



DÔVODOVÁ SPRÁVA

STANOVISKO Č. 3/2012

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 3. SEPTEMBRA 2012

k nariadeniu Komisie, ktorým sa menia a dopĺňajú vykonávacie predpisy pre leteckú prevádzku a vykonávacie predpisy pre posádku

Obchodná letecká doprava vetroňov a balónov

Obchodná letecká doprava letúnov a vrtuľníkov z bodu A do bodu A

Obsah

Zhrnutie	3
Úvod	4
I. Všeobecné informácie	4
II. Rozsah pôsobnosti stanoviska	4
III. Konzultácie.....	6
IV. Konvencia číslovania predpisov.....	7
CAT (S, B).....	8
I Zmeny a doplnenia zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke.....	8
II. Zmeny a doplnenia časti CAT	8
III. Zmeny a doplnenia časti ORO.....	14
IV. Ostatné pozorovania	15
Obchodná letecká doprava z bodu A do bodu A (CAT (A-to-A))	16
I. Politika.....	16
II. Zmeny a doplnenia zastrešujúcich nariadení.....	18
III. Zmeny a doplnenia časti CAT	19
IV. Zmeny a doplnenia časti ORO.....	21
V. Zmeny a doplnenia časti ARO	23
VI. Zmeny a doplnenia časti ORA	23
VII. Ostatné pozorovania	23
Príloha 1: Tabuľka s krížovými odkazmi na dodatky v predpisoch EU-OPS a JAR-OPS3	24
Dodatok 1 k 1.005 písm. a) – letúny výkonnostnej triedy B, VFR cez deň	24
Dodatok 1 k 3.005 písm. f) – prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň.....	42
Dodatok 1 k 3.005 písm. g) – miestna prevádzka vrtuľníkov, VFR cez deň	52
Príloha 2: zoznam zmiernení a predpisov, ktoré sa nevzťahujú na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A.....	58
Časť CAT.....	58
Príloha 3: Použité skratky	86

Zhrnutie

Toto stanovisko obsahuje vykonávacie predpisy pre prevádzku vetroňov a balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT) a mení a dopĺňa tieto dokumenty s predpismi:

- zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke;
- príloha I – vymedzenia pojmov používaných v prílohách II až VIII;
- príloha II – časť ARO, požiadavky leteckých úradov týkajúce sa leteckej prevádzky;
- príloha III – časť ORO, organizačné požiadavky na leteckú prevádzku, konkrétne na obchodných a neobchodných prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel; a
- príloha IV - časť CAT, technické požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy.

Okrem toho toto stanovisko obsahuje vykonávacie predpisy pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku alebo mieste prevádzky. Mení a dopĺňa tieto dokumenty s predpismi:

- nariadenie o leteckej prevádzke:
 - zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke;
 - príloha II – časť ARO, požiadavky leteckých úradov týkajúce sa leteckej prevádzky;
 - príloha III – časť ORO, organizačné požiadavky na leteckú prevádzku; a
 - príloha IV – časť CAT, technické požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy;
- nariadenie o posádke:
 - zastrešujúce nariadenie o posádke; a
 - príloha VII – časť ORA, organizačné požiadavky na posádku.

Vypracovanie týchto požiadaviek bolo založené na týchto princípoch:

- zachovať vysokú úroveň bezpečnosti;
- podľa možnosti zabezpečiť primerané predpisy;
- zaručiť prevádzkovateľom a orgánom flexibilitu a účinnosť.

Toto stanovisko je výsledkom rozsiahlych konzultácií, na ktorých sa podieľali úrady, združenia, prevádzkovatelia a odborníci na letectvo.

Úvod

I. Všeobecné informácie

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. Toto stanovisko bolo prijaté podľa postupu stanoveného správnu radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)³ v súlade s ustanoveniami článku 19 základného nariadenia.

II. Rozsah pôsobnosti stanoviska

4. Toto stanovisko obsahuje vykonávacie predpisy pre prevádzku vetroňov a balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT) a mení a dopĺňa tieto dokumenty s predpismi:
 - zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke;
 - príloha I – vymedzenia pojmov používaných v prílohách II až VIII;
 - príloha II – časť ARO, požiadavky leteckých úradov týkajúce sa leteckej prevádzky;
 - príloha III – časť ORO, organizačné požiadavky na leteckú prevádzku, konkrétne na obchodných a neobchodných prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel; a
 - príloha IV - časť CAT, technické požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy.
5. Okrem toho toto stanovisko obsahuje vykonávacie predpisy pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku alebo mieste prevádzky (CAT z bodu A do bodu A) a mení a dopĺňa tieto dokumenty s predpismi:
 - nariadenie o leteckej prevádzke:
 - zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke;

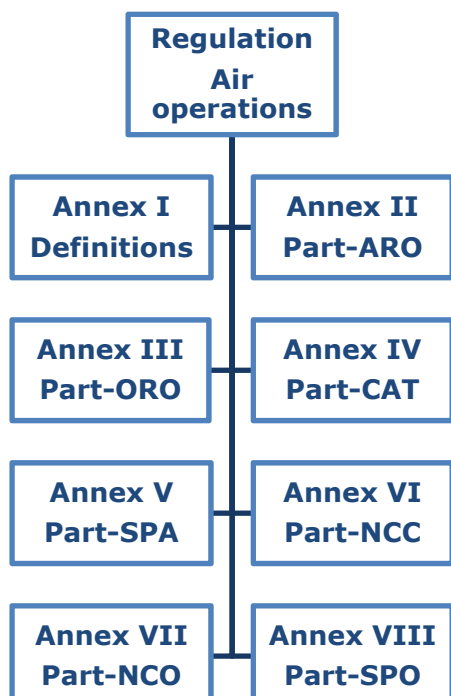
¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES. *Ú. v. EÚ L 79, 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 materiálov s usmerneniami (postup pri tvorbe predpisov). EASA MB 08-2007 z 13. júna 2007.

