EÚ-OPS, úloha v oblasti tvorby predpisov OPS.083 „Revízia SPA.LVO“ však posúdi súlad s najnovšou zmenou a doplnením prílohy 6 k dohovoru ICAO,
- „vrtuľník kategórie A/B“ – na základe reakcií na dokument CRD bolo vymedzenie týchto pojmov zladené s vymedzením pojmov „kategória A“ a „kategória B“ pre vrtuľníky v dokumente CS – Vymedzenie pojmov, keďže

toto vymedzenie sa považuje za zodpovedajúce zámeru normy JAR-OPS 3. Časť zúčastnených strán v rámci spätnej väzby požadovala rozšírenie zmiernení pre určité druhy prevádzky (predovšetkým prevádzku vrtuľníkovej záchranej zdravotnej služby), aby sa aj vrtuľníky, ktoré úplne nespĺňajú požadované špecifikácie osvedčovania, mohli napriek tomu používať na prevádzku v 1. a 2. triede výkonnosti. Ďalšie zúčastnené strany požadovali zrušenie zmiernení. Agentúra nevidí bezpečnostný dôvod na zmenu zámeru vymedzenia uvedených pojmov,

- „náhradné letisko na trati (ERA)“: vymedzenie pojmu je naďalej v súlade s normou EÚ-OPS a líši sa od dohovoru ICAO v tom, že sa viaže na pojem „vhodné letisko“ a môže sa požadovať vo fáze plánovania,
- vymedzenie pojmu „priehľadový displej“ v súčasnosti zodpovedá norme EÚ-OPS a úloha v oblasti tvorby predpisov OPS.084 „HUD/EVS“ posúdi súlad s najnovšou zmenou a doplnením prílohy 6 k dohovoru ICAO,
- „prevádzka v 1. / 2. /3. triede výkonnosti“ pre vrtuľníky: v dokumente CRD je vysvetlené, že vymedzenia týchto pojmov sú naďalej v súlade s normou JAR-OPS 3, keďže agentúra ich považuje za najvhodnejšie. Žiadne reakcie na dokument CRD, týkajúce sa týchto otázok, neprišli a nerobili sa žiadne ďalšie zmeny. Pre 1. triedu výkonnosti sa vo vymedzení pojmu uvádza, že výkonnosť s jedným nepracujúcim motorom (OEI) by sa mala posudzovať pred dosiahnutím bodu rozhodnutia pri vzlete (TDP) alebo po prelete bodu rozhodnutia pri pristávaní (LDP). Zvolené vymedzenie pojmu v prílohe I neurčuje jednoznačne, v ktorom bode by sa mala výkonnosť posudzovať, aj keď vykonávací predpis stanovuje, že by to malo byť v bode TDP alebo pred ním (CAT.POL.H.205) a v bode LDP alebo pred ním (CAT.POL.H.220). Pre 3. triedu výkonnosti zvolené vymedzenie pojmu rozlišuje medzi viacmotorovými a jednomotorovými vrtuľníkmi, na rozdiel od vymedzenia tohto pojmu v dokumente organizácie ICAO,
- vymedzenie pojmu „stav povrchu dráhy“ je rovnako v súlade s normou EÚ-OPS a vymedzenia pojmov sa budú revidovať tak, aby zodpovedali najnovším zmenám a doplneniam prílohy 6 k dohovoru ICAO v rámci úlohy v oblasti tvorby predpisov OPS.005 „Prvá redakčná revízia vykonávacích predpisov OPS“, ktorá sa má začať v roku 2013. To poskytne zúčastneným stranám možnosť spätnej väzby.

IV. Vysvetlenia

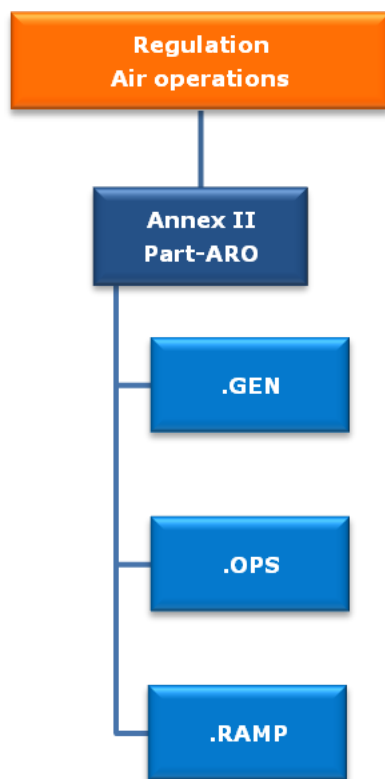
49. Keďže základnou zásadou prípravy návrhu bolo transponovanie noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3, viedlo to k určitým rozdielom v porovnaní s prílohou 6 k dohovoru ICAO (uvedené v predchádzajúcej časti). Vymedzenie niektorých pojmov z noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3 bolo rozdelené na hlavné vymedzenie v prílohe I a na ďalší text uvedený v poradenskom materiáli (GM) a/alebo vo vykonávacích predpisoch alebo v prijateľných prostriedkoch preukázania zhody (AMC). Preto bol vypracovaný materiál GM pre tieto oblasti: priehľadový navigačný systém pristávania, nepriaznivé prostredie, prevádzka v pobrežných vodách, zobrazovací systém pre nočné videnie a rýchlosť V_1 , pričom tento materiál umožňuje rôzne interpretácie, alebo ide len o názorný príklad, a tak nie je vhodný na uvedenie v rámci hlavného vymedzenia pojmu. Toto rozdelenie vymedzenia pojmov

z noriem EÚ-OPS/JAR-OPS 3 má tiež riešiť otázku proporcionality tak, aby sa zabezpečilo, že vymedzenie niektorých kľúčových pojmov sa bude môcť použiť pre viaceré časti. V predchádzajúcom texte bol popísaný prípad pojmu „vhodné letisko“.

50. Niektoré zúčastnené strany požadovali, aby vymedzenia pojmov uvedené v AMC k prílohe I boli uvedené v samotnej prílohe I. Agentúra tvrdí, že AMC k prílohe I je vhodné miesto na uvedenie tých pojmov, ktoré sa používajú v iných AMC alebo GM, ale nie v samotných vykonávacích predpisoch a rozhodnutie bude obsahovať AMC k prílohe I. K prílohe I nariadenia boli pridané tieto zmeny v štruktúre predpisov, zaradení požiadaviek orgánov a organizácií do tohto nariadenia, určité vymedzenia pojmov predtým uverejnené v dokumente CRD k častiam AR a OR: prijateľné prostriedky preukázania zhody, alternatívne prostriedky preukázania zhody, spoločné využívanie kódu, dohoda o prenájme lietadla bez posádky, výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD), uzemnenie lietadla, prevádzkové riadenie, hlavné miesto obchodnej činnosti, stanovenie priorít pri kontrolách na odbavovacej ploche, kontrola na odbavovacej ploche, interval nápravných opatrení, dohoda o prenájme lietadla s posádkou. Vymedzenia týchto pojmov preskúmali zúčastnené strany počas fáz prípravy oznámenia NPA a dokumentu CRD k častiam AR a OR.
51. Ako odpoveď na konkrétne pripomienky prijaté k dokumentu CRD OPS I boli urobené zmeny vo vymedzení niektorých pojmov:
- „ochrana proti námraze“ a „odmrazovanie“ boli jasne označené ako pozemné postupy a „odmrazovanie“ ako postup používaný na letúny,
 - vymedzenie pojmu „systém zdokonaleného videnia (EVS)“ bol upravený tak, aby bol v súlade s pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom 34 k prílohe 6 k dohovoru ICAO – to sa dá považovať iba za redakčnú úpravu.
52. A napokon, vymedzenie pojmu „prevádzka obchodnej leteckej dopravy“ bolo presunuté do zastrešujúceho nariadenia, lebo ide o kľúčový pojem na pochopenie rozsahu jednotlivých príloh k tomuto nariadeniu.

Príloha II – časť ARO**I. Všeobecne**

53. Časť ARO, ako sa navrhuje v tomto stanovisku, pozostáva z troch podčastí:
- časť ARO podčasť GEN, všeobecné požiadavky,
 - časť ARO podčasť OPS, osobitné požiadavky týkajúce sa leteckej prevádzky,
 - časť ARO podčasť RAMP, požiadavky na kontroly na odbavovacej ploche lietadiel prevádzkovateľov pod regulačným dohľadom iného štátu.
 - Obrázok 3: Príloha II časť ARO



54. Text navrhovaný v stanovisku odráža zmeny vykonané v pôvodných návrhoch agentúry (ako boli uverejnené v oznámeniach NPA 2008-22b a 2009-02d) ako výsledok verejných konzultácií, ako aj ďalšie zmeny vykonané na základe analýzy a hodnotenia reakcií na dokument CRD. Podčasť GEN časti ARO je do značnej miery v súlade s podčasťou GEN časti ARA (požiadavky na úrady týkajúce sa posádok lietadiel). Ustanovenia s požiadavkami, aby prevádzkovatelia informovali o svojej činnosti, sa týkajú iba leteckej prevádzky a neboli zahrnuté do návrhu nariadenia o posádkach lietadiel (časť ARA). Všetky označenia predpisov boli zmenené a doplnené tak, aby zodpovedali dohovoru o názvoch navrhnutému na základe rozhodnutia o zmene a doplnení štruktúry predpisov:

- a. ustanovenia bývalej časti AR sú teraz uvedené ako ustanovenia časti ARO („O“ znamená „operations – prevádzka“, na rozdiel od časti ARA, kde „A“ znamená „aircrew – posádka lietadla“),
- b. bývalý oddiel IV podčasti AR.GEN je teraz uvedený ako samostatná podčasť „ARO.RAMP“,
- c. bývalá podčasť AR.OPS je premenovaná na „ARO.OPS“.

S výnimkou časti ARO podčasti RAMP zostávajú čísla predpisov (posledné tri číslice) nezmenené.

55. V tabuľke sú uvedené označenia predpisov podľa dokumentu CRD a podľa tohto stanoviska v poradí ako v stanovisku:

CRD – označenie predpisu	CRD – názov predpisu	Stanovisko – označenie predpisu	Stanovisko – názov predpisu
AR.GEN	Všeobecné požiadavky	ARO.GEN	ARO podčasť „Všeobecné požiadavky“
---	---	ARO.GEN.005	Rozsah
AR.GEN.115	Dokumentácia dohľadu	ARO.GEN.115	Dokumentácia dohľadu
AR.GEN.120	Prostriedky preukázania zhody	ARO.GEN.120	Prostriedky preukázania zhody
AR.GEN.125	Informácie pre agentúru	ARO.GEN.125	Informácie pre agentúru
AR.GEN.135	Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém	ARO.GEN.135	Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém
AR.GEN.200	Systém riadenia	ARO.GEN.200	Systém riadenia
AR.GEN.205	Využívanie oprávnených subjektov	ARO.GEN.205	Rozdelenie úloh
AR.GEN.210	Zmeny v systéme riadenia	ARO.GEN.210	Zmeny v systéme riadenia
AR.GEN.220	Vedenie záznamov	ARO.GEN.220	Vedenie záznamov
AR.GEN.300	Nepretržitý dohľad	ARO.GEN.300	Dohľad
AR.GEN.305	Program dohľadu	ARO.GEN.305	Program dohľadu
AR.GEN.310	Úvodný postup osvedčovania – organizácie	ARO.GEN.310	Úvodný postup osvedčovania – organizácie
AR.GEN.315	Postup vydania, predĺženia platnosti, obnovenia platnosti alebo zmeny preukázav spôsobilosti, kvalifikačných kategórií alebo oprávnení – osoby	ARO.GEN.315	Postup vydania, predĺženia platnosti, obnovenia platnosti alebo zmeny preukázav spôsobilosti, kvalifikačných kategórií alebo oprávnení – osoby
AR.GEN.330	Zmeny – organizácie	ARO.GEN.330	Zmeny – organizácie
AR.GEN.345	Vyhlásenia – organizácie	ARO.GEN.345	Vyhlásenia – organizácie
AR.GEN.350	Výsledky a nápravné opatrenia – organizácie	ARO.GEN.350	Výsledky a nápravné opatrenia – organizácie
AR.GEN.355	Opatrenia na presadzovanie – osoby	ARO.GEN.355	Opatrenia na presadzovanie – osoby
AR.OPS	Letecká prevádzka	ARO.OPS	ARO podčasť „Letecká prevádzka“
AR.OPS.100	Vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov	ARO.OPS.100	Vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov

CRD – označenie predpisu	CRD – názov predpisu	Stanovisko – označenie predpisu	Stanovisko – názov predpisu
AR.OPS.105	Dohody o spoločnom využívaní kódu	ARO.OPS.105	Dohody o spoločnom využívaní kódu
AR.OPS.110	Nájomné zmluvy	ARO.OPS.110	Nájomné zmluvy
AR.OPS.200	Postup osobitného schválenia	ARO.OPS.200	Postup osobitného schválenia
AR.OPS.205	Schválenie zoznamu minimálneho vybavenia	ARO.OPS.205	Schválenie zoznamu minimálneho vybavenia
AR.OPS.210	Miestna oblasť	ARO.OPS.210	Stanovenie miestnej oblasti
---	---	ARO.OPS.215	Schválenie prevádzky vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo husto osídlenej oblasti
---	---	ARO.OPS.220	Schválenie prevádzky vrtuľníkov na miesto a z miesta verejného záujmu
---	---	ARO.OPS.225	Schválenie prevádzky na osamotenom letisku
AR.GEN	AR.GEN oddiel IV	ARO.RAMP	ARO podčasť „Kontroly na odbavovacej ploche“
AR.GEN.405	Rozsah	ARO.RAMP.005	Rozsah
AR.GEN.415	Všeobecne	ARO.RAMP.100	Všeobecne
AR.GEN.420	Kritériá stanovenia priorít	ARO.RAMP.105	Kritériá stanovenia priorít
AR.GEN.425	Zhromažďovanie informácií	ARO.RAMP.110	Zhromažďovanie informácií
AR.GEN.430	Kvalifikácia inšpektorov vykonávajúcich kontroly na odbavovacej ploche	ARO.RAMP.115	Kvalifikácia inšpektorov vykonávajúcich kontroly na odbavovacej ploche
---	---	ARO.RAMP.120	Schválenie výcvikových organizácií
AR.GEN.435	Vykonávanie kontroly na odbavovacej ploche	ARO.RAMP.125	Vykonávanie kontroly na odbavovacej ploche
AR.GEN.440	Kategorizácia zistení	ARO.RAMP.130	Kategorizácia zistení
AR.GEN.445	Následné opatrenia po zisteniach	ARO.RAMP.135	Následné opatrenia po zisteniach
AR.GEN.450	Uzemnenie lietadla	ARO.RAMP.140	Uzemnenie lietadla
AR.GEN.455	Hlásenie	ARO.RAMP.145	Hlásenie
AR.GEN.460	Koordinačné úlohy agentúry	ARO.RAMP.150	Koordinačné úlohy agentúry
AR.GEN.465	Výročná správa	ARO.RAMP.155	Výročná správa
AR.GEN.470	Informácie pre verejnosť	ARO.RAMP.160	Informácie pre verejnosť
Časť AR	Dodatky	Časť ARO	Dodatky
Dodatok IV	Osvedčenie leteckého prevádzkovateľa	Dodatok I	Osvedčenie leteckého prevádzkovateľa
Dodatok V	Prevádzkové špecifikácie	Dodatok II	Prevádzkové špecifikácie
Dodatok VI	Zoznam osobitných povolení	Dodatok III	Zoznam osobitných povolení
Dodatok I	Formulár štandardnej správy	Dodatok IV	Formulár štandardnej správy
Dodatok II	Formulár osvedčenia o kontrole na odbavovacej ploche	Dodatok V	Formulár osvedčenia o kontrole na odbavovacej ploche

CRD – označenie predpisu	CRD – názov predpisu	Stanovisko – označenie predpisu	Stanovisko – názov predpisu
Dodatok III	Správa o kontrole na odbavovacej ploche	Dodatok VI	Správa o kontrole na odbavovacej ploche

Tabuľka 1: Krížové odkazy medzi dokumentom CRD a týmto stanoviskom pre časť ARO

II. Konzultácie

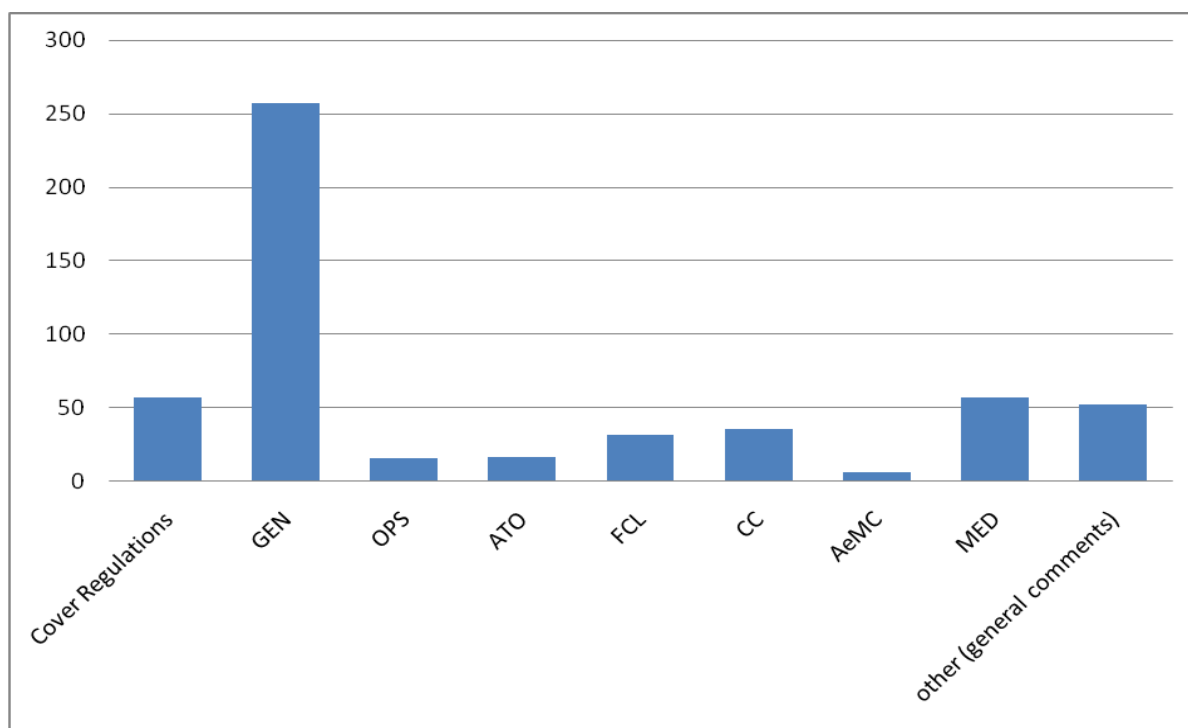
56. Oznámenie NPA 2008-22 bolo uverejnené na webovej stránke agentúry EASA (<http://www.easa.europa.eu>) 31. októbra 2008. Oznámenie NPA 2009-02 bolo uverejnené 30. januára 2009. Konzultačné obdobie pre tieto oznámenia bolo na žiadosť zúčastnených strán predĺžené v súlade s článkom 6 ods. 6 postupu pri tvorbe predpisov⁷ s cieľom zabezpečiť prekrytie konzultačných období oznámení NPA prvého rozšírenia⁸. Do konečných termínov 28. mája 2009 (NPA 2008-22) a 31. júla 2009 (NPA 2009-02) dostala agentúra 9 405 pripomienok týkajúcich sa častí AR a OR od vyše 400 pripomienkujúcich vrátane národných leteckých úradov, odborných organizácií, súkromných spoločností a jednotlivcov. Celkový počet pripomienok k obojm oznámeniam NPA dosiahol hodnotu 18 243.
57. Pripomienky boli preskúmané v súlade so spoločným prístupom k rozšíreniu právomocí EÚ, ktorý stanovila agentúra a Európska komisia a podporila ho správna rada a výbor agentúry EASA⁹.
58. Zmenené a doplnené texty predpisov podrobne prerokovali skupiny pre posudzovanie tvorby predpisov, ktoré boli vytvorené v súvislosti s oznámeniami NPA 2008-22 a NPA 2009-02. Zloženie skupín pre posudzovanie vychádzalo z pôvodných pracovných skupín vytvorených pre úlohy v oblasti tvorby predpisov OPS.001 a FCL.001. Obsadenie týchto pôvodných pracovných skupín sa rozšírilo tak, aby boli členmi aj zástupcovia ďalších zúčastnených strán, ako aj jeden zástupca oddelenia kontroly dodržiavania noriem agentúry, a to v súlade s rokovacím poriadkom vo vzťahu k členstvu v skupinách pre tvorbu predpisov. Časť AR sa spracúvala spoločne s časťou OR s cieľom zaistiť konzistentnosť výsledkov a efektívnosť procesu posudzovania. Súčasťou procesu posudzovania bola úzka koordinácia so skupinami pre posudzovanie, ktoré boli vytvorené v súvislosti s technickými požiadavkami na leteckú prevádzku (NPA 2009-02b), a konzultácie s pracovnými skupinami, ktoré boli vytvorené pre druhé rozšírenie (letiská, riadenie letovej prevádzky, letecké navigačné služby).

⁷ Rozhodnutie správnej rady agentúry EASA 08-2007, ktorým sa mení, dopĺňa a nahrádza postup pri tvorbe predpisov, prijaté na zasadnutí správnej rady 03-2007 13. júna 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

⁸ Konkrétnejšie, NPA 2008-22 o požiadavkách na úrady a organizácie a NPA 2009-02 o vykonávacích predpisoch pre leteckú prevádzku prevádzkovateľov EÚ (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

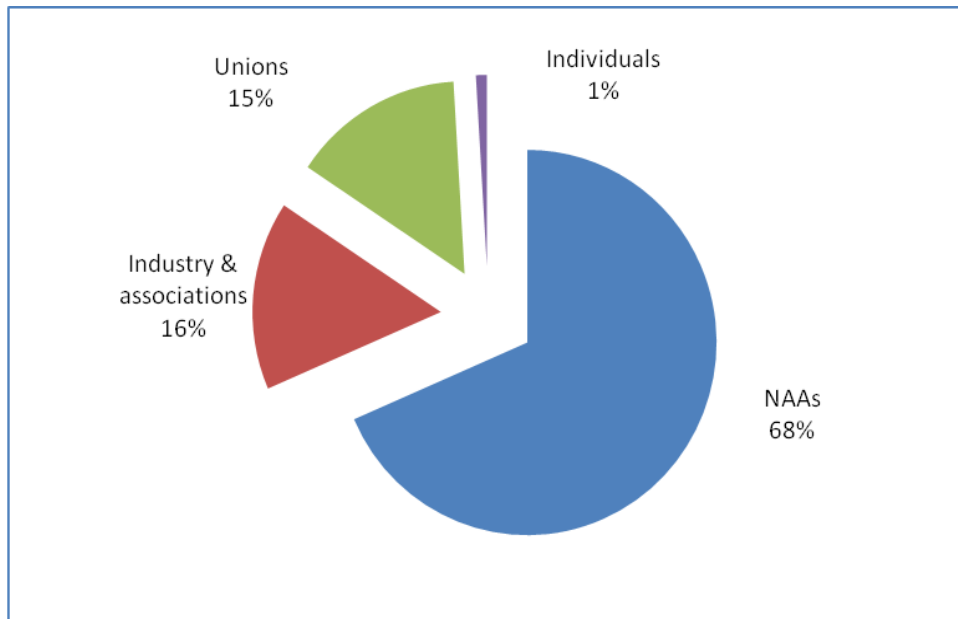
⁹ http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

59. Dokumenty CRD pre časť AR a časť OR, ktoré obsahujú súhrny pripomienok a súvisiace odpovede agentúry, ako aj zmenený a doplnený text boli uverejnené na webovej stránke agentúry 4. októbra 2010. Dokumenty CRD obsahovali zoznam všetkých osôb a/alebo organizácií, ktoré poslali pripomienky. Do konečného termínu 6. decembra 2010 dostala agentúra 1 020 reakcií na časť AR a časť OR od vyše 70 pripomienkujúcich vrátane národných leteckých úradov z Rakúska, Belgicka, Nemecka, Francúzska, Fínska, Talianska, Írska, Holandska, Nórska, Španielska, Švédska, Švajčiarska, Spojeného kráľovstva, ako aj odborných organizácií, neziskových organizácií, súkromných spoločností a niekoľkých jednotlivcov. Dokumenty CRD posudzoval aj americký Federálny úrad pre letectvo (FAA) a nemal žiadne pripomienky. Zo všetkých prijatých reakcií sa 530 vzťahovalo na časť AR a 490 na časť OR. Väčšina reakcií sa týkala podčastí GEN. Približne 20 % z 1 020 reakcií sa týkalo prijateľných prostriedkov preukázania zhody (AMC) a poradenského materiálu (GM) k časti AR a časti OR. Tento graf znázorňuje rozdelenie reakcií na časť AR podľa jednotlivých podčastí.



Obrázok 4: Reakcie na časť AR – rozdelenie

60. Na ďalšom grafe sú vyznačené zdroje reakcií. Keďže reakcie pochádzajúce od združení zastupujúcich odvetvia priemyslu sa zvyčajne posielajú v mene ich jednotlivých členov, dá sa predpokladať, že podiel priemyselných združení je v tomto grafe podhodnotený. Skutočnosť, že väčšina reakcií pochádzala od národných leteckých úradov však nie je prekvapujúca.



Obrázok 5: Reakcie na časť AR – zdroje

III. Rozsah a uplatniteľnosť

61. Hoci toto stanovisko sa predkladá iba pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy, časť ARO, ako je navrhovaná v tomto stanovisku, sa dá použiť na všetky druhy leteckej prevádzky vrátane obchodnej prevádzky inej ako obchodná letecká doprava, neobchodnej prevádzky zložitých motorových lietadiel a iných ako zložitých motorových lietadiel. To zabezpečí, že na konci procesu prijímania budú predpisy presné a konzistentné pre všetky druhy leteckej prevádzky (obchodnej a neobchodnej prevádzky). Treba zdôrazniť, že všetky požiadavky na úrady, ktoré by sa tiež mali uplatňovať na prevádzku inú ako obchodná letecká doprava, zostanú neuzavreté, kým nebudú prijaté stanoviská obsahujúce príslušné technické požiadavky (napr. časť NCC, časť NCO, časť SPO).

V podčasti GEN časti ARO sa stanovujú spoločné požiadavky na príslušné orgány. Pozostáva z troch oddielov:

- oddiel 1 Všeobecne,
 - oddiel 2 Riadenie a
 - oddiel 3 Dohľad, osvedčovanie a vykonávanie.
62. Tým sa vykonávajú príslušné články základného nariadenia týkajúce sa vzájomných vzťahov medzi schválenými organizáciami a príslušným orgánom, spolupráce a výmeny informácií medzi príslušnými orgánmi navzájom a medzi príslušnými orgánmi a agentúrou, schvaľovania prostriedkov preukázania zhody odlišných od spôsobov stanovených agentúrou, potreby okamžitej reakcie na bezpečnostný problém, ako aj podmienok vydania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia osvedčení a povolení. Podčasť GEN ďalej obsahuje požiadavky na organizáciu a systém riadenia príslušných orgánov, ktoré priamo súvisia s možnosťami dohľadu zo strany príslušných orgánov.

Základné nariadenie	Požiadavky na úrady
Článok 2 ods. 2 písm. d) Ciele Článok 15 Informačná sieť	Bezpečnostný program (článok 3 zastrešujúceho nariadenia)
Článok 18 Opatrenia agentúry Článok 19 Stanoviská, technické podmienky osvedčovania a poradenský materiál	Prostriedky preukázania zhody (ARO.GEN.120)
Článok 7 Piloti	Možnosti dohľadu (článok 4 zastrešujúceho nariadenia) Dohľad (ARO.GEN.300)
Článok 7 Piloti (ATO, AeMC, FSTD)	Program dohľadu (AOR.GEN.305)
Článok 8 Letecká prevádzka	Počítačové osvedčovanie (ARO.GEN.310 a 315) Zmeny – organizácie (ARO.GEN.330)
Článok 8 ods. 4 Letecká prevádzka – palubní sprievodcovia	Výsledky – organizácie (ARO.GEN.350) Výsledky a vykonávanie – osoby (ARO.GEN.355)
Článok 10 Dohľad a vykonávanie	Dohľad (ARO.GEN.300) Program dohľadu (ARO.GEN.305) Výsledky (ARO.GEN.350) Vykonávanie – osoby (ARO.GEN.355)
Článok 13 + príloha V – Oprávnené subjekty	Rozdelenie úloh (ARO.GEN.205)
Článok 15 Informačná sieť	Informácie pre agentúru (ARO.GEN.125) Program dohľadu (ARO.GEN.305) Systém riadenia (ARO.GEN.200)
Článok 14 Ustanovenia o pružnosti Článok 15 Informačná sieť Článok 22 ods. 1 Udeľovanie osvedčení na leteckú prevádzku	Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém (ARO.GEN.135)
Článok 24 Monitorovanie uplatňovania predpisov	Systém riadenia (ARO.GEN.200) Zmeny v systéme riadenia (ARO.GEN.210)
Článok 54 Kontroly v členských štátoch	Zmeny v systéme riadenia (ARO.GEN.210) Vedenie záznamov (ARO.GEN.220)

Tabuľka 2: Články základného nariadenia a zodpovedajúce požiadavky na úrady

63. V súlade s celkovým systémovým prístupom boli požiadavky v podčasti GEN navrhnuté s cieľom zabezpečiť, pokiaľ je to možné, súlad a zlučiteľnosť s príslušnými predpismi v oblasti letísk, riadenia letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb, ako aj letovej spôsobilosti. Navrhované vykonávacie predpisy vzhľadom na svoj všeobecný charakter náležite zohľadňujú kritické prvky (CE) systému bezpečnostného dohľadu stanovené organizáciou ICAO¹⁰, predovšetkým pokiaľ ide o:

- CE-3: Štátny systém civilného letectva a funkcie bezpečnostného dohľadu,
- CE-4: Kvalifikácia a výcvik technického personálu,
- CE-5: Technické usmernenia, nástroje a poskytovanie kritických bezpečnostných informácií,

¹⁰ Pozri dokument ICAO 9735 *Príručka auditu bezpečnostného dohľadu*, 2. vydanie – 2006, dodatok C – hodnotením účinného uplatňovania kritických prvkov systému bezpečnostného dohľadu je možnosť štátu vykonávať bezpečnostný dohľad daná ako súčasť všeobecného programu auditu bezpečnostného dohľadu organizácie ICAO.

- CE-6: Povinnosti týkajúce sa vydávania preukazov spôsobilosti, osvedčení, oprávnení a/alebo povolení,
 - CE-7: Povinnosti dohľadu,
 - CE-8: Uznesenie o otázkach bezpečnosti.
64. Normy organizácie ICAO pre realizáciu štátnych bezpečnostných programov (SSP) vyžadujú, aby štát zaviedol mechanizmy, ktoré zaistia účinné monitorovanie týchto kritických prvkov¹¹. Preto požiadavky navrhované v podčasti GEN podpora členské štáty v úsilí o uplatňovanie SSP.
65. Navrhované predpisy ďalej nadväzujú na príslušné ustanovenia prevádzkových noriem EÚ-OPS článok C „Osvedčovanie prevádzkovateľa a dozor“¹² a na ustanovenia existujúce v spoločných vykonávacích postupoch (JIP) Spojených leteckých úradov (JAA). Vykonávacie predpisy a súvisiace prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC) v podčasti GEN časti AR sú plne v súlade s príslušnými normami bezpečnostného dohľadu uvedenými v prílohe 6 časti 1 dodatku 5 a časti 3 dodatku 1 k dohovoru ICAO.

Príloha 6 časť 1 – dodatok 5 ICAO Príloha 6 časť 3 – dodatok 1 ICAO	Predpisy agentúry EASA a súvisiace AMC/GM
1. Primárne právne predpisy v oblasti letectva	Základné nariadenie ORO.GEN.140
2. Osobitné prevádzkové nariadenia	Nariadenie (ES) č. 216/2008 Základné požiadavky Nariadenie (ES) č. 2042/2003 ¹³ Časť ARO podčasť OPS
3. Štruktúra úradov civilného letectva (CAA) a funkcie bezpečnostného dohľadu	ARO.GEN.200 písm. a) bod 2, dostatočný počet zamestnancov Článok 4 zastrešujúceho nariadenia
4. Technické usmernenia	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200 písm. a) bod 1
5. Kvalifikovaný technický personál	ARO.GEN.200 písm. a) bod 2 GM 1 a 2 – ARO.GEN.200 písm. a) bod 2
6. Povinnosti týkajúce sa vydávania preukazov a osvedčení	ARO.GEN.200 písm. a) bod 1 – AMC 1 – ARO.GEN.305 200 písm. b) – OPS ARO.GEN.310 – AMC 1 – ARO.GEN.310 písm. a) – OPS
7. Povinnosti ďalšieho dohľadu	ARO.GEN.200 písm. a) bod 1 ARO.GEN.300 ARO.GEN.305, AMC 1 – ARO.GEN.305 písm. b)

¹¹ Pozri prílohu 1 doplnok C a prílohu 6 doplnok J k dohovoru ICAO „Rámc pre štátny bezpečnostný program“ § 3.1.

¹² Porovnávacie tabuľky predpisov pre normy EÚ-OPS a JAR-OPS 3 tvoria súčasť dokumentov CRD pre časť AR a časť OR, napr. http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/Časť_ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf.

¹³ Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 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, s. 1.

Príloha 6 časť 1 – dodatok 5 ICAO Príloha 6 časť 3 – dodatok 1 ICAO	Predpisy agentúry EASA a súvisiace AMC/GM
8. Uznesenie o bezpečnostných otázkach	ARO.GEN.200 písm. a) bod 1 a ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

Tabuľka 3: Zhoda medzi príslušnými normami organizácie ICAO o dohľade a časťou ARO/časťou ORO

66. Podčasť GEN časti ARO návrhom spoločných požiadaviek, ktoré sa môžu uplatňovať na všetky druhy osvedčení a povolení, zavádza závery správy iniciatívy COra Spojených leteckých úradov (JAA) týkajúce sa dohľadu zameraného na výkonnosť, zjednodušeného postupu schvaľovania, ktorý umožňuje súlad v oblasti schvaľovania organizácií, kde je takýto súlad veľmi dôležitý pre organizácie, aby mohli zavádzať účinné systémy riadenia (bezpečnosti). Cieľ organizácie ICAO zaviesť systém SMS vo všetkých oblastiach letectva nevyhnutne povedie k rovnakým základným zásadám riadenia a schvaľovania organizácií.
67. Keďže časť ARO stavia na existujúcich predpisoch a obsahuje návrhy požiadaviek, ktoré sú plne v súlade s príslušnými normami organizácie ICAO pre systémy bezpečnostného dohľadu štátov, základné úlohy orgánov stanovené vo vykonávacích predpisoch, ktoré sú navrhnuté v tomto stanovisku, nie sú zásadne odlišné od tých, ktoré príslušné orgány už teraz vykonávajú. Akékoľvek dodatočné úlohy majú svoje opodstatnenie buď priamo v základnom nariadení (t. j. vykonávanie tých článkov, ktoré sa týkajú prvého rozšírenia, dosiahnutie hlavného cieľa základného nariadenia v oblasti bezpečnosti, dodržiavania noriem a harmonizácie), alebo v normách organizácie ICAO týkajúcich sa prípravy programov SSP.

ARO.GEN oddiel 1 – Všeobecne

68. Oddiel 1 dopĺňa požiadavky na členské štáty, stanovené na úrovni zastrešujúceho nariadenia (článok 4 – Možnosti dohľadu), všeobecnými požiadavkami uplatniteľnými na príslušné orgány. Ich hlavným cieľom je uľahčiť spoluprácu a výmenu informácií medzi orgánmi a agentúrou, ako aj medzi samotnými orgánmi. Tieto ustanovenia vychádzajú z vysokej úrovne požiadaviek uvedených v základnom nariadení (predovšetkým článok 5 ods. 5, článok 7 ods. 6, článok 8 ods. 5, články 10, 15, článok 22 ods. 1 a článok 24). Oddiel 1 zahŕňa aj povinnosti týkajúce sa dokumentácie dohľadu, ktoré dopĺňajú príslušné ustanovenia o možnostiach dohľadu uvedené v zastrešujúcom nariadení s odkazom na kritický prvok ICAO CE-5 „Technické usmernenia, nástroje a poskytovanie kritických bezpečnostných informácií“.
69. V oddiele 1 sa ďalej požaduje, aby príslušné orgány poskytovali agentúre informácie dôležité z bezpečnostného hľadiska (ARO.GEN.125 písm. b)). Hoci sa v smernici 2003/42/ES¹⁴ zaviedol systém povinných bezpečnostných správ v prípade závažných incidentov, zdalo sa, že súvisiace vykonávacie opatrenia¹⁵

¹⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve. Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23.

¹⁵ Článok 2 nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 z 12. novembra 2007, ktorým sa stanovujú vykonávacie pravidlá šírenia informácií zainteresovaným stranám o udalostiach v civilnom letectve TE.RPRO.00036-001© Európska agentúra pre bezpečnosť letectva. Všetky práva vyhradené. Dokument pre vnútornú potrebu. Reprodukcia sa nekontroluje. Stav revízie textu overiť na webovej/intranetovej stránke agentúry EASA.

neobsahujú výslovné požiadavky týkajúce sa povinnosti poskytnúť agentúre všetky dostupné bezpečnostné informácie vo vhodnom formáte. Agentúra by mala spravidla dostávať informácie o záležitostiach týkajúcich sa konštrukcie, údajov o prevádzkovej spôsobilosti (OSD) a prevádzkovej bezpečnosti, ako je stanovené v programe bezpečnosti európskeho letectva (EASP), alebo o oblastiach, ktoré osobitne určí agentúra ako oblasti vyvolávajúce bezpečnostné obavy. Materiál AMC bude zahrnutý v bode AR.GEN.125 písm. b) ako výsledok práve prebiehajúcich činností v rámci vnútorného systému hlásenia udalostí (IORS) agentúry. Na druhej strane to poskytne agentúre dôležitý nástroj na vypracovanie každoročného prehľadu o bezpečnosti, ktorý požadoval zákonodarca¹⁶.

70. Oddiel 1 obsahuje požiadavky na spracovanie prostriedkov preukázania zhody, odlišných od prijateľných prostriedkov preukázania zhody, ktoré vydala agentúra. Pojem prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC), ako je uvedený v článkoch 18 a 19 základného nariadenia, sa používa predovšetkým na označenie technických/procedurálnych postupov, ktoré majú členské štáty a priemysel využívať pri uplatňovaní základného nariadenia a jeho vykonávacích predpisov. V tomto zmysle pojem AMC opisuje prostriedky preukázania zhody s predpismi. Keďže súvisiaci materiál, ktorý vydala agentúra, nemá legislatívnu povahu, nemôže ukladať povinnosti regulovaným osobám a tie sa môžu rozhodnúť, že na preukázanie súladu s príslušnými požiadavkami použijú iné spôsoby. Zámerom zákonodarcu však bolo pomocou tohto materiálu poskytnúť žiadateľom právnu istotu a prispieť k jednotnému vykonávaniu, preto ho uplatnil s predpokladom súladu s predpismi. AMC zaväzujú príslušné orgány, aby regulovanú osobu, ktorá spĺňa požiadavky AMC, považovali za osobu vyhovujúcu právnym predpisom. Možná je však určitá pružnosť, keďže zúčastnené strany môžu svojmu príslušnému orgánu navrhnúť alternatívne prostriedky preukázania zhody, a za predpokladu, že môžu preukázať zaručenie rovnocennej úrovne bezpečnosti, tieto alternatívne prostriedky preukázania zhody sa môžu schváliť a realizovať.
71. Cieľom návrhu v dokumente CRD je zabezpečiť jednotné spracovanie takýchto alternatív zo strany príslušných orgánov a úplnú transparentnosť, ktorá chýba v súčasnom systéme. Právny základ pre alternatívne prostriedky preukázania zhody a povinnosti príslušných orgánov sa nachádza okrem iného v článku 5 ods. 5, v článku 7 ods. 6 a v článku 8 ods. 5 základného nariadenia, v ktorých sa stanovuje, že k postupom vydania, zachovania a zmeny osvedčení a povolení sa prijímajú vykonávacie predpisy. Keďže alternatívne prostriedky preukázania zhody sú predovšetkým prostriedky, ktoré používajú žiadatelia na dosiahnutie súladu s vykonávacími predpismi, agentúra považovala za potrebné zaviesť postup pre žiadateľov aj pre orgány, ako postupovať pri týchto alternatívnych prostriedkoch preukázania zhody. Čo sa týka navrhovaných úloh a povinností agentúry, ich právny základ sa nachádza v právomociach udelených agentúre pri monitorovaní vykonávania predpisov príslušnými orgánmi a kontrole dodržiavania noriem pri ich vykonávaní (pozri články 10 a 24 základného nariadenia).
72. V záujme kontroly dodržiavania noriem a harmonizácie je stanovená povinnosť pre príslušné orgány informovať agentúru o všetkých alternatívnych prostriedkoch

podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES. Text s významom pre EHP. Ú. v. EÚ L 294, 13.11.2007, s. 3.

¹⁶ Článok 15 ods. 4 základného nariadenia.

preukázania zhody, ktoré príslušný orgán schválil alebo ktoré používa, ako aj dať k dispozícii všetkým organizáciám a osobám, ktoré podliehajú dohľadu tohto orgánu, alternatívne prostriedky preukázania zhody, ktoré príslušný orgán používa na dosiahnutie súladu s platnými predpismi. To pre príslušné orgány znamená novú úlohu, ktorú však môžu plniť na základe existujúcich mechanizmov a postupov, a preto sa očakáva, že dodatočná záťaž bude obmedzená.