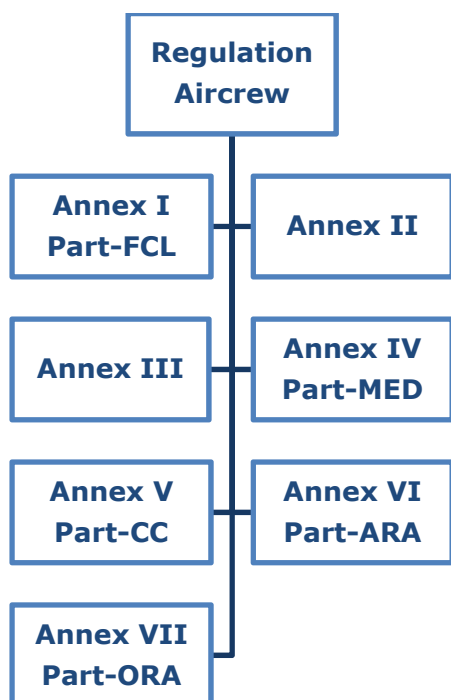
- príloha II – časť ARO, požiadavky leteckých úradov týkajúce sa leteckej prevádzky;
 - príloha III – časť ORO, organizačné požiadavky na leteckú prevádzku; a
 - príloha IV – časť CAT, technické požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy;
 - nariadenie o posádke:
 - zastrešujúce nariadenie o posádke; a
 - príloha VII – časť ORA, organizačné požiadavky na posádku.
6. Dokumenty k tomuto stanovisku sú založené na revidovanej štruktúre predpisov, ktorú navrhla Európska komisia a agentúra v apríli 2011. V tejto tabuľke je uvedený prehľad príloh k nariadeniu o leteckej prevádzke a k nariadeniu o posádke⁴.

Tabuľka 1 Prílohy k nariadeniu o leteckej prevádzke⁵



⁴ Nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 o posádkach civilného letectva zmenené a doplnené nariadením (EÚ) č. 290/2012.

⁵ NCC: neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel; NCO: neobchodná prevádzka iných ako zložitých motorových lietadiel; SPO: špeciálna prevádzka.

Tabuľka 2: Prílohy k nariadeniu o posádke⁶**III. Konzultácie**

7. Toto stanovisko je založené na:
 - oznámení NPA 2008-22, ktoré obsahuje predbežné návrhy vykonávacích predpisov a príslušných súvisiacich prostriedkov preukázania zhody (AMC) a materiálov s usmerneniami (GM) pre úrady a organizácie;
 - oznámení NPA 2009-02, ktoré obsahuje predbežné návrhy vykonávacích predpisov a súvisiacich AMC a GM pre leteckú prevádzku.
8. Oznámenie NPA 2008-22 bolo uverejnené na webovej stránke agentúry EASA (<http://www.easa.europa.eu>) 31. októbra 2008. Obdobie na konzultácie sa skončilo 28. mája 2009. Oznámenie NPA 2009-02 bolo uverejnené na webovej stránke agentúry EASA (<http://www.easa.europa.eu>) 30. januára 2009. Obdobie na konzultácie sa skončilo 31. júla 2009.
9. Znenie zmenených a doplnených predpisov podrobne prerokovali skupiny pre posudzovanie tvorby predpisov vytvorené na účely oznámení NPA 2008-22 a 2009-02.
10. Agentúra na základe rozsiahlych konzultácií s úradmi, združeniami a prevádzkovateľmi 4. októbra 2010 uverejnila dokumenty pripomienok a odpovedí (CRD) k časti AR a časti OR, 25. novembra 2010 dokument CRD k časti OPS I a 27. októbra 2011 dokument CRD k časti OPS III. Príslušné obdobia na reakcie sa skončili 6. decembra 2010 (časti AR a OR), 15. februára 2011 (časť OPS I) a 30. januára 2012 (časť OPS III).

⁶ FCL: udeľovanie preukazov spôsobilosti letovým posádkam; MED: osvedčovanie zdravotnej spôsobilosti, CC: palubní sprievodcovia; ARA: požiadavky úradu na posádku.

11. Agentúra prerokovala predbežný návrh pre prevádzku CAT z bodu A do bodu A s členmi Poradnej skupiny národných úradov (AGNA) na dvoch tematických zasadaniach v októbri 2011 a v júli 2012.

IV. Konvencia číslovania predpisov

12. V súlade s usmerneniami agentúry týkajúcimi sa navrhovania právnych predpisov sa pri vykonávacích predpisoch uplatnila táto konvencia číslovania predpisov:

<časť>.<podčasť>.<oddiel>.<č.>

Vysvetlenie:

<časť>: povinné – maximálne 4 písmená alebo číslice

príklady: ARO, ORO, CAT

<podčasť>: povinné – maximálne 4 písmená alebo číslice

príklady: GEN, OP, POL, IDE

<oddiel>: povinné – maximálne 5 písmen alebo číslic

príklady: MPA, NMPA, A, H, S, B

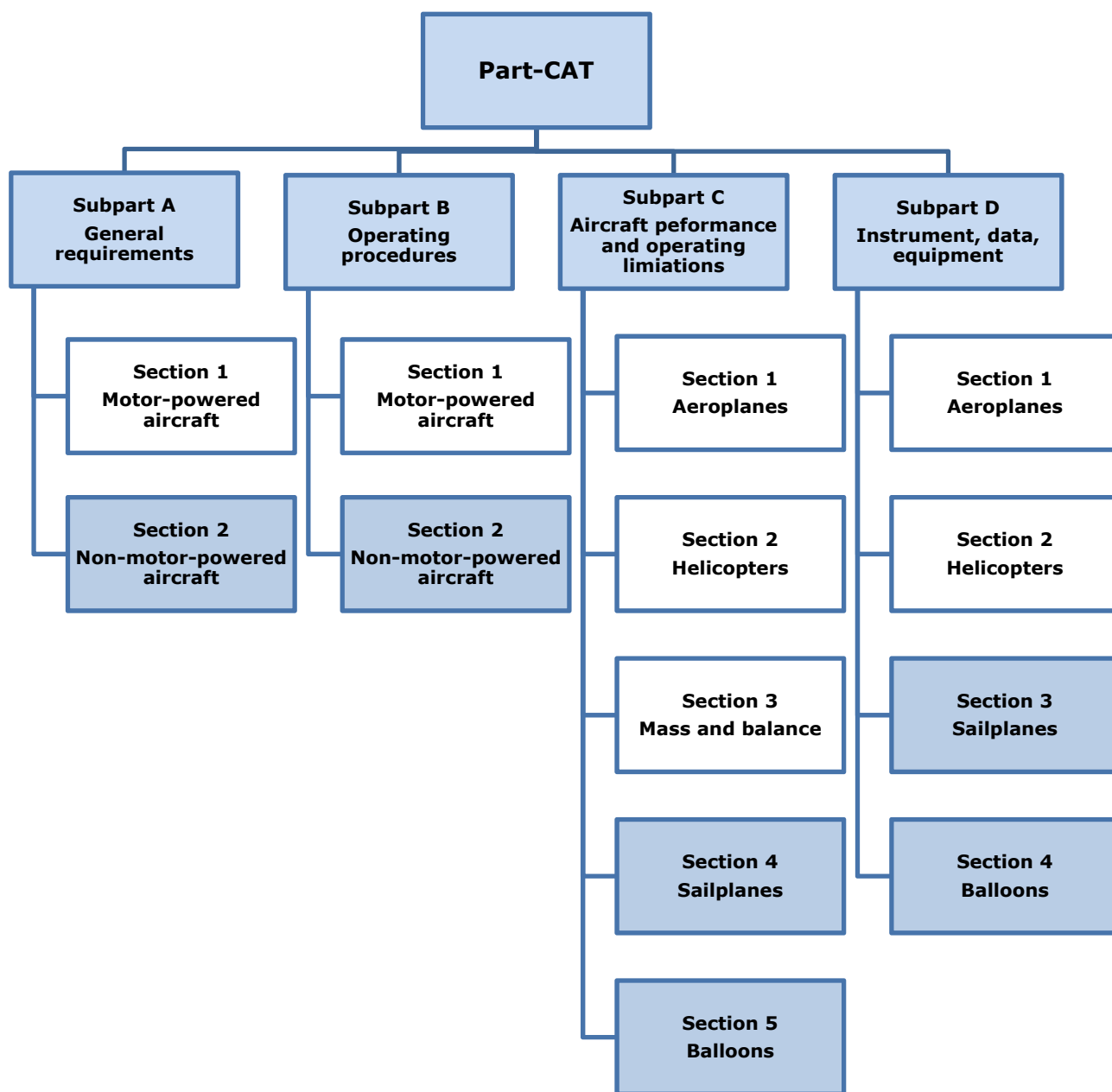
<č.>: povinné – číslo predpisu - tri číslice, začínajúce od 100, ďalšie čísla sa zvyčajne číslujú ako prírastky v násobkoch čísla 5.

CAT (S, B)**I Zmeny a doplnenia zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke**