73. Pripomienky k oznámeniu NPA a reakcie na dokument CRD jasne ukázali, že väčšina zúčastnených strán uprednostňuje systematickú kontrolu ex ante zo strany agentúry spomedzi všetkých alternatívnych prostriedkov preukázania zhody pred ich schválením a/alebo vykonávaním príslušným orgánom. Hlavným argumentom je zachovanie rovnakých podmienok a obmedzenie neistoty vyplývajúcej zo skutočnosti, že alternatívne prostriedky preukázania zhody, ktoré schváli príslušný orgán bez zásahu agentúry, môžu byť následne spochybnené, napríklad počas kontroly dodržiavania noriem. Základné nariadenie neobsahuje mandát na takéto schválenie ex ante zo strany agentúry, lebo vykonávanie predpisov ponecháva na členské štáty. V dôsledku toho sa tieto problémy nedajú riešiť v rámci platného právneho systému. S cieľom zohľadniť obavy zúčastnených strán sa však počíta so zmierňujúcim prvkom, a to prostredníctvom zavedenia výslovnej požiadavky na príslušný orgán, aby vytvoril systém dôsledného hodnotenia a kontroly všetkých alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ktoré používa samotný príslušný orgán alebo organizácie pod jeho dohľadom. V tejto súvislosti je dôležité poznamenať, že použitie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody schválených príslušným orgánom je obmedzené na konkrétnu organizáciu. Ostatné organizácie, ktoré chcú používať rovnaké alternatívne prostriedky preukázania zhody, ich musia znovu prerokovať so svojim príslušným úradom
74. A napokon, v odpovedi na reakcie na dokument CRD agentúra zjednodušila vymedzenia pojmov zrušením pojmu „dodatočné prostriedky preukázania zhody“ a rozšírením vymedzenia pojmu „alternatívne prostriedky preukázania zhody“ tak, aby zahŕňal spôsoby, ktoré predstavujú alternatívu k existujúcim AMC, a nové prostriedky preukázania zhody so základným nariadením a jeho vykonávacími predpismi, kde agentúra neprijala žiadne súvisiace AMC.

ARO.GEN oddiel 2 – Riadenie

75. Predpisy v oddiele 2 požadujú od príslušných orgánov, aby zaviedli a udržiavali systém riadenia s cieľom plniť povinnosti a uplatňovať právomoci, ako sú zakotvené v časti ARO. Základné prvky takého systému riadenia sú založené na typických požiadavkách na systém riadenia uplatniteľných v organizáciách:
- zdokumentované politiky a postupy,
 - dostatočne a primerane kvalifikovaný personál vrátane povinnosti plánovať dostupnosť personálu,
 - určovanie riadiacich pracovníkov pre jednotlivé oblasti činnosti,
 - primerané zariadenia a priestory,
 - funkcia monitorovania súladu systému riadenia vrátane určenia osôb alebo skupiny osôb zodpovedných za súlad funkcie monitorovania,

- potreba zabezpečiť, aby vykonávanie úloh v oblasti osvedčovania a dohľadu v mene príslušného orgánu spĺňalo stanovené požiadavky,
 - systém na identifikovanie zmien, ktoré ovplyvňujú systém riadenia, a na prijatie opatrení s cieľom zabezpečiť pokračujúcu účinnosť systému riadenia a
 - systém vedenia záznamov, ktorý zabezpečí vysledovateľnosť vykonávaných činností.
76. Tieto požiadavky na systém riadenia sú doplnené osobitnou požiadavkou na zavedenie postupov efektívnej výmeny informácií a pomoci s ostatnými orgánmi, ktorá podrobnejšie rozvádza požiadavky článku 15 ods. 1 základného nariadenia. Súbor spoločných požiadaviek na systémy riadenia príslušných orgánov, navrhovaný v oddiele 2, priamo súvisí s kritickými prvkami systémov bezpečnostného dohľadu organizácie ICAO CE-4 „Kvalifikácia a výcvik technického personálu“ a CE-5 „Technické usmernenia, nástroje a poskytovanie kritických bezpečnostných informácií“. Tieto požiadavky podporujú vykonávanie programov SSP a prispievajú k vytváraniu účinného systému dohľadu s cieľom podporiť zavádzanie systémov riadenia regulovaných organizácií v súlade s časťou ORO.
77. S cieľom podporiť proces kontroly dodržiavania noriem a uľahčiť posun tohto procesu smerom k priebežnému monitorovaniu¹⁷, oddiel 2 tiež vyžaduje od príslušných orgánov, aby poskytovali agentúre stanovenú dokumentáciu o svojom systéme riadenia a jeho zmenách.
78. Čo sa týka predpisu AR.GEN.205, niektoré členské štáty spochybnili vloženie osobitných ustanovení do časti ARO tvrdiac, že v článku 13 a prílohe V k základnému nariadeniu sa táto otázka rieši dostatočne. Agentúra sa naopak domnieva, že v základnom nariadení sa nestanovuje, ako sa zabezpečia osobitné povinnosti, a preto zachováva príslušné ustanovenia v pozmenenej podobe. V predpise sa teraz rieši pridelenie úloh v oblasti osvedčovania a dohľadu právnickým a fyzickým osobám zo strany príslušných orgánov a je zameraný na kritériá, ktoré treba splniť. Cieľom týchto osobitných pravidiel je zabezpečiť, aby každá úloha v oblasti osvedčovania a dohľadu, vykonávaná v mene príslušného orgánu, spĺňala stanovené požiadavky, ktoré sú podobné tomu, čo sa vyžaduje od organizácií pri obstarávaní činností v rámci ich rozsahu schvaľovania. Tento nový vykonávací predpis priamo súvisí so zaistením vysokej úrovne bezpečnosti pri činnosti príslušného orgánu v oblasti osvedčovania a dohľadu, ako aj jednotného uplatňovania príslušných ustanovení základného nariadenia. Tento nový predpis nezasahuje do pružnosti poskytovanej členskými štátmi v súvislosti s určením jedného alebo viacerých subjektov za príslušný orgán, ako je stanovené v článku 4.1 základného nariadenia, a dá sa uplatniť na každý príslušný orgán určený členskými štátmi.
79. Ustanovenia oddielu 2 vychádzajú z existujúcich požiadaviek, ako sú napríklad požiadavky uvedené v oddiele B nariadenia (ES) č. 2042/2003 v oblasti

¹⁷ Prístup priebežného monitorovania (CMA) bude zahŕňať zavedenie systému priebežného monitorovania členských štátov na základe harmonizovaného a konzistentného prístupu. Monitorovanie schopnosti členských štátov vykonávať bezpečnostný dohľad bude založené na týchto štyroch kľúčových krokoch: 1) zhromažďovanie a overovanie bezpečnostných údajov, 2) analyzovanie a meranie úrovne schopnosti vykonávať bezpečnostný dohľad, 3) určenie nedostatkov a hodnotenie súvisiaceho rizika, 4) vypracovanie a realizácia stratégie na zníženie rizika.

organizácie príslušného orgánu, kvalifikácie a výcviku, postupov, zariadenia, vedenia záznamov a tak ďalej, požadujú však pre príslušné orgány aj niektoré nové úlohy:

- a. poskytovať agentúre postupy a ich zmeny, informácie o zmenách ovplyvňujúcich systém riadenia (ARO.GEN.200 písm. d) a ARO.GEN.210 písm. c)),
 - b. určiť a uplatňovať postupy účasti na vzájomnej výmene informácií a pomoci s ostatnými príslušnými orgánmi ARO.GEN.200 písm. c) a
 - c. zaviesť systém monitorovania dodržiavania predpisov zahŕňajúci postupy vnútorného auditu a riadenia bezpečnostného rizika (ARO.GEN.200 písm. a) bod 4, 5) vrátane systému úvodného a priebežného hodnotenia právnických alebo fyzických osôb, ktoré v mene príslušného orgánu vykonávajú úlohy osvedčovania alebo dohľadu (ARO.GEN.205).
80. Zatiaľ čo pri úlohách v písmenách a) a b) sa predpokladá, že orgány sa môžu spoľahnúť na existujúce zdroje a komunikačné kanály, je zrejmé, že plnenie úlohy v písmene c) si môže vyžadovať dodatočné zdroje. Zodpovednosť členských štátov za to, že vytvoria potrebné možnosti a zdroje na vykonávanie dohľadu, aby príslušné orgány mohli plniť svoje úlohy v súlade so stanovenými požiadavkami, je jednoznačne stanovená v článku 4 ods. 4 zastrešujúceho nariadenia. To predstavuje právny základ pre zaistenie možnosti financovania všetkých dodatočných úloh. V tejto súvislosti stojí za zmienku, že účinný systém riadenia vrátane monitorovania dodržiavania predpisov a riadenia bezpečnostného rizika prispeje aj k dosiahnutiu nákladovej efektívnosti procesov osvedčovania a dohľadu a uľahčí vykonávanie programov SSP.
81. Ustanovenia oddielu 2 okrem toho teraz obsahujú tieto povinnosti:
- a. pre príslušné orgány – viesť zoznam všetkých vydaných osvedčení organizácií, osvedčení kvalifikačnej kategórie FSTD a preukazov spôsobilosti, kvalifikačných kategórií, oprávnení alebo osvedčení personálu (ARO.GEN.220 písm. b)),
 - b. pre príslušné orgány – viesť záznamy hodnotení alternatívnych prostriedkov preukázania zhody navrhovaných organizáciami, ktoré podliehajú osvedčovaniu, a hodnotení alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ktoré používa samotný príslušný orgán (ARO.GEN.220 písm. a) bod 11), a
 - c. zaviesť systém plánovania dostupnosti personálu (AR.GEN.200 písm. a) bod 2).
82. Hoci súčasné predpisy neobsahujú také jednoznačné požiadavky, dá sa predpokladať, že príslušné orgány majú zavedené systémy, ktoré sú potrebné na dosiahnutie súladu s týmito novými požiadavkami, ako súčasť svojej správy osvedčení a povolení a svojho riadenia personálu.

ARO.GEN oddiel 3 – Dohľad, osvedčovanie a vykonávanie

83. Tento oddiel v rámci časti ARO v podčasti GEN poskytuje príslušnému orgánu potrebné prvky na komunikáciu s regulovanými organizáciami a osobami. Obsahuje opis všeobecných zásad dohľadu, zaoberá sa prvkami programu dohľadu a uvádza podrobnosti konkrétnych krokov, úloh a zodpovednosti príslušných orgánov za postupy osvedčovania, nepretržitého dohľadu a vykonávania. Je založený na zavedených postupoch v platných nariadeniach. V predpisoch pre dohľad sa

zohľadňujú vysoké požiadavky uvedené v základnom nariadení, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby sa dohľad neobmedzoval na organizácie a osoby osvedčované príslušným orgánom.

84. Príslušné ustanovenia vychádzajú z postupov JIP úradov JAA, predpisov JAR-OPS a JAR-FCL, ako aj z platných požiadaviek oddielu B nariadení (ES) č. 1702/2003¹⁸ a č. 2042/2003. Príslušné články základného nariadenia v prípade OPS sú: článok 8 ods. 5, pre FCL: článok 7 ods. 6, pre spoločný dohľad: články 10, 11 a 15. Ako odpoveď na spätnú väzbu zúčastnených strán budú do AMC a GM zahrnuté konkrétnejšie pokyny k otázkam úvodného osvedčovania a dohľadu, osobitne riešených postupov, kvalifikácií zamestnancov a primeranosti ich počtu, platnosti preukazov spôsobilosti a kvalifikácií letových inštruktorov atď.
85. Návrh v oznámení NPA obsahoval prvky vyplývajúce z odporúčaní iniciatívy COra na vydávanie jednotného osvedčenia organizácie tým organizáciám, ktoré sú držiteľmi povolení podľa viac než jednej časti. Z analýzy pripomienok k oznámeniu NPA jasne vyplynulo, že koncepcia „jednotného osvedčenia“ nemá podporu: obavy priemyslu sa týkajú skutočnosti, že organizácia ICAO nevyžaduje schválenie „zastrešujúcej“ organizácie k AOC, a tak by jednotné osvedčenie vytvorilo európsku špecialitu bez medzinárodného uznania. Príslušné orgány pripomienkovali, že neboli jasne stanovené podmienky vydávania jednotného osvedčenia a vzťah medzi osvedčením samostatnej organizácie a špecifickými osvedčeniami pre určitú oblasť (AOC, ATO, AeMC). Ďalej tvrdili, že jednotné osvedčenie organizácie by výrazne zvýšilo pracovné zaťaženie orgánov, čo nebolo odôvodnené z hľadiska bezpečnosti. Keďže hlavné ciele, ktoré stoja za koncepciou jednotného osvedčenia organizácie, je možné dosiahnuť aj bez toho, aby sa zaviedlo vydávanie jednotného osvedčenia, agentúra súhlasila, že nebude trvať na koncepcii jednotného osvedčenia. Z hľadiska účinného dohľadu je skutočne oveľa dôležitejšie zracionalizovať program dohľadu nad organizáciami, ktoré sú držiteľmi povolení podľa viac než jednej časti, než vydávať osvedčenie samostatnej organizácie. Povolené je započítanie položiek auditu pre organizácie, ktoré sú držiteľmi povolení podľa viac než jednej časti, ako sa uvádza v AMC k bodu AR.GEN.305.
86. Oznámenie NPA obsahovalo aj návrh na spoločný dohľad¹⁹, ktorého cieľom je vytvorenie základne na zabezpečenie čo najúčinnnejšieho dohľadu nad činnosťami, ktoré nie sú geograficky obmedzené na územie členského štátu, v ktorom bolo osvedčenie vydané. Hlavným cieľom ustanovení o spoločnom dohlade je vniesť do dohľadu európsky rozmer podporou čo najlepšieho využívania miestnych zdrojov dohľadu pri súčasnom zaistení toho, že všetky osoby, organizácie alebo lietadlá budú podliehať pravidelnému dohľadu. Tým sa uplatnia niektoré konkrétne odporúčania konferencie generálnych riaditeľov civilného letectva o globálnej stratégii bezpečnostného dohľadu (ktorá sa konala v priestoroch organizácie ICAO v roku 1997), počas ktorej sa zdôrazňovala potreba koordinácie a harmonizácie zásad a postupov hodnotenia bezpečnostného dohľadu na celosvetovej úrovni

¹⁸ Nariadenie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií *Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6.*

¹⁹ Pojem „kolektívny dohľad“ použitý v dôvodovej správe k oznámeniu NPA 2008-22 sa teraz nahrádza pojmom „spoločný dohľad“, ktorý lepšie odráža zámer príslušných ustanovení.

a priznali sa výhody zavedenia regionálneho zamerania. Návrh agentúry bol do značnej miery pripomienkovaný. Väčšinu pripomienok poslali príslušné orgány, ktoré vyjadrovali obavy zo znejasnenia zodpovednosti v oblasti dohľadu a z praktických stránok spolupráce medzi orgánmi, keď by zdrojmi potenciálnych prekážok mohli byť odlišné právne systémy alebo jazykové bariéry. Obavy priemyslu smerovali najmä k dodatočnému zaťaženiu a možnej duplicitě dohľadu nad organizáciami, ktoré pôsobia vo viacerých členských štátoch

87. V súlade s odporúčaniami pracovnej skupiny pre časti AR/OR a po osobitnom stretnutí so zástupcami poradnej skupiny národných úradov (AGNA) boli ďalej upravené príslušné ustanovenia podčasti AR.GEN oddielu 3 tak, aby sa odstránili hlavné príčiny obáv vyjadrených zúčastnenými stranami. Prístup založený na riziku, v ktorom sa zohľadňujú predovšetkým bezpečnostné priority stanovené v štátnom bezpečnostnom pláne a uvedené v článku 3 zastrešujúceho nariadenia, sa použije na určenie rozsahu dohľadu nad činnosťou, ktorú na území členského štátu vykonávajú osoby alebo organizácie bez osvedčenia vydaného príslušným orgánom. Základná zodpovednosť príslušného orgánu, ktorý vydal osvedčenie, zostáva nezmenená. Návrh dopĺňajú ustanovenia o spolupráci na dobrovoľnom základe v podobe dohôd medzi orgánmi tak, aby časť dohľadu mohol vykonávať orgán, na ktorého území sa činnosť vykonáva, a tým zvýšiť viditeľnosť tejto činnosti. To by malo podnietiť príslušné orgány, aby čo najlepšie využívali svoje miestne zdroje. V súlade s tým boli pozmenené a doplnené aj vykonávacie predpisy týkajúce sa výsledkov a vykonávania (ARO.GEN.350 a ARO.GEN.355). Bod ARO.GEN.350 bol ďalej zmenený a doplnený tak, aby bol v súlade s podčasťou ARA.CC, ktorá je venovaná falšovaniu a podvodom. Vložený bol nový pododsek ARO.GEN.300 písm. f) obsahujúci ustanovenie, predtým uvedené v pododseku AR.GEN.425 písm. a), o povinnosti príslušných orgánov zhromažďovať a spracovávať všetky informácie, ktoré sa považujú za užitočné pre dohľad, keďže zhromažďovanie takýchto informácií je dôležité nielen pre kontroly na odbavovacej ploche. Týmto ustanovením sa podporí stanovovanie bezpečnostných priorít z hľadiska vykonávania dohľadu založeného na riziku a priebežného monitorovania.
88. Hoci agentúra zmenila a doplnila svoj návrh o spoločnom dohlade, aby sa odstránili hlavné príčiny znepokojenia členských štátov, trvá na význame rozšírenia dohľadu na všetky činnosti v rámci územia členských štátov a posilnenia spolupráce medzi príslušnými orgánmi členských štátov s cieľom čeliť problémom spoločného trhu: rastúci počet pilotov a prevádzkovateľov môže uplatňovať svoje oprávnenia v štáte EÚ odlišnom od štátu, ktorý nesie hlavnú zodpovednosť za dohľad nad nimi. Agentúra preto do budúcnosti navrhuje preskúmanie uplatňovania ustanovení o spoločnom dohlade a riadneho fungovania systému dohľadu s cieľom nielen zistiť možné medzery v dohlade v čo najskoršom štádiu, ale aj zistiť potrebu konkrétnejších ustanovení, aby sa posilnili možnosti dohľadu na európskej úrovni, a to z hľadiska bezpečnosti aj efektívneho využívania zdrojov.
89. Ďalším dôležitým prvkom navrhovaným v oznámení NPA je posun smerom k dohladu založenému na riziku a na výkonnosti, ktorý tiež vyplýva z iniciatívy COrA. Po vyhodnotení pripomienok k NPA sa 24-mesačný interval dohľadu, pôvodne stanovený na úrovni vykonávacieho predpisu, presunul do AMC k bodu AR.GEN.305 pre dokument CRD, aby sa tým zabezpečila pružnosť. Táto zmena na

úroveň AMC vyvolala reakciu zúčastnených strán, ktoré vyjadrovali vážne znepokojenie z toho, že by sa mal v tejto etape uplatňovať systém založený výlučne na riziku. Vyjadrovali názor, že takýto systém by sa nemal zavádzať, kým regulované organizácie nedosiahnu dostatočnú vyspelosť svojich systémov riadenia bezpečnosti a príslušné orgány nezviditeľnia svoju výkonnosť v oblasti bezpečnosti prostredníctvom zhromažďovania a analýzy zodpovedajúcich údajov. Viaceré zúčastnené strany ďalej pripomienkovali, že poskytovanú pružnosť by mohli niektoré členské štáty využiť na odôvodnenie ďalšieho obmedzovania zdrojov pre príslušné orgány. S cieľom vyvrátiť tieto obavy agentúra súhlasila s návratom 24-mesačného intervalu na úroveň vykonávacieho predpisu a teraz navrhuje viaceré kritériá na predĺženie alebo skrátenie štandardného intervalu dohľadu. Tieto ustanovenia platia pre organizácie s osvedčením od príslušného orgánu.

90. Preskúmané boli ustanovenia o „nepriamom povolení“ určitých druhov zmien v organizáciách, navrhované v oznámení NPA. Týmto otázkam je teraz venovaný odsek ARO.GEN.330 „Zmeny – organizácie“ a zmeny sa delia na tie, ktoré si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu, a tie, ktoré si predchádzajúce povolenie príslušného orgánu nevyžadujú. Okrem toho boli začlenené ustanovenia pre tie organizácie, ktoré chcú zaviesť zmeny bez predchádzajúceho povolenia príslušného orgánu: organizácia bude mať postup, v ktorom bude uvedený rozsah takýchto zmien a opis, ako budú zmeny prebiehať. Tento postup organizácia predloží príslušnému orgánu na schválenie (pozri bod ARO.GEN.310 písm. c)). Zmenené a doplnené ustanovenia plne zodpovedajú zámeru „nepriameho povolenia“ alebo zmien „prijateľných pre orgán“.
91. Navrhované vykonávacie predpisy o výsledkoch a postupoch vykonávania boli zmenené a doplnené tak, aby obsahovali opis výsledkov, ktorý bol predtým stanovený v časti OR, a aby boli v súlade so zmenami uskutočnenými v bodoch ARO.GEN.300 a ARO.GEN.305, ktoré sa týkajú spoločného dohľadu. Okrem toho boli zrušené všetky odkazy na pokuty, lebo podliehajú zodpovedajúcim vnútroštátnym predpisom, ktorými sa vykonáva článok 68 základného nariadenia. A napokon, obdobie realizácie nápravných opatrení bolo nanovo stanovené tak, aby bolo v súlade s existujúcimi požiadavkami v predpisoch pre zachovanie letovej spôsobilosti. Názov bodu ARO.GEN.355 bol zmenený a doplnený tak, aby bol v lepšom súlade s názvom bodu ARO.GEN.350.
92. Vzhľadom na to, že veľká časť vykonávacích predpisov navrhovaných v oddiele 3 podčasti ARO.GEN je založená na existujúcich požiadavkách, a vzhľadom na povinnosť členských štátov v rámci ICAO zaviesť účinné systémy dohľadu ako súčasť ich štátneho bezpečnostného programu, úlohy, ktoré sú úplne nové alebo ktoré nie sú súčasťou povinností vyplývajúcich z povinností v rámci Chicagského dohovoru spoločných vykonávacích postupov (JIP) sa obmedzujú na povinnosti:
 - a. informovať osoby a organizácie, ktoré podliehajú dohode o dohľade medzi príslušnými orgánmi (ARO.GEN.300 písm. e)),
 - b. schvaľovať postupy organizácií týkajúce sa zmien, ktoré si nevyžadujú predchádzajúce povolenie (ARO.GEN.310 písm. c)),
 - c. informovať príslušný orgán, ktorý vydal osvedčenie, o každom prípade zisteného nesúladu s platnými požiadavkami zo strany organizácie, ktorej

- vydal osvedčenie príslušný orgán iného členského štátu alebo agentúra, a tiež označiť úroveň tohto výsledku (ARO.GEN.350 písm. e)) a
- d. informovať príslušný orgán, ktorý vydal preukaz spôsobilosti, oprávnenie, kvalifikačnú kategóriu alebo osvedčenie, o každom prípade zisteného nesúladu so stanovenými požiadavkami zo strany osoby, ktorej vydal osvedčenie príslušný orgán iného členského štátu (ARO.GEN.355 písm. e)).
93. Predpokladá sa, že orgány sa pri vykonávaní týchto dodatočných úloh môžu spoľahnúť na existujúce zdroje, postupy dohľadu a osvedčovania, ako aj na komunikačné kanály.

ARO.OPS – Letecká prevádzka

94. Časť ARO podčasť OPS je uplatniteľná na obchodných prevádzkovateľov a neobchodných prevádzkovateľov. Stanovuje postup vybavovania žiadosti o osvedčenie leteckého prevádzkovateľa, schvaľovania nájomných zmlúv a dohôd o spoločnom využívaní kódu, postup schvaľovania špeciálnej prevádzky, schvaľovania zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), stanovenia miestnej oblasti, schvaľovania prevádzky vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo husto osídlenej oblasti, schvaľovania prevádzky vrtuľníka na miesto a z miesta verejného záujmu a schvaľovania prevádzky na osamotenom letisku.
95. ARO.OPS pozostáva z dvoch oddielov:
- ARO.OPS oddiel 1: Osvedčovanie obchodných leteckých prevádzkovateľov,
 - ARO.OPS oddiel 2: Schválenia.
96. Táto podčasť je založená na platných spoločných vykonávacích postupoch (JIP) Spojených leteckých úradov (JAA) k predpisom JAR-OPS.
97. Hlavné otázky nastolené v reakciách na dokument CRD sa týkali schvaľovania spoločného využívania kódu (**ARO.OPS.105**) a nájomných zmlúv (**ARO.OPS.110**). Niektoré ustanovenia tohto oddielu boli výrazne zmenené, predovšetkým ustanovenia o spoločnom využívaní kódu a o nájme.
98. Bod **ARO.OPS.020** „Vedenie záznamov – Register osvedčení a vyhlásení prevádzkovateľov“ bol vypustený, lebo vedenie záznamov z postupu osvedčovania a vyhlasovania je obsiahnuté v bode ARO.GEN.220.
99. V texte bodu **ARO.OPS.100** „Vydávanie osvedčenia leteckého prevádzkovateľa“ neboli vykonané žiadne významné zmeny. Pripomienky ukázali, že nie je jasné, čo sa myslí pod spojením „a všeobecné podmienky“. Spojenie „a všeobecné podmienky“ je už obsiahnuté v spojení „súvisiace prevádzkové špecifikácie“, a preto bolo vypustené.
100. Bod **ARO.OPS.230** „Zmeny“ bol vypustený, lebo je dostatočne obsiahnutý v bodoch ARO.GEN.310 písm. c) a d) a ARO.GEN.330.
101. Bod **ARO.OPS.105** „Dohoda o spoločnom využívaní kódu“: pripomienky ku spoločnému využívaniu kódu a k nájmu boli podobné ako pripomienky k príslušným ustanoveniam v podčasti ORO.AOC. Podrobné vysvetlenie zmien a odôvodnení ponúka dôvodová správa k časti ORO, podčasť ORO.AOC.

102. Vykonané boli niektoré redakčné zmeny a ustanovenie bolo zladené s bodom ORO.AOC.115. Odkazy na nariadenie (ES) č. 2111/2005²⁰ (bezpečnostný zoznam EÚ) a časť TCO boli vypustené s cieľom zosúladenia s úpravou bodu ORO.AOC.115. Úprava bodu ORO.AOC.115 zabraňuje prevádzkovateľom z členských štátov EÚ predávať alebo vydávať letenky na lety prevádzkované prevádzkovateľom, ktorý bol postihnutý zákazom prevádzky na základe nariadenia (ES) č. 2111/2005.
103. Bod **ARO.OPS.110** „Nájomné zmluvy“: ustanovenie bolo podrobené veľkej zmene v texte. Ustanovenie o nájme lietadla bez posádky bude prehodnotené počas prípravy zmeny a doplnenia nariadenia č. 2042/2003 (NPA 2010-10 „časť T“). Okrem toho sa zaviedli osobitné požiadavky na pozastavenie a zrušenie schválenia zmlúv o nájme s posádkou vrátane odkazu na nariadenie č. 2111/2005.
104. Čo sa týka prenájmu lietadla bez posádky, vložený bol odsek, ktorý má zabezpečiť, že príslušný orgán schvaľujúci zmluvu bude pri tom spolupracovať s príslušným orgánom zodpovedným za dohľad nad lietadlom podľa nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 alebo za prevádzku lietadla, ak to nie je ten istý orgán, a že lietadlo prenajaté bez posádky bude včas vyňaté z AOC prevádzkovateľa.
105. Problematike krátkodobého nájmu v prípade nepredvídateľných naliehavých prevádzkových okolností alebo prevádzkových potrieb s obmedzeným trvaním je venovaný článok 14 ods. 4 základného nariadenia. Spoločný poradný obežník (ACJ) OPS1.165 obsahuje usmernenie pre príslušný orgán a pre nájomcu ku krátkodobému nájmu. Vo viacerých pripomienkach sa navrhovalo začlenenie tohto ACJ. Po posúdení ACJ však bol prijatý záver, že tento obežník nie je vhodný pre platný právny rámec. Preto bolo prijaté rozhodnutie, že otázka ACJ OPS1.165 sa bude riešiť v rámci samostatnej úlohy v oblasti tvorby predpisov.
106. Bod AR.OPS.300 „Postup osvedčovania“, teraz ako **ARO.OPS.200** „Postup osobitného schválenia“ bol zmenený a doplnený tak, aby vyhovel novozavedenému formuláru zoznamu osobitných schválení pre neobchodnú prevádzku (pozri dodatok III – Formulár EASA 140).
107. Bod AR.OPS.305, teraz ako **ARO.OPS.205** „Schválenie zoznamu minimálneho vybavenia“: ustanovenie bolo upravené s cieľom zvýšiť jeho zrozumiteľnosť. Text „...a v prípade potreby vykoná kontrolu organizácie“ bol vypustený, lebo schválenie zoznamu minimálneho vybavenia a súvisiacich postupov údržby a prevádzky je výlučne dokumentačným procesom.
108. Vložený bol nový predpis **ARO.OPS.210** „Miestna oblasť“. Pojem „miestna oblasť“ sa používa v niektorých ustanoveniach umožňujúcich určité zmiernenia, týkajúce sa napríklad uplatniteľnosti požiadaviek na výcvik letovej posádky.
109. Veľkosť tejto miestnej oblasti stanoví príslušný orgán v závislosti od miestneho prostredia a prevádzkových podmienok. Viac usmernení poskytne poradenský materiál (GM) k tomuto odseku.

²⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zakazu 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.

110. Bod **ARO.OPS.215** „Schválenie prevádzky vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo husto osídlenej oblasti“ sa zavádza s cieľom požadovať, aby horské a odľahlé oblasti, pre ktoré je možné schváliť vykonávanie prevádzky bez zaistenej možnosti bezpečného vynúteného pristátia, určoval členský štát, a aby príslušný orgán pred schválením takejto prevádzky preskúmal hodnotenie rizika a posúdil technické a hospodárske odôvodnenie jej vykonávania.
111. Body **ARO.OPS.220** „Schválenie prevádzky vrtuľníkov na miesto a z miesta verejného záujmu“ a **ARO.OPS.225** „Schválenie prevádzky na osamotenom letisku“ sa zavádzajú s cieľom zabezpečiť, aby bol k dispozícii zoznam, na ktorý sa schválenie vzťahuje, keďže osobitné postupy pre miesto/letisko musí pred schválením posúdiť príslušný orgán. Schválenie bez určenia, na ktoré miesta alebo letiská sa vzťahuje, by nezaručilo, že osobitné postupy pre miesto alebo letisko boli primerane posúdené alebo vypracované.

ARO.OPS – AOC a prevádzkové špecifikácie

112. Vzor osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC), teraz ako **dodatok I k časti ARO, Formulár EASA 138**, je založený na vzore, ktorý vypracovala organizácia ICAO.
113. Formulár bol mierne upravený. Dátum skončenia platnosti bol vypustený, keďže AOC sa vydáva na neobmedzený čas. Odkaz na obchodnú leteckú dopravu a neobchodnú leteckú dopravu bol presunutý z formulára prevádzkových špecifikácií do formulára AOC. To znamená, že v AOC bude vyznačené, či prevádzka vykonávaná na základe tohto AOC je obchodná letecká doprava, alebo nie je.
114. Formulár prevádzkových špecifikácií v **dodatku II k časti ARO, Formulár EASA 139** je tiež založený na vzore, ktorý vypracovala organizácia ICAO. Podrobený bol určitým zmenám. Čiastočne preto, že jeho rozsah je širší (všetci obchodní prevádzkovatelia v EÚ musia byť držiteľmi AOC), ale tiež v dôsledku zmien v terminológii, osobitného schvaľovania napríklad pre výcvik palubných sprievodcov a vydávanie potvrdení pre palubných sprievodcov a zmien vyplývajúcich z prijatých pripomienok. Vložený bol oddiel venovaný registračným znakom lietadiel. K poznámke pod čiarou č. 6 bola pridaná veta na objasnenie, že v prípade, keď sa na daný model lietadla neuplatňujú všetky osobitné povolenia, registračné znaky lietadla sa môžu uviesť v stĺpci poznámok k príslušnému osobitnému schváleniu. K poznámke pod čiarou č. 20 bola pridaná veta s cieľom zaistiť, aby sa lietadlá používané na neobchodnú prevádzku v súlade s bodom ORO.AOC.125 uvádzali v prevádzkových špecifikáciách.
115. **Dodatok III k časti ARO** bol pridaný s cieľom uceleným spôsobom dokumentovať osobitné schválenia pre neobchodných prevádzkovateľov. Tento vzor je podobný formuláru prevádzkových špecifikácií pre obchodnú prevádzku. Označený je číslom formulára EASA (Formulár EASA 140).

ARO.RAMP – Kontroly na odbavovacej ploche lietadiel prevádzkovateľov pod regulačným dohľadom iného štátu

116. Podčasť RAMP sa týka príslušných orgánov vykonávajúcich kontroly na odbavovacej ploche lietadiel, ktoré používajú prevádzkovatelia z tretích štátov a prevádzkovatelia z EÚ patriaci pod regulačný dohľad niektorého iného členského štátu. V tejto podčasti sú určené ročné kvóty kontrol na odbavovacej ploche lietadiel pristávajúcich na letiskách členských štátov, podmienky vykonávania kontrol na odbavovacej ploche zo strany agentúry, kritériá na stanovenie priorít pri kontrolách na odbavovacej ploche, kvalifikáciu inšpektorov vykonávajúcich kontroly na odbavovacej ploche, schvaľovanie výcvikových organizácií, vykonávanie kontrol na odbavovacej ploche, klasifikáciu výsledkov a nápravných opatrení, uzemnenie lietadiel a koordinačné úlohy agentúry.
117. Táto podčasť je založená na nariadení (ES) č. 216/2008, smernici 2004/36/ES („smernica SAFA – hodnotenie bezpečnosti zahraničných lietadiel“)²¹, nariadení Komisie (ES) č. 351/2008²², nariadení Komisie (ES) č. 768/2006²³ a smernici 2008/49/ES²⁴.
118. Hlavné otázky nastolené v súvislosti s touto podčasťou sa týkali rozsahu (ARO.RAMP.005), kritérií na stanovenie priorít (ARO.RAMP.105), vykonávania kontrol na odbavovacej ploche (ARO.RAMP.125), kategorizácie výsledkov (ARO.RAMP.130), uzemnenia lietadiel (ARO.RAMP.140) a minimálnej ročnej kvóty (ARO.RAMP.100 písm. c) bod 1 a súvisiacich AMC).
119. Bod **ARO.RAMP.005** „Rozsah“: viaceré členské štáty pri vykonávaní kontroly na odbavovacej ploche lietadiel používaných prevádzkovateľmi, nad ktorými majú dohľad (takzvaní „domáci prevádzkovatelia“), používajú metodiku zavedenú v smernici SAFA. Ďalšie členské štáty uviedli, že k dohľadu nad domácimi prevádzkovateľmi pristupujú odlišne, alebo metodiku SAFA uplatňujú iba čiastočne. Tieto členské štáty usudzujú, že uplatňovanie podčasti ARO.RAMP na domácich prevádzkovateľov nie je ani potrebné, ani primerané a bude mať negatívny vplyv na zdroje. Domnievajú sa, že kontroly by sa mali zameriavať skôr na „systematické kontroly“, ako na „výstupné kontroly“, ktoré sa považujú za menej účinné. V niektorých pripomienkach sa uvádza, že rozsah tejto podčasti by mal byť obmedzený iba na SAFA.
120. Smernica SAFA poskytuje členským štátom mandát na kontrolu lietadla tretieho štátu, ktoré je podozrivé, že nespĺňa medzinárodné bezpečnostné normy. Smernica umožňuje vykonávať kontroly na mieste (t. j. kontroly vykonávané bez

²¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/36/ES z 21. apríla 2004 o bezpečnosti lietadiel tretích štátov používajúcich letiská Spoločenstva. Ú. v. EÚ L 143, 30.4.2004, s. 76.

²² Nariadenie Komisie (ES) č. 351/2008 zo 16. apríla 2008, ktorým sa vykonáva smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/36/ES, pokiaľ ide o stanovenie priorít inšpekcií na odbavovacej ploche lietadiel používajúcich letiská Spoločenstva. Ú. v. EÚ L 109, 19.4.2008, s. 7.

²³ Nariadenie Komisie (ES) č. 768/2006 z 19. mája 2006, ktorým sa vykonáva smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/36/ES vzhľadom na zhromažďovanie a výmenu informácií o bezpečnosti lietadiel, ktoré využívajú letiská Spoločenstva a o riadení informačného systému. Ú. v. EÚ L 134, 20.5.2006, s. 16.

²⁴ Smernica Komisie 2008/49/ES zo 16. apríla 2008, ktorou sa mení a dopĺňa príloha II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2004/36/ES, pokiaľ ide o kritériá na vykonávanie inšpekcií na odbavovacej ploche lietadiel používajúcich letiská Spoločenstva. Ú. v. EÚ L 109, 19.4.2008, s. 17.

akéhokoľvek podozrenia) a potvrdzuje právo členských štátov vykonávať ďalšie kontroly na odbavovacej ploche (t. j. lietadiel registrovaných v členskom štáte). Konceptiu kontroly zahraničných lietadiel na odbavovacej ploche podporilo 36. valné zhromaždenie organizácie ICAO a následne bola zmenená a doplnená príloha 6 tak, aby členské štáty dostali mandát na vytvorenie programu postupov dohľadu nad prevádzkou vykonávanou zahraničným prevádzkovateľom na ich území a v prípade potreby prijatia primeraných opatrení na ochranu bezpečnosti. Príručka postupov pre inšpekcie prevádzok, osvedčovanie a trvalý dohľad (dokument ICAO 8335) obsahuje usmernenie pre vykonávanie kontrol zahraničných prevádzkovateľov na odbavovacej ploche, ktoré je do značnej miery podobné postupom uplatňovaným v programe EÚ SAFA.

121. V súčasnosti sa iba niečo vyše 50 % kontrol na odbavovacej ploche vykonáva na lietadlách prevádzkovateľov z členských štátov EÚ (hoci vzhľadom na to, že väčšinu dopravy predstavuje doprava v rámci EÚ, miera kontroly (počet kontrol/počet pristátí) je oveľa vyššia pre prevádzkovateľov z tretích krajín). Kontroly sa vykonávajú podľa noriem organizácie ICAO pre lietadlá z členských štátov EÚ a z tretích krajín. Kontroly prevádzkovateľov z členských štátov EÚ celkovo prinášajú menej výsledkov v porovnaní s inými časťami sveta, stále však zisťujú vážne prípady nedodržovania noriem viacerými prevádzkovateľmi z členských štátov EÚ. Agentúra EASA po pravidelnej analýze poskytuje tieto informácie príslušným národným leteckým úradom (NAA) zabezpečujúcim dohľad, ktoré sa v mnohých prípadoch rozhodli vykonať ďalšie, podrobnejšie vyšetrovania a audity, čo vo viacerých prípadoch viedlo k obmedzeniu, pozastaveniu alebo zrušeniu AOC.
122. Údaje získané prostredníctvom kontrol na odbavovacej ploche, čo je prístup zdola nahor, vytvárajú program zberu vzoriek, ktorý sa dopĺňa a spája s inými programami, založenými na prístupe zhora nadol, ako sú programy pravidelného dohľadu a program kontroly dodržiavania noriem EASA. So zreteľom na iniciatívu, aby činnosť dohľadu postupne prechádzala od zásady „v pevných časových úsekoch“ k zásade „podľa technického stavu“ zavádzaním prístupu založeného na riziku, je veľmi dôležité mať dostupné prostriedky na meranie a monitorovanie rizika. Kontroly na odbavovacej ploche sa ukázali byť dobrým nástrojom na zhromažďovanie bezpečnostných údajov a odvodenie ukazovateľov rizika, a preto prispievajú k primeranému dohľadu založenému na riziku.
123. Zásady spoločného dohľadu sú prehľadne stanovené v článku 10 základného nariadenia, v ktorom sa uvádza, že:
- členské štáty a agentúra spolupracujú s cieľom zabezpečiť dodržiavanie príslušných bezpečnostných predpisov EÚ,
 - členské štáty okrem svojej zodpovednosti za vnútroštátny dohľad vykonávajú kontroly na odbavovacej ploche,
 - prijímú sa opatrenia, ktoré uvádzajú „podmienky vykonávania kontrol na odbavovacej ploche vrátane systematických kontrol“.
124. Vzhľadom na uvedené a na skutočnosť, že väčšina noriem a odporúčaných postupov organizácie ICAO bola zavedená do právnych predpisov EÚ, je zrejmé, že kontroly lietadiel používaných prevádzkovateľmi z členských štátov EÚ by mali pokračovať a že tieto kontroly by sa mali vykonávať podľa noriem EÚ. Agentúra sa domnieva, že program Hodnotenie bezpečnosti lietadiel Spoločenstva (SACA), ak

sa bude správne realizovať, môže slúžiť ako nástroj dohľadu nad domácimi prevádzkovateľmi. Agentúra sa preto rozhodla nemeniť rozsah tohto oddielu.

125. Bod **ARO.RAMP.100** „Všeobecne“: odsek a) bol zosúladený s bodom ARO.GEN.305 „Program dohľadu“. Preto bol vypustený odkaz na „postup kontroly na mieste“. V bode ARO.GEN.305 sa vyžaduje od príslušných orgánov, aby zaviedli program dohľadu, ktorý bude založený na predchádzajúcej činnosti dohľadu a na hodnotení rizika. Agentúra sa preto domnieva, že cieľ vypustenej časti tohto odseku dostatočne plní bod ARO.GEN.305.
126. Odsek b) bol vypustený, lebo program Hodnotenie bezpečnosti domácich lietadiel (SANA) je vyňatý z rozsahu tejto podčasti. Nový odsek b) bol zosúladený s odsekom a). Ročný program bude súčasťou programu dohľadu uvedeného v bode ARO.GEN.305.
127. **„Minimálna ročná kvóta“**: Počet kontrol v rámci programu Hodnotenie bezpečnosti zahraničných lietadiel (SAFA), ktoré vykonajú každoročne členské štáty, sa výrazne líši nielen v absolútnych číslach, ale aj keď sa berie do úvahy počet zahraničných prevádzkovateľov (EÚ a tretia krajina), ktorých lietadlá pristávajú na ich území, a objem ich prevádzky.
128. Okamžitým prejavom tejto nerovnováhy je obmedzené množstvo zhromaždených údajov o prevádzkovateľoch, ktorí nepôsobia v najaktívnejších štátoch, čo ovplyvňuje spoľahlivosť akejkolvek následnej analýzy.
129. Zaviedla sa koncepcia minimálnej národnej kvóty s cieľom zaistiť rovnaké podmienky medzi členskými štátmi zaručením porovnateľného vstupu pre každý z nich. Vzorec na výpočet národnej kvóty berie do úvahy dva prvky: 1) rozmanitosť zahraničnej dopravy (počet prevádzkovateľov) a 2) objem prevádzky (počet pristátí). Na základe pripomienok prijatých počas pripomienkovacieho obdobia bol vzorec upravený tak, aby mali odlišnú váhu prevádzkovatelia s obmedzeným počtom pristátí (menej ako 12) v určitom štáte v priebehu roka. Rovnako na základe prijatých pripomienok bol vzorec upravený tak, aby boli rozdielne hodnotené kontroly posudzujúce rizikové faktory (napr. prioritné subjekty, znížený počet vzoriek) a nákladové faktory (odľahlé lokality, zriedkavé denné hodiny). Hoci to nie je vyjadrené kvantitatívne, pri zavedení vzorca by sa mali brať do úvahy dve hľadiská: 1) dosiahnuť čo najširšiu základňu vzoriek a 2) vyhnúť sa opakovaným kontrolám prevádzkovateľov, u ktorých predchádzajúce kontroly nevyvolali znepokojenie z hľadiska bezpečnosti. Cieľom minimálnej kvóty nie je zvýšiť celkový počet kontrol, ale umožniť ich lepšie rozdelenie medzi členské štáty. Pri použití tohto vzorca na dopravu v rokoch 2009 a 2010 by výsledná celková kvóta naozaj bola nižšia ako skutočný počet kontrol vykonaných v uvedených rokoch.
130. Údaje zhromaždené prostredníctvom kontrol na odbavovacej ploche podporia dva nové procesy: vydávanie oprávnení prevádzkovateľom z tretích krajín a spoločný dohľad nad prevádzkovateľmi z členských štátov EÚ. Je preto dôležité, aby sa údaje zhromažďovali dôsledne a jednotne a aby tak poskytovali dostatočne spoľahlivé informácie na pomoc dohľadu nad týmito činnosťami, založenému na riziku.
131. Agentúra bude pravidelne vyhodnocovať prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC), ktoré obsahujú vzorec na výpočet ročnej kvóty. Text v písmene d) bol

upravený tak, aby sa zabezpečilo, že kontroly na odbavovacej ploche bude agentúra vykonávať v spolupráci s členskými štátmi. Niektoré úpravy boli urobené v písmene d) bodoch 2 a 3 s cieľom vyjasniť, kedy môže agentúra vykonávať kontrolu na odbavovacej ploche sama.

132. Bod **ARO.RAMP.105** „Kritériá stanovenia priorít“: v novom texte písmena c) je uvedený odkaz na bezpečnostný zoznam EÚ, aby bolo možné začať s prípravou zoznamu stanovených priorít po zasadnutí výboru pre leteckú bezpečnosť v súvislosti s nariadením (ES) č. 2111/2005. Posledná veta písmena b) bod 3 i) bola presunutá do poradenského materiálu (GM). Predpis ARO.RAMP.105 písm. b) bod 5 bol upravený s cieľom zabezpečiť, že lietadlá používané prevádzkovateľom z tretej krajiny, ktorého oprávnenie vydané agentúrou je obmedzené alebo obnovené po pozastavení alebo zrušení, budú podliehať prioritným kontrolám. Text v písmene c) bol upravený tak, aby vyhovел pripomienkam, ktoré tvrdia, že by sa mal vypracovať postup vytvárania zoznamu priorít.
133. V bode **ARO.RAMP.115** „Kvalifikácia inšpektorov vykonávajúcich kontrolu na odbavovacej ploche“ sa zmenil názov, do ktorého bolo vložené spojenie „na odbavovacej ploche“. Do textu pod písmenom d) bola pridaná požiadavka, aby agentúra presadzovala zavedenú osnovu výcviku.
134. Dokumenty CRD **AMC1-AR.GEN.430 písm. c) body 2 a 3** boli prevedené do podoby predpisu **ARO.RAMP.120**. Smernica 2008/49/ES reguluje okrem iného hodnotenie výcvikových organizácií tretej strany, ktoré poskytujú výcvik zameraný na kontroly na odbavovacej ploche (t. j. organizácie, ktoré nie sú súčasťou príslušného orgánu). Členské štáty, ktoré využívajú služby takejto organizácie, sú povinné hodnotiť ju. Členské štáty však môžu požiadať agentúru, aby v ich mene vykonala technické hodnotenie výcvikovej organizácie.
135. Členské štáty a výcvikové organizácie tretej strany poskytujúce výcvik zameraný na kontroly na odbavovacej ploche uvádzali, že terajší prístup je neefektívny a vedie k neprimeranej administratívnej a regulačnej záťaži. Vzhľadom na malý počet výcvikových organizácií tretej strany, ktoré sú v prevádzke, sústredenie technického hodnotenia na úroveň agentúry pomôže zefektívniť proces hodnotenia pri súčasnom zachovaní bezpečnostného cieľa, ktorým je poskytovanie výcviku vysokej kvality. Európska riadiaca skupina SAFA (ESSG) a Európska komisia preto požiadali agentúru, aby zvýšila úroveň dokumentu AMC1-AR.GEN.430 písm. c) body 2 a 3 na vykonávací predpis, ako to bolo realizované v tomto stanovisku. Toto ustanovenie vytvára právny základ na predchádzajúce schválenie výcvikovej organizácie a uvádzajú sa v ňom podmienky, ktoré musí organizácia splniť pred udelením takého schválenia. Tieto podmienky sú už stanovené v poradenskom materiáli, ktorý agentúra vypracovala a uverejnila v súlade so smernicou 2008/49/ES, a budú prehodnotené v rámci samostatnej úlohy v oblasti tvorby predpisov s cieľom doplniť vykonávací predpis.
136. Bod **ARO.RAMP.125** „Vykonávanie kontroly na odbavovacej ploche“: text pod písmenom a) o konflikte záujmov bol presunutý do článku 4 zastrešujúceho nariadenia (pozri článok 4 ods. 4), lebo podľa agentúry by mal byť uplatniteľný na inšpektorov vo všetkých oblastiach, ktoré pokrýva časť ARO. Vypustený bol odkaz na dodatok III (teraz ako dodatok VI k časti ARO), lebo tento formulár bude

používať iba agentúra. Príslušný orgán používa upravený formulár uvedený v dodatku V (Osvedčenie o kontrole), ktorý teraz obsahuje aj kategóriu výsledku.

137. V bode **ARO.RAMP.130** „Kategorizácia výsledkov“: výsledky úrovne 1 a 2 boli zmenené na výsledky kategórie 1, 2 a 3. Mnohé obavy boli vyslovené v súvislosti so zmenou výsledkov kategórie 1, 2 a 3, ako sú stanovené v smernici SAFA, na výsledky úrovne 1 a 2, ktoré sú uvedené v predpise ARO.GEN.350. Toto znepokojenie bolo opakovane vyjadrené na zasadnutí skupiny *ad hoc* pre kontroly na odbavovacej ploche, ktoré sa v júni 2010 konalo v Kolíne. Hlavným odôvodnením zachovania terajšieho systému klasifikácie, ktoré predkladali príslušné orgány, je skutočnosť, že klasifikácia výsledkov stanovená v smernici SAFA je vhodnejšia v prípade auditu výrobkov, ktorý zachytáva stav v konkrétnom časovom okamihu, a preto táto klasifikácia viac vyhovuje zámerom kontrol na odbavovacej ploche. Všeobecná klasifikácia (úroveň 1 a 2) je však uplatniteľná v prípade auditu systému alebo procesu. Príslušné orgány tiež vyjadrili znepokojenie nad zmenou dobre zavedeného systému klasifikácie, ktorý sa ukázal byť viac ako vhodným.
138. Agentúra sa domnieva, že na účely súčasných kontrol SAFA je vhodné používať tri kategórie výsledkov. Keďže však rozsah pôsobnosti podčasti ARO.RAMP je širší ako rozsah pôsobnosti smernice SAFA (uplatňuje sa aj na lietadlá používané prevádzkovateľmi z členských štátov EÚ), v určitých prípadoch je potrebné vytvoriť prepojenie medzi prevádzkovateľom a lietadlom. Používanie dvoch rozličných systémov klasifikácie (úroveň 1 a 2 pre prevádzkovateľa a kategória 1, 2 a 3 pre lietadlo) by mohlo spôsobiť na jednej strane problémy príslušným orgánom a na druhej strane zmätok prevádzkovateľom.
139. Napriek tomu je zrejmé, že systém SAFA vrátane kategorizácie výsledkov sa ukázal ako fungujúci. Agentúra sa navyše tiež domnieva, že príliš veľa zmien v systéme naraz môže vytvoriť veľkú záťaž na zdroje príslušných orgánov a prevádzkovateľov. Preto sa agentúra rozhodla zaradiť už existujúcu kategorizáciu výsledkov do tejto podčasti.
140. Bod **ARO.RAMP.140** „Uzemnenie lietadla“: vložené bolo písmeno d) s cieľom objasniť, aké opatrenia je potrebné prijať na zrušenie uzemnenia, ak nesúlad ovplyvní platnosť osvedčenia o letovej spôsobilosti lietadla, pričom sa berú do úvahy rôzne orgány zodpovedné za nepretržitý dohľad nad lietadlom. Bod 4) písmena d) bol vypustený, lebo budúca časť TCO sa v súčasnosti nezaobera lietadlami bez oprávnenia ICAO (sub-ICAO), vrátane lietadiel dočasne bez letovej spôsobilosti. Vydávaním oprávnení pre takéto lietadlá sa bude zaoberať samostatná úloha v oblasti tvorby predpisov.
141. Bod **ARO.RAMP.145** „Hlásenie“: písmeno a) bolo zosúladené s písmenom a) bodu ARO.RAMP.120. V písmene b) bol vypustený odkaz na agentúru, lebo informácie, o ktoré ide, musia zhromažďovať príslušné orgány. Písmeno (c) bolo zosúladené s písmenom b) bodu ARO.RAMP.110. Z písmena d) bol vypustený pojem „dobrovoľne“ s cieľom chrániť všetky osoby, ktoré poskytnú informácie, a tým podporiť odhaľovanie skutočností dôležitých z hľadiska bezpečnosti.
142. Z **dodatku IV k časti ARO „Formulár štandardnej správy“** bol vypustený názov a podpis národného koordinátora, lebo informácie sa budú vkladať do centrálnej databázy uvedenej v predpise ARO.RAMP.150 písm. b) bod 2).

143. **Dodatok V „Formulár osvedčenia o kontrole na odbavovacej ploche“ a dodatok VI „Správa o kontrole na odbavovacej ploche“:** vzory formulárov boli mierne upravené s cieľom dosiahnuť jednoznačnosť a konzistentnosť so zmenami, ktoré boli vykonané v terminológii alebo v príslušných častiach tohto stanoviska. Každý formulár má pridelené číslo formulára EASA.

IV. Prehľad rozdielov

144. V tejto tabuľke je uvedený zoznam rozdielov medzi časťou ARO a normami EÚ-OPS/JAR-OPS 3. Príslušné rozdiely medzi časťou ORO a normami EÚ-OPS/JAR-OPS 3 sú uvedené v dôvodovej správe k časti ORO.

Rozdiely oproti EÚ-OPS/JAR-OPS 3

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
1./3.035 Systém kvality (c)	ARO.GEN.310	Manažér kvality: Podľa časti ORO je koncepcia „prijateľné pre príslušný orgán“ pre určených pracovníkov (teraz označení ako „určené osoby“) obsiahnutá v schválení prevádzkovateľa a riadení zmien určených osôb, ako je opísané v AMC1-ARO.GEN.330 „Zmeny – organizácie“	Je predpoklad, že to poskytuje rovnocennú úroveň kontroly.
1.165 (b) (2)(i) a (c)(1)(i) Nájom	Nie je k dispozícii	Žiadna požiadavka na stanovenie podmienok v nájomnej zmluve, ktoré by boli súčasťou tohto schválenia	Odkaz na text „všetky podmienky, ktoré sú súčasťou tohto schválenia, musia byť zahrnuté do nájomnej zmluvy“ sa nepovažuje za potrebný, lebo členské štáty nesmú do nájomných zmlúv vkladať dodatočné podmienky týkajúce sa bezpečnosti.

Rozdiely oproti prílohe 6 k dohovoru ICAO pre časť ARO

145. V tejto tabuľke je uvedený prehľad noriem prílohy 6 k dohovoru ICAO v časti I a časti III oddiel 1 a oddiel 2 v rámci rozsahu tohto stanoviska²⁵, ktoré sa

²⁵ Konkrétne normy ICAO týkajúce sa údržby a kontroly údržby zo strany prevádzkovateľa sa tu neposudzujú.

považujú za netransponované alebo transponované spôsobom, ktorý nie je v súlade s príslušnými normami prílohy 6 k dohovoru ICAO.

Označenie v prílohe 6 časť I/III	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu
Časť I – 3.3.1 Časť III – 1.3.1 Štáty zavedú štátny bezpečnostný program s cieľom dosiahnuť prijateľnú úroveň bezpečnosti civilného letectva	Nie je k dispozícii	Tieto ustanovenia nie sú špecifické pre leteckú prevádzku. Nemôžu sa transponovať do nariadenia o leteckej prevádzke.
Časť I – 1.3.1 Časť III – 1.3.2 Štát stanoví prijateľnú úroveň bezpečnosti, ktorá sa má dosiahnuť.	Nie je k dispozícii	

V. Zoznam navrhovaných úloh pri tvorbe predpisov

146. V tejto tabuľke je uvedený prehľad navrhovaných úloh pri tvorbe predpisov týkajúci sa časti ARO. V súvislosti s podčastou GEN sú zamerané najmä na tieto otázky:

- a. na základe konzultácií skupín pre posudzovanie OPS sa navrhuje doplniť materiál AMC v oddieloch 2 a 3 časti ARO dodatočnými ustanoveniami, ktoré sa týkajú pracovníkov príslušného orgánu podieľajúcich sa na dohľade nad držiteľmi AOC, ako aj počiatočného osvedčovania a dohľadu nad držiteľmi AOC, zahrnutím príslušných častí zo spoločných vykonávacích postupov (JIP) a príručky postupov pre prevádzkovú kontrolu, osvedčovanie a nepretržitý dohľad ICAO (dokument 8335),
- b. na príprave ustanovení pre orgány a organizácie, venovaných hodnoteniu rizík, riadeniu bezpečnosti a štátnemu bezpečnostnému programu, sa bude ďalej pracovať súbežne so zavádzaním programu bezpečnosti európskeho letectva (EASP) a po uverejnení novej prílohy 19 k dohovoru ICAO, týkajúcej sa noriem riadenia bezpečnosti a odporúčaných postupov.

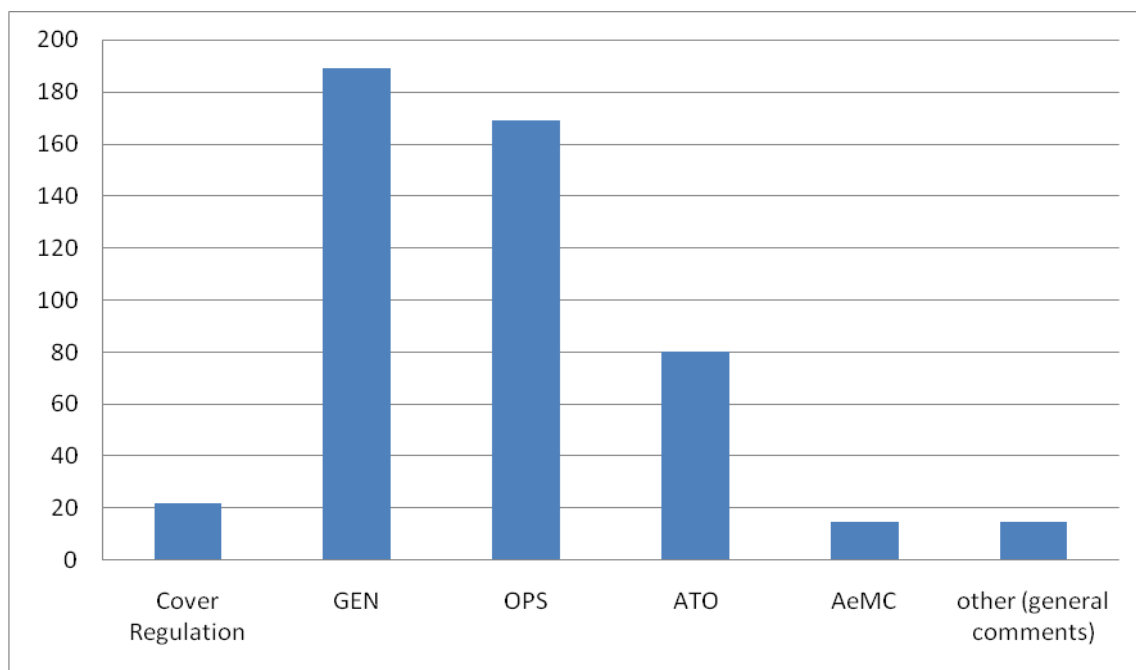
Časť, označenia predpisov	Rozsah	Odkaz na RMP
ARO.GEN.125(b)	Vypracovať AMC na stanovenie druhu informácií, ktoré sa musia poskytnúť agentúre. Spravidla by to malo zahŕňať všetky bezpečnostné záležitosti týkajúce sa konštrukcie, záležitosti týkajúce sa údajov o prevádzkovej spôsobilosti, ako aj záležitosti týkajúce sa konkrétnych oblastí, ktoré agentúra označí za oblasti vyvolávajúce bezpečnostné obavy.	MDM.095 a + b
ARO.GEN.200(a)(2)	Doplňiť dodatočné AMC a GM týkajúce sa kvalifikácie a výcviku inšpektorov pre dohľad nad držiteľmi AOC.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200(a)(4)	Doplňiť dodatočné usmernenie o spôsobe zavedenia postupu riadenia bezpečnostného rizika vrátane stanovenia a používania kľúčových prvkov rizika a brať pritom do úvahy zavedenie programu bezpečnosti európskeho letectva a požiadavky na bezpečnostný plán (článok 3 zastrešujúceho nariadenia).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Doplňiť dodatočné AMC a GM týkajúce sa overovania zhody pre držiteľov AOC pri počítačnom osvedčovaní, ako aj pre nepretržitý dohľad.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Riešiť otázku ACJ OPS1.165 s usmernením pre príslušný orgán a pre nájomcu ku krátkodobému nájmu v rámci samostatnej úlohy v oblasti tvorby predpisov.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Vypracovať komplexný systém postupov, ktorý zabezpečí harmonizovaný spôsob vykonávania kontrol na odbavovacej ploche v súlade s časťou ARO.RAMP, presunom existujúcich GM EASA SAFA týkajúcich sa kvalifikácie inšpektorov vykonávajúcich kontroly na odbavovacej ploche, podmienok pre výcvikové organizácie a postupov kontroly na odbavovacej ploche a doplnením o časti, ktoré sú potrebné v dôsledku stanovenia nových požiadaviek, predovšetkým požiadaviek týkajúcich sa kontrol na odbavovacej ploche prevádzkovateľov s osvedčením vydaným v krajine EASA.	OPS.087

Príloha III – časť ORO**I. Všeobecne**

147. Časť ORO, ako je navrhovaná v tomto stanovisku, pozostáva z ôsmich podčastí, ktoré sú ďalej rozdelené do oddielov a obsahujú všeobecné požiadavky a osobitné požiadavky na leteckú prevádzku:
148. Časť ORO podčasť GEN, všeobecné požiadavky, doplnená podčasťami:
- časť ORO podčasť AOC, osobitné požiadavky týkajúce sa osvedčovania leteckého prevádzkovateľa,
 - časť ORO podčasť DEC, osobitné požiadavky týkajúce sa povinnosti prevádzkovateľov informovať o svojej činnosti,
 - časť ORO podčasť MLR, osobitné požiadavky týkajúce sa príručiek, denníkov a záznamov,
 - časť ORO podčasť SEC, osobitné požiadavky na bezpečnosť,
 - časť ORO podčasť FC, osobitné požiadavky na letovú posádku,
 - časť ORO podčasť CC, osobitné požiadavky na palubných sprievodcov a
 - časť ORO podčasť TC, osobitné požiadavky na technickú posádku v prevádzke HEMS, HHO alebo NVIS.
149. Časť ORO podčasť GEN, ako je navrhovaná v tomto stanovisku, pozostáva z dvoch oddielov:
- oddiel 1 Všeobecne,
 - oddiel 2 Systém riadenia.
150. Požiadavky v podčasti GEN časti ORO vychádzajú zo základných odporúčaní iniciatívy COra a noriem organizácie ICAO týkajúcich sa systémov riadenia bezpečnosti (SMS). Dopĺňajú požiadavky na úrady v oblasti podmienok vydania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia a zrušenia osvedčení a povolení.
151. Text navrhovaný v stanovisku odráža zmeny oproti pôvodným návrhom agentúry (ako sú uvedené v oznámeniach NPA 2008-22c a 2009-02c), ako aj ďalšie zmeny, ktoré boli vykonané po analýze a hodnotení reakcií na dokument CRD.

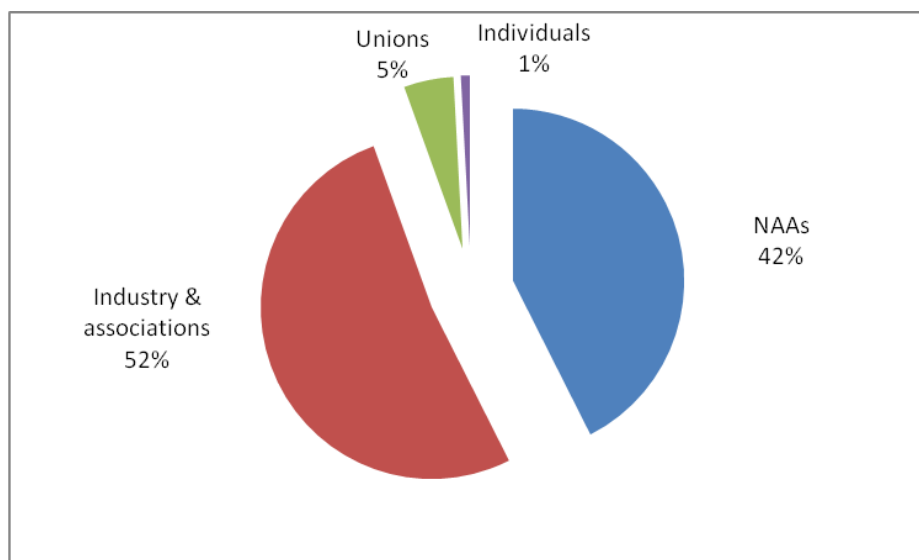
II. Konzultácie

152. Dôvodová správa k časti ARO obsahuje všeobecné informácie o reakciách na dokumenty CRD k časti AR a časti OR. V nasledujúcom grafe je znázornené rozloženie 490 prijatých reakcií na časť OR (CRD 2008-22c a 2009-02c), z ktorých 1/3 sa týkala AMC a GM a 2/3 vykonávacích predpisov.



Obrázok 6: Reakcie na časť OR – rozdelenie

153. Na ďalšom grafe sú vyznačené zdroje reakcií. Keďže reakcie pochádzajúce od združení zastupujúcich odvetvia priemyslu sa zvyčajne posielajú v mene ich jednotlivých členov, dá sa predpokladať, že celkový podiel priemyselných združení je v tomto grafe podhodnotený.



Obrázok 7: Reakcie na časť OR – zdroje

154. Hlavným otázkam nastoleným v reakciách na dokument CRD sú venované nasledujúce odseky.

III. Rozsah a uplatniteľnosť

155. Časť ORO, ako je navrhovaná v tomto stanovisku, je uplatniteľná na schvaľovanie leteckých prevádzkovateľov vykonávajúcich neobchodnú prevádzku so zložitými motorovými lietadlami alebo obchodnú prevádzku a/alebo na dohľad nad týmito prevádzkovateľmi. V revidovanej štruktúre nariadenia o leteckej prevádzke sú požiadavky na organizácie týkajúce sa leteckej prevádzky uvedené v osobitnej prílohe, ktorá obsahuje všetky predpisy uplatniteľné na neobchodnú prevádzku so zložitými motorovými lietadlami alebo obchodnú prevádzku. To zabezpečí, že na konci procesu prijímania budú predpisy presné a konzistentné pre všetky druhy leteckej prevádzky (prevádzky obchodnej leteckej dopravy a neobchodnej prevádzky). Preto je potrebné zachovať štruktúru časti ORO, aj keď z hľadiska samotnej obchodnej leteckej dopravy sa to na prvý pohľad môže zdať zbytočné.
156. Treba zdôrazniť, že všetky požiadavky na organizácie v časti ORO, ktoré by sa tiež mali uplatňovať na prevádzku inú ako obchodná letecká doprava, zostanú neuzavreté, kým nebudú prijaté stanoviská obsahujúce príslušné technické požiadavky (napr. časť NCC, časť NCO).
157. Podčasť GEN časti ORO je zosúladená s podčasťou GEN požiadaviek na organizácie týkajúcich sa posádky lietadla (časť ORA), s dvomi výnimkami:
- ustanovenia o vyhláseniach sú uvedené iba v predpisoch pre leteckú prevádzku a,
 - s cieľom zabezpečiť súlad s časťou CAT a časťou SPA pojem „organizácia“ nahradil v časti ORO pojem „prevádzkovateľ“.
158. Časť ORO podčasť GEN oddiel 1 dopĺňa požiadavky na vydanie, zachovanie, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia osvedčení a povolení uvedené v časti ARO. časť ORO podčasť GEN oddiel 2 stanovuje spoločné požiadavky na systém riadenia zahŕňajúce monitorovanie dodržiavania predpisov a riadenie bezpečnosti.
159. Časť ORO podčasť GEN okrem toho teraz obsahuje ustanovenia o zodpovednosti prevádzkovateľa, ktoré boli predtým uvedené v časti OR podčasť OPS oddiel GEN (OR.OPS.GEN). Zostávajúce oddiely bývalej časti OR podčasť OPS sú teraz vložené ako samostatné podčasti. V budúcnosti ich doplní nová podčasť venovaná obmedzeniam letového času (podčasť FTL).

Obrázok 8: Príloha III časť ORO



160. Číslovanie ustanovení bývalej časti OR (posledné tri číslice) zostáva s niekoľkými výnimkami nezmenené. V tabuľke krížových odkazov sú uvedené označenia predpisov podľa dokumentu CRD a podľa tohto stanoviska v poradí ako v stanovisku:

CRD – označenie predpisu	CRD – názov predpisu	Stanovisko – označenie predpisu	Stanovisko – názov predpisu
OR.GEN	Všeobecné požiadavky	ORO.GEN	Časť ORO podčasť Všeobecné požiadavky
---	---	ORO.GEN.100	Rozsah
OR.GEN.105	Príslušný orgán	ORO.GEN.105	Príslušný orgán

CRD – označenie predpisu	CRD – názov predpisu	Stanovisko – označenie predpisu	Stanovisko – názov predpisu
---	---	ORO.GEN.110	Zodpovednosť prevádzkovateľa
OR.GEN.115	Žiadosť o osvedčenie organizácie	ORO.GEN.115	Žiadosť o osvedčenie prevádzkovateľa
OR.GEN.120	Prostriedky preukázania zhody	ORO.GEN.120	Prostriedky preukázania zhody
OR.GEN.125	Podmienky povolenia a oprávnenia organizácie	ORO.GEN.125	Podmienky povolenia a oprávnenia prevádzkovateľa
OR.GEN.130	Zmeny v organizáciách, ktoré podliehajú osvedčovaniu	ORO.GEN.130	Zmeny
OR.GEN.135	Nepretržitá platnosť	ORO.GEN.135	Nepretržitá platnosť
OR.GEN.140	Prístup	ORO.GEN.140	Prístup
OR.GEN.145	Vyhlásenie	---	(teraz v osobitnej podčasti ORO.DEC)
OR.GEN.150	Výsledky	ORO.GEN.150	Výsledky
OR.GEN.155	Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém	ORO.GEN.155	Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém
OR.GEN.160	Hlásenie udalostí	ORO.GEN.160	Hlásenie udalostí
OR.GEN.200	Systém riadenia	ORO.GEN.200	Systém riadenia
OR.GEN.205	Obstarávanie a nákup	ORO.GEN.205	Obstarávané činnosti
OR.GEN.210	Požiadavky na personál	ORO.GEN.210	Požiadavky na personál
OR.GEN.215	Požiadavky na vybavenie	ORO.GEN.215	Požiadavky na vybavenie
OR.GEN.220	Vedenie záznamov	ORO.GEN.220	Vedenie záznamov
OR.OPS	Časť OR podčasť OPS Letecká prevádzka	---	(všetky oddiely zahrnuté ako podčasti)
OR.OPS.GEN	Oddiel: Všeobecné požiadavky	---	---
OR.OPS.GEN.100	Rozsah	---	(zahrnuté do ORO.GEN ako 005)
OR.OPS.GEN.105	Zodpovednosť prevádzkovateľa	---	(zahrnuté do ORO.GEN ako 110)
OR.OPS.AOC	Oddiel: Osvedčovanie leteckého prevádzkovateľa	ORO.AOC	Časť ORO podčasť Osvedčovanie leteckého prevádzkovateľa
OR.OPS.AOC.100	Žiadosť o osvedčenie leteckého prevádzkovateľa	ORO.AOC.100	Žiadosť o osvedčenie leteckého prevádzkovateľa
OR.OPS.AOC.105	Prevádzkové špecifikácie a oprávnenia držiteľa osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC)	ORO.AOC.105	Prevádzkové špecifikácie a oprávnenia držiteľa osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC)
OR.OPS.AOC.110	Nájom	ORO.AOC.110	Nájom
OR.OPS.AOC.115	Dohody o spoločnom využívaní kódu	ORO.AOC.115	Dohody o spoločnom využívaní kódu
OR.OPS.AOC.120	Povolenia AOC na poskytovanie výcviku podľa časti CC a na vydávanie osvedčení palubného sprievodcu	ORO.AOC.120	Povolenia AOC na poskytovanie výcviku podľa časti CC a na vydávanie osvedčení palubného sprievodcu
OR.OPS.AOC.125	Neobchodná prevádzka lietadla podliehajúceho AOC	ORO.AOC.125	Neobchodná prevádzka lietadla podliehajúceho AOC
OR.OPS.AOC.130	Monitorovanie letových údajov – letúny	ORO.AOC.130	Monitorovanie letových údajov – letúny
OR.OPS.AOC.135	Požiadavky na personál	ORO.AOC.135	Požiadavky na personál
OR.OPS.AOC.140	Požiadavky na vybavenie	ORO.AOC.140	Požiadavky na vybavenie
OR.OPS.AOC.150	Požiadavky na dokumentáciu	ORO.AOC.150	Požiadavky na dokumentáciu

CRD – označenie predpisu	CRD – názov predpisu	Stanovisko – označenie predpisu	Stanovisko – názov predpisu
OR.OPS.DEC	Oddiel: Vyhlásenie leteckého prevádzkovateľa	ORO.DEC	Časť ORO podčasť Vyhlásenie
OR.OPS.DEC.100	Vyhlásenie	ORO.DEC.100	Vyhlásenie
OR.OPS.DEC.105	Obsah vyhlásenia	---	---
OR.OPS.MLR	Oddiel: Príručky, denníky a záznamy	ORO.MLR	Časť ORO podčasť Príručky, denníky a záznamy
OR.OPS.MLR.100	Prevádzková príručka – všeobecne	ORO.MLR.100	Prevádzková príručka – všeobecne
OR.OPS.MLR.101	Prevádzková príručka – členenie pre obchodnú prevádzku a neobchodnú špeciálnu prevádzku so zložitými motorovými lietadlami	ORO.MLR.101	Prevádzková príručka – členenie pre obchodnú prevádzku a neobchodnú špeciálnu prevádzku so zložitými motorovými lietadlami
OR.OPS.MLR.105	Zoznam minimálneho vybavenia (MEL)	ORO.MLR.105	Zoznam minimálneho vybavenia (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Palubný denník	ORO.MLR.110	Palubný denník
OR.OPS.MLR.115	Vedenie záznamov	ORO.MLR.115	Vedenie záznamov
OR.OPS.SEC	Oddiel: Bezpečnosť	ORO.SEC	Časť ORO podčasť Bezpečnosť
OR.OPS.SEC.100.A	Bezpečnostná ochrana priestoru pre letovú posádku	ORO.SEC.100.A	Bezpečnostná ochrana priestoru pre letovú posádku
OR.OPS.SEC.100.H	Bezpečnostná ochrana priestoru pre letovú posádku	ORO.SEC.100.H	Bezpečnostná ochrana priestoru pre letovú posádku
OR.OPS.FC	Oddiel: Letová posádka	ORO.FC	Časť ORO podčasť Letová posádka
OR.OPS.FC.005	Rozsah	ORO.FC.005	Rozsah
OR.OPS.FC.100	Zloženie letovej posádky	ORO.FC.100	Zloženie letovej posádky
OR.OPS.FC.105	Určenie veliaceho pilota/veliteľa lietadla	ORO.FC.105	Určenie veliaceho pilota/veliteľa lietadla
OR.OPS.FC.110	Palubný inžinier	ORO.FC.110	Palubný inžinier
OR.OPS.FC.115	Výcvik v optimalizácii činnosti posádky (CRM)	ORO.FC.115	Výcvik v optimalizácii činnosti posádky (CRM)
OR.OPS.FC.120	Preškoloňovací výcvik prevádzkovateľa	ORO.FC.120	Preškoloňovací výcvik prevádzkovateľa
OR.OPS.FC.125	Rozdielový výcvik a zoznamovací výcvik	ORO.FC.125	Rozdielový výcvik a zoznamovací výcvik
OR.OPS.FC.130	Udržiavací výcvik	ORO.FC.130	Udržiavací výcvik
OR.OPS.FC.135	Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla	ORO.FC.135	Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla
OR.OPS.FC.140	Práca na viac ako jednom type alebo variante	ORO.FC.140	Práca na viac ako jednom type alebo variante
OR.OPS.FC.145	Poskytovanie výcviku	ORO.FC.145	Poskytovanie výcviku
OR.OPS.FC.200	Zloženie letovej posádky	ORO.FC.200	Zloženie letovej posádky
OR.OPS.FC.205	Kurz veliteľa lietadla	ORO.FC.205	Kurz veliteľa lietadla
OR.OPS.FC.215	Počiatkový výcvik prevádzkovateľa v optimalizácii činnosti posádky (CRM)	ORO.FC.215	Počiatkový výcvik prevádzkovateľa v optimalizácii činnosti posádky (CRM)
OR.OPS.FC.220	Preškoloňovací výcvik prevádzkovateľa a preskúšanie	ORO.FC.220	Preškoloňovací výcvik prevádzkovateľa a preskúšanie
OR.OPS.FC.230	Udržiavací výcvik a preskúšanie	ORO.FC.230	Udržiavací výcvik a preskúšanie

TE.RPRO.00036-001© Európska agentúra pre bezpečnosť letectva. Všetky práva vyhradené.
Dokument pre vnútornú potrebu. Reprodukcia sa nekontroluje. Stav revízie textu overiť na webovej/intranetovej stránke agentúry EASA.

CRD – označenie predpisu	CRD – názov predpisu	Stanovisko – označenie predpisu	Stanovisko – názov predpisu
OR.OPS.FC.240	Práca na viac ako jednom type alebo variante	ORO.FC.240	Práca na viac ako jednom type alebo variante
OR.OPS.FC.235	Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla	ORO.FC.235	Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla
OR.OPS.FC.245.A	Alternatívny program výcviku a kvalifikácie	ORO.FC.245.A	Alternatívny program výcviku a kvalifikácie
OR.OPS.FC.255.A	Velitelia lietadla s preukazom spôsobilosti obchodného pilota CPL(A) (letún)	ORO.FC.255.A	Velitelia lietadla s preukazom spôsobilosti obchodného pilota CPL(A) (letún)
OR.OPS.FC.255.H	Velitelia lietadla s preukazom spôsobilosti obchodného pilota CPL(H) (vrtuľník)	ORO.FC.255.H	Velitelia lietadla s preukazom spôsobilosti obchodného pilota CPL(H) (vrtuľník)
OR.OPS.FC.330	Udržiavací výcvik a preskúšavanie – preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom	ORO.FC.330	Udržiavací výcvik a preskúšavanie – preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom
OR.OPS.FC.201.A	Striedanie členov letovej posádky počas letu	ORO.FC.201.A	Striedanie členov letovej posádky počas letu
OR.OPS.CC	Oddiel: Palubní sprievodcovia	ORO.CC	Časť ORO podčasť Palubní sprievodcovia
OR.OPS.CC.005	Rozsah	ORO.CC.005	Rozsah
OR.OPS.CC.100	Počet a zloženie palubných sprievodcov	ORO.CC.100	Počet a zloženie palubných sprievodcov
OR.OPS.CC.110	Podmienky na pridelenie povinností	ORO.CC.110	Podmienky na pridelenie povinností
OR.OPS.CC.115	Vykonávanie výcvikových kurzov a súvisiacich preskúšaní	ORO.CC.115	Vykonávanie výcvikových kurzov a súvisiacich preskúšaní
OR.OPS.CC.120	Počiatkový výcvikový kurz	ORO.CC.120	Počiatkový výcvikový kurz
OR.OPS.CC.125	Špecifický výcvik na typ lietadla a preškoľovací výcvik prevádzkovateľa	ORO.CC.125	Špecifický výcvik na typ lietadla a preškoľovací výcvik prevádzkovateľa
OR.OPS.CC.130	Rozdielový výcvik	ORO.CC.130	Rozdielový výcvik
OR.OPS.CC.135	Oboznámenie sa	ORO.CC.135	Oboznámenie sa
OR.OPS.CC.140	Udržiavací výcvik	ORO.CC.140	Udržiavací výcvik
OR.OPS.CC.145	Opakovací výcvik	ORO.CC.145	Opakovací výcvik
OR.OPS.CC.200	Počet a zloženie palubných sprievodcov	ORO.CC.200	Počet a zloženie palubných sprievodcov
OR.OPS.CC.205	Minimálny počet palubných sprievodcov v prípade neočakávaných udalostí a počas pozemnej prevádzky	ORO.CC.205	Bežná pozemná prevádzka a neočakávané udalosti
OR.OPS.CC.210	Podmienky na pridelenie povinností	ORO.CC.210	Podmienky na pridelenie povinností
OR.OPS.CC.215	Vykonávanie výcvikových kurzov a súvisiacich preskúšaní	ORO.CC.215	Vykonávanie výcvikových kurzov a súvisiacich preskúšaní
OR.OPS.CC.250	Práca na viac ako jednom type alebo variante lietadla	ORO.CC.250	Práca na viac ako jednom type alebo variante lietadla
OR.OPS.CC.255	Prevádzka s jedným palubným sprievodcom	ORO.CC.255	Prevádzka s jedným palubným sprievodcom
OR.OPS.CC.260	Vedúci palubný sprievodca	ORO.CC.260	Vedúci palubný sprievodca
OR.OPS.TC	Oddiel: Členovia technickej posádky v prevádzke HEMS, HHO alebo NVIS	ORO.TC	Časť ORO podčasť Technická posádka v prevádzke HEMS, HHO alebo NVIS
OR.OPS.TC.100	Rozsah	ORO.TC.100	Rozsah

CRD – označenie predpisu	CRD – názov predpisu	Stanovisko – označenie predpisu	Stanovisko – názov predpisu
OR.OPS.TC.105	Podmienky pridelenia povinností	ORO.TC.105	Podmienky pridelenia povinností
OR.OPS.TC.110	Výcvik a preskúšanie	ORO.TC.110	Výcvik a preskúšanie
OR.OPS.TC.115	Počiatkový výcvik	ORO.TC.115	Počiatkový výcvik
OR.OPS.TC.120	Preškoloňovací výcvik prevádzkovateľa	ORO.TC.120	Preškoloňovací výcvik prevádzkovateľa
OR.OPS.TC.125	Rozdielový výcvik	ORO.TC.125	Rozdielový výcvik
OR.OPS.TC.130	Oboznamovacie lety	ORO.TC.130	Oboznamovacie lety
OR.OPS.TC.135	Udržiavací výcvik	ORO.TC.135	Udržiavací výcvik
OR.OPS.TC.140	Opakovací výcvik	ORO.TC.140	Opakovací výcvik
Časť OR	Dodatky	Časť ORO	Dodatky
Časť OR dodatok I	Formulár vyhlásenia	Časť ORO dodatok I	Formulár vyhlásenia

Tabuľka 4: Krížové odkazy medzi dokumentom CRD a týmto stanoviskom pre časť ORO

ORO.GEN oddiel 1 – Všeobecne

161. Vykonávacie predpisy v oddiele 1 obsahujú všeobecné požiadavky na organizácie, ktoré sa týkajú predovšetkým počiatkového osvedčovania a dohľadu. Tieto požiadavky dopĺňajú zodpovedajúce požiadavky na úrady v časti ARO podčasť GEN oddiely 1 a 3. Zakladajú sa na požiadavkách vysokej úrovne stanovených v základnom nariadení. V súlade so zmenami, ktoré sa vykonali v podčasti ARO.GEN, boli vložené dva nové odseky s predpismi, zavádzajúcimi požiadavky na organizácie týkajúce sa opatrení, ktoré je potrebné realizovať pri okamžitej reakcii na bezpečnostný problém (ORO.GEN.155), ako aj týkajúce sa hlásenia udalostí (ORO.GEN.160). Nový predpis ORO.GEN.155 zavádza požiadavku na organizácie, aby spĺňali smernice o letovej spôsobilosti a o zvýšení bezpečnosti vydaných agentúrou, pričom smernica o zvýšení bezpečnosti vychádza z úlohy v oblasti tvorby predpisov 21.039 „Údaje o prevádzkovej spôsobilosti“²⁶.