13. Zmeny a doplnenia zastrešujúceho nariadenia zahŕňajú dve menšie úpravy týkajúce sa prevádzky balónov a vetroňov v rámci obchodnej leteckej dopravy.
14. Zmenou a doplnením článku 1 sa ustanovuje uplatňovanie pravidiel leteckej prevádzky pre prevádzku vetroňov a balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy. Takisto sa objasňuje, že nariadenie sa netýka priviazaných balónov, vzducholodí a letov v priviazaných balónoch. Pri mnohých druhoch prevádzky balónov musia byť v niektorých prípadoch balóny priviazané. Základný rozdiel medzi tromi hlavnými druhmi priväzovania je:
 - „priviazaný balón“ je osobitne navrhnutý na nepretržité ukotvenie k zemi priväzovacím systémom počas prevádzky;
 - „let v priviazanom balóne“ je dočasné zaistenie voľného balóna v lete s cieľom uskutočniť celý let na jednom mieste;
 - „zaistenie pred vzletom“ je dočasné zaistenie voľného balóna s cieľom začatia voľného letu.
15. Toto nariadenie sa týka iba prevádzky so „zaistením pred vzletom“. Na „priviazaný balón“ ani na „let v priviazanom balóne“ sa toto nariadenie nevzťahuje. Týmto druhom prevádzky bude pozornosť venovaná neskôr.
16. Pokiaľ ide o zavedenie, navrhuje sa prechodné obdobie 3 rokov. V tomto návrhu sa zohľadňuje skutočnosť, že pre daný druh prevádzky v súčasnosti na úrovni EÚ neexistujú nijaké harmonizované predpisy.

II. Zmeny a doplnenia časti CAT**Rozsah pôsobnosti**

17. Časť CAT obsahuje technické predpisy pre každú prevádzku obchodnej leteckej dopravy. Štruktúra časti CAT bola vypracovaná tak, aby bolo neskôr možné dopĺňať predpisy pre určité kategórie lietadiel bez narušenia súslednosti predpisov, ktoré v nej boli obsiahnuté už skôr. Preto sa väčšina predpisov platných pre prevádzku vetroňov a balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT (S, B)) uvádza v nových oddieloch.
18. Na tomto grafe sú modrou farbou vyznačené podčasti a oddiely, ktoré sa týkajú prevádzky CAT (S, B).



19. Predpisy časti CAT (S, B) by sa mali vykladať spolu s týmito dokumentmi:
- zastrešujúce nariadenie o leteckej prevádzke;
 - príloha I - vymedzenia pojmov používaných v prílohách II až VIII;
 - príloha II – časť ARO, obsahujúca požiadavky leteckých úradov na prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy; a
 - príloha III – časť ORO, obsahujúca organizačné požiadavky, pričom význam majú najmä tieto podčasti: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC a ORO.FC;
 - príloha V - časť SPA, obsahujúca požiadavky týkajúce sa prevádzky, ktorá si vyžaduje osobitné povolenie, sa v zásade vzťahuje aj na prevádzkovateľov CAT

(S, B); ani jedna takáto prevádzka však zrejme nemá význam pre prevádzkovateľov CAT (S, B).

Prehľad reakcií

20. Agentúra prijala celkom 92 reakcií od siedmich zainteresovaných strán:
21. Niektoré reakcie sa týkali prevádzky CAT (S, B) ako celku a navrhovalo sa v nich, aby sa prevádzka CAT (S, B) nepovažovala za obchodnú činnosť. Tieto reakcie boli vzaté na vedomie, neboli však uznané, pretože toto stanovisko sa nezaoberá otázkou, či by sa činnosť mala klasifikovať ako obchodná alebo neobchodná. Pojem obchodná prevádzka je vymedzený v článku 3 základného nariadenia a nie je možné ho zmeniť prostredníctvom vykonávacieho predpisu, ktorý má menšiu váhu.
22. Pokiaľ ide o podčasť GEN, väčšina reakcií sa týkala odseku CAT.GEN.NMPA.140 „Povinné doklady, príručky a informácie na palube“. Vo väčšine reakcií sa požadovali ďalšie zmiernenia a zosúladenie s časťou NCO, pričom väčšina reakcií bola uznaná.
23. Pokiaľ ide o podčasť OP, väčšina pripomienok sa týkala prevádzky balónov. Mnohé z nich poukázali na potrebu ďalších objasnení, ktoré sa uvádzajú ďalej vo vysvetleniach.
24. Takisto v prípade podčasti POL sa väčšina reakcií týkala požiadavky na balóny a prijateľných prostriedkov preukázania zhody, pokiaľ ide o systém určenia hmotnosti. Väčšina týchto reakcií bola uznaná.
25. K podčasti IDE bolo prijatých približne 30 reakcií, pričom väčšina sa týkala balónov. Niektoré reakcie sa týkali systému pripútania veliteľa v balóne, pričom v niektorých prípadoch súhlasili s navrhovaným znením, v iných prípadoch boli proti. V niektorých reakciách sa požadovalo zosúladenie s ostatnými časťami. Pripomienky tiež poukázali na potrebu revízie ustanovenia o rôznom vybavení balónov. Požadovalo sa bližšie objasnenie týkajúce sa rádiového komunikačného zariadenia vetroňov.

Vysvetlenia

26. Pri vypracúvaní nových oddielov agentúra dôkladne preverila súlad navrhovaných predpisov s týmito dokumentmi a podľa potreby ich zosúladiť:
 - pokiaľ ide o vykonávacie predpisy týkajúce sa obchodnej leteckej dopravy, s verziou časti CAT (A, H), ktorú prijal výbor EASA a ktorá bola zaslaná Európskemu parlamentu na kontrolu; a
 - pokiaľ ide o konkrétnejšie vykonávacie predpisy týkajúce sa prevádzky vetroňov a balónov, s najnovšou verziou časti NCO, ktorá bola prerokovaná vo výbore EASA.
27. Tieto kapitoly sa zaoberajú zmenami a doplneniami v porovnaní s verziou v dokumente CRD, pokiaľ ide o zmenu obsahu predpisov, a bližšie vysvetľujú vybrané predpisy.