Označenie častí ORO	Názov	Zodpovedajúce ARO
ORO.GEN.105	Príslušný orgán	Nie je k dispozícii
ORO.GEN.115	Žiadosť o osvedčenie organizácie	ARO.GEN.310 písm. a)
ORO.GEN.120	Prostriedky preukázania zhody	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Podmienky povolenia a oprávnenia organizácie	ARO.GEN.310 písm. b)
ORO.GEN.130	Zmeny v organizáciách, ktoré podliehajú osvedčovaniu	ARO.GEN.330

²⁶

CRD 2009-01, pozri [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

ORO.GEN.135	Nepretržitá platnosť	ARO.GEN.310 písm. b)
ORO.GEN.140	Prístup	Zastrešujúce nariadenie článok 4 ods. 5
ORO.GEN.150	Výsledky	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Hlásenie udalostí	ARO.GEN.135

Tabuľka 5: Zhoda medzi podčastami ARO.GEN a ORO.GEN

162. V dôsledku zmien v štruktúre predpisov sú dva vykonávacie predpisy, predtým zaradené do podčasti OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 a OR.OPS.GEN.105), sú teraz zahrnuté v podčasti ORO.GEN. Bod **ORO.GEN.110** stanoví zodpovednosť prevádzkovateľa za bezpečnú prevádzku lietadla vrátane požiadavky na zavedenie a udržiavanie systému vykonávania prevádzkovej kontroly každého letu prevádzkovaného v rámci podmienok jeho vyhlásenia alebo osvedčenia. Táto požiadavka je založená na existujúcich požiadavkách, t. j. na normách EÚ-OPS a JAR-OPS 3, s týmito výraznými rozdielmi:
- Vyžadovať sa bude systém kontrolných zoznamov na zohľadňovanie zásad ľudského faktora, ako sa uvádza v prílohe 6 časti I, II a III k dohovoru ICAO. Okrem toho treba vziať do úvahy najnovšiu dokumentáciu od výrobcu lietadla. Tento doplnkový text bol pridaný ako reakcia na pripomienky zúčastnených strán.
 - Prevádzkovateľ bude musieť v prevádzkovej príručke uviesť postupy plánovania letu, v súlade s časťou II oddiel 3 prílohy 6 k dohovoru ICAO.
163. Viaceré združenia dispečerov požadovali zavedenie predpisov o vydávaní preukazov spôsobilosti dispečerov, tomu sa však nedalo vyhovieť, lebo to bolo mimo rozsahu oznámenia NPA. Oznámenie NPA transponovalo existujúce požiadavky, pričom ani normy EÚ-OPS, JAR-OPS 3, ani základné nariadenie takúto požiadavku neobsahujú. Navrhovaný text je v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO, ktorá stanovuje, že prevádzkovateľ si môže na kontrolu zvoliť používanie metódy, ktorá si vyžaduje zapojenie referentov pre letovú prevádzku alebo letových dispečerov, ale nie je to povinné. Podľa prílohy 6 k dohovoru ICAO, ak sa využijú referenti pre letovú prevádzku/letoví dispečeri, štát prevádzkovateľa môže (alebo nemusí) požadovať, aby referenti pre letovú prevádzku alebo letoví dispečeri boli držiteľmi preukazov spôsobilosti.
164. Vymedzenie pojmu „hlavné miesto podnikania“ na určenie príslušného orgánu podľa bodu **ORO.GEN.105** je teraz v súlade s vymedzením tohto pojmu v nariadení (ES) č. 1008/2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie)²⁷, ktoré bolo prijaté aj pre nariadenie (ES) č. 2042/2003 s pozmeňujúcim a doplňujúcim nariadením (ES) č. 127/2010²⁸. To zodpovedá skutočnosti, že leteckí dopravcovia s licenciou musia

²⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie) (Text s významom pre EHP). Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3 – 20.

²⁸ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 127/2010 z 5. februára 2010, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2042/2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení TE.RPRO.00036-001© Európska agentúra pre bezpečnosť letectva. Všetky práva vyhradené. Dokument pre vnútornú potrebu. Reprodukcia sa nekontroluje. Stav revízie textu overiť na webovej/intranetovej stránke agentúry EASA.

dostať povolenie v súlade s podčastou G prílohy I k nariadeniu (ES) č. 2042/2003 „časť M“ ako súčasť ich osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC). Toto vymedzenie pojmu predpokladá, že hlavné finančné funkcie a prevádzkové riadenie organizácie sú umiestnené v tom istom členskom štáte. Agentúra si uvedomuje výhody prijatia spoločného vymedzenia pojmov v rozličných nariadeniach, a preto sa domnieva, že vymedzenie pojmu prevzaté z nariadenia (ES) č. 1008/2008 vyvolá problémy s vykonávaním. Preto odporúča preskúmať toto vymedzenie pojmu vo všetkých zodpovedajúcich nariadeniach EASA vrátane nariadení o letovej spôsobilosti. Toto preskúmanie by malo posúdiť umiestnenie technického riadenia organizácie s ohľadom na činnosť schválenú podľa základného nariadenia a jeho vykonávacích predpisov ako hlavné kritérium určenia hlavného miesta podnikania organizácie na účely určenia príslušného orgánu.

165. V bode **ORO.GEN.115** sa stanovuje postup vybavovania žiadosti o osvedčenie organizácie. S ohľadom na pripomienky zúčastnených strán k oznámeniu NPA nebol zachovaný návrh na jednotné osvedčenie organizácie predložený v NPA 2008-22c a zároveň sa v časti ORO nenavrhuje žiadny štandardný formulár žiadosti. V tomto druhom bode vyjadrili členské štáty znepokojenie z dôsledkov zavedenia štandardného formulára žiadosti v odlišných administratívnych systémoch, ktoré fungujú podľa súčasných platných predpisov. V otázke koncepcie jednotného osvedčenia sa agentúra domnieva, že hlavné ciele koncepcie sa dajú dosiahnuť aj bez zavedenia vydávania jednotného osvedčenia organizácií: osvedčenie, ktoré je len „potvrdením“ postupu osvedčovania, môže mať podobu jedného jednotného dokumentu alebo odlišných dokumentov. Základným aspektom je zabezpečiť, aby príslušné orgány mohli čo najúčinnejšie vykonávať dohľad nad organizáciami, ktoré sú držiteľmi viacerých povolení²⁹. V tomto ohľade sú veľmi dôležité spoločné požiadavky na systém riadenia, ktoré sú použiteľné na všetky druhy organizácií.
166. V bode **OR.GEN.120** sa stanovuje postup schvaľovania alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, uplatňovaný na organizácie, ktoré sú držiteľmi osvedčenia podľa časti ORO. V priebehu konzultačného procesu boli vyjadrené obavy z alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ktoré využívajú organizácie podliehajúce iba oznamovacej povinnosti. Agentúra poznamenáva, že v základnom nariadení neexistuje žiadny právny základ na donútenie takýchto organizácií, aby uplatňovali rovnaký postup schvaľovania alternatívnych prostriedkov preukázania zhody ako organizácie s osvedčením. Schvaľovanie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody môže fungovať, iba ak bude spojené s udeľovaním osvedčenia alebo povolenia, kde sa takéto prostriedky preukázania zhody považujú za súčasť základu na udelenie povolenia. V prípade organizácií podliehajúcich oznamovacej povinnosti sa však postup udeľovania povolenia neuplatňuje na alternatívne prostriedky preukázania zhody s AMC priamo spojené s ľubovoľným konkrétnym povolením, ktorého môžu byť takéto

a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Text s významom pre EHP).
Ú. v. EÚ L 40, 13.2.2010, s. 4 – 50.

²⁹ Kritériá započítania položiek auditu pre dohľad nad organizáciami, ktoré sú držiteľmi viacerých povolení, budú uvedené v AMC k bodu AR.GEN.305

organizácie držiteľmi podľa časti SPA. Čo sa týka možnosti odborných organizácií alebo orgánov zastupujúcich zúčastnené strany používať alternatívne prostriedky preukázania zhody bez toho, aby boli držiteľmi osvedčenia organizácie podľa základného nariadenia a jeho vykonávacích predpisov, nie je potrebné, aby tieto organizácie žiadali povolenia na takéto alternatívne prostriedky, lebo podľa základného nariadenia a jeho vykonávacích predpisov nepodliehajú žiadnej povinnosti preukázania zhody.

167. V rámci odpovede na reakcie zúčastnených strán z oblasti priemyslu agentúra otvorí ďalšiu úlohu v oblasti tvorby predpisov na vypracovanie metodiky, ako preukázať, že sú splnené bezpečnostné ciele vykonávacích predpisov pri podávaní žiadosti o schválenie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody.
168. V bode **OR.GEN.130** „Zmeny v organizáciách podliehajúcich osvedčovaniu“ je ďalej rozvedený druh zmien, ktoré si vyžadujú predchádzajúce schválenie vo vzťahu k systému riadenia organizácie s cieľom zmierniť zaťaženie organizácií a orgánov: čo sa týka systému riadenia, sú zmeny, ktoré si vyžadujú predchádzajúce schválenie, vymedzené podrobnejšie ako zmeny, ktoré sa týkajú spoľahlivosti a zodpovednosti a/alebo bezpečnostnej politiky. Návrh agentúry k bodu OR.GEN.130 spolu so zodpovedajúcimi ustanoveniami časti ARO sa v podstate nelíšia od koncepcií „nepriameho povolenia“ alebo „zmien prijateľných pre príslušný orgán“: pri úvodnom osvedčovaní príslušný orgán overuje splnenie príslušných požiadaviek schvaľuje systém riadenia organizácie vrátane jej systému prevádzkovej kontroly, ako aj jej postup riadenia zmien, ktoré si nevyžadujú predchádzajúce schválenie. Následne sa zmeny delia na tie, ktoré si vyžadujú predchádzajúce schválenie, a na tie, ktoré sa môžu riadiť podľa dohody s príslušným orgánom. Navrhované predpisy sú vhodnejšie aj z hľadiska vykonávania dohľadu založeného na výkonnosti: pri úvodnom osvedčovaní sa môže organizácia dohodnúť so svojim príslušným orgánom na rozsahu zmien, ktoré si nevyžadujú predchádzajúce schválenie, v rámci obmedzení stanovených v bode ORO.GEN.130. Ako organizácia „dozrieva“, rozsah takýchto zmien sa môže rozširovať za predpokladu, že neprekročia rámec stanovený na úrovni vykonávacích predpisov.
169. Niektoré príslušné orgány členských štátov mali pripomienky ku koncepcii neobmedzenej platnosti osvedčení, pričom vyjadrili obavy, že ak budú mať osvedčenia neobmedzenú platnosť, môže sa prejaviť nedostatok účinnej kontroly. Agentúra poznamenáva, že neobmedzená platnosť osvedčení je v súčasnosti v oblasti letovej spôsobilosti široko akceptovaná. Nepretržitá platnosť osvedčení organizácie podlieha nepretržitému dohľadu príslušného orgánu. Návrh agentúry podporuje proces nepretržitého dohľadu prostredníctvom auditov, preskúmaní a kontrol v intervaloch stanovených na základe predchádzajúcich výsledkov dohľadu a na základe zváženia prvkov rizika. Ak by mali osvedčenia obmedzenú platnosť, príslušné orgány by mohli mať snahu odkladať audity a kontroly na čas tesne pred skončením platnosti osvedčenia. Časť ARO obsahuje nevyhnutné prvky, ktoré umožňujú príslušným orgánom konať v otázke osvedčenia, kedykoľvek je to potrebné v prípade, že výsledky predstavujú vážne ohrozenie bezpečnosti. Členské štáty môžu navyše podniknúť donucovacie kroky uplatnením sankcií, ako je stanovené v ich vnútroštátnych predpisoch, ktorými sa vykonáva článok 68 základného nariadenia.

170. Nový vykonávací predpis OR.GEN.160 „Hlásenie udalostí“ bol prijatý s cieľom uviesť odkaz na platné právne predpisy a stanoviť požiadavky na hlásenie pre všetky organizácie, ktoré podliehajú časti ORO, vrátane hlásenia organizácii zodpovednej za konštrukciu lietadla. Tento text vychádza z existujúcich požiadaviek v predpisoch pre letovú spôsobilosť. Hlásit sa majú udalosti, ktoré vážne ohrozujú bezpečnú prevádzku lietadla, na rozdiel od rizík pre leteckú bezpečnosť, ktoré sa riešia v rámci vnútorného systému hlásenia udalostí podľa predpisu ORO.GEN.200 písm. a) bod 3. Požiadavky boli preskúmané s cieľom posúdiť reakcie na dokument CRD: úvodné správy, ktoré má do 72 hodín predložiť organizácia, ktorá zistila udalosť, nemusia obsahovať podrobnosti o krokoch, ktoré mieni organizácia podniknúť, aby predišla opakovaniu udalosti, keďže stanovenie takýchto krokov si môže vyžadovať viac času.

ORO.GEN oddiel 2 – Systém riadenia

171. Agentúra navrhuje venovať osobitný oddiel všeobecných požiadaviek na organizácie tým požiadavkám, ktoré sa vzťahujú na systémy riadenia organizácií. Tieto požiadavky vychádzajú prevažne z existujúcich požiadaviek v príslušných normách, ako sú napríklad predpisy JAR. Týkajú sa potreby mať kvalifikovaných pracovníkov a najmä určité konkrétne osoby, ktorých úlohou je zabezpečiť, aby organizácia spĺňala príslušné požiadavky. Existujúce požiadavky sa týkajú aj potreby mať primerané prostriedky na plnenie požadovaných úloh a potreby viesť záznamy o všetkých činnostiach vykonávaných v súlade s príslušnými predpismi.
172. Tento osobitný oddiel je tiež vhodným miestom na vykonávanie noriem organizácie ICAO pre systémy riadenia bezpečnosti (SMS)³⁰. Agentúra sa domnieva, že tieto systémy by sa nemali vykonávať prostredníctvom dodatočných požiadaviek na systém riadenia, ktoré by stáli nad existujúcimi predpismi a týkali by sa financií, kvality alebo iného predmetu záujmu riadiaceho pracovníka organizácie. Zavedenie systému riadenia bezpečnosti oddelene od ostatných systémov by mohlo vyzeráť iba ako ďalšia normatívna požiadavka s rizikom, že organizácie sa budú snažiť uspokojiť svoj príslušný orgán ukazovaním toho, že do svojej organizácie pridali všetky požadované normatívne prvky. To by nepomohlo zavádzaniu predpisov založených na výkonnosti, ako to presadzuje organizácia ICAO s cieľom uľahčiť vykonávanie zásad SMS
173. Agentúra namiesto toho navrhuje zostaviť zoznam prvkov, ktorými sa organizácie musia zaoberať. Navrhované požiadavky sú tak založené na myšlienke, že bezpečnosť, ako aj dodržiavanie predpisov by malo byť záujmom celého personálu a všetkých činností organizácie. Preto sa požiadavky predkladajú spôsobom, ktorý organizácii umožňuje plniť ich tak, aby jej to vyhovovalo vzhľadom na jej obchodný model. Požiadavky predovšetkým umožnia skôr zavedenie integrovaného systému riadenia tam, kde je bezpečnosť parameter, ktorý treba zohľadňovať pri každom rozhodnutí, než spájanie systémov riadenia. Integrované riadenie umožňuje riadiacim pracovníkom rozpoznať a zohľadniť všetky výrazné vplyvy na ich organizáciu, ako je strategické smerovanie ich podnikania, príslušné právne predpisy a normy, vnútorná politika a kultúra, riziká a nebezpečenstvá,

³⁰ Príloha 1 dodatok 4 k dohovoru ICAO/príloha 6 dodatok 7 k dohovoru ICAO „Rámec pre systémy riadenia bezpečnosti“.

požiadavky na zdroje a potreby tých, na ktorých môže mať dosah ktorýkoľvek aspekt prevádzky organizácie

174. V súvislosti so systémami kvality agentúra navrhuje zachovať to, čo regulačný orgán skutočne zaujíma, keď požaduje od organizácií zavedenie systému kvality: dodržiavanie predpisov. Systém kvality sa naozaj dá využiť na plnenie rozličných súborov požiadaviek. Agentúra považuje za potrebné jednoducho vyžadovať monitorovanie dodržiavania predpisov ako súčasť požiadaviek na systém riadenia. Navrhované požiadavky preto ponúkajú možnosť vykonávať normy systémov riadenia bezpečnosti organizácie ICAO bez toho, aby sa organizácia zaviazala k zmene svojho podnikateľského modelu.
175. Navrhované požiadavky na systém riadenia sú vhodné pre rozličné organizácie bez ohľadu na ich veľkosť, charakter alebo zložitosť činnosti, bez ohľadu na to, aký obchodný model chcú uplatňovať, a tak je zaručené ich primerané používanie. Agentúra tiež navrhuje, aby v prípade, že organizácia presunie na iný subjekt časť svojej činnosti, na ktorú sa vzťahujú teraz navrhované požiadavky, bude naďalej niesť zodpovednosť za dodržiavanie príslušných predpisov. Je to potrebné, aby sa zabezpečilo, že organizácia bude naďalej plne zodpovedná za tú svoju činnosť, ktorá podlieha osvedčovaniu.
176. Požiadavky na systém riadenia sa navrhujú tak, aby sa boli platné pre všetky organizácie, na ktoré sa vzťahujú tieto navrhované požiadavky na organizácie. Pri navrhovaní požiadaviek na systém riadenia agentúra kontrolovala, ktoré predpisy sa dajú uplatniť na organizácie pre riadenie prvotnej letovej spôsobilosti a zachovania letovej spôsobilosti, s cieľom overiť súlad s nimi, podľa možnosti so zachovaním znenia použiteľných predpisov. Agentúra však má v úmysle v budúcnosti navrhovať predpisy, ktoré budú vykonávať normy systému SMS organizácie ICAO pre ďalšie druhy organizácií. Agentúra sa bude snažiť čo najviac zachovať požiadavky v podobnom znení, ako sú návrhy týchto požiadaviek na organizácie. To uľahčí zjednodušené vykonávanie noriem ICAO predovšetkým pre organizácie, ktorých činnosť zasahuje do viacerých sektorov letectva.
177. Pri príprave navrhovaných požiadaviek sa agentúra snažila zabezpečiť súlad medzi požiadavkami platnými pre rôzne druhy organizácií. Preto agentúra študovala požiadavky stanovené v predpisoch JAR-FCL 1, 2 a 3, v normách EÚ-OPS, v AMC a GM k predpisom JAR-OPS 1 a v JAR-OPS 3. Tieto normy obsahovali požiadavky, ktoré majú spĺňať organizácie v rozsahu navrhovaných požiadaviek na organizácie. S cieľom zabezpečiť celkovú konzistentnosť agentúra potom študovala príslušné požiadavky uvedené vo vykonávacích predpisoch, ktoré sa už uplatňovali na organizácie pre riadenie letovej spôsobilosti. Agentúra potom vo svojom oznámení NPA navrhla znenie, ktoré sa zdalo najvhodnejšie pre všetky organizácie, a v prípade potreby ho doplnila požiadavkami na osobitné druhy organizácií.
178. Navrhované predpisy agentúra doplnila ďalšími predpismi vychádzajúcimi z noriem ICAO, ktoré neboli medzi normami uvedenými v predchádzajúcom odseku. Ide napríklad o požiadavky na systém SMS organizácie ICAO
179. Počas konzultačnej fázy agentúra rozsiahlo vysvetľovala postup, ktorý viedol k predloženiu návrhu požiadaviek na systém riadenia. Úvodné pripomienky zúčastnených strán ukázali, že navrhované predpisy neboli úplne pochopené.

Preto agentúra s pomocou pracovnej skupiny preskúmala navrhovaný text s cieľom zlepšiť jeho zrozumiteľnosť.

180. Agentúra považuje za zaujímavé aj to, že niektoré zúčastnené strany požadovali ďalší posun smerom k predpisom založeným na výkonnosti. Agentúra sa však domnieva, že v tomto štádiu by nebolo rozumné navrhovať predpisy úplne založené na výkonnosti a že postupné zlepšovanie predpisov v súlade s pokrokom dosiahnutým na úrovni organizácií uľahčí cestu k predpisom založeným na výkonnosti.
181. Navrhované požiadavky sú oproti požiadavkám ICAO inak formulované, ale sú s nimi v súlade. Tabuľka zhody s navrhovanými požiadavkami a súvisiacimi AMC a GM v časti OR(O) a príslušnými normami organizácie ICAO bola uvedená v prílohe III dôvodovej správy k dokumentu CRD „Požiadavky na organizácie“ (2008-22c a 2009-02c)³¹. 37. valné zhromaždenie ICAO, ktoré sa konalo v septembri/októbri 2010, potvrdilo vypracovanie novej prílohy, ktorá bude venovaná riadeniu bezpečnosti. Príloha 19 má obsahovať všeobecné normy systému riadenia bezpečnosti (SMS) platné pre všetky organizácie. Bude tak nasledovať celkový systémový prístup, ktorý navrhuje agentúra EASA vo svojom oznámení NPA o požiadavkách na úrady a organizácie. Po vydaní tejto novej prílohy budú preskúmané požiadavky na organizácie týkajúce sa SMS, s cieľom okrem iného posúdiť výsledky práce v rámci medzinárodnej skupiny pre spoluprácu v oblasti riadenia bezpečnosti (SM-ICG), pokrok pri zavádzaní programu EASP, a predovšetkým riešiť otázky riadenia bezpečnostných rizík vyplývajúcich zo vzťahov s inými organizáciami. V tomto poslednom bode agentúra súhlasí so zúčastnenými stranami, že organizácie by nemali riadiť bezpečnosť izolovane, ale mali by to robiť koordinovane s ďalšími organizáciami, s ktorými sú prepojené. Napríklad efektívne riadenie bezpečnosti prevádzkovateľom letiska znamená primeranú spoluprácu s leteckými prevádzkovateľmi a poskytovateľmi leteckej navigačnej služby, ktorí využívajú služby letiska. Agentúra má preto v úmysle preskúmať požiadavky na organizácie, ako už bolo uvedené, prostredníctvom novej úlohy v oblasti tvorby predpisov.

ORO.AOC – Osvedčovanie leteckého prevádzkovateľa

182. Táto podčasť sa týka obchodných prevádzkovateľov. Stanovuje postup vybavovania žiadosti o osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC), podmienky zmlúv o prenájme a o spoločnom využívaní kódu, postup vybavovania žiadosti o povolenie na poskytovanie výcviku palubných sprievodcov a na vydávanie osvedčení palubných sprievodcov a požiadavky na neobchodnú prevádzku lietadla na základe AOC. Tieto požiadavky sa týkajú monitorovania letových údajov, personálu, vybavenia a prípravy príručiek a dokumentácie.
183. Táto podčasť vychádza z požiadaviek príslušných noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3 uvedených v podčasťach B a C. Podčasť ORO.AOC obsahuje novú požiadavku týkajúcu sa spoločného využívania kódu, čo je oblasť, ktorá nie je obsiahnutá v normách EÚ-OPS. Vloženie tejto požiadavky odráža širší rozsah pôsobnosti základného nariadenia v porovnaní s normami EÚ-OPS. Pôvodný návrh

³¹ [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/Časť or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Časť OR.pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/Časť%20or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Časť%20OR.pdf).

v oznámení NPA 2009-2c bol zmenený a doplnený na základe pripomienok zúčastnených strán.

184. Hlavné otázky nastolené zúčastnenými stranami v súvislosti s touto podčastou sa týkali uplatniteľnosti a rozsahu pôsobnosti AOC (ORO.AOC.100), požiadaviek na nájom lietadla z tretej krajiny bez posádky a s posádkou (ORO.AOC.110), spoločného využívania kódu (ORO.AOC.115) a vzťahu medzi rozličnými zodpovednými pracovníkmi a systému zodpovedných pracovníkov (ORO.AOC.135).
185. V niektorých ustanoveniach sa na základe prijatých pripomienok vykonali výrazné zmeny. Niektoré úpravy majú skôr redakčný charakter, alebo ich cieľom je zvýšiť zrozumiteľnosť ustanovení.
186. Bod **ORO.AOC.025** „Zmeny“ bol vypustený, lebo táto oblasť je dostatočne rozpracovaná v podčasti ORO.GEN. Predbežný zoznam zmien, ktoré si vyžadujú predchádzajúce povolenie, je uvedený ako GM v podčasti ORO.GEN, ktorá bude uverejnená s rozhodnutím.
187. Bod **ORO.AOC.110 písm. b)** „Prenájom“: objavili sa mnohé obavy v súvislosti s nájmom lietadiel od prevádzkovateľov z tretích krajín. Agentúra pozorne posúdila prijaté pripomienky. Nájom je pre obchodné letecké spoločnosti dôležitý obchodný nástroj, a preto by mali byť predpisy týkajúce sa bezpečnosti primerané. Je však tiež zrejmé, že nájom lietadiel od prevádzkovateľov z tretích krajín musí prebiehať v kontrolovanom prostredí, ktoré zabezpečí prijateľnú úroveň bezpečnosti. Európsky zákonodarca to uznal a problematiku nájmu riešil v nariadení (ES) č. 1008/2008 a v normách EÚ-OPS. Oba tieto právne predpisy sa brali do úvahy pri zmene a doplnení textu predpisu v oznámení NPA. Agentúra sa domnieva, že upravený text uvedený v tomto stanovisku poskytuje potrebnú pružnosť obchodným leteckým spoločnostiam a zároveň zabezpečuje úroveň bezpečnosti, ktorú očakáva verejnosť aj zákonodarca.
188. Text ustanovenia o prenájme sa výrazne zmenil. Hlavné zmeny sa týkajú nájmu lietadiel s posádkou od prevádzkovateľov z tretích krajín. V mnohých pripomienkach sa požiadavky na nájom lietadiel s posádkou od týchto prevádzkovateľov, ako sú uvedené v oznámení NPA/dokumente CRD, považujú za ťažko splniteľné. Norma EÚ-OPS umožňuje pri nájme lietadiel s posádkou uplatňovať bezpečnostné normy, ktoré sú „rovnocenné“ s obsahom EÚ-OPS. S ohľadom na tieto prijaté pripomienky a s cieľom zosúladienia s normou EÚ-OPS bolo zavedené slovné spojenie „rovnocenné bezpečnostné normy“. Prevádzkovateľ z členského štátu EÚ tak dostal možnosť preukázať príslušnému orgánu, že pre prenajaté lietadlo s posádkou platia normy rovnocenné s bezpečnostnými predpismi EÚ. Pripomienkujúci vyjadrili aj obavy z uplatniteľnosti nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 a prílohy III k časti FCL. Pripomienkami, ktoré sa týkajú nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003, sa bude zaoberať dokument CRD k oznámeniu NPA 2010-10. Pripomienkami, ktoré sa týkajú prílohy III k časti FCL, sa bude zaoberať nová úloha v oblasti tvorby predpisov (FCL.002).
189. Niektoré pripomienky navrhovali, že podčasť ORO.AOC by mala odrážať existujúcu prax najímania lietadiel bez posádky, registrovaných v tretej krajine v prípade prevádzkových potrieb s obmedzeným trvaním. Podobné pripomienky prišli aj k oznámeniu NPA 2010-10. Keďže nájom lietadiel bez posádky je najmä otázkou

zachovania letovej spôsobilosti, podmienky, za ktorých bude možný nájom lietadiel bez posádky registrovaných v tretej krajine, sa budú posudzovať v rámci dokumentu CRD k oznámeniu NPA 2010-10. Táto úloha v oblasti tvorby predpisov si v budúcnosti možno bude vyžadovať prehodnotenie ustanovení o nájme lietadiel bez posádky v podčasti ORO.AOC.

190. Pokiaľ ide o prenájom lietadiel bez posádky, odkaz na nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 bol presunutý do bodu ARO.OPS.110. Aj požiadavka vyňať lietadlo z AOC prenajímateľa bola presunutá do bodu ARO.OPS.110, lebo za zabezpečenie vyňatia lietadla z AOC prevádzkovateľa v primeranom čase je zodpovedný príslušný orgán. Text bol upravený s cieľom vyjasniť, že k žiadosti o povolenie nebude potrebné prikladať finančné podmienky nájmovej zmluvy.
191. Vložený bol nový odsek týkajúci sa prenájmu lietadiel s posádkou, v ktorom sa od prevádzkovateľov z členských štátov EÚ požaduje, aby v prípade uzavretia zmluvy o prenájme lietadla s posádkou informovali o tomto kroku príslušný orgán.
192. Bod **ORO.AOC.115** „Dohody o spoločnom využívaní kódu“: diskusia o prenájme sa vzťahuje aj na spoločné využívanie kódu. V mnohých pripomienkach sa uvádza, že časť TCO by sa nemala uplatňovať na dohody o spoločnom využívaní kódu s prevádzkovateľmi z tretích krajín, keďže niektorí partneri, podieľajúci sa na spoločnom využívaní kódu, nikdy nelietajú do Európy. Niektoré pripomienky spochybňujú právny základ regulácie spoločného využívania kódu a navrhli, aby bol dohľadom nad partnermi, podieľajúcimi sa na spoločnom využívaní kódu, poverený prevádzkovateľ z členského štátu Európskej únie. Okrem toho bolo spochybnené plnenie základných požiadaviek (príloha IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008), lebo ich úplné splnenie by nemohli zaručiť prevádzkovatelia z tretích krajín. Ďalšie pripomienky navrhovali, že spoločným využívaním kódu by sa mala zaoberať samostatná úloha v oblasti tvorby predpisov. Najskôr je potrebné zdôrazniť, že agentúra posudzuje spoločné využívanie kódu v rámci rozsahu článku 4.1. písm. c) nariadenia (ES) č. 216/2008. Po vyhodnotení pripomienok bolo ustanovenie o spoločnom využívaní kódu upravené. V novom návrhu pre stanovisko bol vypustený odkaz na časť TCO. Za dohľad nad partnermi, podieľajúcimi sa na spoločnom využívaní kódu, je teraz zodpovedný prevádzkovateľ z členského štátu Európskej únie, čo zaručuje trvalé plnenie základných požiadaviek. S týmto cieľom musí prevádzkovateľ zaviesť program auditu spoločného využívania kódu. To platí aj pre partnerov, podieľajúcich sa na spoločnom využívaní kódu, ktorí nevykonávajú prevádzku v rámci EÚ. Vypracuje sa poradenský materiál s tabuľkou ustanovení, ktoré je potrebné splniť. Zhoda s týmito ustanoveniami zabezpečí splnenie základných požiadaviek uvedených v prílohe IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. Ustanovenia v tabuľke budú zhodné s ustanoveniami platnými pre prevádzkovateľov z tretích krajín, ktorí žiadajú o vydanie oprávnenia v súlade s časťou TCO. A napokon, ustanovenie bolo upravené tak, aby sa zaistilo, že prevádzkovateľ nemôže predávať alebo vydávať letenky na lety prevádzkované prevádzkovateľom z tretej krajiny, ktorý bol postihnutý zákazom prevádzky na základe nariadenia (ES) č. 2111/2005³²

³² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazom 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.*

(bezpečnostný zoznam EÚ). Prevádzkovateľ z tretej krajiny, ktorý je uvedený na bezpečnostnom zozname EÚ, naďalej môže predávať a vydávať letenky na lety prevádzkované jeho partnerom z členského štátu EÚ, podieľajúcim sa na spoločnom využívaní kódu. Prístup uplatnený v otázke spoločného využívania kódu je do značnej miery v súlade s usmerneniami pre bezpečnostný program spoločného využívania kódu Ministerstva dopravy a Federálneho úradu pre letectvo USA.

193. Do bodu **ORO.AOC.120** „Povolenia AOC na poskytovanie výcviku podľa časti CC a na vydávanie osvedčení palubných sprievodcov“ sa transponujú požiadavky noriem EÚ-OPS, ktoré nie sú úplne obsiahnuté v oznámení NPA.
194. Bod **ORO.AOC.125** „Neobchodná prevádzka lietadla uvedená v prevádzkových špecifikáciách držiteľa AOC“: v tomto ustanovení boli vykonané tri zmeny. Po prvé, predpis OR.OPS.GEN.105 bol presunutý do bodu ORO.AOC.125. Po druhé, s cieľom vyjasniť túto problematiku sa zmenil názov na „Neobchodná prevádzka lietadla podliehajúca AOC“. Po tretie, agentúra navrhuje nový text vymedzujúci, čo musí urobiť prevádzkovateľ, držiteľ AOC, ak má v úmysle prevádzkovať lietadlo aj neobchodne. Zásada zostáva zachovaná: postupy neobchodného prevádzkovania musia byť uvedené v prevádzkovej príručke, kde musia byť zrozumiteľne vymedzené aj rozdiely v prevádzkových postupoch (medzi obchodnou a neobchodnou prevádzkou). Prevádzkovateľ tiež musí zabezpečiť, aby zapojený personál bol plne oboznámený s príslušnými postupmi. Toto potvrdenie musí okrem toho schváliť príslušný orgán. Ak však obchodný prevádzkovateľ vykonáva neobchodné lety, nemusí robiť žiadne vyhlásenie. Toto ustanovenie bolo na základe pripomienok prijatých k dokumentu CRD mierne zmenené a doplnené s cieľom zvýšiť jeho zrozumiteľnosť.
195. Bod **ORO.AOC.130 písm. a)** „Monitorovanie letových údajov“: po pripomienke k oznámeniu NPA-2009-2c bolo do dokumentu CRD vložené slovné spojenie „*pokiaľ nie sú prevádzkované dočasne a iba na jednorazové prelety alebo skúšobné lety*“, lebo prevádzkovatelia poskytujúci bezplatné letecké služby nedokážu jednoducho zaviesť program FDM. Po vnútornom preskúmaní však bol prijatý záver, že táto formulácia nezodpovedá primerane a presne zámeru zmeny a že existuje riziko nezamýšľaných a nepredvídateľných negatívnych vplyvov na bezpečnosť. Okrem toho je predpis ORO.AOC.130 plne v súlade s normou EÚ-OPS 1.037 a prílohou 6 časť I ods. 3.3.6 k dohovoru ICAO. Preto sa prijalo rozhodnutie vypustiť slovné spojenie „*pokiaľ nie sú prevádzkované dočasne a iba na jednorazové prelety alebo skúšobné lety*“.

ORO.DEC – Vyhlásenie

196. Táto podčasť obsahuje požiadavky na podávanie vyhlásenia. V dodatku I k časti ORO je vymedzený obsah formulára vyhlásenia. Uplatniteľný je na neobchodných prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel (prevádzkovatelia NCC). Požiadavkami sa realizuje článok 8.5 písm. d) základného nariadenia. Táto podčasť dopĺňa predpis ARO.GEN.345.
197. V súlade so základným nariadením, a ako sa už navrhovalo v oznámení NPA/dokumente CRD, všetci prevádzkovatelia NCC musia poskytnúť vyhlásenie

štátu prevádzkovateľa. To zahŕňa riadenú prevádzku lietadiel, ktorá sa vykonáva ako neobchodná prevádzka.

198. Zámerom vyhlásenia je:

- aby prevádzkovateľ potvrdil svoju zodpovednosť v rámci platných bezpečnostných predpisov a že je držiteľom všetkých potrebných povolení,
- informovať príslušný orgán o existencii prevádzkovateľa a
- umožniť príslušnému orgánu, aby uplatňoval svoju zodpovednosť v oblasti dohľadu.

199. Obsah vyhlásenia bol preskúmaný na základe prijatých pripomienok. Pojmy boli zosúladené s pojmami používanými v iných podčastiach a častiach.

ORO.MLR – Príručky, denníky a záznamy

200. Vykonávacie predpisy navrhované v podčasti ORO.MLR, ktorými sa vykonávajú odseky 8.a.3 a 8.b prílohy IV k základnému nariadeniu, obsahujú ustanovenia o prevádzkovej príručke prevádzkovateľa, zozname minimálneho vybavenia, palubnom denníku a vedení záznamov.

201. Vykonávacie predpisy navrhované pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkov a letúnov vychádzajú z existujúcich požiadaviek, t. j. noriem EÚ-OPS, JAR-OPS 3 a predpisov JAR-MMEL/MEL, s týmito výraznými rozdielmi:

- Zatiaľ čo ustanovenia o štruktúre prevádzkovej príručky (časti A – D), prevzaté z dodatkov k normám EÚ-OPS/JAR-OPS 3, sú uvedené ako vykonávacie predpisy, zoznam obsahu prevádzkovej príručky bude uvedený ako AMC, s cieľom zabezpečiť pružnosť a primeranosť.
- Vypracovanie prevádzkovej príručky v anglickom jazyku nie je podľa noriem EÚ-OPS/JAR-OPS 3 povinné, ale v transponovaných ustanoveniach noriem EÚ-OPS/JAR-OPS 3 je jasne stanovené, že prevádzkovateľ je zodpovedný za zabezpečenie toho, aby personál rozumel jazyku prevádzkovej príručky. Ako uviedli v pripomienkach niektoré zúčastnené strany, požiadavka, aby personál rozumel jazyku prevádzkovej príručky, je otázkou bezpečnosti.
- Ustanovenia o zozname minimálneho vybavenia obsahujú dodatočný odkaz na údaje o prevádzkovej spôsobilosti, pripravované v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003.

202. Vykonávacie predpisy navrhované pre neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel vychádzajú z prílohy 6 časť II odd. 2 a 3 a z prílohy 6 časť III odd. 3 k dohovoru ICAO, bez výrazných rozdielov.

203. Vykonávacie predpisy navrhované pre neobchodnú špeciálnu prevádzku zložitých motorových lietadiel a obchodnú špeciálnu prevádzku vychádzajú z prílohy 6 časť II odd. 2 a z prílohy 6 časť III odd. 3 k dohovoru ICAO, bez výrazných rozdielov.

ORO.SEC – Bezpečnosť

204. Vykonávacie predpisy navrhované v podčasti OR.OPS.SEC obsahujú požiadavky na prevádzkovateľov, aby zabezpečili postupy a vybavenie na ochranu priestoru pre

letovú posádku pred porušením bezpečnosti. Požiadavky sa uplatňujú na všetky letúny, ktoré sú vybavené dvermi do priestoru pre letovú posádku, a na všetky letúny používané na obchodnú leteckú dopravu s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou vyše 45 500 kg a s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel pre viac ako 60 cestujúcich.

Vrtuľníky musia spĺňať dané požiadavky, ak majú inštalované dvere do priestoru pre letovú posádku.

205. Navrhované predpisy vychádzajú z noriem EÚ-OPS podčasť S a JAR-OPS 3 podčasť S a odrážajú obsah a zámer uvedených podčastí. Navrhované predpisy sú tiež v súlade s prílohou 6 časť I k dohovoru ICAO.
206. Hlavnou otázkou bolo znepokojenie zúčastnených strán nad možným konfliktom predpisov medzi navrhovanými predpismi agentúry týkajúcimi sa bezpečnosti počas letu a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002³³. Agentúra sa dohodla s Komisiou, že vo svojom stanovisku zachová iba tie predpisy, ktoré majú silný bezpečnostný rozmer a ktoré nie sú obsiahnuté v nariadení (ES) č. 300/2008 alebo v dokumentoch organizácie ICAO, a že ostatné predpisy presunie na ďalšiu prípravu Komisii.

ORO.FC – Letová posádka

207. Vykonávacie predpisy navrhované v podčasti ORO.FC obsahujú požiadavky na členov letovej posádky týkajúce sa kvalifikácie, výcviku a preskúšavania.
- V oddiele 1 sú stanovené spoločné požiadavky, uplatniteľné na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel, aj na akúkoľvek obchodnú prevádzku.
 - V oddiele 2 sú stanovené dodatočné požiadavky, uplatniteľné na prevádzku obchodnej leteckej dopravy s výnimkou prevádzky vetroňov alebo balónov a prevádzky s cestujúcimi vykonávanej za dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), ktorá sa začína aj končí na tom istom letisku alebo prevádzkovom mieste a trvá maximálne 30 minút, alebo v rámci miestnej oblasti určenej príslušným orgánom, s:
 - jednomotorovými vrtuľovými lietadlami s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menej a najviac šiestimi osobami na palube vrátane pilota, alebo
 - jednomotorovými vrtuľníkmi a najviac šiestimi osobami na palube vrátane pilota.
 - V oddiele 3 sú stanovené dodatočné požiadavky, uplatniteľné na obchodnú prevádzku, inú ako je obchodná letecká doprava, prevádzku vetroňov alebo balónov a činnosť obchodnej leteckej dopravy so vzletom a pristátím na tom istom letisku, uvedenú v predchádzajúcom odseku.

³³ Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72.

208. Navrhované predpisy vychádzajú z noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3 pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy, ako aj z návrhu noriem JAR-OPS 0, 2 a 4 pre obchodnú prevádzku, inú ako je obchodná letecká doprava, a pre neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel. Požiadavky uplatniteľné na neobchodnú prevádzku sú zosúladené a v úplnej zhode s prílohou 6 k dohovoru ICAO, časť II pre letúny a časť III oddiel III pre vrtuľníky.
209. Čo sa týka prevádzky obchodnej leteckej dopravy, v porovnaní s normami EÚ-OPS/JAR-OPS 3 a ako doplnok k všeobecným zmenám opísaným v dokumente CRD 2009-02b, ods. 89ff³⁴ treba zdôrazniť tieto zmeny:
- Požiadavky uplatniteľné na letúny a vrtuľníky sú zosúladené v najvyššej možnej miere, pričom sa berú do úvahy rozdiely medzi prevádzkovými vlastnosťami oboch kategórií lietadiel.
 - Zatiaľ čo zmiernenia dodatku 1 – 1.005(a) k normám EÚ-OPS a dodatku 3.005(f) k normám JAR-OPS 3 boli plne transponované do navrhovaných vykonávacích predpisov, zúčastnené strany požadovali, aby sa ďalej posudzovala primeranosť predpisov. Následne sa na určitú prevádzku so vzletom a pristátím na tom istom letisku, ktorá už bola opísaná, rozšírila platnosť rovnakého súboru predpisov, aké platia pre obchodnú prevádzku, inú ako je obchodná letecká doprava. Pri stanovení prahu sa zvažovala úroveň bezpečnosti, aká sa očakáva od prevádzky obchodnej leteckej dopravy, ako aj v súčasnosti platné právne predpisy členských štátov. Čo sa týka vrtuľníkov, počet šiestich osôb sa javí ako kompromis medzi malými a strednými vrtuľníkmi a mal by zahŕňať väčšinu vyhlídkových letov. Kritérium motora sa považuje za vhodnejšie ako obmedzenie hmotnosti na 3 175 kg, keďže toto obmedzenie by sa týkalo určitých zložitých viacmotorových vrtuľníkov. Hlavné rozdiely v navrhovaných vykonávacích predpisoch sa týkajú ročného preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom a požiadaviek súvisiacich s kurzom veliteľa lietadla, optimalizáciou činnosti posádky a preškoľovacím výcvikom, pričom posledné uvedené rozdiely sú menej normatívne.
 - Požiadavky na rozlietanosť pre všetkých pilotov boli presunuté do časti FCL, konkrétne do odseku FCL.060, keďže sa považujú za obmedzenie oprávnení vyplývajúcich z preukazu spôsobilosti.
 - Povolenie pre používateľa výcvikového zariadenia na simuláciu letu (FSTD) bolo upravené tak, aby obsahovalo požiadavky na prevádzkovateľa zaviesť systém primeraného riadenia zmien FSTD, ktoré by mohli ovplyvniť výcvikové programy prevádzkovateľa.
 - Čo sa týka traťovej/oblastnej a letiskovej kvalifikácie, výraz „kvalifikácia“ nebol transponovaný, keďže sa používa iba v súvislosti s preukazmi spôsobilosti pilotov. Normy EÚ-OPS/JAR-OPS nevysvetľujú ani neurčujú, čo takáto kvalifikácia znamená, kto ju vydáva, prípadne či sa vzťahuje alebo nevzťahuje na preukaz spôsobilosti. Aby sa predišlo zmätku v terminológii, ktorý by mohol vyvolať zmätok v režime, bolo následne prijaté rozhodnutie,

34

http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/Časť_ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf.

že bude lepšie vypustiť zmienku o „kvalifikácii“ a zároveň ponechať požiadavky v podstate nezmenené.

- S ohľadom na prijaté pripomienky bol výcvik v optimalizácii činnosti posádky (CRM) zaradený ku všetkým druhom výcviku jednotlivých pilotov. Dôvodom je skutočnosť, že CRM sa netýka len vzájomnej súčinnosti medzi dvomi pilotmi tej istej posádky, ale napríklad aj súčinnosti s pozemným personálom. Pri tomto výcviku sa navyše učí, ako účinne riadiť pracovné zaťaženie v kabíne, čo je dôležitý aspekt jednopilotnej prevádzky.
 - Dodatočné požiadavky pre jednopilotnú prevádzku podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci sa zavádzajú na základe noriem JAA NPA OPS 65, v súlade s prílohou 6 časť I zmena a doplnenie 29.
210. Konzistentnosť je celkovo zaistená časťou FCL a novovypracovanou koncepciou údajov o prevádzkovej spôsobilosti. Táto koncepcia bola už čiastočne zavedená v normách EÚ-OPS odkazom na Spoločnú operatívnu hodnotiacu komisiu (JOEB).
211. Oproti prílohe 6 k dohovoru ICAO existujú tieto rozdiely:
- Vykonané boli zmeny týkajúce sa rozsahu zavádzania primeraných predpisov osobitne pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy so vzletom a pristátím na tom istom letisku. Okrem toho sa bral do úvahy dodatok 1 – 1.005(a) k normám EÚ-OPS. To predstavuje nezhodu s prílohou 6, časť I 9.4.4.1 v otázke počtu preskúšaní odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom za rok. To isté platí pre prílohu 6, časť III, oddiel II 7.4.3.1. v dôsledku transponovania dodatku 3.005(f) k predpisom JAR-OPS 3, ktorý sa týka prevádzky iných ako zložitých motorových vrtuľníkov podľa VFR cez deň s orientáciou podľa viditeľných orientačných bodov.
 - Ustanovenia pre rádiooperátorov a leteckých navigátorov neboli zahrnuté do noriem EÚ-OPS a v dôsledku toho nie sú zahrnuté ani do navrhovaného textu. To predstavuje nezhodu s prílohou 6, časť I, 9.1.2 pre rádiooperátorov. Žiadna prevádzka si nevyžaduje leteckých navigátorov. Okrem toho, zatiaľ čo agentúra môže regulovať činnosť týchto členov posádky, členské štáty stále zodpovedajú za reguláciu ich kvalifikácie. To tiež znamená, že príloha 6, časť I, 9.1.3 a príloha 6, časť II, 3.9.1.2, týkajúce sa palubných inžinierov, sú týmito predpismi uplatňované iba čiastočne, keďže za vydávanie preukazov spôsobilosti je naďalej zodpovedný členský štát.
 - Čo sa týka znalosti trate/oblasti a letísk, transponovaním ustanovenia z dodatku 1 – 1.005(a) k normám EÚ-OPS vzniká pre prevádzku letúnov výkonnostnej triedy B podľa VFR cez deň nezhoda s prílohou 6, časť I, 9.4.3.5 a 9.4.3.6, ktorá sa týka 12-mesačnej lehoty.
 - Čo sa týka jednopilotnej prevádzky podľa IFR a v noci, norma z prílohy 6, časť I, 9.4.5.3 o úvodnom preskúšaní v jednopilotnej prevádzke a v prostredí typickom pre túto prevádzku nie je osobitne uvedená. Výsledný text je však rovnaký ako v norme EÚ-OPS, a preto sa v súlade usmerneniami, na ktorých sa dohodla Komisia s výborom agentúry EASA, nemenil.
212. Pre budúce úlohy v oblasti tvorby predpisov boli určené tieto témy:
- preskúmať a aktualizovať ustanovenia o optimalizácii činnosti posádky a zohľadniť pri tom skúsenosti získané za uplynulé roky,

- alternatívny výcvikový a kvalifikačný program pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkov.
213. Prijaté pripomienky tiež ukazujú, že koncepcia výcviku pre jednopilotnú prevádzku je sporná a môže si vyžadovať ďalšie preskúmanie. Nebolo však predložených veľa podrobných návrhov na zlepšenie. Agentúra môže v ďalšej etape pridať dodatočnú úlohu v oblasti tvorby predpisov, zameranú na túto otázku, pričom preskúma ďalšie návrhy k tvorbe predpisov od zúčastnených strán.

ORO.CC – Palubní sprievodcovia

214. Vykonávacie predpisy navrhované v podčasti ORO.CC obsahujú požiadavky týkajúce sa výcviku, preskúšania a platnosti, ktoré musí splniť každý prevádzkovateľ prevádzkujúci lietadlo s palubnými sprievodcami tak, aby zabezpečil stálu kvalifikáciu palubných sprievodcov.
- V oddiele 1 sú uvedené spoločné požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy, ako aj na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel.
 - V oddiele 2 sú uvedené doplnkové požiadavky výlučne na prevádzku obchodnej leteckej dopravy.
215. Navrhované predpisy vychádzajú z existujúcich požiadaviek: t. j. podčasť O noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3. Do úvahy sa bral aj materiál TGL 44³⁵, ktorý uverejnili Spojené letecké úrady (JAA) a ktorý obsahuje oddiel 2 noriem JAR-OPS 1 (AMC a výkladový vysvetľujúci materiál – IEM).
216. Požiadavky sú v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO, časť I kapitola 12 pre letúny a časť III kapitola 10 pre vrtuľníky. Navrhované predpisy sú podobne ako požiadavky noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3 podrobnejšie než požiadavky uvedené v zodpovedajúcich normách organizácie ICAO. Brali sa však do úvahy aj podrobné odporúčania organizácie ICAO, ktoré sa nachádzajú v jej dokumente 7192-AN/857 Príručka pre výcvik časť E-1 pre bezpečnostný výcvik palubných sprievodcov (druhé vydanie – 1996).
217. Vzhľadom na to, že požiadavky noriem EÚ-OPS na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel sa vo väčšine prípadov plnili na dobrovoľnom základe, v porovnaní s podčasťou O noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3 existujú pre oba typy prevádzky tieto hlavné rozdiely:
- Rozsah (ORO.CC.005): navrhované predpisy v oddiele 1 „Spoločné požiadavky“ sa budú uplatňovať na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel a prevádzku obchodnej leteckej dopravy.
 - Stanovenie minimálneho požadovaného počtu palubných sprievodcov (ORO.CC.100): požiadavka normy EÚ-OPS (OPS 1.990 písm. b) bod 2) bola vyjasnená s cieľom zabezpečiť, aby predpisy pre letovú spôsobilosť a súvisiace špecifikácie osvedčovania, týkajúce sa palubných sprievodcov, boli všeobecne zrozumiteľné a aby ich prevádzkovatelia brali do úvahy. Pri stanovovaní minimálneho požadovaného počtu palubných sprievodcov na prevádzku treba

³⁵ Administratívny a poradenský materiál JAA – oddiel štyri: Prevádzka, časť tri: List dočasných pokynov (JAR-OPS) – LIST č. 44: JAR-OPS 1 AMT 13 ODDIEL 2 AKTUALIZOVANÉ VLOŽENÍM TEXTU NÁVRHOV ODDIELU 2 ZRUŠENÝCH OZNÁMENÍ NPA JAA.

brať do úvahy predovšetkým požiadavky na osvedčovanie, ktoré sa týkajú predvážania evakuácie, priameho výhľadu do priestoru pre cestujúcich a vyhradených sedadiel pre palubných sprievodcov. Skúsenosti v poslednom čase ukázali rozdiely v chápaní postupu osvedčovania, ktorý sa vyžaduje na schválenie určitej konfigurácie sedadiel pre cestujúcich v konkrétnom lietadle a/alebo vplyvu na stanovenie minimálneho požadovaného počtu palubných sprievodcov na prevádzku. Napríklad zo správy z vyšetrovania nehody vyplynulo, že minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov uvedený v prevádzkovej príručke príslušného prevádzkovateľa bol nižší než počet určený príslušným predvážaním/analýzou evakuácie uplatniteľnou pre dané konkrétne lietadlo.

- Preskúšanie v rámci výcviku vedúceho palubného sprievodcu (ORO.CC.115 písm. d) a ORO.CC.260 písm. a) bod 2): chýbajúce preskúšanie v normách EÚ-OPS iba pre tento konkrétny výcvik sa všeobecne považovalo za nekonzistentné. To sa teraz napravilo na základe odporúčaní v reakciách prijatých počas konzultačného procesu.
- Špecifický výcvik na typ lietadla a preškoľovací výcvik prevádzkovateľa (ORO.CC.125): v normách EÚ-OPS boli všetky takéto výcvikové prvky súčasťou jediného programu preškoľovacieho výcviku. Prvky výcviku spoločné pre všetky lietadlá rovnakého typu boli jasne odlišené od prvkov výcviku, ktoré sú osobitné pre každého prevádzkovateľa, aby sa zaistila konzistentnosť s pokračujúcou prácou na procese prípravy údajov o prevádzkovej spôsobilosti (OSD). To môže v budúcnosti uľahčiť aj započítavanie kreditov za výcvik.
- Rozdielový výcvik (ORO.CC.130): v súlade s reakciami, ktoré požadovali zrozumiteľnosť, je teraz požiadavka na tento výcvik oddelená od požiadaviek na špecifický výcvik na typ lietadla a preškoľovací výcvik prevádzkovateľa. To tiež uľahčuje spojenie s už uvedenými príslušnými prvkami OSD.
- Platnosť výcviku a preskúšania (ORO.CC.140 písm. e) a 145 písm. c)): nedostatočnú zrozumiteľnosť noriem EÚ-OPS v tejto oblasti zvýraznilo rozličné chápanie zúčastnených strán, ktoré vyjadrovali v reakciách prijatých k dokumentu CRD. Tento problém bol primerane vyriešený, pričom sa prihliadalo aj k ustanoveniam uvedeným v dokumente TGL 44 (oddiel 2 noriem JAR-OPS 1).
- Osvedčenia palubných sprievodcov (CCA) (ORO.CC.210): palubní sprievodcovia podieľajúci sa na obchodnej leteckej doprave musia byť podľa požiadavky základného nariadenia držiteľmi CCA. Doplnujúce vykonávacie predpisy sú súčasťou osobitnej prílohy (časť CC) k nariadeniu Komisie o posádke lietadla. Osvedčenia CCA sa musia udržiavať a ich platnosť môže byť obmedzená, pozastavená alebo zrušená v prípade, že ich držiteľia neplnia požiadavky. To je v protiklade k osvedčeniam o bezpečnostnom výcviku, ktoré požadujú normy EÚ-OPS a ktoré nemajú pre držiteľov stanovené podmienky platnosti a používania. V porovnaní s pôvodným oznámením NPA už požiadavka výcviku na typ lietadla nie je podmienkou na vydanie osvedčenia CCA, čo bolo všeobecnou požiadavkou. Platná kvalifikácia na typ lietadla však zostáva podmienkou na používanie osvedčenia CCA jeho držiteľmi.

- Zoznam kvalifikácií na typ lietadla pre držiteľov osvedčenia CCA (ORO.CC.215 písm. b) bod 2): v základnom nariadení sa vyžaduje, aby sa osvedčenia CCA udržiavali v platnosti. Rovnako ako u všetkých ostatných pracovníkov v oblasti civilného letectva, ktorí musia dodržiavať predpisy, vyžaduje sa od držiteľov, aby kedykoľvek preukázali plnenie podmienok, a to v záujme bezpečnosti a s cieľom podporovať harmonizované uplatňovanie, dohľad a kontrolu dodržiavania noriem. To je čoraz dôležitejšie v súčasnom kontexte letectva, keď väčšina palubných sprievodcov pracuje počas svojho profesionálneho života pre rôznych prevádzkovateľov a rastie počet externých pracovníkov, sezónnych palubných sprievodcov a tých, ktorí pracujú pre viacerých prevádzkovateľov súčasne. Okrem toho, keďže osvedčenie CCA sa má vydávať po počiatočnom výcvikovom kurze, nepretržité dodržiavanie všetkých platných bezpečnostných predpisov môžu držiteľia preukázať, iba ak je potvrdenie doplnené zoznamom kvalifikácií na typy lietadiel, ktorý prevádzkovatelia poskytnú každému u nich zamestnanému držiteľovi potvrdenia. Táto možnosť sa považuje za praktickejšiu ako požadovať opätovné vydávanie a/alebo obnovovanie platnosti osvedčenia CCA.
 - Práca na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel (ORO.CC.250): obmedzenie na 3 typy alebo 4 typy so súhlasom orgánu je rovnaké ako v normách EÚ-OPS. Rozdiely, stojace za zmienku, sa týkajú stanovenia typov a variantov lietadiel, ktoré sa navrhujú ako konzistentné s pokračujúcou prácou na procese prípravy údajov o prevádzkovej spôsobilosti (OSD), súvisiacich s palubnými sprievodcami.
218. Zabezpečený bol aj súlad s časťou CC, ako aj s podčasťami ORO.FC a ORO.TC, kde to bolo potrebné.
219. Konzultačný proces jasne ukázal širokú zhodu medzi členskými štátmi a zúčastnenými stranami na potrebe vypracovania spoločných kritérií alebo noriem na úrovni EÚ týkajúcich sa schvaľovania výcvikových organizácií poskytujúcich výcvik pre palubných sprievodcov, kvalifikácií inštruktorov a skúšajúcich a výcvikových zariadení. Agentúra navrhuje, aby sa po dosiahnutí spoločného porozumenia a dohody o právnom základe so zákonodarcom riešili tieto otázky v budúcich úlohách v oblasti tvorby predpisov.

ORO.TC – Technická posádka v prevádzke HEMS, HHO alebo NVIS

220. Vykonávacie predpisy navrhované v podčasti ORO.TC obsahujú spoločné požiadavky na výcvik a preskúšanie v súvislosti s prevádzkou lietadla s členmi technickej posádky v obchodnej leteckej doprave vrtuľníkovej záchranej zdravotnej služby (HEMS), prevádzky vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO) a prevádzky s podporou zobrazovacieho systému pre nočné videnie (NVIS). Ďalšie osobitné požiadavky, ktoré sa týkajú výcviku členov technickej posádky a zodpovedajú príslušnej prevádzke, sú uvedené v podčasťach SPA.HEMS, SPA.HHO a SPA.NVIS.
221. Táto podčasť sa v súčasnosti nezaobrá členmi technickej posádky ani odborníkmi na úlohy špeciálnej prevádzky (letecké práce). Požiadavky na ich výcvik týkajúce sa špeciálnych leteckých prác budú zahrnuté v časti SPO a v jej súvisiacich AMC a GM. Agentúra sa môže v ďalších fázach rozhodnúť, že preskúma požiadavky

uvedené v podčasti ORO.TC, aby do nej zahrnula členov technickej posádky, ktorí sa podieľajú na určitých špeciálnych leteckých prácach.

222. Navrhované predpisy vychádzajú z noriem JAR-OPS 3 podčasť O. Okrem všeobecných zmien, opísaných v dokumente CRD 2009-02b, ods. 89ff, treba zdôrazniť tieto zmeny:

- Lepšie je vymedzený rozsah a uplatniteľnosť ustanovení a navrhuje sa vymedzenie pojmov týkajúcich sa členov technickej posádky v prevádzke obchodnej leteckej dopravy HEMS, HHO a NVIS.
- Vzhľadom na skutočnosť, že v základnom nariadení pre leteckú prevádzku sa neuvádza zdravotná spôsobilosť členov technickej posádky, príslušné ustanovenia noriem JAR-OPS 3 o počiatočnom lekárskom vyšetrení alebo hodnotení sú zahrnuté iba do GM.
- Ustanovenia o typoch vrtuľníkov a obmedzení na maximálny počet typov boli v zásade transponované z noriem JAR-OPS 3. Boli však vykonané určité zmeny a doplnenia, keďže vo všeobecnosti nie sú pre členov technickej posádky určené žiadne typy. Niektorí prevádzkovatelia používajú typy určené pre letové posádky. Vzhľadom na rozsah prevádzky HEMS, HHO a NVIS je potrebné zvážiť rozdiely vo vybavení a používaných postupoch. Obmedzenie uvedené v normách JAR-OPS 3 sa preto transponuje do AMC s požiadavkou, aby prevádzkovateľ vo svojej prevádzkovej príručke stanovil maximálny počet typov, pričom musí brať do úvahy špecifické prostredie, v ktorom členovia technickej posádky pracujú.

223. Súlad s podčasťami ORO.FC a ORO.CC je zabezpečený.

IV. Prehľad rozdielov

Rozdiely oproti normám EÚ-OPS/JAR-OPS 3

224. V tejto tabuľke je uvedený prehľad rozdielov medzi časťou ORO a normami EÚ-OPS/JAR-OPS 3 spolu s odôvodnením každého rozdielu.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
EÚ-OPS 1.1.75(c)(1) a JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 a ORO.GEN.115	Vypustené bolo ustanovenie, podľa ktorého žiadateľ o AOC nesmie byť držiteľom AOC vydaného iným orgánom, pokiaľ to osobitne neschvália dotknuté orgány.	Toto ustanovenie je zbytočné, lebo AOC vydané v súlade s časťou ORO bude platné vo všetkých členských štátoch.
1./3.035 Systém kvality	ORO.GEN.200	Nie je uvedený odkaz na systém kvality, ale na systém riadenia, ktorý zahŕňa riadenie bezpečnosti a monitorovanie súladu.	Súlad s normami a odporúčanými postupmi (SARP) ICAO týkajúcimi sa systémov riadenia bezpečnosti (SMS).

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
1./3.037 Body programu prevencie nehôd a bezpečnosti letov	ORO.GEN.200	Program prevencie nehôd a bezpečnosti letov nahradil systém riadenia bezpečnosti (SMS) ICAO, ako je zavedený v ORO.GEN.200.	Súlady s normami a odporúčanými postupmi (SARPS) ICAO týkajúcimi sa systémov riadenia bezpečnosti (SMS).
EÚ-OPS 1.165 (c)(1)(ii) Prenájom	ORO.AOC.110 písm. a)	<p>Žiadna požiadavka na stanovenie podmienok nájomnej zmluvy, ktoré by boli súčasťou tohto povolenia.</p> <p>Vypustená bola veta, že všetky rozdiely oproti požiadavkám stanoveným v podčastiach K, L a/alebo OPS 1.005(b) sa oznámia orgánu a sú pre orgán prijateľné.</p>	Nepovažuje sa za potrebné stanoviť podmienky pre nájom lietadla, registrovaného v tretej krajine, bez posádky alebo nájom lietadla bez posádky od iného prevádzkovateľa v rámci Spoločenstva, lebo sa to považuje za odchýlku od AOC a lietadlo, uvedené v AOC, musí byť v súlade s časťou CAT a mať osvedčenie o letovej spôsobilosti, vydané v súlade s časťou 21.
EÚ-OPS 1.165 (c)(3)(A) Prenájom	ORO.AOC.110 písm. d)	Vypustená bola požiadavka, aby orgán udelil prevádzkovateľovi výnimku z príslušného ustanovenia OPS časť 1.	V prípade prenájmu lietadla bez posádky je lietadlo vyňaté z AOC prenajímateľa a prevádzkované bude pod prevádzkovou kontrolou nájomcu. Budúce predpisy EÚ o leteckej prevádzke sa budú uplatňovať iba na prevádzkovateľov z členských štátov EÚ. Takýto prevádzkovateľ teda nepotrebuje výnimku z príslušných požiadaviek noriem OPS, ak lietadlo používa prevádzkovateľ z krajiny mimo EÚ.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
1./3175 (i)(2)	ORO.AOC.135 písm. a)	Vypustený bol odkaz na „systém údržby“.	Upravuje sa to v nariadení (ES) č. 2042/2003.
EÚ-OPS 1.185(e) a JAR-OPS 3.185(d)	Nie je k dispozícii	Nie je žiadna požiadavka, aby žiadosť o obnovenie platnosti AOC musela byť predložená najmenej 30 dní, alebo inak podľa dohody, pred uplynutím príslušnej platnosti.	AOC sa bude vydávať na neobmedzený čas.
JAR-OPS 3.175(c)(3)	Nie je k dispozícii	Žiadna povinnosť pre žiadateľa o AOC, aby zaregistroval vrtuľníky, ktoré bude prevádzkovať na základe AOC, v štáte zodpovednom za vydanie AOC.	Upravuje sa to v nariadení (ES) č. 1008/2008.
1./3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115 písm. e)	Vložená veta „aj keď už prevádzkovateľ prestane byť zamestnávateľom tohto člena posádky za predpokladu, že je to v časovom rámci predpísanom v písmene c)“.	Zlepšenie zrozumiteľnosti ako reakcia na prijaté pripomienky.
1./3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115 písm. f)	Rozsah rozšírený na všetky záznamy, nielen záznamy o čase letu, čase v službe a čase odpočinku. Pridaná veta „za predpokladu, že je to v predpísanom časovom rámci“.	Pre úplnosť a zlepšenie zrozumiteľnosti, ako reakcia na prijaté pripomienky.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
1./3.1040(c)	Nie je k dispozícii	<p>Tento text z noriem EÚ-OPS/JAR-OPS 3 nebol prenesený:</p> <p>„Pokiaľ inak neschválil príslušný orgán alebo nepredpisujú vnútroštátne právne predpisy, prevádzkovateľ musí pripraviť prevádzkovú príručku v anglickom jazyku. Prevádzkovateľ okrem toho môže preložiť túto príručku alebo jej časti do iného jazyka a používať ich v tomto jazyku“.</p>	<p>Hoci je v normách EÚ-OPS/JAR-OPS 3 stanovené, že prevádzková príručka sa vypracuje v anglickom jazyku, je možný aj preklad príručky do iného jazyka. Keďže EÚ považuje všetky úradné jazyky za rovnocenné, súvisiaci odsek nebol z noriem EÚ-OPS/JAR-OPS 3 transponovaný. Navyše je otázne, či prevádzková príručka v angličtine, keď ju používajú členovia posádky, ktorých rodným jazykom nie je angličtina, nemôže predstavovať bezpečnostné riziko. Upravuje to norma prevzatá z EÚ-OPS/JAR-OPS 3, v ktorej sa požaduje, aby všetci pracovníci rozumeli jazyku, v ktorom sú napísané časti prevádzkovej príručky týkajúce sa ich povinností a zodpovednosti.</p>
1./3.1040(i)	ORO.MLR.100 písm. g)	Text upravený tak, aby sa vzťahoval iba na tie zmeny a doplnenia, pri ktorých sa požaduje ich oznámenie, s cieľom vylúčiť napríklad redakčné zmeny.	Pre zlepšenie zrozumiteľnosti a zosúladenie s novým prístupom k predchádzajúcim povoleniam.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
1./3.1055	ORO.MLR.110	Zmenené s cieľom umožniť, aby sa palubný denník zaznamenával v inej ako tlačenej podobe. Obsah palubného denníka sa bude predkladať ako prijateľný prostriedok preukázania zhody.	Cieľom je umožniť pružnosť a podporiť technologické zlepšenia. Potlačený papier nie je uvedený v normách a odporúčaných postupoch (SARP) ICAO.
Dodatok 1 k OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115 písm. b) a c)	Zlúčili sa tabuľky s lehotami uchovávaní dokumentov. Vypustený bol technický denník letúna. Pridané bolo potvrdenie pre palubného sprievodcu. Záznamy o dávke kozmického a slnečného žiarenia neboli transponované.	Tabuľky sa zlúčili z dôvodu zvýšenia prehľadnosti a zjednodušenia. Technický denník letúna bol vypustený, keďže túto problematiku upravujú predpisy o letovej spôsobilosti. Pridané bolo potvrdenie pre palubného sprievodcu, aby odrážalo nové predpisy týkajúce sa palubných sprievodcov. Záznamy o dávke kozmického a slnečného žiarenia neboli transponované, lebo táto otázka je mimo rámca bezpečnosti letectva.
Dodatok 1 k EÚ-OPS 1.005(a) bod (31) Dodatok 1 k JAR-OPS 3.005(f) bod (18)	Nie je k dispozícii	Text nie je transponovaný.	Nie sú určené žiadne kritériá pre skrátený kurz veliteľa lietadla. Použiť treba článok 14 základného nariadenia.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
1/3.105 (d)	ORO.FC.145 písm. d) a e)	Vyjasnenie povolenia používateľa výcvikového zariadenia na simuláciu letu (FSTD). Nový pododsek má zabezpečiť nepretržitý súlad a správne riadenie zmien na FSTD, ktoré môžu ovplyvniť výcvikové programy prevádzkovateľa.	Problémy s uplatňovaním noriem EÚ-OPS/JAR-OPS 3. Rovnaké podmienky. Zosúladenie s podčasťami ORA.FSTD a ORA.ATO
Nie je k dispozícii	ORO.FC.145 písm. b)	Pridaný bol nový odsek, v ktorom sa uvádza, že výcvikové kurzy musia zohľadňovať povinné prvky údajov o prevádzkovej spôsobilosti (OSD).	Zohľadniť OSD.
1/3.943(a)	Nie je k dispozícii	Text nie je transponovaný.	Staré prechodné ustanovenie.
EÚ-OPS 1.955(a)(2)	ORO.FC.105 písm. b) bod 3	Text je zosúladený s predpisom JAR-OPS 3.955 písm. a)	Spôsob, akým je norma EÚ-OPS napísaná, naznačuje, že pilot, ktorý sa zamestná u prevádzkovateľa, keď už mal predtým u predchádzajúceho prevádzkovateľa kvalifikáciu veliteľa lietadla, musí absolvovať ďalší kurz veliteľa lietadla s novým prevádzkovateľom, skôr než ho nový prevádzkovateľ môže poveriť funkciou veliteľa lietadla. Predpis JAR-OPS 3 je v tomto smere logickejší.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
EÚ-OPS 1.978(b)+(e)	Nie je k dispozícii	Odkaz na požiadavky na rozlietanosť nie je transponovaný.	Alternatívny program výcviku a kvalifikácie (ATQP) nemôže rozširovať požiadavky časti FCL. Rozšírenie na oblasť rozlietanosťi je už obsiahnuté v bode FCL.060.
EÚ-OPS 1.978(f)	Nie je k dispozícii	Požiadavka zodpovednosti určených pracovníkov nie je transponovaná.	Zbytočné v súvislosti so všeobecnými požiadavkami a s osobitnými požiadavkami AOC na organizácie.
Dodatok 1 k EÚ-OPS 1.978(c)(1)	Nie je k dispozícii	Veta z písmena c) bodu 1, ktorá umožňuje zaviesť rovnocennú metódu inú ako formálny bezpečnostný prípad, nie je transponovaná.	Nebolo možné určiť, čo by táto alternatíva mohla priniesť. Podobná veta bola uvedená v Spoločnom poradnom obožníku (ACJ) k dodatku 1 k predpisu JAR-OPS 1.978 (c)(1)(i), bod 4. Dodatok k norme EÚ-OPS je teraz AMC a znenie príslušného ACJ zrejme ukazuje, že by bolo vhodné použiť postup alternatívnych prostriedkov preukázania zhody s cieľom umožniť každému prístup k takejto alternatíve.
Dodatok 2 k OPS 1.940(a)(2)	ORO.FC.202 písm. a) bod 7	Zahrnutá je optimalizácia činnosti jednopilotnej posádky	Optimalizácia činnosti jednopilotnej posádky obsahuje viaceré rozličné faktory, ktoré neplatia pre viacpilotnú prevádzku.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
Dodatok 2 k OPS 1.940(a)(5)	ORO.FC.202(c)	Minimálny počet nalietaných hodín pri jednopilotnej prevádzke v noci.	NPA OPS 65 a dodatok 29 k prílohe 6 I k dohovoru ICAO, o ktorom rozhodli JAAC, EASA a ASC, že sa ako jeden z JAA NPA vloží do pôvodných vykonávacích predpisov.
Nie je k dispozícii	ORO.FC.100(e)(2)	Doplnené boli špecifikácie týkajúce sa obmedzenia času letu a času v službe (FTL) pre externých členov posádky.	Na základe poverenia Výboru pre leteckú bezpečnosť (ASC) vyjasniť zodpovednosť v súvislosti s plnením požiadaviek FTL, keď piloti pracujú pre viacerých prevádzkovateľov.
JAR-OPS 3.988	Vymedzenie pojmov podčasti ORO.TC a prílohy I	Vložené bolo vymedzenie pojmu technického člena posádky a lepšie bol vymedzený rozsah podčasti ORO.TC.	Predpis JAR-OPS 3 podčasť O je uplatniteľný na členov posádky, iných ako sú členovia letovej posádky. Títo ostatní členovia posádky boli označení za členov posádky v prevádzke obchodnej leteckej dopravy HEMS, HHO a NVIS. Predpis JAR-OPS 3 už pre palubných sprievodcov požaduje súlad s podčasťou O noriem JAR-OPS 1/EÚ-OPS.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
JAR-OPS 3.995(a)(2)	GM k podčasti ORO.TC	Predpis JAR-OPS 3 vyžaduje úvodné lekárske vyšetrenie alebo hodnotenie. Základné nariadenie vytvára právny základ pre zdravotné požiadavky na palubných sprievodcov v ER 7.b. Porovnateľná požiadavka na technickú posádku neexistuje. Preto boli v súlade s normou OPS.001 ToR požiadavky transponované iba ako GM.	Rozdiel v právnom základe.
JAR-OPS 3.1030(a)	Nie je k dispozícii	Text o maximálnom počte typov nie je transponovaný.	Nie sú určené typy pre členov technickej posádky.
Nie je k dispozícii	ORO.TC.105 písm. b) bod 2	Doplnené boli špecifikácie týkajúce sa obmedzenia času letu a času v službe (FTL) pre externých členov posádky.	V súlade so zmenami pre letovú posádku a palubných sprievodcov.
EÚ-OPS podčasť O OPS 1.988	Zastrešujúce nariadenie, časť CC a príloha I k nariadeniu o leteckej prevádzke	Vymedzenie pojmu „palubní sprievodcovia“.	Pre zlepšenie zrozumiteľnosti a právnu istotu, pri zohľadnení zmien, ktoré nastali od návrhu vymedzenia tohto pojmu pre predpis JAR-OPS 1, uverejnený v roku 1993.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 písm. b) bod 1	Text o tom, ako stanoviť minimálny počet palubných sprievodcov.	<p>Malá zrozumiteľnosť požiadavky v EÚ-OPS, vedúca k rozdielom v chápaní a vykonávaní, čo by mohlo mať vplyv na bezpečnosť (predovšetkým pri núdzových východoch na úrovni podlahy v prípade núdzového stavu a evakuácie).</p> <p>Zabezpečiť, aby sa pri stanovení minimálneho počtu palubných sprievodcov náležite zohľadnili špecifikácie osvedčovania týkajúce sa činnosti palubných sprievodcov, ktoré sú použiteľné na individuálne konfigurácie paluby lietadla jednotlivých prevádzkovateľov (pozri TC, STC alebo zmenu TC).</p> <p>Rovnaké podmienky.</p>
OPS 1.990(c)	Nie je k dispozícii	Dodatoční palubní sprievodcovia, ktorých si v mimoriadnej situácii vyžiadala príslušný orgán.	Ustanovenie nebolo transponované do časti ORO, keďže túto otázku upravuje článok 14 ods. 1 nariadenia 216/2008.
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110 písm. a) bod 2	Minimálne požiadavky alebo podmienky týkajúce sa zdravotnej spôsobilosti, ktoré je potrebné splniť pred poverením funkciou palubného sprievodcu v obchodnej leteckej doprave a pred jej vykonávaním.	<p>Rozdiel v právnom základe.</p> <p>Podrobné požiadavky v časti MED určujú intervaly lekárskeho kontrol a požiadavky hodnotenia zdravotnej spôsobilosti.</p>

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210 písm. a)	Minimálne požiadavky alebo podmienky týkajúce sa osvedčení palubných sprievodcov, ktoré je potrebné splniť pred poverením funkciou palubného sprievodcu v obchodnej leteckej doprave a pred jej vykonávaním.	Rozdiel v právnom základe. Podrobné požiadavky v časti CC a časti ORO stanovujú, že osvedčenia sa musia udržiavať v platnosti.
OPS 1.1000(c)	ORO.CC.260 písm. a)(2)	Nové požiadavky na preskúšanie v rámci výcviku vedúceho palubného sprievodcu.	Rozdiel vyplývajúci z konzultácie. Doplnené bolo preskúšanie, lebo sa považuje za potrebné zabezpečiť, že výcvik vedúceho palubného sprievodcu, tak ako každý iný výcvik, sa skončí úspešne a s dosiahnutím požadovanej úrovne odbornej spôsobilosti.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
OPS 1.1005(a) and (b)	Časť CC (CC.CCA.100) Časť ARA Podčasť CC	Nový rozsah a podmienky vydávania osvedčení.	<p>Rozdiel v právnom základe.</p> <p>Rozhodnutie schvaľovať prevádzkovateľov a/alebo výcvikové organizácie zostáva na členskom štáte, ako je to stanovené aj v norme EÚ-OPS.</p> <p>Na rozdiel od potvrdenia EÚ-OPS o bezpečnostnom výcviku je osvedčenie palubného sprievodcu potrebné udržiavať v platnosti spolu so zoznamom kvalifikácií na typ lietadla, aby bolo možné preukázať, že držiteľ má kvalifikáciu na vykonávanie tejto činnosti.</p>
OPS 1.1005(b), (d) and (e)	ORO.AOC.120	Povolenia prevádzkovateľa na poskytovanie výcviku palubných sprievodcov a/alebo na vydávanie potvrdení pre palubných sprievodcov je potrebné uviesť v prevádzkových špecifikáciách AOC.	<p>Rozdiel v právnom základe.</p> <p>S cieľom zaistiť určitú harmonizáciu tohto postupu boli pridané základné spoločné ustanovenia v ORO.AOC pre prevádzkovateľov (a v časti ARA podčasť CC pre výcvikové organizácie).</p>

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Preškoloňovací a rozdielový výcvik sú uvedené v samostatných predpisoch.	Rozdiel vyplývajúci z konzultácie. Nový predpis a nové znenie pre rozdielový výcvik, ktorý je jasne odlišný od výcviku na typ lietadla a preškoloňovacieho výcviku prevádzkovateľa.
Nie je k dispozícii	ORO.CC.125 písm. b) ORO.CC.130 písm. c) ORO.CC.250 písm. b)	Odkazy na údaje o prevádzkovej spôsobilosti (OSD).	S cieľom zohľadniť OSD bol pridaný nový odsek, v ktorom sa uvádza, že výcvikové kurzy musia zohľadňovať povinné prvky OSD. Niekoľko zmien bolo vykonaných v znení predpisu ORO.CC.205 písm. b) o označení variantov za nové typy s cieľom zabezpečiť súlad s ustanoveniami, ktoré vyplývajú z OSD
Nie je k dispozícii	ORO.CC.110 písm. b) bod 2	Pridaná bola špecifikácia týkajúca sa FTL pre externých palubných sprievodcov.	Na základe poverenia Výboru pre leteckú bezpečnosť (ASC) vyjasniť zodpovednosť v súvislosti s plnením požiadaviek FTL, keď palubní sprievodcovia pracujú pre viacerých prevádzkovateľov.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
OPS 1.1015(c)	ORO.CC.140 písm. e) bod 3	Pridané bolo trvanie platnosti trojročných výcvikových prvkov udržiavacieho výcviku.	Rozdiel vyplývajúci z konzultácie. Riešenie nedostatočnej zrozumiteľnosti noriem EÚ-OPS v otázke presného trvania platnosti výcvikových prvkov, ktoré sa musia absolvovať v intervaloch nie dlhších ako 3 roky
OPS 1.1020	ORO.CC.145 písm. c)	Pridané bolo trvanie platnosti.	Riešenie nedostatočnej zrozumiteľnosti noriem EÚ-OPS v tejto otázke. Keďže AMC/GM nemôžu odporovať predpisu, boli pridané ustanovenia, pôvodne uvedené v oddiele 2 noriem JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020(a)), o uplatniteľnom trvaní platnosti a o pružnosti pre prevádzkovateľov, ktorí môžu za určitých podmienok nahradiť opakovací výcvik udržiavacím výcvikom.
Dodatok 1 k OPS 1.1005(h)(1)(i)	Nie je k dispozícii	Text týkajúci sa počiatočného kurzu optimalizácie činnosti posádky (CRM) pre už pracujúcich palubných sprievodcov do termínu nasledujúceho udržiavacieho výcviku nie je transponovaný.	Staré prechodné ustanovenie už nie je relevantné.
Dodatok 1 k OPS 1.1010(j)	Nie je k dispozícii	Text týkajúci sa počiatočného výcviku v oblasti predchádzania infekčným chorobám nie je transponovaný.	Staré prechodné ustanovenie už nie je relevantné.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
Dodatok 1 k OPS 1.1015 + Dodatok 1 k OPS 1.1020	ORO.CC.140 písm. c) bod 2 ii) ORO.CC.145 písm. b) bod 3	Výcvik týkajúci sa bezpečnostných dverí priestoru pre letovú posádku bol zahrnutý do udržiavacieho výcviku ako trojročný výcvikový prvok a do opakovacieho výcviku.	Rozdiel vyplývajúci z konzultácie, pričom sa berie do úvahy význam palubných sprievodcov v prípade bezpečnostnej udalosti.
JAR-OPS 3 Podčasť O Dodatok 1 k JAR-OPS 3.988(c)	Časť ORO Podčasť CC	Zmiernenie výcvikových prvkov, ktoré podľa noriem JAR-OPS 3 nemusia absolvovať palubní sprievodcovia vrtuľníkov, nie je osobitne uvedené.	Časť ORO sa týka lietadiel, takže všetky predpisy platia pre prevádzku letúnov a vrtuľníkov a zoznam zmiernení už nie je potrebný, keďže navrhované predpisy jasne stanovujú, že výcvik sa vykonáva, iba ak je príslušné zariadenie inštalované, ak je vybavenie uložené na palube a/alebo ak ide o typ lietadla, ktoré sa má používať.