CAT.GEN.105 Turistické motorové klzáky a motorové vetrone

28. Účelom tejto požiadavky je vysvetliť, že motorové vetrone by sa s výnimkou turistických motorových klzákov mali prevádzkovať v súlade s predpismi, ktoré sa uplatňujú v prípade bezmotorových lietadiel a vetroňov. Okrem toho tento predpis pre turistické motorové klzáky, ktoré sa považujú za podkategóriu motorových vetroňov,

osobitne vymedzuje príslušné pravidlá v závislosti od toho, či sa prevádzkujú ako letúny alebo ako vetrone.

29. Tento predpis sa v hierarchii predpisov posunul smerom nahor a v texte sa nachádza pred oddielmi 1 a 2 podčasti GEN.

CAT.GEN.NMPA.100 *Zodpovednosť veliteľa lietadla*

30. Tento predpis zhrňa najdôležitejšie zodpovednosti veliteľa lietadla. Do predpisu sa vložili ďalšie požiadavky, ktoré odzrkadľujú niektoré predpisy týkajúce sa členov posádky v prevádzke letúnov a vrtuľníkov v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT (A, H)). Nové požiadavky sa týkajú systému hlásenia udalostí prevádzkovateľom, obmedzenia letového času (FTL) a požiadaviek na odpočinok, a uvádzajú sa situácie, v ktorých veliteľ nesmie vykonávať svoje služobné povinnosti v lietadle.
31. Hoci v prípade vetroňov a balónov sa zvyčajne používa pojem veliaci pilot, a nie pojem veliteľ, agentúra navrhuje používanie tohto pojmu s cieľom zabezpečiť súlad s ďalšími predpismi v časti CAT a v časti ORO.

CAT.GEN.NMPA.105 *Zodpovednosti členov posádky balóna*

32. Časť ORO sa vzťahuje aj na prevádzku balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy. To znamená, že požiadavka v podčasti CC, aby sa na palube lietadla s osvedčením na prepravu viac ako 19 cestujúcich počas prevádzky nachádzal aspoň jeden palubný sprievodca, sa vzťahuje aj na balóny, ktoré prepravujú viac ako 19 cestujúcich.
33. Predpisy v časti ORO.CC však boli vypracované najmä na účely prevádzky letúnov a vrtuľníkov a nepovažovali sa za vhodné pre prevádzku balónov. Navrhuje sa preto, aby sa požiadavky na palubných sprievodcov nevzťahovali na prevádzku balónov.
34. Považuje sa však za potrebné, aby mal veliteľ v prípade prepravy viac ako 19 cestujúcich k dispozícii ďalšieho člena posádky. Vzhľadom na túto skutočnosť bol pridaný nový predpis CAT.GEN.NMPA.105 „Ďalší člen posádky balóna“. V predpise sa požaduje prítomnosť ďalšieho člena posádky na palube balóna, ktorý prepravuje viac ako 19 cestujúcich, a vymedzuje základné zodpovednosti ďalšieho člena posádky.

CAT.GEN.NMPA.140 *Povinné doklady, príručky a informácie na palube*

35. Tento predpis bol zmenený na základe reakcií od zúčastnených strán s cieľom vyhnúť sa nesúladu s najnovším dostupným návrhom verzie časti NCO. Predpis v súčasnosti umožňuje, aby doklady, príručky a informácie uvedené v pododseku a) tohto predpisu mohli zostať v prípade vetroňov, ako aj v prípade balónov, uložené v sprievodnom vozidle, na letisku alebo na mieste prevádzky, a to pod podmienkou, že ide o let z bodu A do bodu A alebo o miestnu prevádzku.

CAT.GEN.NMPA.150 *Preprava nebezpečného tovaru*

36. Zainteresované strany požadovali vypustenie tohto predpisu, pretože účelom prevádzky CAT (S, B) obvykle nie je preprava nebezpečného tovaru. Je potrebné objasniť, že táto požiadavka sa týka okolností, za akých sa môže nebezpečný tovar prepravovať bez získania povolenia v súlade s podčastou SPA.DG. Týka sa to napríklad predmetov

prevážaných v batožine cestujúcich, ktoré sa bežne považujú za nebezpečný tovar. Tento odsek sa tiež týka schopnosti veliteľa odhaliť neúmyselnú prepravu nebezpečného tovaru.

37. Agentúra preto ponechala tento predpis, ale zmenila a doplnila ho takým spôsobom, že preprava nebezpečného tovaru nie je povolená s výnimkou prípadu, keď sa preprava neriadi technickými pokynmi pre bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného tovaru (ICAO Doc 9284-AN/905), pričom musí byť v súlade s časťou 1 týchto pokynov, alebo ak tovar prevážajú cestujúci alebo členovia posádky, alebo sa nachádza v batožine, ako sa stanovuje v časti 8 technických pokynov.
38. Pojem „technické pokyny“ je vymedzený v prílohe I (uverejnenej v stanovisku č. 4/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Postupy na obmedzenie hluku – balóny a motorové vetrone

39. Na základe prijatých reakcií zainteresovaných strán boli pozmenené a doplnené postupy na obmedzenie hluku, pričom sa v nich uvádza, že predpis sa týka prevádzky balónov a motorových vetroňov. Okrem toho je predpis miernejší a nevzťahuje sa na prevádzkovateľa, ale na veliteľa.