Rozdiely oproti prílohe 6 k dohovoru ICAO pre časť ORO

225. V tejto tabuľke je uvedený prehľad noriem v prílohe 6 k dohovoru ICAO časť I a časť III oddiel 1 a oddiel 2 v rámci rozsahu tohto stanoviska³⁶, ktoré buď neboli transponované, alebo boli transponované spôsobom, ktorý nie je v súlade so zodpovedajúcimi normami v prílohe 6 k dohovoru ICAO. Niektoré uvádzané otázky nepatria do rozsahu základného nariadenia a možno ich budú musieť riešiť členské štáty.

³⁶ Konkrétne normy ICAO týkajúce sa údržby a kontroly údržby zo strany prevádzkovateľa sa tu neposudzujú.

Označenie v prílohe 6 časť I/III	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu
Časť I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Úvodné preskúšanie pilota v jednopilotnej prevádzke a v prostredí typickom pre túto prevádzku nie je osobitne uvedené.
Časť I, 9.4.4.1 Časť III oddiel II 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	<p>Pre prevádzku podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) vo dne na letúnoch výkonnostnej triedy B, ktorá sa vykonáva v období nepresahujúcom viac ako 8 po sebe idúcich mesiacov, postačuje preskúšanie odbornej spôsobilosti jedného prevádzkovateľa.</p> <p>Členovia letovej posádky, ktorí sa podieľajú na prevádzke vrtuľníka vo dne a na tratiach navigovaných s orientáciou podľa viditeľných bodov na zemi, s iným než zložitým motorovým vrtuľníkom, môžu absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti iba v jednom z príslušných typov za predpokladu, že ide o typ, ktorý sa použil najdávnejšie.</p> <p>Každoročné preskúšanie odbornej spôsobilosti pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy s cestujúcimi vykonávanú za dňa podľa VFR, ktorá sa začína aj končí na tom istom letisku alebo prevádzkovom mieste a trvá maximálne 30 minút, alebo v rámci miestnej oblasti určenej príslušným orgánom, s jednomotorovými vrtuľovými letúňmi s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menej a najviac šiestimi osobami na palube vrátane pilota, alebo jednomotorovými vrtuľníkmi a najviac šiestimi osobami na palube vrátane pilota.</p>
Časť I, 9.1.2	Nie je k dispozícii	Vydávanie preukazu spôsobilosti rádiooperátora nepatrí do rámca pôsobnosti základného nariadenia a zostáva v zodpovednosti členských štátov.

Označenie v prílohe 6 časť I/III	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu
Časť I, 9.1.3	ORO.FC.110	Vydávanie preukazu spôsobilosti palubného inžiniera nepatrí do rámca pôsobnosti základného nariadenia a zostáva v zodpovednosti členských štátov.
Časť I, 9.1.4	Nie je k dispozícii	Letecký navigátor sa nevyžaduje. Vydávanie preukazu spôsobilosti leteckého navigátora nepatrí do rámca pôsobnosti základného nariadenia a zostáva v zodpovednosti členských štátov.
Časť I, 9.4.3.5 a 9.4.3.6	ORO.FC.105 písm. c)	Pre lety na určené letiská sa namiesto intervalu 12 mesiacov zavádza interval 36 mesiacov pre letovú posádku na letúnoch výkonnostnej triedy B, podľa VFR vo dne.
Časť I, 10.3 (b) – (f) Časť III, 8.3 (b) – (f)	Nie je k dispozícii	Čo sa týka referentov pre letovú prevádzku/letových dispečerov, nie sú stanovené žiadne požiadavky na konkrétne znalosti, výcvik, prax alebo trvanie platnosti.

V. Zoznam navrhovaných úloh v oblasti tvorby predpisov

226. V tejto tabuľke je uvedený prehľad navrhovaných úloh v oblasti tvorby predpisov pre časť ORO. Pokiaľ ide o podčasť GEN, tieto úlohy vyplývajú najmä z potreby preskúmať príslušné ustanovenia ARO a ORO, ktoré sa týkajú riadenia bezpečnosti a hodnotenia rizika, po uverejnení novej prílohy 19 k dohovoru ICAO, ktorá sa týka noriem riadenia bezpečnosti a odporúčaných postupov, v súlade s uplatňovaním programu bezpečnosti európskeho letectva (EASP).

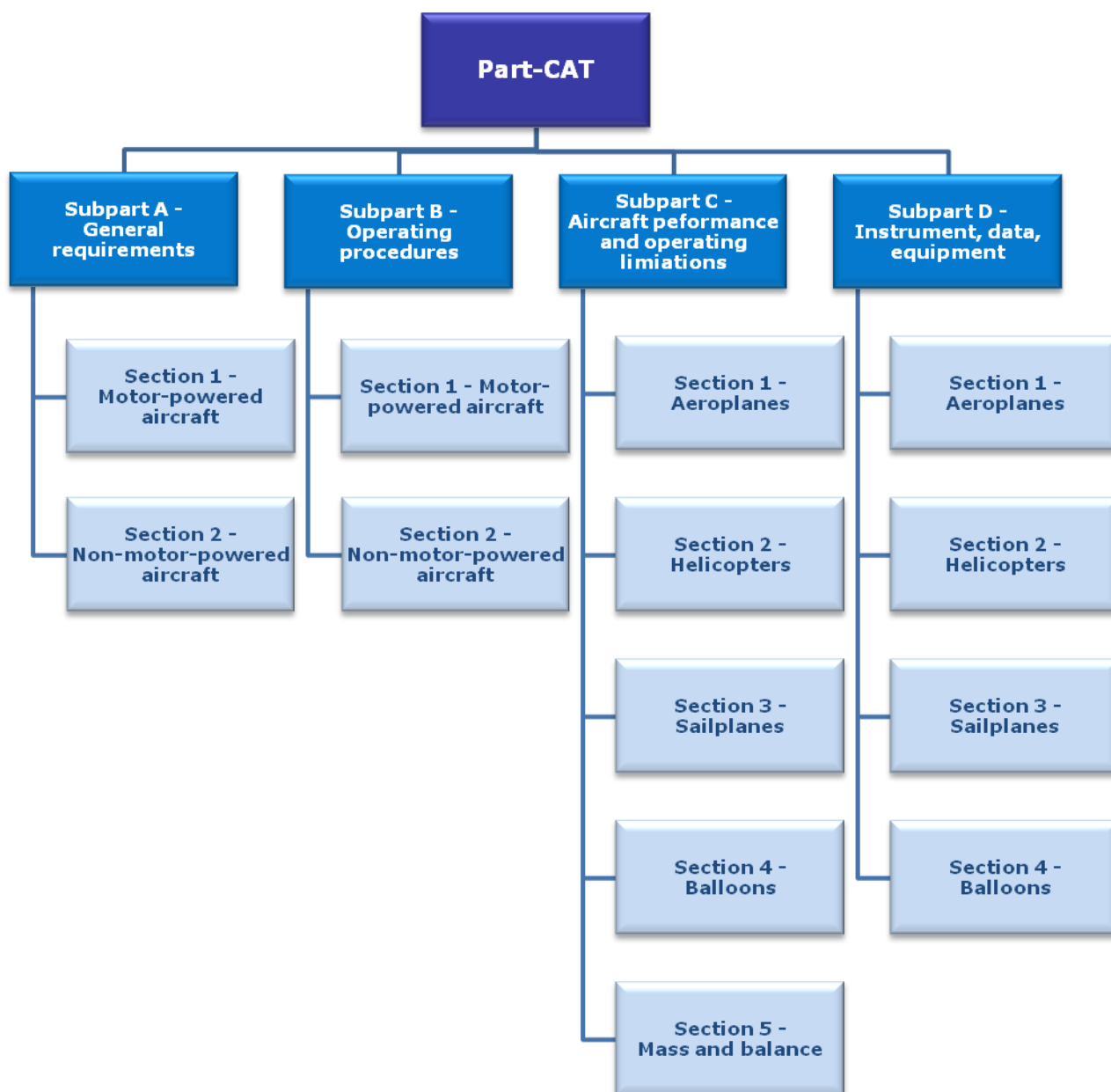
Označenie časti, predpisu	Rozsah	Odkaz na RMP
ORO.GEN.120	Vypracovať GM o spôsobe, ako preukázať splnenie bezpečnostného cieľa vykonávacieho predpisu pri predkladaní žiadosti o schválenie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody.	MDM.094 a + b

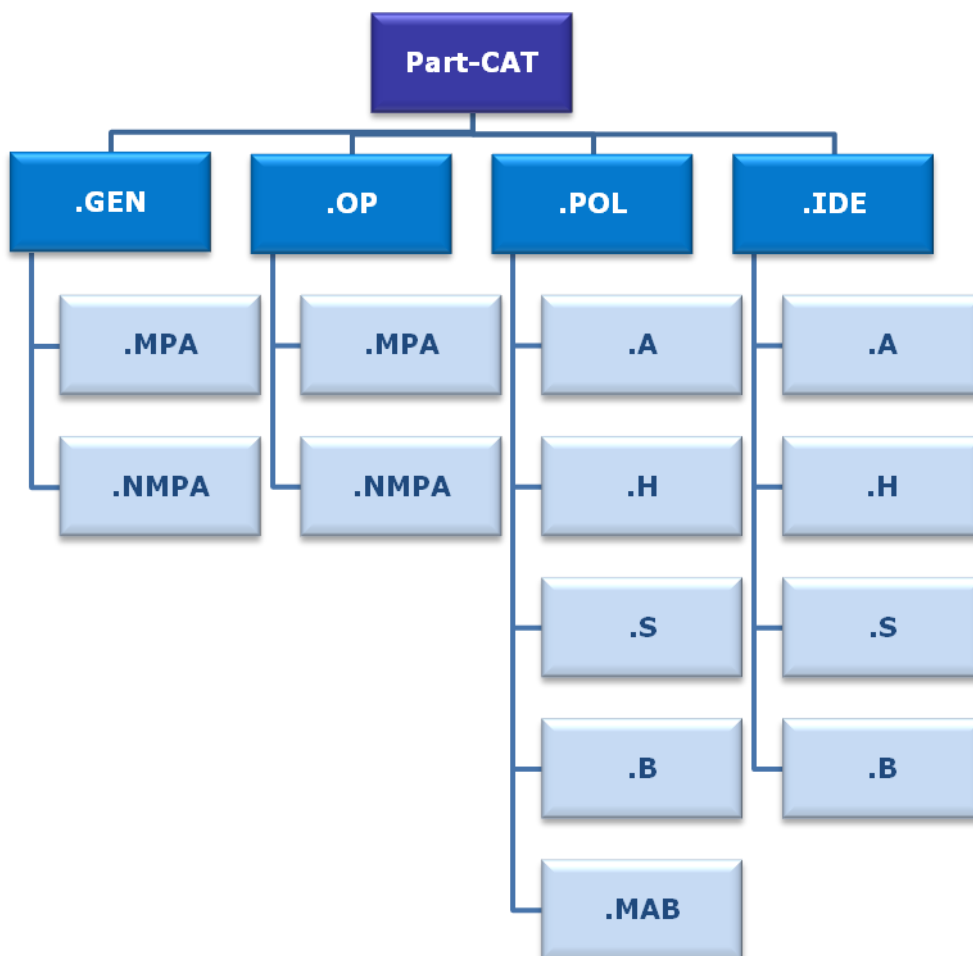
Označenie časti, predpisu	Rozsah	Odkaz na RMP
ORO.GEN oddiel 2	Požiadavky na preskúmanie vzhľadom na najnovší vývoj v organizácii ICAO (uverejnenie novej prílohy 19), a predovšetkým riešiť problémy riadenia bezpečnostného rizika vyplývajúceho zo vzťahov s inými organizáciami/aby tieto problémy lepšie riešili organizácie, s ktorými vlastná organizácia udržiava vzťahy.	MDM.094 a + b
ORO.AOC.125	Riešiť otázky neobchodnej prevádzky lietadiel podliehajúcich AOC.	OPS.075
ORO.FC	Preskúmať a aktualizovať ustanovenia o optimalizácii činnosti posádky a zohľadniť pri tom skúsenosti získané za uplynulé roky.	OPS.094
ORO.FC	Vypracovať alternatívny výcvikový a kvalifikačný program pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkov.	OPS.088 a + b

Príloha IV – časť CAT(A,H)**I. Rozsah**

227. Časť CAT obsahuje technické požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy letúnov, vrtuľníkov, vetroňov a balónov. Pozostáva zo štyroch podčastí, ktoré sa ďalej delia na oddiely, obsahujúce osobitné predpisy pre jednotlivé kategórie lietadiel. Niektoré oddiely sa ďalej delia na kapitoly.
228. Štruktúra podčastí je porovnateľná so štruktúrou základných požiadaviek v prílohe IV k základnému nariadeniu, noriem EÚ-OPS/JAR-OPS 3 a časti I prílohy 6 k dohovoru ICAO.
229. Štruktúra predpisov a predovšetkým oddielov a kapitol bola navrhnutá tak, aby sa v budúcnosti mohli dopĺňať požiadavky na ďalšie kategórie lietadiel, alebo na špeciálnu prevádzku bez potreby meniť existujúci text predpisu alebo existujúcu štruktúru. Treba poznamenať, že v rámci budúcich úloh v oblasti tvorby predpisov budú vypracované požiadavky na vzducholode, lietadlá s preklopnými motormi a bezposádkové letecké systémy.
230. Na obrázku 9 a obrázku 10 je zobrazený prehľad štruktúry časti CAT.
231. Táto dôvodová správa sa týka iba oddielov venovaných prevádzke obchodnej leteckej dopravy letúnov a vrtuľníkov:
- CAT.GEN.MPA;
 - CAT.OP.MPA;
 - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB a
 - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

Obrázok 9: Štruktúra časti CAT – Názvy



Obrázok 10: Štruktúra časti CAT – Identifikačné znaky predpisov

II. Prehľad reakcií

232. Prijaté reakcie vo všeobecnosti ukázali celkovú podporu verzii CRD časti CAT.
233. Väčšina zúčastnených strán podporila stupeň zosúladenia navrhovaných predpisov s normami EÚ-OPS a JAR-OPS 3, navrhovanú rovnováhu medzi vykonávacími predpismi a materiálom AMC, ako aj navrhovanú štruktúru predpisov.
234. Text dokumentu CRD pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkov vyvolal v niektorých oblastiach znepokojenie, zatiaľ čo pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy letúnov bola väčšina častí textu celkovo prijatá.

III. Prehľad rozdielov

Rozdiely oproti normám EÚ-OPS/JAR-OPS 3

235. Predpisy EÚ-OPS a JAR-OPS 3, ktoré obsahujú bezpečnostné ciele, boli zachované ako vykonávacie predpisy. Predpisy EÚ-OPS a JAR-OPS 3, ktoré jednoznačne obsahujú prostriedky preukázania zhody s bezpečnostnými cieľmi, boli presunuté na úroveň AMC. Dodatky k normám EÚ-OPS a JAR-OPS 3 boli v mnohých prípadoch posúdené ako prostriedky preukázania zhody a boli transponované ako

- AMC. V prípadoch, keď nebolo možné jednoznačne odlíšiť bezpečnostné ciele od prostriedkov preukázania zhody s bezpečnostnými cieľmi, bol text predpisu zachovaný ako vykonávací predpis.
236. V prípadoch, keď sa ukazovala potreba vyváženejšieho prístupu, navrhla agentúra text predpisu s bezpečnostnými cieľmi a s AMC. Agentúra však nerobila veľké zmeny v obsahu predpisu, s výnimkou zmeny úrovne textu medzi vykonávacím predpisom a AMC.
237. Treba tiež poznamenať, že obsah dodatku 1 k norme OPS 1.005 písm. a), Prevádzka letúnov výkonnostnej triedy B, dodatku 1 k norme OPS 3.005 písm. f), Prevádzka malých vrtuľníkov (VFR (pravidlá letu za viditeľnosti) iba za dňa) a dodatku 1 k norme OPS 3.005 písm. g), Prevádzka v miestnej oblasti (VFR, iba za dňa), bol podľa potreby transponovaný do príslušných oddielov.
238. Agentúra sa však domnieva, že predpisy si vyžadujú ďalšie preskúmanie z hľadiska primeranosti a kritérií zmiernovania, ktoré sa uplatňovali v normách EÚ-OPS/JAR-OPS 3. Zaradí preto do svojho plánu tvorby predpisov úlohu preskúmať predpisy pre obchodnú leteckú dopravu (CAT) v súvislosti s inými ako zložitými motorovými lietadlami a ich použitím v stanovených oblastiach.
239. Text noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3, ktorý predstavoval alternatívu k vykonávaciemu predpisu, bol vypustený z právnych dôvodov. Takýmito alternatívami sa treba zaoberať s použitím postupov uvedených v článku 14 základného nariadenia. Text noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3, ktorý bol presunutý na úroveň AMC a predstavoval alternatívu k AMC bez toho, aby preukazoval, že požiadavky bezpečnostných cieľov boli úplne splnené, bol vypustený. Takýmto alternatívnym AMC sa však môžu riadiť prevádzkovatelia, ktorí využívajú postup alternatívnych prostriedkov preukázania zhody za predpokladu, že sa preukáže možnosť dosiahnutia bezpečnostných cieľov.
240. Text transponovaný do materiálu AMC, ktorý si vyžaduje schválenie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody príslušným orgánom, bol vypustený, lebo túto oblasť bude pokrývať postup alternatívnych prostriedkov preukázania zhody.
241. Text noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3, ktorý je obsiahnutý aj v prílohe IV základného nariadenia, bol zachovaný a pridaný bol odkaz na základné nariadenie.
242. Text noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3, ktorý má vysvetľujúci charakter, bol transponovaný ako GM. Poznámky boli znovu navrhnuté do ustanovení AMC, kde sú uvedené ako poznámky pod čiarou, transponované ako GM alebo vypustené, ak neposkytovali dostatočnú pridanú hodnotu.
243. Predpisy, ktoré obsahovali ustanovenia ako „prijateľné pre orgán“ boli dôsledne zmenené vo všetkých podčastiach na „prevádzkovateľ uvedie v prevádzkovej príručke...“. Agentúra prijala tento prístup s cieľom konkretizovať stanovený postup, ktorým by sa tieto otázky mali dať do pozornosti príslušnému orgánu.
244. V tejto tabuľke je uvedený prehľad zámerných rozdielov oproti normám EÚ-OPS a JAR-OPS 3. Pôvod týchto rozdielov, spolu s ich odôvodnením, je podrobnejšie opísaný v nasledujúcom texte.

Tabuľka 6: Rozdiely oproti normám EÚ-OPS/JAR-OPS 3

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
1./3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180 písm. a) bod 5	Osvedčenie AOC sa vydáva ako overená kópia, kým podľa EÚ-OPS/JAR-OPS 3 to bol originál alebo kópia AOC.	Zosúladenie so zmenou a doplnením č. 30 dohovoru ICAO
Nie je k dispozícii	CAT.GEN.MPA.180 písm. a) bod 9	Palubný denník musí byť na palube, kým podľa EÚ-OPS/JAR-OPS 3 to nebolo povinné.	Súlad s článkom 29 Chicagského dohovoru
1.192	CAT.OP.MPA.106	Použitie osamoteného letiska ako cieľového letiska pre letúny musí byť vopred schválené.	Použitie osamoteného letiska vystavuje lietadlo a cestujúcich väčšiemu riziku ako prevádzka tam, kde je k dispozícii náhradné cieľové letisko. Skutočnosť, či je letisko klasifikované ako osamotené alebo nie je, často závisí od toho, aké lietadlá sa používajú na prevádzku na tomto letisku. Príslušný orgán by preto mal posúdiť, či sa použili všetky možné prostriedky na zmiernenie zvýšeného rizika.
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Zásady určovania množstva paliva a akékoľvek ich zmeny musia byť vopred schválené.	Agentúra súhlasí s názorom zúčastnených strán, že požiadavky na zásady určovania množstva paliva sú kritickými požiadavkami z hľadiska bezpečnosti, a preto by mali byť vopred schválené.
Dodatok 1 k JAR-OPS 3.005 (c)	Nie je k dispozícii	Krátkodobé prekročenie obálky závislosti vektorov výšky a rýchlosti bolo vypustené.	Považuje sa to za ustanovenie v rozpore s odsekom 4.a prílohy IV k základnému nariadeniu.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 písm. f)	Boli pridané dodatočné kritériá na schválenie normalizovaných hmotností pre iné položky nákladu, ako sú cestujúci a batožina.	Cieľom je umožniť prevádzkovateľom väčšiu pružnosť.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 písm. a)	Vypustené bolo povolenie vynechať niektoré údaje z dokumentácie o hmotnosti a vyvážení.	Dôvodom je, že tie údaje nechýbajú, ale zámerne sú uložené niekde inde.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 písm. e)	Ustanovenia týkajúce sa dokumentácie o hmotnosti a vyvážení boli rozšírené tak, aby zahŕňali aj rozličné typy palubných systémov pre hmotnosť a vyváženie.	Cieľom je podchytiť existujúce systémy, ktoré predtým predpisom nepodliehali.
1.635	CAT.IDE.A.110	Požiadavky na náhradné elektrické poistky boli aktualizované.	V súlade s predpismi ICAO a JAA NPA-OPS 43 ³⁷
1.665	CAT.IDE.A.150	Zavedené boli požiadavky na systém uvedomenia si terénu a výstrahy (TAWS) triedy A a triedy B.	V súlade s predpisom JAA NPA-OPS 39B ³⁸
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Prvá časť pôvodnej požiadavky na vybavenie pre let v podmienkach námrazy bola vypustená.	Už je zahrnutá v základnej požiadavke 2.a.5.
Ustanovenia o zapisovačoch	CAT.IDE.A/H.185/1 90/195/200	Požiadavky na zapisovač letových údajov (FDR) boli aktualizované. Zaznamenávanie dátového spojenia je záväzné.	JAA NPA OPS 39C ³⁹ , 48A ⁴⁰ , 67 ⁴¹
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Ustanovenie o povinnom používaní halónových hasiacich prístrojov bolo vypustené.	Zosúladenie s nariadením (ES) č. 1005/2009 ⁴²

³⁷ NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Zariadenia na ochranu elektrických obvodov.

³⁸ NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Porucha Pitotovho ohrievača, TAWS B, HF.

³⁹ NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) FDR typu IA a kódy paliva.

⁴⁰ NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Zaznamenávanie komunikácie cez dátové spojenie pre nové letúny.

⁴¹ NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) FDR typu IVA.

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Záchytný systém hornej časti trupu (UTR) sa požaduje pre malé letúny. 2. Zavedené bolo vymedzenie pojmu UTR.	1. JAA NPA 26-20 ⁴³ 2. Umožniť pružnosť pre existujúce konštrukčné riešenia.
1./3.680	Nie je k dispozícii	Požiadavka týkajúca sa ukazovateľa kozmického žiarenia bola vypustená.	Požiadavka bola vypustená, keďže základné nariadenie, ktoré sa zaoberá iba zmierňovaním bezpečnostných rizík, neposkytuje právny základ na jej transponovanie, t. j. zdravotné problémy. Cieľom je tiež predísť prekryvaniu s inými právnymi predpismi Spoločenstva (smernica Rady 96/29/Euratom z 13. mája 1996 ⁴⁴).

Rozdiely oproti prílohe 6 k dohovoru ICAO

245. V tejto tabuľke je uvedený prehľad požiadaviek v prílohe 6 k dohovoru ICAO, ktoré buď neboli transponované, alebo boli transponované spôsobom, ktorý nezabezpečuje ani rovnocennú úroveň bezpečnosti, ako je stanovená v normách v prílohe 6 k dohovoru ICAO.

⁴² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1005/2009 zo 16. septembra 2009 o látkach, ktoré poškadzujú ozónovú vrstvu. Ú. v. EÚ L 286, 31.10.2009, s. 1.

⁴³ NPA 26-20 INŠTALÁCIA ZÁCHYTNÉHO SYSTÉMU HORNEJ ČASTI TRUPU V LETÚNOCH DOPRAVNEJ KATEGÓRIE (CESTUJÚCI) S MAXIMÁLNOU VZLETOVOU HMOTNOSŤOU < 5 700 KG.

⁴⁴ Smernica Rady č. 96/29/EURATOM z 13. mája 1996, ktorá stanovuje základné bezpečnostné normy ochrany zdravia pracovníkov a obyvateľstva pred nebezpečenstvami vznikajúcimi v dôsledku ionizujúceho žiarenia. Ú. v. EÚ L 159, 29.6.1996, s. 1 – 114.

Tabuľka 7: Rozdiely oproti prílohe 6 k dohovoru ICAO

Označenie v prílohe 6 časť I/III	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu
Príloha 6 časť I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 písm. a) bod 1 a písm. b) bod 3	Dátumy vykonávania pre FDR typu I v podčasti CAT.IDE platia pre osvedčenie o letovej spôsobilosti (CofA) vydané po júli 1990 namiesto po januári 1989.
Príloha 6 časť I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 písm. a) bod 1) a písm. b) bod 2	Dátumy vykonávania pre FDR typu II v podčasti CAT.IDE platia pre CofA vydané po júli 1990 namiesto po januári 1989.
Príloha 6 časť I 6.3.1.2.12 & 13	CAT.IDE.A.190	Maximálny interval vzorkovania a zaznamenávania určitých parametrov nie je implementovaný.
Príloha 6 časť I 6.3.1.3 &	CAT.IDE.A.190	Vyradenie starých pamäťových médií pre FDR nie je implementované.
Príloha 6 časť I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 písm. a)	Zapisovač zvuku v kabíne (CVR) pre ľahké letúny nie je implementovaný.
Príloha 6 časť I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Vyradenie starých pamäťových médií pre CVR nie je implementované.
Príloha 6 časť I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 písm. b)	Dodatočné predĺženie trvania záznamu na dve hodiny pre CVR nie je implementované.
Príloha 6 časť I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Dodatočná úprava zaznamenávania dátového spojenia nie je implementovaná.
Príloha 6 časť I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Korelácia zaznamenávania dátového spojenia a zaznamenávania CVR nie je implementovaná.
Príloha 6 časť I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Konfigurácia kombinovaného zapisovača pre MCTOM vyše 15 000 kg nie je implementovaná.
Príloha 6 časť I 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	Vybavenie záchrannými vestami pri lete po trase nad vodou vo vzdialenosti od pobrežia väčšej, než je vzdialenosť kĺzavého doletu, v prípade všetkých ostatných pozemných letúnov (ktoré nie sú prevádzkované v súlade s bodmi 5.2.9 alebo 5.2.10) nie je implementované.

Označenie v prílohe 6 časť I/III	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu
Príloha 6 časť I 6.6	CAT.IDE.A.305	Podčasť CAT.IDE má výnimky na doplnkové záchranné vybavenie, s ktorým predpisy ICAO nepočítajú.
Príloha 6 časť I 6.19.2 & 3	CAT.IDE.A.350	Rozlíšenie 7,62 m pre odpovedač, ktorý hlási tlakovú nadmorskú výšku, nie je implementované.
Príloha 6 časť I, dodatok 8, 3.1	CAT.IDE.A.185 písm. d) a písm. e)	Požiadavka v podčasti CAT.IDE, aby sa záznam začal v priebehu vykonávania kontrol v kabíne, sa nedá uplatniť na všetky letúny. Závisí to od dátumu vydania konkrétneho CofA.
Príloha 6 časť I, dodatok 8, 4	Nie je k dispozícii	Požiadavky na letecké záznamníky obrazu nie sú implementované.
Príloha 6 časť I, dodatok 8, 6	Nie je k dispozícii	Požiadavky na systémy zaznamenávania údajov lietadiel (ADRS) nie sú implementované.
Príloha 6 časť I, dodatok 8, 7.1	Nie je k dispozícii	Požiadavky na monitorovanie zabudovaných testovacích funkcií pre letové záznamníky a jednotku zberu letových údajov (FDAU), ak sú inštalované, nie sú implementované.
Príloha 6 časť III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Vyradenie starých pamäťových médií pre FDR nie je implementované.
Príloha 6 časť III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 písm. b)	Požadovaná dĺžka trvania záznamu v podčasti CAT.IDE môže byť v závislosti od triedy a dátumu dodania konkrétneho CofA kratšia ako 10 hodín.
Príloha 6 časť III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Vyradenie starých pamäťových médií pre CVR nie je implementované.
Príloha 6 časť III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 písm. b)	Dodatočné predĺženie trvania záznamu CVR nie je implementované.
Príloha 6 časť III, 4.8.2 & 3	CAT.IDE.H.240	Požiadavky na kyslík pre vrtuľníky s pretlakovou kabínou nie sú implementované.
Príloha 6 časť III, dodatok 5, 3	CAT.IDE.H.185 písm. d) a písm. e)	Požiadavka v podčasti CAT.IDE, aby sa záznam začal v priebehu vykonávania kontrol v kabíne, sa nedá uplatniť na všetky vrtuľníky. Závisí to od dátumu vydania konkrétneho CofA.

Označenie v prílohe 6 časť I/III	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu
Príloha 6 časť III, dodatok 5, 4	Nie je k dispozícii	Požiadavky na letecké záznamníky obrazu nie sú implementované.
Príloha 6 časť III, dodatok 5, 6	Nie je k dispozícii	Požiadavky na monitorovanie zabudovaných testovacích funkcií pre letové záznamníky a jednotku zberu letových údajov (FDAU), ak sú inštalované, nie sú implementované.
Príloha 6 časť I, doplnok C	Stav povrchu vzletovej a pristávacej dráhy	Vymedzenie pojmu je zosúladené s normami EÚ-OPS/JAR-OPS 3. Úloha v oblasti tvorby predpisov OPS.005 bude zahŕňať preskúmanie vymedzenia pojmu povrchu vzletovej a pristávacej dráhy.
Príloha 6 časť III, doplnok A	Kategória A/B v súvislosti s vrtuľníkmi	Vymedzenie pojmov je zosúladené s CS – Vymedzenie pojmov (JAR-OPS 3).

IV. Zoznam navrhovaných úloh v oblasti tvorby predpisov

246. Počas konzultačnej fázy zúčastnené strany nastolili množstvo otázok, ktoré – ak by sa riešili v tomto stanovisku – by išli ďaleko za rámec mandátu agentúry transponovať obsah existujúcich predpisov. Tieto problémy však boli zdokumentované a budú sa riešiť v samostatných úlohách v oblasti tvorby predpisov, aby bol priestor na primerané konzultovanie so zúčastnenými stranami a ich zapojenie do riešenia týchto problémov. V tejto tabuľke je uvedený prehľad navrhovaných úloh v oblasti tvorby predpisov.

Tabuľka 8: Navrhované úlohy v oblasti tvorby predpisov

Označenie časti, predpisu	Rozsah	Odkaz na RMP
Príloha I, časť CAT, časť SPA, časť NCC, časť NCO, časť SPO	Prvé redakčné preskúmanie vykonávacích predpisov OPS a AMC/GM bude zahŕňať predpis OPS.047 Objasnenie vymedzenia pojmu samostatnej vzletovej a pristávacej dráhy a určité prvky, ktoré treba zosúladiť s najnovšími zmenami a doplneniami prílohy 6 k dohovoru ICAO, ktoré nie sú súčasťou tohto stanoviska. Začiatok plnenia tejto úlohy v oblasti tvorby predpisov je naplánovaný na rok 2013.	OPS.005 Aktualizácia vykonávacích pravidiel EASA OPS

Označenie časti, predpisu	Rozsah	Odkaz na RMP
OPS	Preskúmanie predpisov v súvislosti s požiadavkami, ktoré sa týkajú otázok prvotnej letovej spôsobilosti a zachovania letovej spôsobilosti, a preto by mohli byť uvedené v časti 21, časti 145 alebo časti M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Prevádzka jednomotorového vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo husto osídlenej oblasti.	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	Všeobecné hodnotenie požiadaviek na váženie lietadiel, aby sa mohli uviesť v časti M. Zúčastnené strany požadujú predovšetkým preskúmanie subjektov oprávnených vykonávať váženie lietadiel s cieľom posúdiť, či váženie môžu vykonávať iba organizácie uvedené v časti M/časti 145, alebo aj tretie strany, ktoré pracujú na základe systémov kvality schválených organizácií.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Návrh požadovať systém palubného telefónu bez ohľadu na veľkosť lietadla, ak ide o typ, ktorý sa prevádzkuje s viacčlennou posádkou. V skutočnosti mnohé jednomotorové ľahké lietadlá, ktoré sa používajú na základný výcvik, už majú tento systém.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Návrh umožniť používanie nových technológií pre pristávacie svetlá vrtuľníkov (napr. LED), ktoré sú schopné poskytnúť alternatívne zdroje svetla „aby osvetľovali plochu pred a pod vrtuľníkom a plochu na oboch stranách vrtuľníka“.	OPS.065
CAT.IDE.H.130(i)	Návrh požadovať držiak mapy pre všetky druhy nočnej prevádzky.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Iné prostriedky ako prenosný polohový maják, ktoré by sa mohli považovať za prijateľné: môžu byť rovnako účinné ako ELT (AD), predovšetkým preto, že počas nehôd sa fyzické spojenie medzi ELT (AD) a jeho anténou môže stratiť.	OPS.065

Označenie časti, predpisu	Rozsah	Odkaz na RMP
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Prepracovanie podčasti E normy EÚ-OPS. To sa týka predovšetkým predpisov o prevádzke APV, prevádzke LTS CAT I, prevádzke OTS CAT II a prevádzke s použitím EVS, nedávnych zmien a doplnení noriem a odporúčaných postupov (SARP) organizácie ICAO, nových technologických zlepšení, ako sú systémy syntetického videnia (SVS).	OPS.083
Časť CAT	<p>Zosúladenie s predpismi ICAO, ktoré sa týka:</p> <p>i) zaznamenávania komunikácie dátovým spojením – transponovanie dokumentu JAA NPA-OPS.48A. Rozšírenie požiadaviek na zaznamenávanie komunikácie dátovým spojením na regulačný zapisovač pre všetky letúny a vrtuľníky, ktoré používajú aplikácie na komunikáciu dátovým spojením;</p> <p>ii) nových požiadaviek na turbínové letúny s MCTOM menej ako 5 700 kg, aby boli na palube vybavené zariadeniami FDR, ADRS alebo AIR a CVR alebo CARS;</p> <p>iii) ukončenia používania zapisovačov, ktoré využívajú frekvenčnú moduláciu, a záznamníkov, ktoré využívajú magnetické pásky, pre letúny a vrtuľníky;</p> <p>iv) letúnov s MCTOM viac ako 15 000 kg, pre ktoré bude typové osvedčenie (TC) prvý raz vydané 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré musia byť vybavené zapisovačmi CVR aj FDR, aby boli vybavené dvomi kombinovanými zapisovačmi (FDR/CVR);</p> <p>v) predĺženia požadovanej dĺžky trvania záznamu pre všetky CVR na 2 hodiny, od 1. januára 2016 pre vrtuľníky a letúny.</p>	OPS.007 MDM.073 OPS.090 OPS.091 OPS.092
Časť CAT	<p>Aktualizovať zoznam parametrov FDR vrátane parametra výkonu, s cieľom zosúladenia s predpisom ED-112.</p> <p>Preskúmanie ustanovení týkajúcich sa údržby FDR (na základe odporúčania po vyšetrení leteckej nehody).</p>	OPS.023 MDM.099

CS-29	Preskúmanie diagramu HV pre vrtuľník CS-29. Preskúmanie vrtuľníka CS-29 a posúdenie prípravy doplnku k základu TC a preskúmanie letovej príručky vrtuľníka (HFM) pre vrtuľníky v prevádzke z hľadiska zmiernenia obsiahnutého v dodatku 1 k predpisu JAR-OPS 3.005(c). ⁴⁵	27&29.027
-------	---	-----------

V. CAT.GEN: Podčasť A – Všeobecné požiadavky

247. Táto podčasť obsahuje všeobecné požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy. Pozostáva z dvoch oddielov:

- oddiel 1 – Motorové lietadlá a
- oddiel 2 – Nemotorové lietadlá.

248. Toto stanovisko sa týka iba požiadaviek v oddiele 1.

CAT.GEN.MPA: Oddiel 1 – Motorové lietadlá

Všeobecne

249. Tento oddiel transponuje časti podčasti B noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3. Súvisí s NPA OPS.GEN oddiely I, V a VI a OPS.CAT oddiel I.

Predpisy EÚ-OPS/JAR-OPS 3 transponované do časti ORO

250. Tieto predpisy podčasti B sú transponované do časti ORO a nie sú zahrnuté v tomto oddiele:

- OPS 1./3.005 Všeobecne, je zahrnutý v základnom nariadení o leteckej prevádzke, časť M, Základné požiadavky základného nariadenia, ORO.FC;
- OPS 1./3.030 Zoznamy minimálneho vybavenia – zodpovednosť prevádzkovateľa, je zahrnutý v ORO.MLR;
- OPS 1./3.035 Program predchádzania nehodám a letovej bezpečnosti, je zahrnutý v ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.037, je zahrnutý v ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.155, je zahrnutý v ORO.SEC;
- OPS 1./3.165 Prenájom, je zahrnutý v ORO.AOC.

CAT.GEN.MPA.100 Zodpovednosť posádky

251. Týmto predpisom sa transponuje OPS1./3.085 písm. a), b), d). Písmeno b) bod 5 bolo pridané v súlade s diskusiou vo Výbore pre bezpečnosť letectva s cieľom

⁴⁵ Pozri aj uvedenú tabuľku 1, v ktorej sa uvádza, že zmiernenie nie je transponované v dôsledku rozporu s bodom 4.a prílohy IV k základnému nariadeniu.

venovať sa predovšetkým členom posádky, ktorí pracujú pre viacerých prevádzkovateľov. Takéto body, ktoré už sú uvedené v prílohe IV základného nariadenia, boli zachované a do prílohy IV bol vložený odkaz.

CAT.GEN.MPA.105 Zodpovednosť veliteľa lietadla

252. Týmto predpisom sa transponuje OPS 1./3.085 písm. f). S cieľom spojiť všetky zodpovednosti veliteľa lietadla do jedného predpisu boli s týmto predpisom spojené aj predpisy OPS 1/3.330 a OPS 1.420 písm. d) bod 2, písm. d) bod 3.

CAT.GEN.MPA.180 Povinné doklady, príručky a informácie na palube

253. Navrhovaný vykonávací predpis je založený na existujúcich požiadavkách v normách EÚ-OPS a JAR-OPS 3, s týmito výraznými rozdielmi:

- Uloženie dokladov na palube v elektronickej podobe bolo rozšírené tak, aby sa týkalo aj osvedčení a príručiek, čo zodpovedá rastúcemu používaniu elektronických prostriedkov. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/93/ES z 13. decembra 1999 o rámci spoločenstva pre elektronické podpisy⁴⁶ poskytuje mechanizmus na vytváranie originálov v elektronickej podobe, t. j. elektronický podpis.
- Ak je na palube uložená kópia AOC namiesto originálu, musí to byť overená kópia, čo nebolo uvedené v normách EÚ-OPS/JAR-OPS 3. Cieľom tejto zmeny bolo zosúladienie s normami v prílohe 6 k dohovoru ICAO. Poradenský materiál o tom, ako splniť tento predpis, bude k dispozícii v súvisiacom rozhodnutí ED.
- Na palube musí byť uložený palubný denník, čo podľa noriem EÚ-OPS/JAR-OPS 3 nebolo povinné. Zmena bola vykonaná s cieľom zosúladienia s článkom 29 Chicagského dohovoru. Palubný denník a jeho údaje môžu byť dostupné v rôznych systémoch alebo dokumentáciách.
- Ustanovenia o uložení osvedčení, príručiek a ďalších informácií na palube, ktoré boli v normách EÚ-OPS and JAR-OPS 3 rozdelené do troch samostatných odsekov, sa spojili z dôvodu zjednodušenia a prehľadnosti.
- Text teraz jednoznačne stanovuje, že iba osvedčenie o registrácii, osvedčenie o letovej spôsobilosti a povolenie rádiovkej stanice musia byť originálne, čo odráža zámer noriem EÚ-OPS/JAR-OPS 3.
- Zmienka o dokumentácii k preprave nebezpečného tovaru bola presunutá do časti SPA.
- Zmiernenie, ktoré umožňuje, aby určité doklady boli za istých podmienok uložené na letisku alebo prevádzkovom mieste, bolo zmenené, aby zahrnulo aj dokumentáciu k hmotnosti a vyváženiu, keďže kópia musí byť uložená na zemi.

⁴⁶Ú. v. ES L 13, 19.1.2000, s. 12 – 20.

CAT.GEN.MPA.200 Preprava nebezpečného tovaru

254. Požiadavky v podčasti CAT.GEN sa týkajú okolností, za ktorých sa môže nebezpečný tovar prepravovať bez získania povolenia v súlade s podčastou SPA.DG. Týka sa to napríklad vecí, ktoré sa prepravujú v batožine cestujúcich, ale bežne sa považujú za nebezpečný tovar. Tento odsek sa tiež zaoberá pripravenosťou členov posádky odhaliť nebezpečný tovar, ktorý sa prepravuje neúmyselne.
255. Agentúra uplatňuje prístup pracovať s odkazmi na technické pokyny ICAO, ako bolo uvedené v oznámení NPA. Odkazy sú uvádzané vo vykonávacích predpisoch. Výňatky z technických pokynov vo všeobecnosti nie sú do týchto predpisov zahrnuté. Preto sú požiadavky v podčastiach CAT.GEN a SPA.DG kratšie ako ich ekvivalenty v podčasti R noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3. Iba požiadavky týkajúce sa konkrétnej zodpovednosti prevádzkovateľa boli prevzaté z technických pokynov.

VI. CAT.OP: Podčasť B – Prevádzkové postupy

256. Táto podčasť obsahuje požiadavky na prevádzkové postupy pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy. Pozostáva z dvoch oddielov:
- oddiel 1 – Motorové lietadlá a
 - oddiel 2 – Nemotorové lietadlá.

Toto stanovisko sa týka iba požiadaviek v oddiele 1.

CAT.OP.MPA: Oddiel 1 – Motorové lietadlá**Všeobecne**

257. Tento oddiel transponuje podčasť D a časti podčasti E noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3.

Porovnanie s normami EÚ-OPS/JAR-OPS 3

258. Predpisy v podčasti E noriem EÚ-OPS/JAR-OPS 3, ktoré sa netýkajú prevádzky za podmienok malej dohľadnosti (LVO), boli transponované do predpisu CAT.OP.MPA.110. Týka sa to častí predpisu OPS 1/3.430 a súvisiaceho textu dodatku 1 (nový) k predpisu OPS 1./3.430 a dodatku 2 k predpisu OPS 1.320(c). Dodatok 1 (starý) k predpisu OPS 1./3.430 nebol transponovaný, lebo ho v júni 2011 nahradil dodatok 1 (nový).
259. Normy EÚ-OPS/JAR-OPS 3 týkajúce sa znížených minimálnych vertikálnych rozstupov (RVSM), prevádzky dvojmotorových letúnov s predĺženým operačným dosahom (ETOPS), špecifikácie minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS) a navigácie založenej na výkonnosti (PBN) boli presunuté do príslušných podčastí časti SPA.
260. Dodatky, ktoré obsahujú prostriedky preukázania zhody s bezpečnostnými cieľmi, boli transponované ako AMC a bude sa nimi zaoberať zodpovedajúce rozhodnutie agentúry. Uvedený prístup bol uplatnený na tieto dodatky:
- dodatok 1 k predpisu OPS 1.255 Zásady určovania množstva paliva;

- dodatok 1 k predpisu OPS 1.270 Uloženie batožiny a nákladu;
 - dodatok 1 k predpisu OPS 1.305 Plnenie/odčerpávanie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi, na palube alebo vystupujúcimi a
 - dodatok 1 (nový) k predpisu OPS 1./3.430.
261. Tieto predpisy z podčasti D boli transponované do iných častí alebo predpisov a nie sú súčasťou tohto oddielu:
- OPS 1.311 je transponovaný v ORO.CC;
 - OPS 1.390 Kozmické žiarenie je obsiahnutý v smernici Rady 96/29/Euratom a
 - OPS 1.420 je obsiahnutý v nariadení (ES) č. 996/2010⁴⁷, ORO.GEN, časť M, časť SERA, CAT.GEN.MPA.105 písm. c) a d), SPA.DG a ORO.SEC.

CAT.OP.MPA.105 Použitie letísk a prevádzkových miest

262. Tento predpis je transponovaná norma OPS 1/3.220. Rozsah tohto predpisu bol rozšírený na prevádzku, pri ktorej sa neodlieta z letiska alebo nepristáva na letisku. Z bezpečnostných dôvodov text predpisu neumožňuje použitie prevádzkových miest na prevádzku obchodnej leteckej dopravy so zložitými letúnmi.

CAT.OP.MPA.106 Použitie osamotených letísk – letúny

263. Agentúra navrhuje predchádzajúci súhlas na použitie osamoteného letiska ako cieľového letiska pre obchodnú prevádzku letúnov.
264. Agentúra sa zhodla s názormi zúčastnených strán a skupín pre posudzovanie tvorby predpisov, že použitie osamoteného letiska vystavuje lietadlo a cestujúcich väčšiemu riziku ako prevádzka tam, kde je k dispozícii náhradné cieľové letisko. Skutočnosť, či je letisko klasifikované ako osamotené alebo nie je, často závisí od toho, aké lietadlá sa používajú na prevádzku na tomto letisku. Príslušný orgán by preto mal posúdiť, či sa použili všetky možné prostriedky na zmiernenie zvýšeného rizika prevádzky na osamotenom letisku.

CAT.OP.MPA.110 Letiskové prevádzkové minimá, CAT.OP.MPA.115 Technika letu pri priblížení – letúny

265. Tieto predpisy transponujú predpis OPS 1./3.225 a časti predpisu 1./3.430. S cieľom zlepšiť čitateľnosť predpisov bol predpis 1./3.430 rozdelený na dve požiadavky. Text bol prepracovaný a zjednodušený na najvyššiu možnú mieru.
266. Ako už bolo uvedené, tieto zodpovedajúce predpisy v dodatku 1 (nový) k predpisu OPS 1.430 boli transponované ako AMC a sú uvedené v stanovisku:
- vzlet s minimom dráhovej dohľadnosti (RVR) 400 m alebo väčším;
 - postup nie-presného priblíženia (NPA);
 - postup priblíženia s vertikálnym vedením (APV);

⁴⁷ 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 – 50.

- prevádzka CAT I;
- postup priblíženia okruhom;
- postup priblíženia za viditeľnosti;
- predpisy pre prípad poruchy alebo zníženia výkonnosti pozemného vybavenia a
- predpisy pre prepočet hlásenej meteorologickej dohľadnosti na dráhovú dohľadnosť (RVR).

CAT.OP.MPA.115 Technika letu pri priblížení – letúny

267. Týmto predpisom sa transponuje predpis OPS 1./3.225 a časti predpisu 1./3.430. S cieľom zlepšiť čitateľnosť predpisov bol predpis 1./3.430 rozdelený na dve požiadavky. Text bol prepracovaný a zjednodušený na najvyššiu možnú mieru.

CAT.OP.MPA.140 Maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez schválenia prevádzky s predĺženým operačným dosahom (ETOPS)

268. Týmto predpisom sa transponuje predpis EÚ-OPS 1.245. Zahŕňa predpis pre prúdové letúny s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel pre 19 alebo menej cestujúcich a s maximálnou vzletovou hmotnosťou menej ako 45 360 kg, pričom limit sa zvyšuje na vzdialenosť preletenú za 180 minút, ak je to schválené príslušným orgánom. Z právnych dôvodov bol vložený pododsek d) s požiadavkami týkajúcimi sa spôsobu získania takého súhlasu od príslušného orgánu.

CAT.OP.MPA.150 Zásady určovania množstva paliva

269. Týmto predpisom sa transponuje predpis OPS 1./3.255. Agentúra sa zhodla s názormi zúčastnených strán a skupín pre posudzovanie tvorby predpisov, že požiadavky na zásady určovania množstva paliva sú kritickými požiadavkami z hľadiska bezpečnosti. Na základe výsledku konzultácie so zúčastnenými stranami a prijatých reakcií na dokument CRD agentúra trvá na svojom návrhu, zásady určovania množstva paliva a akékoľvek ich zmeny musia byť vopred schválené.

270. Ako už bolo spomenuté, text dodatku 1 k predpisu OPS 1.225 bol presunutý do materiálu AMC a bude uvedený v rozhodnutí.

CAT.OP.MPA.155 Preprava osobitných kategórií cestujúcich (SCP)

271. Tento predpis predovšetkým transponuje predpisy OPS 1.260 a 1.265. Jeho cieľom je tiež vytvoriť potrebný záchytný bod pre budúce AMC/GM, ktoré by sa mali vypracovať ako výsledok úlohy v oblasti tvorby predpisov, týkajúcej sa prepravy osôb so zníženou pohyblivosťou (PRM) (MDM.072). Úloha sa má začať v roku 2012. Navrhovaný text bol prepracovaný, pričom sa zohľadnilo nariadenie (ES) č. 1107/2006 týkajúce sa práv zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave⁴⁸. Osobitná pozornosť bola venovaná článku 2 písm. a), ktorý obsahuje vymedzenie pojmu „zdravotne postihnutá osoba“ alebo „osoba so zníženou pohyblivosťou“, ktorý má mierne širší rozsah než

⁴⁸Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1 – 9.

jeho ekvivalent v norme EÚ-OPS (pozri ACJ OPS 1.260 v oddiele 2 predpisu JAR-OPS 1). Berúc do úvahy, že predpisy platné v USA pre prepravu PRM (14 CFR časť 382) sa už uplatňujú aj na európskych prevádzkovateľov, posudzovalo sa zabezpečenie súladu navrhovaného vykonávacieho predpisu so zásadou uvedenou v článku 4 ods. 1 písm. a) nariadenia (ES) č. 1107/2006. Ak sa to zhrnie, navrhovaný text bol vypracovaný tak, aby bol v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a so súvisiacimi vykonávacími predpismi pre leteckú prevádzku, ako aj s nariadením (ES) č. 1107/2006.

CAT.OP.MPA.295 Použitie palubného protizrážkového systému (ACAS)

272. Týmto predpisom sa transponuje predpis OPS 1.390. Text bol zosúladený s textom navrhovaným v stanovisku 5/2010 k podčasti AUR.ACAS⁴⁹. Podčasť AUR.ACAS bola navrhnutá s cieľom zaviesť systém ACAS s protizrážkovou logikou verzie 7.1 ako povinný štandard v európskom vzdušnom priestore.
273. Na základe prijatých reakcií stanovisko navrhuje osobitné požiadavky na letúny a vrtuľníky.

VII. CAT.POL: podčasť C – Výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia

274. Táto podčasť obsahuje požiadavky na výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia pre lietadlá používané na prevádzku obchodnej leteckej dopravy. Pozostáva z piatich oddielov:
- oddiel 1 – Letúny,
 - oddiel 2 – Vrtuľníky,
 - oddiel 3 – Vetrone,
 - oddiel 4 – Balóny a
 - oddiel 5 – Hmotnosť a vyváženie.
275. Toto stanovisko sa týka oddielov 1, 2 a 5.

CAT.POL.A: Oddiel 1 – Letúny

Všeobecne

276. Tento oddiel transponuje podčasti F – I noriem EÚ-OPS.
277. Tento oddiel pozostáva zo štyroch kapitol:
- kapitola 1 – Všeobecné požiadavky,
 - kapitola 2 – Výkonnosťná trieda A,
 - kapitola 3 – Výkonnosťná trieda B,
 - kapitola 4 – Výkonnosťná trieda C.

⁴⁹ Dostupné na webovej stránke agentúry.

Porovnanie s normami EÚ-OPS/JAR-OPS 3

278. Obsah predpisu bol zachovaný z podčastí F-I. Vykonané boli redakčné úpravy s cieľom zosúladenia s pojmami používanými v iných podčastiach. V prípadoch, keď text EÚ-OPS umožňoval alternatívne metódy, text bol buď presunutý do AMC, alebo vypustený, lebo ak by kritériá alternatívy neboli jasne stanovené, bola by potrebná výnimka z článku 14 ods. 6.
279. Dodatok 1 k predpisu OPS 1.545(b)(1) a (c)(1) bol presunutý na úroveň AMC.

Kapitola 2 – Výkonnostná trieda A

280. Text predpisu bol zachovaný bez akejkoľvek výraznej zmeny.
281. Na základe prijatých pripomienok boli pre strmé priblíženie zväčšené hodnoty výšky nad prahom dráhy z 50 na 60 ft s cieľom zosúladenia s predpisom NPA 25B-267 a návrhom podvýboru JAA pre výkonnosť.

Kapitola 3 – Výkonnostná trieda B

282. Text predpisu bol zachovaný bez akejkoľvek výraznej zmeny.

Kapitola 4 – Výkonnostná trieda C

283. Text predpisu bol zachovaný bez akejkoľvek výraznej zmeny.

CAT.POL.H: Oddiel 2 – Vrtuľníky**Všeobecne**

284. Tento oddiel transponuje podčasti F-I predpisu JAR-OPS 3.
285. Tento oddiel pozostáva zo štyroch kapitol:
- kapitola 1 – Všeobecné požiadavky,
 - kapitola 2 – Výkonnostná trieda 1,
 - kapitola 3 – Výkonnostná trieda 2,
 - kapitola 4 – Výkonnostná trieda 3.

Prevádzka z miesta/na miesto verejného záujmu – CAT.POL.H.225

286. Miesto verejného záujmu je miesto na pristátie v nemocnici umiestnenej v husto osídlenom nepriaznivom prostredí. Za predpokladu, že to nie je prevádzková základňa HEMS, vyžaduje si výnimku z požiadaviek na výkonnostnú triedu 1, lebo miesto na pristátie je príliš malé na splnenie podmienok postupu kategórie A, alebo si prostredie s prekážkami vyžiada príliš náročný gradient stúpania⁵⁰. Tento predpis sa uplatňuje pri prevádzke HEMS, ako aj pri presunoch medzi nemocnicami, na ktoré nie je potrebné povolenie HEMS.

⁵⁰ Pre miesta na pristátie (v nemocniciach), ktoré sa nenachádzajú v husto osídlenom nepriaznivom prostredí, sa môžu použiť ustanovenia o vystavení, už obsiahnuté v podčasti CAT.POL.H, keďže tu nejde o výnimku z požiadaviek výkonnostnej triedy 1.

287. Prevádzkovateľ musí určiť miesta verejného záujmu, kde sa nesmie vykonávať prevádzka v súlade s požiadavkami výkonnostnej triedy 1, a požiadať o schválenie prevádzky bez zaistenej možnosti bezpečného vynúteného pristátia. Zodpovedajúca požiadavka na úrady (ARO.OPS.220) poveruje príslušný orgán, aby zoznam miest verejného záujmu zahrnul do povolenia.
288. Konečný návrh zodpovedá predpisu JAR-OPS 3 s niektorými redakčnými zmenami, ktoré zlepšujú text a zladujú ho s inými požiadavkami. Toto ustanovenie vyvolalo množstvo reakcií v dôsledku rozdielneho uplatňovania alebo neuplatňovania predpisu JAR-OPS 3 v členských štátoch. Na základe rozsiahlych diskusií s členskými štátmi a odborníkmi agentúra dospela k záveru, že by nemohla preukázať bezpečnostný záujem, ak by umožnila meniť zámer alebo termíny zavedenia predpisu JAR-OPS 3. Najmä termíny zavedenia môžu byť dôvodom na rozhodovanie na úrovni Komisie, lebo tento problém prekračuje hranicu oblasti právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti leteckej prevádzky.

**Prevádzka bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia –
CAT.POL.H.305**

289. Dodatok 1 k predpisu JAR-OPS 3.517(a) bol zahrnutý do tohto vykonávacieho predpisu.
290. Z dôvodu právnej istoty musí byť „súbor podmienok“ jednoznačný. Preto niektoré prvky z ACJ-2 k dodatku 1 k predpisu JAR-OPS 3.517(a) boli presunuté na úroveň predpisu, čo je lepšie riešenie, ako ich nechať otvorené na alternatívne interpretácie. Postup, ktorý spĺňa túto podmienku, je zachovaný v materiáli AMC.

**Prevádzka vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo husto osídlených
oblastí – CAT.POL.H.420**

291. Nepriaznivé prostredie mimo husto osídlených oblastí možno vymedziť ako prostredie, v ktorom:
- nie je možné vykonať bezpečné vynútené pristátie, lebo povrch je nevhodný;
 - osoby na palube vrtuľníka nemôžu byť primerane chránené pred prírodnými živlami a
 - odozva/schopnosť pátrania a záchrany nie je zaistená v súlade s predpokladaným vystavením (vplyvu prostredia).
292. Základom odseku CAT.POL.H.420 je dodatok 1 k predpisu JAR-OPS 3.005(e), ktorý je založený na hodnotení rizika s cieľom zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich v prevádzke obchodnej leteckej dopravy. Časť požiadaviek, týkajúca sa ochrany cestujúcich, vyplýva zo skutočnosti, že jednomotorový vrtuľník, ktorý je prevádzkovaný vo výkonnostnej triede 3 nad nepriaznivým prostredím, bude musieť v prípade kritickej poruchy motora núdzovo pristáť s možnými obeťami na životoch.
293. Napriek tomu, keď bol predpis v roku 1999 zavedený, organizácia JAA upozorňovala na hospodársky vplyv nového ustanovenia a na skutočnosť, že vrtuľníky s primeranou výkonnosťou nemusia byť okamžite k dispozícii. Následne

bol do predpisu zahrnutý poradenský materiál, aby umožnil pokračovanie existujúcej prevádzky, predovšetkým v:

- horách a
 - odľahlých oblastiach, kde je nepraktické a neprimerané zrušiť prevádzku jednomotorových vrtuľníkov a nahradiť ich letkou viacmotorových vrtuľníkov.
294. V dôsledku rozličného uplatňovania predpisu JAR-OPS 3 v členských štátoch sa toto ustanovenie využíva v širšom meradle než mala v roku 1999 organizácia JAA v úmysle, či už tým, že umožňuje takúto prevádzku jednomotorových vrtuľníkov v akomkoľvek nepriaznivom prostredí, alebo schvaľovaním nových prevádzkovateľov.
295. Keďže niektoré viacmotorové vrtuľníky v súčasnosti nemusia byť schopné splniť požiadavky výkonnostnej triedy 1 alebo 2 pre lety vo veľkých nadmorských výškach, ustanovenia predpisu JAR-OPS 3 sú transponované do navrhovaných vykonávacích predpisov, aby mohla ďalej pokračovať takáto prevádzka, až kým nebudú k dispozícii vrtuľníky s vyššou výkonnosťou. Vykonané boli určité úpravy s cieľom maximálne zohľadniť situáciu v členských štátoch.
296. Nová požiadavka na úrady (ARO.OPS.215) požaduje, aby tieto horské a odľahlé oblasti určil členský štát, a od príslušného orgánu požaduje, aby pred schválením takejto prevádzky preskúmal hodnotenie rizika a zvažil technické a hospodárske odôvodnenie vykonávania takejto prevádzky.
297. Prijatý bude nový materiál GM, ktorý nahradí materiál IEM dodatku 1 k predpisu JAR-OPS 3.005(e) a ktorý vyjasní okolnosti, za akých je možné súhlas získať.
298. Niektoré členské štáty a zúčastnené strany tvrdia, že navrhovaný predpis by nemal byť obmedzený na horské a odľahlé oblasti, ale mal by umožniť prevádzku v akomkoľvek nepriaznivom prostredí. V časovom rámci, ktorý bol k dispozícii, však zúčastnené strany a agentúra nedokázali zozbierať primerané údaje a vytvoriť bezpečnostný prípad, ktorý by ukázal potrebu prehodnotiť základné zásady predpisu JAR-OPS 3, smerujúceho k prechodu na viacmotorové vrtuľníky s následným technologickým pokrokom a zvýšenou spoľahlivosťou jednomotorových vrtuľníkov. Agentúra preto považuje za predčasné robiť teraz akékoľvek zásadné zmeny v tomto predpise. Začala zhromažďovať potrebné údaje a počíta so začatím novej úlohy v oblasti tvorby predpisov na túto tému. Táto úloha sa bude zaoberať aj používaním vrtuľníkov s piestovými motormi.

CAT.POL.MAB: Oddiel 5 – Hmotnosť a vyváženie

Všeobecne

299. Tento oddiel transponuje podčasť J noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3.
300. Tento oddiel pozostáva z dvoch kapitol:
- kapitola 1 – Motorové lietadlá,
 - kapitola 2 – Nemotorové lietadlá.
301. Toto stanovisko sa týka iba kapitoly 1.

Kapitola 1 – Motorové lietadlá

Osobitné otázky

302. Požiadavky na hmotnosť a vyváženie pre motorové lietadlá boli ponechané spolu, lebo sa zistilo iba málo rozdielov medzi letúnmi a vrtuľníkmi. Výsledný text je čo najviac zosúladený s pôvodnými požiadavkami noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3. Je však zjednodušený a lepšie vyvážený medzi úrovňou predpisov a AMC, čo umožňuje dostatočnú pružnosť a zohľadnenie rozličných prevádzkových podmienok.
303. Požiadavky na váženie lietadiel boli v súčasnosti zachované v predpise CAT.POL.MAB.100 písm. b). Budú zaradené do časti M v rámci úlohy v oblasti tvorby predpisov MDM.047. Táto úloha bude zahŕňať hodnotenie subjektov/organizácií poverených vykonávaním váženia lietadiel.
304. Do bodu CAT.POL.MAB.100 písm. f) boli zaradené dodatočné kritériá pre schvaľovanie normovaných hmotností položiek nákladu, iných ako sú cestujúci a batožina.
305. V bode CAT.POL.MAB.105 písm. a) bolo zrušené schvaľovanie vynechania niektorých údajov z dokumentácie o hmotnosti a vyvážení, lebo je zámerom, aby tieto údaje nechýbali, ale boli niekde k dispozícii v podobe jednoduchej na použitie.
306. Ustanovenia o hmotnosti a vyvážení boli rozšírené (CAT.POL.MAB.105 písm. e)) tak, aby umožnili použitie rozličných typov palubných systémov hmotnosti a vyváženia a aby zahŕňali existujúce systémy, ktorým sa nevenovali normy EÚ-OPS/JAR-OPS 3.

VIII: CAT.IDE: Podčasť D – Prístroje, údaje, vybavenie

307. Táto podčasť obsahuje všeobecné požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy. Pozostáva zo štyroch oddielov:
- oddiel 1 – Letúny,
 - oddiel 2 – Vrtuľníky,
 - oddiel 3 – Vetrone a
 - oddiel 4 – Balóny.
308. Toto stanovisko sa týka oddielov 1 a 2.
309. Oddiel 1 a 2 transponuje podčasti K a L noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3.
310. Text bol celkovo navrhnutý tak, aby zachovával ciele zamerané na výkonnosť tam, kde je to praktické, t. j. na úrovni predpisov, a aby poskytoval špecifikácie systémov/vybavenia a prostriedky preukázania zhody na úrovni AMC.
311. Požiadavky na vybavenie boli oddelené od čisto prevádzkových požiadaviek, napr. na použitie vybavenia, ktoré sú správne uvedené v podčasti CAT.OP.
312. Číslovanie predpisov bolo zachované ako postupné v každom oddiele, pričom prideluje rovnaké číslo a názov predpisu, venovanému rovnakej téme, pre letúny

aj vrtuľníky. Ak sa niektorý predpis týka iba letúnov, príslušné číslo sa pri vrtuľníkoch preskočí a naopak.

313. Požiadavky na schvaľovanie v predpise CAT.IDE.A/H.100, týkajúce sa prístrojov a vybavenia, ktoré sa vyžaduje v podčasti CAT.IDE, boli vyjasnené v súlade s požiadavkami časti 21. Pridané boli dodatočné ustanovenia s cieľom zabezpečiť, že prístroje a vybavenie, pre ktoré sa nevyžaduje v časti CAT, aby boli schvaľované v súlade s časťou 21, sa nepoužívajú na plnenie bezpečnostných funkcií a neovplyvňujú letovú spôsobilosť.
314. Zavedená bola nová požiadavka, CAT.IDE.A/H.105 Minimálne vybavenie pre let, ktorá sa týka prevádzky s nefungujúcimi časťami vybavenia v súlade s predpisom OPS 1.030/3.030.
315. Požiadavky na zapisovače letových údajov boli aktualizované v súlade s predpisom NPA-OPS 39B (FDR typ 1A). Do úvahy sa brali aj predpisy NPA-OPS 48A Zaznamenávanie komunikácie dátovým spojením pre nové letúny a NPA-OPS 67 Zapisovače letových údajov typu IVA pre vrtuľníky.
316. Prvá časť pôvodných požiadaviek v bode CAT.IDE.A/H.165 na vybavenie pre let v podmienkach námrazy bola vypustená, keďže je už zahrnutá v základnej požiadavke 2.a.5.
317. Termín, keď sa stane povinným zaznamenávanie komunikácie dátovým spojením, by mal v ideálnom prípade zodpovedať termínu, keď sa dátové spojenie začne používať na základnú VHF. Mnohé pripomienky však požadovali oznámenie v dostatočnom predstihu, aby sa vyhli nákladnej dodatočnej montáži. Preto sa navrhuje zavedenie povinného zaznamenávania komunikácie dátovým spojením v termíne dva roky po nadobudnutí účinnosti nariadenia OPS, t. j. 8. apríla 2014.
318. Predpis CAT.IDE.A(H).250 Ručné hasiace prístroje: ustanovenie normy OPS o povinnom používaní halónovej hasiacej látky bolo vypustené v súlade s nariadením (ES) č. 1005/2009, ktoré zakáže jej používanie. Predpis obsahuje všeobecný bezpečnostný cieľ týkajúci sa účinnosti hasiacej látky. To umožňuje používanie halónu v prechodnom období.
319. Požiadavka týkajúca sa ukazovateľa kozmického žiarenia (OPS 1.680/3.680) bola vypustená, keďže základné nariadenie, ktoré hovorí iba o zmiernení bezpečnostných rizík, neposkytuje právny základ na jej transponovanie, t. j. zdravotné problémy. Cieľom je tiež predísť prekryvaniu s inými európskymi právnymi predpismi, najmä tými, ktoré sa týkajú zdravia a bezpečnosti pri práci, alebo ochrany pred žiarením (smernica Rady 96/29/Euratom z 13. mája 1996).

Oddiel 1 – Letúny

320. Požiadavky na náhradné elektrické poistky (CAT.IDE.A.110) boli aktualizované v súlade s predpismi ICAO, EÚ-OPS a JAA NPA-OPS 43.
321. Zmiernenie pre niektoré prístroje a vybavenie, požadované pri prevádzke za dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), pre lietadlá, kde by splnenie požiadaviek vyžadovalo dodatočnú montáž, ktorá by podliehala schváleniu príslušným orgánom, je teraz už priamo uvedené v predpise, aby sa zabezpečilo jednotné uplatňovanie vo všetkých členských štátoch.

322. Požiadavka na záchytný systém hornej časti trupu (UTR) pre malé letúny v predpise CAT.IDE.A.205 bola doplnená v súlade s predpisom NPA 26-20 pre letúny s MTOM menšou ako 5 700 kg na základe odporúčania rady pre vyšetrovanie nehôd adresovaného britskému úradu pre civilné letectvo CAA UK a následnej štúdie, ktorú realizoval tento úrad.
323. Vypracované bolo aj vymedzenie pojmu UTR, aby sa umožnila pružnosť pre existujúce konštrukčné riešenia. Preskúmanie pripomienok jasne ukázalo, že norma EÚ-OPS nebola konzistentná pri používaní pojmu „bezpečnostný postroj“. Zatiaľ čo sa zdá byť všeobecne zrozumiteľné, že bezpečnostný postroj pozostáva z bezpečnostného pásu a dvoch ramenných popruhov, je mnoho letúnov, ktoré zrejme nespĺňajú platné požiadavky. Výnimky, ktoré dostala Európska komisia v rámci EÚ-OPS, potvrdzujú tento názor. Niektoré pripomienky požadovali povolenie bezpečnostných pásov s diagonálnym ramenným popruhom na sedadle pozorovateľa v priestore pre letovú posádku v letúnoch, kde montáž štvorbodového postroja nie je možná. Vzhľadom na najnovší vývoj v konštrukcii interiéru lietadiel môžu rozličné konštrukčné riešenia záchytných systémov hornej časti trupu poskytnúť rovnakú zvýšenú úroveň bezpečnosti pre tieto sedadlá pozorovateľov.
324. V súlade s predpisom NPA-OPS 39B boli zavedené požiadavky na systém uvedomenia si terénu a výstrahy (TAWS) triedy A a triedy B (CAT.IDE.A.150).

Oddiel 2 – Vrtuľníky

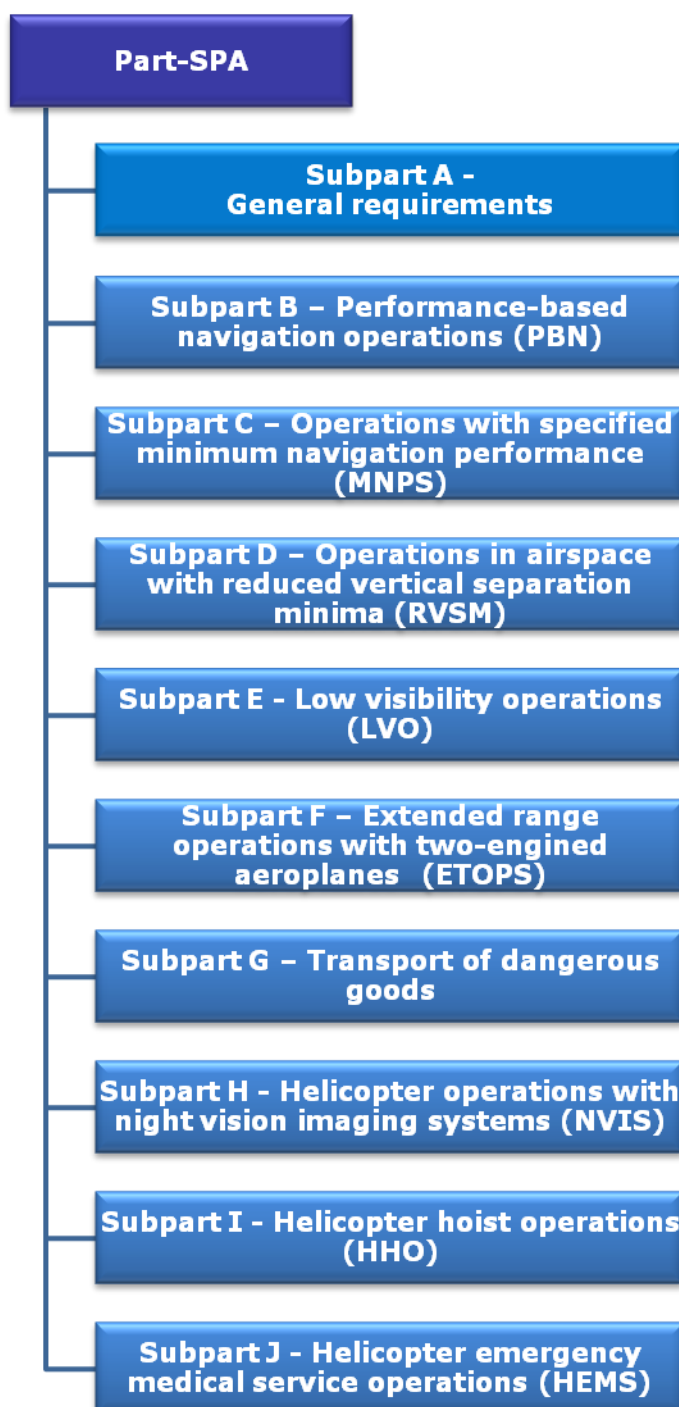
325. Zmiernenie požiadaviek na kyslík pre pilotov (CAT.IDE.H.240) sa na základe pripomienok k dokumentu CRD zachováva, ako bolo pôvodne stanovené v predpise JAR-OPS 3, pre iné ako zložité vrtuľníky letiace vo výškach od 10 000 ft do 13 000 ft. Ďalšie výnimky pre krátke lety vo výškach od 13 000 ft do 16 000 ft, ktoré pôvodne predpokladal predpis JAR-OPS 3 na základe osobitného povolenia príslušného orgánu, sa budú musieť riešiť prostredníctvom článku 14 základného nariadenia. Tieto ďalšie výnimky nie sú v súlade s normami a odporúčanými postupmi (SARP) organizácie ICAO, a ak by mali byť schválené, mali by byť založené na osobitných zmierňujúcich opatreniach (napr. skúsenosti prevádzkovateľa, fyziologická adaptácia pilota na určité nadmorské výšky). Okrem toho by mali byť dostupné iba v určitých regiónoch (t. j. v horských oblastiach).

Príloha V – časť SPA

I. Rozsah

326. Časť SPA obsahuje požiadavky na prevádzkovateľa v súvislosti s prevádzkou, ktorá si vyžaduje osobitné povolenia.
327. Časť SPA pozostáva z 10 podčastí:
- prvá podčasť obsahuje všeobecné požiadavky, ktoré sú uplatniteľné na všetkých deväť osobitných povolení uvedených v časti SPA;
 - požiadavky na každé z deviatich osobitných povolení sú uvedené v samostatnej podčasti.

Na tomto obrázku je znázornený prehľad štruktúry časti SPA.

Obrázok 11: Štruktúra časti SPA

328. Požiadavky časti SPA platia pre obchodných aj neobchodných prevádzkovateľov s týmito výnimkami:
- SPA.ETOPS sa uplatňuje iba na prevádzku obchodnej leteckej dopravy letúnov a
 - SPA.NVIS, SPA.HHO a SPA.HEMS sa uplatňujú iba na prevádzku obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkov.

II. Prehľad reakcií

329. Prijaté reakcie vo všeobecnosti ukázali celkovú podporu verzii časti SPA uvedenej v dokumente CRD.

III. Prehľad rozdielov**Rozdiely oproti normám EÚ-OPS/JAR-OPS 3**

330. V tejto tabuľke je uvedený prehľad zámerných rozdielov v porovnaní s normami EÚ-OPS and JAR-OPS 3.

Tabuľka 9: Rozdiely oproti normám EÚ-OPS/JAR-OPS 3

Označenie v EÚ-OPS/JAR-OPS 3	Označenie v EASA-EU	Opis rozdielu	Odôvodnenie
Dodatok 1 k JAR-OPS 3.005(d) pododsek (c)(2)	SPA.HERMS.125	Požiadavky na výkonnosť boli zmenené a doplnené tak, aby odrážali obsah dokumentu JAA HSST WP a stanoviská zúčastnených strán po konzultácii oznámenia NPA.	Zahrnutie dokumentu JAA HSST WP.
Dodatok 1 k JAR-OPS 3.175	Nie je k dispozícii	Povolenie na prevádzku nad pobrežnými vodami bolo vypustené.	V norme JAR-OPS 3 nie sú uvedené objektívne kritériá.

Rozdiely oproti prílohe 6 k dohovoru ICAO

331. Toto stanovisko neobsahuje požiadavky, ktoré by boli menej prísne ako teraz platné normy organizácie ICAO.

IV. Zoznam navrhovaných úloh v oblasti tvorby predpisov

332. Počas konzultačnej fázy zúčastnené strany nastolili množstvo otázok, ktoré – ak by sa riešili v tomto stanovisku – by išli ďaleko za rámec mandátu agentúry transponovať obsah existujúcich predpisov. Tieto problémy však boli zdokumentované a budú sa riešiť v samostatných úlohách v oblasti tvorby predpisov, aby bol priestor na primerané konzultovanie so zúčastnenými stranami a ich zapojenie do riešenia týchto problémov. V tejto tabuľke je uvedený prehľad navrhovaných úloh v oblasti tvorby predpisov.

Tabuľka 10: Navrhované úlohy v oblasti tvorby predpisov

Označenie časti, predpisu	Rozsah	Odkaz na RMP
SPA	Povolenie na vykonávanie prevádzky nad pobrežnými vodami.	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Prepracovanie podčasti E normy EÚ-OPS. Týka sa to predovšetkým predpisov o prevádzke APV, prevádzke LTS CAT I, prevádzke OTS CAT II a prevádzke s použitím EVS, nedávnych zmien a doplnení noriem a odporúčaných postupov (SARP) organizácie ICAO, nových technologických zlepšení, ako sú systémy syntetického videnia (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Vypracovať primerané predpisy pre prevádzku NVIS pre inú prevádzku, ako je obchodná letecká doprava vrtuľníkmi (CAT(H)).	OPS.096
SPA.HHO	Pripraviť jeden oddiel pre všetky druhy prevádzky s vonkajším ľudským nákladom, čo je lepšie, ako mať tieto požiadavky rozdelené medzi časť SPA a časť SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Transponovanie dokumentu JAA TGL-43.	OPS.057

V. SPA.GEN: Podčasť A – Všeobecné požiadavky

Všeobecne

333. Táto podčasť obsahuje všeobecné požiadavky na prevádzkovateľov, aby získali osobitné povolenie a boli jeho držiteľmi. Túto podčasť treba čítať spolu s podčasťou, ktorá obsahuje požiadavky na osobitné povolenie.

SPA.GEN.100 Príslušný orgán

334. Táto požiadavka určuje príslušný orgán a rozlišuje medzi obchodnými a neobchodnými prevádzkovateľmi.

335. S cieľom zachovať súlad s časťou II prílohy 6 k dohovoru táto požiadavka stanovuje, že pre neobchodného prevádzkovateľa, ktorý používa lietadlá registrované v tretej krajine, by sa osobitné povolenia na prevádzku PBN, MNPS a RVSM mali vydávať v tretej krajine, v štáte registrácie.

SPA.GEN.105 Žiadosť o osobitné povolenie

336. Agentúra vložila do tohto predpisu odkaz na „údaje o prevádzkovej spôsobilosti (OSD) stanovené v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003“. Údaje o prevádzkovej spôsobilosti predstavujú súbor údajov, ktorý musí vypracovať výrobca lietadiel v priebehu postupu typového osvedčovania s cieľom zaistiť bezpečnú prevádzku daného typu lietadla. Niektoré z týchto údajov budú povinné pre prevádzkovateľov, keďže na základe týchto údajov musia vypracovať svoj zoznam minimálneho vybavenia (MEL) a výcvikové programy. OSD preto predstavujú minimálne požiadavky na typ lietadla pre zaistenie harmonizovanej úrovne bezpečnosti.
337. Ďalšie vysvetlenia poskytne dokument CRD k oznámeniu NPA 2009-01 „Osvedčenie o prevádzkovej spôsobilosti“ a „Bezpečnostné smernice“, uverejnený 13. mája 2011.

SPA.GEN.110 Oprávnenia prevádzkovateľa, ktorý je držiteľom osobitného povolenia

338. Táto požiadavka stanovuje, že osobitné povolenia sa zdokumentujú v „zozname osobitných povolení“ pre neobchodnú prevádzku a v „prevádzkových špecifikáciách (OPSPECS)“ pre obchodnú prevádzku. Zodpovedajúce požiadavky na úrady sú uvedené v časti ARO. Formuláre pre OPSPECS a zoznam osobitných povolení sú k dispozícii ako dodatky II a III k časti ARO.

SPA.GEN.115 Zmeny prevádzky podliehajúce osobitnému povoleniu

339. Táto požiadavka stanovuje, že na akúkoľvek zmenu, ktorá ovplyvní podmienky osobitného povolenia, je potrebný predchádzajúci súhlas príslušného orgánu. Zahŕňa to aj vypracovanie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody.
340. Treba preto poznamenať, že požiadavky časti SPA a zodpovedajúci materiál AMC boli vypracované so zámerom, že na alternatívne prostriedky preukázania zhody, ktoré navrhnú obchodní a neobchodní prevádzkovatelia, je potrebný predchádzajúci súhlas príslušného orgánu.

SPA.GEN.120 Neobmedzená platnosť osobitného povolenia

341. Táto požiadavka je založená na koncepcii neobmedzenej platnosti povolení, ktorá je v súlade s prístupom prijatým pre všetky ostatné povolenia a osvedčenia týkajúce sa prevádzkovateľov.
342. Agentúra doplnila odkaz na OSD ako doplňujúce kritériá na zachovanie platnosti osobitného povolenia.

VI. SPA.PBN: Podčasť B – Prevádzka s výkonnostnou navigáciou (PBN)**Všeobecne**

343. Táto podčasť sa týka osobitného povolenia na prevádzku v určenom vzdušnom priestore, kde sú stanovené špecifikácie výkonnostnej navigácie (PBN). Podčasť zahŕňa tieto špecifikácie:

- RNAV10,
- RNP4,
- RNAV1,
- Basic-RNP1,
- RNP APCH,
- RNP AR APCH⁵¹.

344. Táto podčasť transponuje normu EÚ-OPS 1.243.

SPA.PBN.100 Prevádzka PBN

345. Agentúra vyžaduje osobitné povolenie pre každú prevádzku PBN s výnimkou RNAV5 (B-RNAV). Agentúra došla k záveru, že prevádzka vo vzdušnom priestore RNAV5 nie je natoľko kritická z bezpečnostného hľadiska, aby bola požiadavka na osobitné povolenie odôvodnená.
346. Agentúra súhlasí so stanoviskom niektorých neobchodných prevádzkovateľov, že je potrebné rozlišovať medzi obchodnou a neobchodnou prevádzkou a prehodnotiť potrebu a primeranosť koncepcie prevádzkových povolení. Agentúra má preto v úmysle začať úlohu v oblasti tvorby predpisov MDM.062 s týmto rozsahom:
- vypracovať predpisy pre časť FCL týkajúce sa požiadaviek na výcvik v súvislosti s prevádzkou PBN;
 - preskúmať oprávnenosť potreby prevádzkového povolenia pre každú prevádzku PBN pre prevádzkovateľov CAT, NCC a NCO a posúdiť, či existujú alternatívy k prevádzkovému povoleniu, napr. požiadavky v časti FCL, a
 - vypracovať AMC pre prevádzkové povolenie v podčasti SPA.PBN, ktoré budú vychádzať z existujúceho materiálu AMC 20.
347. GM k tejto požiadavke poskytne ďalšie informácie o kritériách na udeľovanie povolenia a na prevádzku, ako je uvedené v materiáli AMC 20 a/alebo v dokumente ICAO 9613 (Príručka PBN).

VII. SPA.MNPS: Podčasť C – Prevádzka so špecifikáciou minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS)

Všeobecne

348. Táto podčasť obsahuje požiadavky pre osobitné povolenie na prevádzku v určenom vzdušnom priestore so špecifikáciou minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS) v súlade s oblastnými doplnkovými postupmi.
349. Podčasť MNPS transponuje predpisy EÚ-OPS 1.243 a 1.870.

⁵¹ RNAV: priestorová navigácia; RNP: požadovaná navigačná výkonnosť; AR: požadované oprávnenie; APCH: priblíženie.