CAT.OP.NMPA.110 Zásoba a plánovanie paliva alebo záťaže - balóny

40. Táto požiadavka bola zmenená a doplnená, pričom sa ňou ustanovuje, že výpočet musí byť zdokumentovaný v prevádzkovom letovom pláne. Okrem toho sa odstránil pojem plyn, podobne ako v ďalších predpisoch, keďže plyn už je zahrnutý pod pojmom palivo.

CAT.OP.NMPA.115 Preprava osobitných kategórií cestujúcich (SCP)

41. Na základe prijatých reakcií zúčastnených strán sa tento predpis skrátil a zredukoval na bezpečnostný cieľ, aby sa osobitné kategórie cestujúcich prepravovali v súlade s postupmi stanovenými prevádzkovateľom, ktoré zaručia bezpečnosť lietadla a osôb na palube.
42. Znenie súvisiaceho dokumentu AMC berie do úvahy nariadenie (ES) č. 1107/2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave⁷. Osobitná pozornosť bola venovaná článku 2 písm. a), v ktorom sa vymedzujú pojmy „zdravotne postihnuté osoby“ alebo „osoby so zníženou pohyblivosťou“ s mierne širším rozsahom ako pojmy vymedzené v predpisoch EU-OPS (re. ACJ OPS 1.260 v oddiele 2 predpisu JAR-OPS 1), a osobitným potrebám prevádzky balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy.

Pôvodný predpis CAT.OP.NMPA.120 Uloženie batožiny

43. Tento predpis sa vypustil, pretože sa považuje za nepodstatný na účely prevádzky vetroňov a balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy.

⁷ Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1 – 9.

CAT.OP.NMPA.135 Zabezpečenie priestoru pre cestujúcich a pilotov - balóny

44. Tento predpis sa prispôsobil na účely prevádzky balónov.

CAT.OP.NMPA.165 Riadenie palivového alebo záťažového systému počas letu

45. Znenie predpisu bolo zmenené a doplnené tak, aby zohľadňovalo osobitné potreby prevádzky balónov. Tento predpis sa vzťahuje na veliteľa, čo lepšie odráža charakter prevádzky balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy.

CAT.OP.NMPA.170 Použitie prídavného kyslíka

46. Znenie predpisu sa týka prevádzkovej požiadavky, ktorá stanovuje, kedy je potrebné použiť prídavný kyslík. Je potrebné vykladať ho spolu so súvisiacimi požiadavkami na kyslík stanovenými v odsekoch CAT.IDE.S.125 a CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Prevádzkové obmedzenia - vetrone

47. Bol pridaný nový predpis s cieľom objasniť, že vetrone je možné prevádzkovať iba počas dňa.

CAT.POL.S.110 Výkonnosť

48. Pôvodný pododsek b) týkajúci sa prevádzky nad osídlenými oblasťami miest alebo usadlostí sa vypustil, pretože tejto problematike sa už venuje časť SERA 3.1.2.1.

CAT.POL.B.115 Výkonnosť

49. Pôvodný pododsek b) týkajúci sa prevádzky nad osídlenými oblasťami miest alebo usadlostí sa vypustil, pretože tejto problematike sa už venuje časť SERA 3.1.2.1.

CAT.IDE.S.140 Rádiové komunikačné zariadenie

50. Objasnilo sa, že rádiové komunikačné zariadenie je povinné iba v prípade, že to stanovujú požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru.

CAT.IDE.B.115 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

51. Zmenený a doplnený predpis je v súlade so znením časti NCO a objasňuje, za akých podmienok sa vyžaduje barometrický výškomer.

CAT.IDE.B.120 Systémy pripútania

52. V zmenenom a doplnenom predpise sa stanovuje, že systémy pripútania veliteľa sa vyžadujú iba v prípade balónov s oddelenými košmi.

CAT.IDE.B.135 Ručné hasiace prístroje

53. V zmenenom a doplnenom predpise sa uvádza odkaz na predpis CS 31HB, ktorý obsahuje požiadavky na ručné hasiace prístroje.

CAT.IDE.B.150 Rôzne vybavenie

54. Predpis bol revidovaný v súlade s prijatými pripomienkami a s časťami NCO a SPO. Konkrétne položky sa v súčasnosti vyžadujú v závislosti od kategórie balóna.

CAT.IDE.B.155 Rádiové komunikačné zariadenie

55. Objasnilo sa, že rádiové komunikačné zariadenie je povinné iba v prípade, že to stanovujú požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru.