VIII.SPA.RVSM: Podčasť D – Prevádzka vo vzdušnom priestore so zníženými minimami vertikálnych rozstupov (RVSM)**Všeobecne**

350. Táto podčasť obsahuje požiadavky pre osobitné povolenie na prevádzku v určenom vzdušnom priestore, kde sa uplatňuje znížené minimum vertikálnych rozstupov 300 m (1 000 ft).
351. Táto podčasť transponuje predpis EÚ-OPS 1.241 a obsahuje časti textu predpisu TGL 6 (poradenský materiál k schváleniu lietadiel a prevádzkovateľov pre let vo vzdušnom priestore nad letovou hladinou FL 290, kde sa uplatňuje znížené minimum vertikálnych rozstupov 300 m (1 000 ft).

IX. SPA.LVO: Podčasť E – Prevádzka za podmienok malej dohľadnosti (LVO)**Všeobecne**

352. Táto podčasť obsahuje osobitné povolenie na prevádzku za podmienok malej dohľadnosti, čo sa týka týchto druhov prevádzky:
- vzlet za podmienok malej dohľadnosti (LVTO),
 - prevádzka nižšej než štandardnej kategórie I (LTS CAT I),
 - prevádzka štandardnej kategórie II (CAT II),
 - prevádzka inej než štandardnej kategórie II (OTS CAT II),
 - prevádzka štandardnej kategórie III (CAT III) a
 - približovací manéver s využitím systémov zdokonaleného videnia (EVS), pre ktoré sa uplatňuje prevádzkový kredit na minimum dráhovej dohľadnosti (RVR).
353. Táto podčasť transponuje predpisy týkajúce sa LVO z podčasti E noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Prevádzka za podmienok malej dohľadnosti (LVO)

354. Táto požiadavka určuje, z ktorých druhov prevádzky pozostáva LVO.
355. Prevádzka LVO spolu s najnižším prevádzkovým minimom sú stanovené v prílohe I – Vymedzenia pojmov používaných v prílohách II – VIII (príloha I – Vymedzenie pojmov).
356. V súlade s normou EÚ-OPS je prevádzka LVTO vymedzená ako vzlet z dráhy, na ktorej je dráhová dohľadnosť (RVR) menšia ako 400 m. Norma EÚ-OPS požaduje výcvikový program pre LVTO a ďalšie dodatočné osobitné povolenia na vzlety s RVR menšou ako 150 m a na vzlety s RVR menšou ako 125 m. navrhovaná požiadavka je v súlade s týmito ustanoveniami, ale mierne mení koncepciu. Je iba jedno povolenie pre LVTO, v ktorom sa uvedie schválené prevádzkové minimum.
357. Agentúra súhlasí s názorom väčšiny zúčastnených strán, že norma EÚ-OPS klasifikuje prevádzku EVS ako LVO, napr. v dodatku 1 k predpisu OPS 1.450 alebo

v dodatku 1 k predpisu 1.455. Navrhovaný predpis vyjasňuje, že za LVO sa má považovať iba taká prevádzka EVS, na ktorú sa uplatňujú prevádzkové kredity na minimum dráhovej dohľadnosti (RVR).

SPA.LVO.110 Všeobecné prevádzkové požiadavky

358. Agentúra transponovala obsah dodatku 1 k predpisu OPS 1.455 (b)(2)(ix), v ktorom sa požaduje, aby sa určenie výšky výzvy menšej ako 200 ft nad prahom letiska použil rádiový výškomer. Agentúra na základe konzultácií so zúčastnenými stranami zachováva túto požiadavku aj na prevádzku s použitím EVS a nenavrhla v tomto smere zmenu EÚ-OPS.
359. Pre prevádzku LVO s použitím EVS sa stále posudzujú možné zmeny a doplnenia platných požiadaviek EÚ-OPS na vybavenie pre určenie výšok výzvy, ako aj uplatnenie na prevádzkové minimum letiska pre prevádzku NPA, APV a PA, pričom sa berie do úvahy všetka dostupná dokumentácia.

SPA.LVO.115 Výber letiska

360. Táto požiadavka vyjasňuje, že v súlade s EÚ-OPS sa prevádzka LVO môže vykonávať, iba ak zvolené letisko má zavedené postupy za podmienok malej dohľadnosti (LVP). Táto požiadavka sa uplatňuje na každú prevádzku pri dohľadnosti menšej ako 800 m.
361. Doplnený pododsek požaduje, že na letisku mimo Európskej únie, na ktorom sa pojem LVP nepoužíva, musí prevádzkovateľ zabezpečiť rovnocenné postupy, ktoré zodpovedajú požiadavkám LVP na letisku.

Budúce úlohy v oblasti tvorby predpisov

362. V rámci mandátu poskytnutého agentúre bol existujúci text predpisu EÚ-OPS zmenený, iba ak bolo treba opraviť zjavné chyby, ak boli potrebné zásadné zmeny a doplnenia v záujme bezpečnosti, alebo ak bol zámer predpisu nejednoznačný.
363. Agentúra sa domnieva, že je potrebné dôkladne prepracovať požiadavky vyplývajúce z podčasti E. Týkalo by sa to predovšetkým predpisov súvisiacich s prevádzkou APV (postup priblíženia s vertikálnym vedením), prevádzkou LTS CAT I, prevádzkou OTS CAT II a prevádzkou s EVS. Preto je potrebná špeciálna úloha v oblasti tvorby predpisov, ktorá tiež zohľadní nedávne zmeny a doplnenia noriem a odporúčaných postupov (SARP) organizácie ICAO a nové technologické zlepšenia, ako sú systémy syntetického videnia (SVS) a kombinované systémy videnia (CVS).

X. SPA.ETOPS: Podčasť F – Prevádzka s predĺženým operačným dosahom s dvojmotorovými letúňmi (ETOPS)

Všeobecne

364. Táto podčasť obsahuje požiadavky pre osobitné povolenie na prevádzku s predĺženým operačným dosahom s dvojmotorovými letúňmi v rámci prevádzky obchodnej leteckej dopravy.

365. Táto podčasť transponuje predpis EÚ-OPS 1.246.

Prebiehajúce a budúce úlohy v oblasti tvorby predpisov

366. Treba poznamenať, že tieto požiadavky budú v blízkej budúcnosti podrobené ďalším zmenám a doplneniam z týchto dôvodov:

- zodpovedajúci materiál AMC 20-6 bol navrhnutý v oznámení PA 2008-01 a rozhodnutie bolo uverejnené 16. decembra 2010;
- očakáva sa, že začiatkom roku 2012 organizácia ICAO vydá úradný list, ktorý bude obsahovať navrhované zmeny a doplnenia k rozšírenému okruhu prevádzok nielen dvojmotorových letúnov, ale aj letúnov s viac ako dvomi motormi, a
- ako už bolo uvedené, je potrebné aktualizovať plánovacie minimum náhradného letiska ETOPS, aby sa zahrnula aj prevádzka APV.

XI: SPA.DG: Podčasť G – Preprava nebezpečného tovaru

Všeobecne

367. Táto podčasť obsahuje podmienky pre osobitné povolenie na prepravu nebezpečného tovaru, ako je vymedzená v technických pokynoch organizácie ICAO. Podčasť transponuje normy EÚ-OPS/JAR-OPS 3, podčasť R a dokument JAA NPA-OPS 70.

Porovnanie s normami EÚ-OPS/JAR-OPS 3

368. Agentúra navrhuje dynamický odkaz na technické pokyny ICAO. Preto sa výňatky z technických pokynov neopakujú vo vykonávacích predpisoch. Podčasť SPA.DG je preto kratšia ako podčasť R noriem EÚ-OPS a JAR-OPS 3. Uvedené boli iba požiadavky týkajúce sa konkrétnej zodpovednosti prevádzkovateľa.

XII. SPA.NVIS: Podčasť H - Prevádzka vrtuľníka so zobrazovacími systémami pre nočné videnie

Všeobecne

369. Táto podčasť obsahuje podmienky pre osobitné povolenie na prevádzku v noci podľa VFR s pomocou zobrazovacích systémov pre nočné videnie (NVIS) v rámci prevádzky obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkov. Podčasť transponuje normy JAR-OPS 3.005(j) a TGL-34.

370. Dokument TGL-34, keď bol pôvodne navrhnutý, bol čiastočne založený na armádnych skúsenostiach a obsahoval prvky, ktoré boli typické pre vojenské operácie, napr. odporúčanie používať infračervené svetlá. V prevádzke obchodnej leteckej dopravy nie je potrebné vykonávať utajené operácie a takéto odporúčania boli vypustené.

SPA.NVIS.100 Prevádzka so zobrazovacím systémom pre nočné videnie (NVIS)

371. Vložený bol text, ktorý obmedzuje uplatnenie na tých prevádzkovateľov vrtuľníkov, ktorá sú držiteľmi AOC pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy.

SPA.NVIS.120 Prevádzkové minimum NVIS

372. Prevádzkové minimum NVIS nesmie byť nižšie ako poveternostné minimum VFR pre daný druh nočnej prevádzky, ktorá sa má vykonávať. NVIS pomôcka na zlepšenie videnia v noci, preto nočné minimum VFR zostáva na úrovni, aká je stanovená pre činnosť, pri ktorej sa NVIS používa, napr. minimum pre HEMS sa uplatňuje, keď sa vykonáva prevádzka HEMS s pomocou NVIS.

SPA.NVIS.130 Požiadavky na posádku pre prevádzku NVIS

373. Text bol upravený tak, aby sa pri zložení posádky rozlišovalo medzi potrebou pre osvedčovanie, pre osobitné druhy prevádzky a prevádzkovú príručku. Predpis sa rozdelil do pododsekov a stanovil osobitné kritériá a ciele pre výber, prax, kvalifikáciu, rozlietanosť a zloženie posádky. Požiadavky na výcvik a preskúšanie sú stanovené pre členov letovej posádky a technickej posádky.

SPA.NVIS.140 Informácie a dokumentácia

374. Tento nový odsek v porovnaní s dokumentom TGL-34 stanovuje, ktoré prvky týkajúce sa NVIS musia byť uvedené v prevádzkovej príručke.

Budúce úlohy v oblasti tvorby predpisov

375. Zámerom oznámenia NPA 2009-02b bola možnosť používania systému NVIS pre všetky typy lietadiel. Dokument TGL-34 však bol vypracovaný pre vrtuľníky v rámci prevádzky obchodnej leteckej dopravy a návrhy NPA mohli byť príliš obmedzujúce pre ostatné druhy prevádzky. Problematika osobitných požiadaviek na NVIS pre inú prevádzku, ako je obchodná letecká doprava vrtuľníkom, môže byť predmetom budúcej úlohy v oblasti tvorby predpisov (OPS.096). V súčasnosti nie nič známe o takej prevádzke a odborníci sa stále nerozhodli, čo by mohlo byť vhodné pre také druhy prevádzky. Podčasť SPA.NVIS sa preto obmedzuje na prevádzku obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkom v očakávaní výsledku budúcej úlohy v oblasti tvorby predpisov.

XIII.SPA.HHO: Podčasť I – Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením**Všeobecne**

376. Táto podčasť obsahuje požiadavky pre osobitné povolenie na prevádzku vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO). Podčasť transponuje dodatok 1 k predpisu JAR-OPS 3.005(h) a návrh dokumentu JAA NPA-OPS 69.

377. Agentúra zaznamenala, že viacero pripomienok smerovalo na prevádzku so zdvíhacím zariadením počas pátracích a záchranných misií. Operácie pátrania, záchrany a záchrany v horách sú podľa nich mimo rozsahu pôsobnosti agentúry. Tieto pripomienky, ktoré tvrdia, že určité požiadavky by sa nemali uplatňovať na takúto prevádzku, boli preto vyčlenené.
378. Pátranie, záchrana a podobné služby zostávajú v zodpovednosti jednotlivých členských štátov. Tie by mali zabezpečiť, že tieto služby sa budú vykonávať čo najlepšie, v súlade s cieľmi základného nariadenia.
379. Vo viacerých pripomienkach bola vyjadrená obava z toho, že regulácia práce vo vzduchu je nedostatočná. Prevádzka HHO, uvedená už v predpise JAR-OPS 3, sa vždy považovala za činnosť v rámci obchodnej leteckej dopravy – preto je požiadavka prihladenia na vplyv poruchy motora v súlade s požiadavkami osvedčovania triedy D pre vonkajší ľudský náklad (HEC). Problematika HEC triedy A, B a C (prevádzka iná ako obchodná letecká doprava) sa bude riešiť v rámci časti SPO požiadavkou na prevádzkovateľa, aby zaviedol vhodné štandardné prevádzkové postupy (SOP). Zhoda na tomto postupe bola dosiahnutá v rámci skupín pre posudzovanie tvorby predpisov.

SPA.HHO.100 Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO)

380. Tento predpis teraz obsahuje iba prvky pre dodatočné povolenie prevádzky HHO. Všetky ostatné prvky sa riešia vydaním AOC, čo je jedna z podmienok, ktoré treba splniť. Táto požiadavka preto rieši iba úpravy AOC.

SPA.HHO.110 Požiadavky na vybavenie pre HHO

381. HHO sa považuje za prevádzku obchodnej leteckej dopravy (HEC, trieda D). Systém na prepravu osôb (PCDS) preto podlieha schvaľovaniu letovej spôsobilosti. Povolenie pre zdvíhacie zariadenie a súvisiace vybavenie bude obsahovať pokyny pre udržiavanie letovej spôsobilosti a prevádzkovateľ je zodpovedný, aby zabezpečil, že sa budú vykonávať.

SPA.HHO.115 Komunikácia HHO

382. Text bol vylepšený tak, aby bolo zrejmé, že „pozemný personál“ by mal byť na prevádzkovom mieste HHO. Pri vykonávaní činnosti HHO na prevádzkovom mieste HEMS však nemusí byť pozemný personál na mieste, preto bolo zahrnuté zmiernenie pre prevádzku HHO na prevádzkovom mieste HEMS.

SPA.HHO.125 Požiadavky na výkonnosť pre HHO

383. HHO sa nespolieha na výkonnosť triedy, a tak sa otázka výkonnosti osobitne rieši v rámci tohto predpisu.
384. Veľa pripomienok sa týkalo uplatniteľnosti prihladenia na vplyv poruchy motora. Základná požiadavka súvisiaca s prevádzkou HHO vykonávanou ako obchodná letecká doprava je, aby bol vrtuľník schopný letu po celý čas poruchy kritického motora bez rizika pre zavesenú osobu/náklad, tretiu stranu alebo majetok.

Zdvíhacím zariadením sa dopravuje platiaci cestujúci a nie člen posádky. Vplyv poruchy motora vylučuje vrtuľníky s osvedčením v kategórii B z vykonávania tohto druhu prevádzky obchodnej leteckej dopravy.

SPA.HHO.130 Požiadavky na posádku pre HHO

385. Predpis bol upravený rozdelením do pododsekov a stanovením osobitných kritérií a cieľov pre výber, prax, kvalifikáciu, rozlietanosť a zloženie posádky. Požiadavky na výcvik a preskúšanie sú stanovené pre členov letovej posádky a technickej posádky, ako aj požiadavky na osobitnú inštruktáž pre cestujúcich.

SPA.HHO.140 Informácie a dokumentácia

386. Viaceré pripomienky požadovali opätovné zavedenie požiadavky na doplnok prevádzkovej príručky. Požiadavka na doplnok by nebola zamýšľanou normou, lebo by vylučovala možnosť ucelenej prevádzkovej príručky. Tento odsek však určuje, ktoré prvky, špecifické pre prevádzku HHO, budú uvedené v prevádzkovej príručke podľa požiadaviek v podčasti ORO.MLR. Je na prevádzkovateľovi, aby sa rozhodol, ako čo najlepšie zahrnúť tieto prvky, čo môže mať aj podobu doplnku.

Budúce úlohy v oblasti tvorby predpisov

387. Prijaté boli pripomienky týkajúce sa činnosti HHO v prevádzke inej, ako je obchodná letecká doprava. Začne sa úloha v oblasti tvorby predpisov (OPS.067), aby sa ďalej preskúmali predpisy uvedené v časti SPO, a či sa má časť SPA venovať všetkým druhom prevádzky HHO.

XIV. SPA.HERMS: Podčasť J – Prevádzka vrtuľníkovej záchranej zdravotnej služby

Všeobecne

388. Táto podčasť obsahuje požiadavky pre osobitné povolenie na prevádzku vrtuľníkovej záchranej zdravotnej služby (HERMS). Transponuje dodatok 1 k predpisu JAR-OPS 3.005(d) a čiastočne pracovný dokument HSST-WP-07-03.4.

Výkonnosť vrtuľníka

389. Predpis bol zlepšený tak, aby lepšie odrážal filozofiu HERMS, transponovanú z dokumentu organizácie JAA. Požiadavka teraz jednoznačne rozlišuje medzi „prevádzkovou základňou HERMS“ – kde by malo byť v prípade husto osídleného nepriaznivého prostredia „nulové riziko“; nemocnicou umiestnenou v nepriaznivom prostredí – kde by sa riziko malo minimalizovať na prijateľnú úroveň bezpečnosti –, preto je odkaz na povolenie obsiahnutý v predpise CAT.POL.H.225; nemocnicou umiestnenou mimo husto osídleného nepriaznivého prostredia – kde predpis CAT.POL.H.305 už teraz poskytuje zmiernenie; a „prevádzkovým miestom HERMS“ – kde je riziko natoľko nízke, nakoľko je to reálne uskutočniteľné.

SPA.HEMS.100 Vrtuľníková záchranná zdravotná služba (HEMS)

390. Tento oddiel teraz obsahuje iba prvky pre dodatočné povolenie prevádzky HEMS. Všetky ostatné prvky sa riešia vydaním AOC, čo je jedna z podmienok, ktoré treba splniť. Táto požiadavka preto rieši iba úpravy AOC.

SPA.HEMS.120 Prevádzkové minimá HEMS

391. Keďže minimálnu posádku vždy tvorí jeden pilot a jeden člen technickej posádky HEMS, pri tomto zložení posádky sa uplatňujú prevádzkové minimá pre jedného pilota. Prevádzkové minimá pre dvoch pilotov sa uplatňujú iba v tých prípadoch, keď posádku tvoria dvaja piloti. Člen technickej posádky HEMS nie je pilot, a preto sa prevádzka nemôže tak posudzovať. Skutočnosť, že prevádzkové minimá pre jedného pilota sú aj tak nižšie ako štandardné prevádzkové minimá, je prejavom toho, že sa už berie do úvahy doplňujúci člen technickej posádky HEMS (pozri aj SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Požiadavky na výkonnosť pre prevádzku HEMS

392. Text bol doplnený ako výsledok konzultácií v HSST/WP-07/03.4. Požiadavky sa týkajú vystavenia (tento pojem sa používa namiesto dlhšieho správneho pojmu „prevádzka bez zaistenej možnosti bezpečného vynúteného pristátia“) počas vzletu a pristátia v prípadoch stanovených v odseku b).

SPA.HEMS.130 Požiadavky na posádku

393. Predpis bol upravený rozdelením do pododsekov a stanovením osobitných kritérií a cieľov pre výber, prax, kvalifikáciu, rozlietanosť a zloženie posádky. Požiadavky na výcvik a preskúšanie sú stanovené pre členov letovej posádky a technickej posádky.

394. Let v dĺžke 30 minút výlučne podľa prístrojov je zamýšľaný ako zmierňujúci postup, ktorý má predchádzať situácii, že by pilot stratil kontrolu, keď sa neočakávane dostane do meteorologických podmienok pre let podľa prístrojov (IMC). Keďže to nie je uznávaný postup podľa časti FCL, netreba požadovať, aby ho v rámci výcviku viedol letový inštruktör (FI).

395. Z dôvodu zrozumiteľnosti a na základe prijatých pripomienok boli v písmene e) bode 1 výslovne uvedené mimoriadne okolnosti, za ktorých môže byť znížený počet členov posádky.

SPA.HEMS.135 Inštruktáž cestujúcich

396. V rámci prevádzky HEMS je celkom bežné, že pacienti sú v bezvedomí alebo pod vplyvom liekov do takej miery, že sú značne ochromení. Okrem toho môžu byť pripútaní na nosidlá bez možnosti pohybu. V týchto prípadoch je nepraktické robiť im bezpečnostnú inštruktáž rovnakú ako pri dopravnom lete s „normálnymi“ cestujúcimi. Je úlohou veliteľa vrtuľníka a zdravotníckeho personálu na palube, aby posúdili, do akej miery je pacient schopný pochopiť inštruktáž a poskytnúť inštruktáž, ktorá bude závisieť od zdravotného stavu pacienta.

SPA.HEMS.140 Informácie a dokumentácia

397. Viaceré pripomienky požadovali opätovné zavedenie požiadavky na doplnok prevádzkovej príručky. Požiadavka na doplnok by nebola zamýšľanou normou, lebo by vylučovala možnosť ucelenej prevádzkovej príručky. Tento odsek však určuje, ktoré prvky, špecifické pre prevádzku HEMS, budú uvedené v prevádzkovej príručke podľa požiadaviek v podčasti ORO.MLR. Je na prevádzkovateľovi, aby sa rozhodol, ako čo najlepšie zahrnúť tieto prvky, čo môže mať aj podobu doplnku.
398. Viaceré prvky pôvodne obsiahnuté v AMC/GM boli teraz zahrnuté do vykonávacieho predpisu, aby zostali konzistentné voči všetkým osobitným povoleniam na prevádzku vrtuľníka.

SPA.HEMS.150 Zásoba paliva

399. Tento text bol zahrnutý na základe názoru pripomienkujúceho, ktorý navrhoval, že zmiernenie pôvodne obsiahnuté v dodatku 1 k JAR-OPS 3.005(f) by sa malo uplatňovať aj na prevádzku HEMS a že je potrebné prijať príslušné ustanovenia pre HEMS.

SPA.HEMS.155 Plnenie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi, na palube alebo vystupujúcimi

400. Tento text bol opätovne zavedený s cieľom riešiť špecifický prípad prevádzky HEMS, keď pacient nie je schopný dostať sa z vrtuľníka v nebezpečnej situácii počas manipulácie s palivom.

SKRATKY POUŽÍVANÉ V ČASTI CAT A ČASTI SPA**- slúži len na informáciu -**

AAC	aeronautical communication	administrative	letecké administratívne spojenia
AAD	assigned altitude deviation		stanovená odchýlka nadmorskej výšky
AAL	above aerodrome level		(výška) nad úrovňou letiska
AC	alternating current		striedavý prúd
ACAS II	airborne collision avoidance system II		palubný protizrážkový systém II
ADF	automatic direction finder		automatický rádiový kompas (zameriavač)
ADG	air driven generator		vzduchom poháňaný generátor
ADS	automatic dependent surveillance		automatický závislý prehľadový systém
ADS-B	automatic dependent surveillance - broadcast		automatický závislý prehľadový systém - vysielanie
ADS-C	automatic dependent surveillance - contract		automatický závislý prehľadový systém -kontrakt
AeMC	aero-medical centre		poverené zdravotnícke zariadenie
AEO	all engines operating		všetky motory pracujúce
AFCS	automatic flight control system		systém automatického riadenia letu
AFM	aircraft flight manual		letová príručka lietadla
AFN	aircraft flight notification		hlásenie letu lietadla
AFN	ATS Facilities Notification		oznámenie zariadenia ATS
AGL	above ground level		(výška) nad úrovňou zeme
AHRS	attitude heading reference system		referenčný systém letovej polohy a kurzu
AIS	aeronautical information service		letecká informačná služba
ALS	approach lighting system		približovacia svetelná sústava
ALSF	approach lighting system with sequenced flashing lights		približovacia svetelná sústava so zábleskovými návestidlami
AMC	acceptable means of compliance		prijateľné prostriedky preukázania zhody
AMSL	above mean sea level		(výška) nad strednou hladinou mora
ANP	actual navigation performance		skutočná navigačná výkonnosť
AOC	air operator certificate		osvedčenie leteckého

		prevádzkovateľa
APCH	approach	priblíženie
APU	auxiliary power unit	pomocná pohonná jednotka, pomocný zdroj energie
APV	approach procedure with vertical guidance	postup priblíženia s vertikálnym vedením
AR	ATS route	trať letových prevádzkových služieb
AR	authorisation required	vyžaduje sa oprávnenie
AR	Authority Requirements	požiadavky na úrady
ARA	airborne radar approach	priblíženie s pomocou palubného radaru
ASC	Air Safety Committee	Výbor pre leteckú bezpečnosť
ASDA	accelerate-stop distance available	použiteľná dĺžka prerušeného vzletu
ATC	air traffic control	riadenie letovej prevádzky
ATO	approved training organisation	schválená výcviková organizácia
ATPL	airline transport pilot licence	preukaz spôsobilosti dopravného pilota
ATQP	alternative training and qualification programme	alternatívny program výcviku a kvalifikácie
ATS	air traffic services	letové prevádzkové služby
AVGAS	aviation gasoline	letecký benzín
AVTAG	wide-cut fuel	palivo so širokým rozsahom destilačných teplôt
B-RNAV	basic area navigation	základná priestorová navigácia
BALS	basic approach lighting system	základná približovacia svetelná sústava
CAP	controller access parameters	kontrolné prístupové parametre
CDFA	continuous descent final approach	konečné priblíženie stálym klesaním
CDL	configuration deviation list	zoznam odchýlok usporiadania
CFIT	controlled flight into terrain	riadený let do terénu
CG	centre of gravity	ťažisko
cm	centimetres	centimetre
CM	configuration/context management	riadenie kontextu/konfigurácie
CMA	continuous monitoring approach	prístup priebežného monitorovania
CMV	converted meteorological visibility	prepočítaná meteorologická dohľadnosť
CMPA	complex motor-powered aircraft	zložité motorové lietadlo

CofA	certificate of airworthiness	osvedčenie o letovej spôsobilosti
CPA	closest point of approach	bod najväčšieho priblíženia
CPDLC	controller pilot data link communications	komunikácia riadiaci - pilot dátovým spojením
CPL	commercial pilot licence	preukaz spôsobilosti obchodného pilota
CRM	crew resource management	optimalizácia činnosti posádky
CRT	comment response tool	nástroj odpovedí na pripomienky
CVR	cockpit voice recorder	zapisovač zvuku v kabíne
DA	decision altitude	nadmorská výška rozhodnutia
D-ATIS	Data Link - Automatic Terminal Information Service	dátové spojenie - automatická informačná služba
DC	direct current	jednosmerný prúd
DCL	departure clearance	povolenie na odlet
DDM	difference in depth of modulation	rozdiel v hĺbkach modulácií
D-FIS	data link flight information service	dátové spojenie - letová informačná služba
DGOR	dangerous goods occurrence report	hlásenie udalosti s nebezpečným tovarom
DH	decision height	výška rozhodnutia
DME	distance measuring equipment	zariadenie na meranie vzdialenosti
D-OTIS	Data Link - Operational Terminal Information Service	dátové spojenie - prevádzková informačná služba
DR	decision range	vzdialenosť rozhodnutia
DSTRK	desired track	želaná trať
EASP	European Aviation Safety Programme	program bezpečnosti európskeho letectva
EC	European Commission	Európska komisia
EFB	electronic flight bag	elektronická letová aktovka
EFIS	electronic flight instrument system	elektronický systém letových prístrojov
EGT	exhaust gas temperature	teplota výfukového plynu
ELT(AD)	emergency locator transmitter (automatically deployable)	núdzový vysielateľ polohy (automatický vystreľovací)
ELT(AF)	emergency locator transmitter (automatic fixed)	núdzový vysielateľ polohy (automatický pevný)
ELT(AP)	emergency locator transmitter (automatic portable)	núdzový vysielateľ polohy (automatický prenosný)
ELT(S)	survival emergency locator transmitter	záchranný núdzový vysielateľ polohy

EPE	estimate of position error	odhad chyby pri určení polohy
EPR	engine pressure ratio	tlakové pomery motora
EPU	estimate of position uncertainty	odhad neistoty pri určení polohy
ERA	en-route alternate (aerodrome)	náhradné letisko na trati
ESSG	European SAFA Steering Group	Európska riadiaca skupina SAFA
ETOPS	extended range operations with two-engined letúny	prevádzka dvojmotorových letúnov s predĺženým operačným dosahom
ETSO	European technical standards order	Európske technické štandardné schválenie
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment	Európska organizácia pre techniku a vybavenie civilného letectva
EVS	enhanced vision system	system zdokonaleného videnia
FAA	Federal Aviation Administration	Federálny úrad pre letectvo USA
FAF	final approach fix	bod konečného priblíženia
FAK	first-aid kit	súprava prvej pomoci
FALS	full approach lighting system	úplná približovacia svetelná sústava
FANS	future air navigation system	budúci systém leteckej navigácie
FAP	final approach point	bod začatia konečného priblíženia
FATO	final approach and take-off area	plocha konečného priblíženia a vzletu
FDM	flight data monitoring	monitorovanie letových údajov
FDR	flight data recorder	zapisovač letových údajov
FFS	full flight simulator	letový simulátor
FI	flight instructor	letový inštruktor
FL	flight level	letová hladina
FM	frequency modulator	frekvenčný modulátor
FMS	flight management system	system riadenia letu
FOR	field of regard	rozhľadové pole
FOV	field of view	zorné pole
FSTD	flight simulation training device	výcvikové zariadenie na simuláciu letu
ft	feet	stopy
FTD	flight training device	letové výcvikové zariadenie
g	gram	gram
g	gravity	gravitácia
GBAS	ground-based augmentation system	system s pozemným rozšírením

GCAS	ground collision avoidance system	pozemný protizrážkový systém
GIDS	ground ice detection system	pozemný systém na zisťovanie ľadu
GLS	GBAS landing system	pristávací systém GBAS
GM	Guidance Material	poradenský materiál
GNSS	global navigation satellite system	globálny navigačný satelitný systém
GPS	global positioning system	globálny lokalizačný systém
GPWS	ground proximity warning system	systém varovania pred blízkosťou zemského povrchu
HEMS	helicopter emergency medical service	vrtuľníková záchranná zdravotná služba
HF	high frequency	vysoká frekvencia
HI/MI	high intensity / medium intensity	vysoká intenzita/stredná intenzita
HIALS	high intensity approach lighting system	vysoko intenzívna približovacia svetelná sústava
HLL	helideck limitations list	zoznam obmedzení helidecku
HoT	hold-over time	čas účinnej ochrany
hPa	hectopascal	hektopascal
HUD	head-up display	multifunkčný priehľadový displej
HUDLS	head-up guidance landing system	pristávací systém s priehľadovým vedením
IAF	initial approach fix	bod počiatočného priblíženia
IALS	intermediate approach lighting system	stredná približovacia svetelná sústava
ICAO	International Civil Aviation Organisation	Medzinárodná organizácia civilného letectva
IF	intermediate fix	bod stredného priblíženia
IFR	instrument flight rules	pravidlá letu podľa prístrojov
IGE	in ground effect	vplyv prízemného efektu
ILS	instrument landing system	systém zariadení na presné priblíženie a pristátie
IMC	instrument meteorological conditions	meteorologické podmienky na let podľa prístrojov
inHg	inches of mercury	výška ortuťového stĺpca v palcoch
INS	inertial navigation system	inerciálny navigačný systém
IORS	internal occurrence reporting system	vnútorný systém hlásenia udalostí
IP	intermediate point	medziľahlý bod
IR	Implementing Rule	vykonávací predpis

IRNAV/IAN	integrated area navigation	integrovaná priestorová navigácia
IRS	inertial reference system	inerciálna súradnicová sústava
ISA	international standard atmosphere	medzinárodná štandardná atmosféra
IV	intra-venous	intravenózný
JAA	Joint Aviation Authorities	Spojené letecké úrady
JAR	Joint Aviation Requirements	jednotné letecké predpisy
JET 1 / A / A1	kerosene	kerozín
JET B	wide-cut fuel	palivo so širokým rozsahom destilačných teplôt
JIP	Joint Implementing Procedure	spoločný vykonávací postup
JP-4	wide-cut fuel	palivo so širokým rozsahom destilačných teplôt
km	kilometres	kilometre
kN	kilonewton	kilonewton
KSS	Ktitorov, Simin, Sindalovskii formula	Ktitorovov-Siminov-Sindalovskiiho vzorec
kt	knot	uzol
LAT/LONG	latitude/longitude	zemepisná šírka/dĺžka
LED	light-emitting diode	svetlo emitujúca dióda
LIFUS	line flying under supervision	traťový let pod dohľadom
LNAV	lateral navigation	smerová navigácia
LoA	letter of agreement	list o dohode
LOC	localiser	lokalizátor
LOE	line oriented evaluation	hodnotenie zamerané na let na trase
LOFT	line oriented flight training	linkovo orientovaný výcvik
LOS	limited obstacle surface	povrch s obmedzenými prekážkami
LOUT	lowest operational use temperature	najnižšia teplota prevádzkového využívania
LP	localiser performance	výkonnosť lokalizátora
LPV	lateral precision with vertical guidance approach	bočné presné priblíženie s vertikálnym navádzaním
LRNS	long range navigation system	diaľkový navigačný systém
LVO	low visibility operations	prevádzka pri malej dohľadnosti
LVP	low visibility procedures	postupy pri malej dohľadnosti
LVTO	low visibility take-off	vzlet sa malej dohľadnosti
m	metres	metre

MALS	medium intensity approach lighting system	stredne intenzívna približovacia svetelná sústava
MALSF	medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights	stredne intenzívna približovacia svetelná sústava so zábleskovými návestidlami
MALSR	medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights	stredne intenzívna približovacia svetelná sústava s návestidlami ukazovateľa smeru
MAPt	missed approach point	bod začatia postupu nevydareného priblíženia
MCTOM	maximum certificated take-off mass	maximálna vzletová hmotnosť
MDA	minimum descent altitude	minimálna nadmorská výška zostupu
MDA/H	minimum descent altitude/height	minimálna nadmorská výška/výška zostupu
MDH	minimum descent height	minimálna výška zostupu
MEA	minimum safe en-route altitude	minimálna bezpečná nadmorská výška na trati
MEL	minimum equipment list	zoznam minimálneho vybavenia
METAR	meteorological aerodrome report	letisková správa o počasí
MGA	minimum safe grid altitude	minimálna bezpečná mriežková nadmorská výška
MHz	Megahertz	megahertz
MID	midpoint	stred dráhy
ml	millilitres	mililitre
MLS	microwave landing system	mikrovlnný pristávací systém
MMEL	master minimum equipment list	hlavný zoznam minimálneho vybavenia
MNPS	minimum navigation performance specifications	špecifikácia minimálnej navigačnej výkonnosti
MOC	minimum obstacle clearance	minimálna výška nad prekážkami
MOCA	minimum obstacle clearance altitude	minimálna nadmorská výška nad prekážkami
MOPS	minimum operational performance standard	normy minimálnej prevádzkovej výkonnosti
MORA	minimum off-route altitude	
MPSC	maximum passenger seating configuration	maximálna konfigurácia sedadiel pre cestujúcich
mSv	millisievert	millisievert
NADP	noise abatement departure procedure	postup na obmedzenie hluku pri odlete
NALS	no approach lighting system	bez približovacej svetelnej sústavy

NAV	navigation	navigácia
NDB	non-directional beacon	nesmerový rádiomaják
N _F	free power turbine speed	otáčky voľnej hnacej turbíny
NM	nautical miles	námorná míľa
NOTAM	Notice to Airmen	aktuálne správy o leteckej prevádzke
NPA	non-precision approach	nie-presné priblíženie
NVG	night vision goggles	okuliare na nočné videnie
OAT	outside air temperature	teplota vonkajšieho vzduchu
OCH	obstacle clearance height	bezpečná výška nad prekážkami
OCL	oceanic clearance	povolenie vstupu do oceánskej riadenej oblasti
ODALS	omnidirectional approach lighting system	všesmerová približovacia svetelná sústava
OEI	one-engine-inoperative	jeden motor nepracujúci
OFS	obstacle-free surface	povrch bez prekážok
OGE	out of ground effect	mimo vplyvu zemského povrchu
OIP	offset initiation point	bod začiatku paralelného letu
OM	operations manual	prevádzková príručka
ONC	operational navigation chart	prevádzková navigačná mapa
OSD	operational suitability data	údaje o prevádzkovej spôsobilosti
otCMPA	other-than-complex motor-powered aircraft	iné ako zložené motorové lietadlo
PAPI	precision path approach indicator	svetelná zostupová sústava
PAR	precision approach radar	presný približovací radar
PBE	protective breathing equipment	osobné ochranné dýchacie prostriedky
PBN	performance-based navigation	navigácia založená na výkonnosti
PCDS	personnel carrying device system	system na prepravu osôb
PDP	predetermined point	vopred stanovený bod
PNR	point of no return	medzný bod návratu
POH	pilot's operating handbook	pilotná prevádzková príručka
PRM	person with reduced mobility	osoba so zníženou pohyblivosťou
QFE	atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold)	tlak vzduchu vztiahnutý k nadmorskej výške letiska (alebo prahu dráhy)
QNH	question nil height, atmospheric pressure at nautical height	tlak vzduchu prepočítaný na hladinu mora
R/T	radio/telephony	rádio/telefón

RA	resolution advisory	informácia pre posádku lietadla na odstránenie konfliktnej situácie
RAT	ram air turbine	malá vrtuľová turbína
RCC	rescue coordination centre	záchranné koordinačné stredisko
RCF	reduced contingency fuel	znížené množstvo paliva pre nepredvídané udalosti
RCLL	runway centreline lights	osové návestidlá dráhy
RFC	route facility chart	mapa rádionavigačných zariadení na trati
RNAV	area navigation	priestorová navigácia
RNAV 5	B-RNAV, basic area navigation	základná priestorová navigácia
RNP	required navigation performance	požadovaná navigačná výkonnosť
RNPX	required navigation performance X	požadovaná navigačná výkonnosť X
ROD	rate of descent	rýchlosť klesania, klesavosť
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics	Rádiotechnická komisia pre letectvo
RTZL	runway touchdown zone lights	návestidlá dotykovej zóny dráhy
RVR	runway visual range	dráhová dohľadnosť
RVSM	reduced vertical separation minima	znížené vertikálne rozstupy
SACA	safety assessment of community aircraft	hodnotenie bezpečnosti lietadiel Spoločenstva
SAFA	safety assessment of foreign aircraft	hodnotenie bezpečnosti zahraničných lietadiel
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice	odporúčané postupy v letectve Spoločnosti automobilových, leteckých a kozmických inžinierov USA
SALS	simple approach lighting system	jednoduchá približovacia svetelná sústava
SALSF	short approach lighting system with sequenced flashing lights	približovacia svetelná sústava so zábleskovými návestidlami
SAP	stabilised approach	stabilizované priblíženie
SAP	system access parameters	parametre prístupu do systému
SAR	search and rescue	pátracia záchranná služba
SBAS	satellite-based augmentation system	system so satelitným rozšírením
SCP	special categories of passenger	osobitná kategória cestujúcich
SID	standard instrument departure	štandardný prístrojový odlet
SMS	safety management system	system riadenia bezpečnosti
SPECI	aviation selected SPECIAL aviation report	špeciálna správa o letectve

SRA	surveillance radar approach	priblíženie prehľadovým radarom
SRE	surveillance radar element	prvok prehľadového radaru
SSALF	simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights	zjednodušená približovacia svetelná sústava so zábleskovými návestidlami
SSALR	simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights	zjednodušená približovacia svetelná sústava s návestidlami ukazovateľa smeru
SSALS	simplified short approach lighting system	zjednodušená približovacia svetelná sústava
SSP	State Safety Programme	štátny bezpečnostný program
SSR	secondary surveillance radar (pressure-altitude-reporting)	sekundárny prehľadový radar
STC	supplemental type certificate	doplnkové typové osvedčenie
SVS	synthetic vision system	system syntetického videnia
TA	traffic advisory	prevádzkové odporúčania
TAC	terminal approach chart	mapa priblíženia
TAFS	aerodrome forecasts	letisková predpoveď
TAS	true airspeed	pravá vzdušná rýchlosť
TAWS	terrain awareness warning system	výstražný systém signalizácie blízkosti zeme
TCAS	traffic alert and collision avoidance system	varovný protizrážkový systém
TCCA	Transport Canada Civil Aviation	Letecký úrad Kanady
TDP	take-off decision point	bod rozhodnutia o vzlete
TDZ	touchdown zone	dotyková zóna
THR	threshold	prah
TODA	take-off distance available	použiteľná dĺžka vzletu
TORA	take-off run available	použiteľná dĺžka rozjazdu
TRI	type rating instructor	inštruktor typovej kvalifikácie
TSE	total system error	celková chyba systému
TVE	total vertical error	celková vertikálna chyba
TWIP	terminal weather information for pilots	meteorologické informácie pre pilotov
UMS	usage monitoring system	system sledovania prevádzky
UTC	coordinated universal time	svetový koordinovaný čas
UTR	upper torso restraint	záchytný systém hornej strany trupu
V _{AT}	indicated airspeed at threshold	indikovaná rýchlosť nad prahom
VDF	VHF direction finder	zameriavacia stanica na VKV

VFR	visual flight rules	pravidlá pre let za viditeľnosti
VHF	very high frequency	veľmi krátke vlny
VIS	visibility	dohľadnosť
VMC	visual meteorological conditions	meteorologické podmienky pre let za viditeľnosti
V _{MO}	maximum operating speed	maximálna prevádzková rýchlosť
VNAV	vertical navigation	vertikálna navigácia
VOR	VHF omnidirectional radio range	VKV všesmerový rádiomaják
V _{S1G}	1 g stall speed	pádová rýchlosť pri preťažení 1 g
V _{SO}	stalling speed	pádová rýchlosť
V _Y	best rate of climb speed	rýchlosť letu pre optimálnu stúpavosť
WAC	world aeronautical chart	letecká mapa sveta
WXR	weather radar	palubný poveternostný radar
ZFT	zero flight time	nulový letový čas
ZFTT	zero flight time training	preškoľovací kurz nulového letového času

V Kolíne 1. júna 2011

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