III. Zmeny a doplnenia časti ORO**ORO.AOC**

56. Od prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A a prevádzky vetroňov a balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy sa v nariadení (ES) č. 2042/2003 nevyžaduje vymenovanie vedúcej osoby na zachovanie letovej spôsobilosti. Táto skutočnosť nebola uspokojivo zohľadnená v ORO.AOC.135, a preto bol pododsek a) bod 4 zmenený a doplnený. Okrem toho požiadavky na zariadenie stanovené v ORO.GEN.215 sa považujú za postačujúce, preto sa na týchto prevádzkovateľov nevzťahujú požiadavky na zariadenie stanovené v ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Požiadavka na úplnú štruktúru prevádzkovej príručky podľa ORO.MLR.101 sa nepovažuje za relevantnú pre prevádzku vetroňov a balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy. Na účely väčšej flexibility a pri zachovaní všeobecných zásad prevádzkovej príručky sa preto na prevádzku vetroňov a balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy nevzťahuje ORO.MLR.101, pričom zjednodušená štruktúra prevádzkovej príručky sa uvádza v AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

58. Stanovisko č. 4/2011 už obsahuje položky týkajúce sa prevádzky vetroňov a balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy. Pokiaľ ide o prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A, prevádzkovatelia balónov a vetroňov musia spĺňať spoločné požiadavky stanovené v oddiele I, ktoré sa vzťahujú na všetkých obchodných aj neobchodných prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel. Okrem toho musia spĺňať požiadavku na obchodnú prevádzku, ktorá nie je obchodnou leteckou dopravou uvedenou v oddiele 3, v ktorom sa ustanovuje povinnosť ročného preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom. Zmiernenia sa revidovali a upravili v súlade so zmenami prevádzky obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A. Tieto zmeny sa vzťahujú najmä na prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC) týkajúce sa traťovej/oblastnej a letiskovej spôsobilosti.

59. Príslušné predpisy pre prevádzku balónov a vetroňov obsahujú požiadavky týkajúce sa zloženia letovej posádky, vymenovania veliteľa, výcviku v optimalizácii činnosti posádky (CRM), rozdielového a zoznamovacieho výcviku a udržiavacieho výcviku a preskúšavania vrátane preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom.

ORO.CC

60. Časť ORO sa tiež vzťahuje na balóny, ktoré vykonávajú lety v rámci obchodnej leteckej dopravy. To znamená, že požiadavka v podčasti CC, aby sa na palube lietadla s osvedčením na prepravu viac ako 19 cestujúcich počas prevádzky nachádzal aspoň jeden palubný sprievodca, sa vzťahuje aj na balóny, ktoré prepravujú viac ako 19 cestujúcich.
61. Táto skutočnosť sa pre daný druh prevádzky považuje za nepodstatnú a navrhuje sa preto, aby sa požiadavka na palubného sprievodcu nevzťahovala na balóny.

IV. Ostatné pozorovania

62. Na účely tohto stanoviska sa do prílohy I – Vymedzenia pojmov, ako je uvedená v stanovisku č. 4/2011, pridalo vymedzenie pojmu hmotnosť prázdneho balóna. Vymedzenia pojmov balón, vetroň, motorový vetroň a turistický motorový klzák boli zahrnuté do stanoviska č. 4/2011. Hoci sa tieto pojmy následne odstránili v priebehu postupu komitológie a nespomínajú sa v prvom nariadení (EÚ) č. xxx/xxxx o leteckej prevádzke (keďže toto nariadenie obsahuje iba požiadavky týkajúce sa letúnov a vrtuľníkov), vymedzenia pojmov sa pridajú do nariadenia o zmene a doplnení týkajúceho sa leteckej prevádzky, ktoré bude obsahovať ustanovenia týkajúce sa balónov, vetroňov, motorových vetroňov a turistických motorových klzákov. Okrem toho sa na účely prevádzky balónov mierne zmenilo a doplnilo vymedzenie pojmu dopravný náklad.
63. Na účely obchodnej leteckej dopravy balónov a vetroňov neboli v časti ARO navrhnuté nijaké zmeny.

Obchodná letecká doprava z bodu A do bodu A (CAT (A-to-A))**I. Politika****Ciele prevádzky obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A**

64. Na základe prijatých pripomienok týkajúcich sa oznámenia NPA, reakcií na dokument CRD, pozorovaní zhromaždených v priebehu tematických zasadnutí Poradnej skupiny národných úradov (AGNA) týkajúcich sa letov z bodu A do bodu A, ako aj počas diskusií vo výbore EASA, agentúra usudzuje, že navrhované predpisy týkajúce sa prevádzky obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A by mali spĺňať tieto ciele:
- podpora prevádzky obchodnej leteckej dopravy vykonávaná nekomplexnými organizáciami, ktoré poskytujú služby vyhladkových letov v miestnej oblasti s využitím menších lietadiel s jednoduchou konštrukciou lietajúcich podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) cez deň alebo v noci;
 - poskytovanie podnetov aeroklubom, ktoré sú zároveň schválenými organizáciami pre výcvik (ATO), v ich úsilí posilniť vlastnú členskú základňu pri zohľadnení skutočnosti, že tieto organizácie obvykle vykonávajú prevádzku lietadiel s jednoduchou konštrukciou v rámci obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A podľa pravidiel VFR cez deň alebo v noci obmedzený počet dní;
 - zabezpečenie dodržiavania zásady proporcionality;
 - zachovanie vysokej úrovne bezpečnosti primeranej pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy, ktorá zahŕňa prepravu cestujúcich; a
 - mimoriadne zohľadnenie nebezpečenstva súvisiaceho s letmi v rámci prevádzky obchodnej leteckej dopravy, ktoré môžu príležitostne vykonávať neskúsení piloti.

Rozsah prevádzky obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A podľa zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke

65. Článok 6 ods. 1 návrhu nariadenia o leteckej prevádzke, ktoré bolo prijaté výborom EASA a zaslané Európskemu parlamentu a Rade na kontrolu, oslobodzuje prevádzku obchodnej leteckej dopravy (CAT) z bodu A do bodu A od uplatňovania príloh III a IV. Dôvodom pre túto výnimku bolo odloženie podrobnejšej diskusie týkajúcej sa prevádzky CAT z bodu A do bodu A na čas, keď bude k dispozícii stanovisko agentúry EASA k súboru opatrení pre prevádzku CAT z bodu A do A.
66. V článku 6 sa vymedzuje prevádzka obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A ako prevádzka letúnov výkonnostnej triedy B a vrtuľníkov s jednoduchou motorovou konštrukciou, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku alebo mieste prevádzky.
67. Pojem „letún výkonnostnej triedy B“ je vymedzený v prílohe I – Vymedzenia pojmov a transponoval sa bez zmien z predpisu EU-OPS 1.470. Na to, aby bol letún zaradený do výkonnostnej triedy B, musí spĺňať všetky uvedené kritériá:
- pohon vrtuľovými motormi;
 - maximálna vzletová hmotnosť (MTOM) 5 700 kg alebo menšia; a
 - maximálna konfigurácia sedadiel pre cestujúcich (MPSC) 9 alebo menej.

68. Pojem „vrtuľník s jednoduchou konštrukciou“ je odvodený na základe opačného vymedzenia pojmu zložitý motorový vrtuľník podľa článku 3 základného nariadenia. Na to, aby bolo možné vrtuľník klasifikovať ako vrtuľník s jednoduchou konštrukciou, musí spĺňať všetky uvedené kritériá:
- MTOM 3 175 kg alebo menšia;
 - MPSC 9 alebo menej; a
 - osvedčenie na jednopilotné lety.

Porovnanie medzi cieľmi a rozsahom pôsobnosti vymedzenými v zastrešujúcom nariadení

69. Rozsah pôsobnosti vymedzený v zastrešujúcom nariadení je veľmi široký a umožňoval by pravidelnej zložitej prevádzke obchodnej leteckej dopravy prekročiť stanovené ciele. Je potrebné uviesť najmä tieto skutočnosti:
- Rozsah pôsobnosti by takisto umožňoval prevádzku zložitých motorových lietadiel; letún výkonnostnej triedy B sa klasifikuje ako zložitý motorový lietadlo, ak je letún poháňaný turbovrtuľovými motormi alebo má osvedčenie na prevádzku s minimálnou posádkou zloženou aspoň z 2 pilotov.
 - Definícia v zastrešujúcom nariadení nestanovuje obmedzenia časov letu ani zemepisné obmedzenia, čo znamená, že takéto lety v rámci obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A je možné ponúkať aj mimo miestnej oblasti (vo vykonávacích predpisoch sa neuvádza jednotné vymedzenie tohto pojmu), najmä v prípade zložitých motorových lietadiel.
 - Okrem toho nie sú stanovené obmedzenia pravidiel letu, čo znamená, že takéto lety v rámci obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A je možné vykonávať podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) cez deň, VFR v noci a dokonca aj podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR), pričom najmä v poslednom prípade je zložitost takejto prevádzky výrazne vyššia.
 - Maximálny počet deväť cestujúcich je výrazne vysoký a v prípade zložitých motorových letúnov je ľahké tento počet dosiahnuť.

Zhrnutie navrhovaných opatrení

70. Na základe uvedeného hodnotenia sa navrhujú tieto opatrenia.
71. Je potrebné zdôrazniť, že príslušné orgány môžu a mali by vo svojich interných pokynoch a postupoch v rámci procesu osvedčovania nekomplexných organizácií uplatňovať zásadu proporcionality. Na zaistenie vysokej úrovne bezpečnosti prevádzky obchodnej leteckej dopravy a aby sa zabránilo nebezpečenstvu súvisiacemu s príležitostnou prevádzkou CAT vykonávanou prevádzkovateľom, ktorý sa nešpecializuje na prevádzku CAT, sa navrhuje zachovanie požiadavky na osvedčenie na prevádzku CAT z bodu A do bodu A.
72. Pre letových prevádzkovateľov, ktorí vykonávajú prevádzku letúnov a vrtuľníkov v rámci obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A, sa navrhujú dodatočné zmiernenia. Na tento účel boli navrhnuté zmeny a doplnenia častí CAT, ORO a ARO. Väčšina z týchto

zmiernení však zahŕňa ďalšie obmedzenia, pokiaľ ide o stanovenie pravidiel VFR cez deň ako vhodných pravidiel na let a o veľkosť lietadla, ako je napr. ELA2.

73. Letúny a vrtuľníky ELA2 sú definované v prílohe I – Vymedzenia pojmov takto:
- letún ELA2 je letún s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) 2 000 kg alebo menšou, ktorý nie je klasifikovaný ako zložitý motorové lietadlo; a
 - vrtuľník ELA2 je veľmi ľahké rotorové lietadlo s maximálnou vzletovou hmotnosťou nepresahujúcou 600 kg, ktoré má jednoduchú konštrukciu, je navrhnuté najviac pre dve osoby na palube a nie je poháňané turbínovými a/alebo raketovými motormi.
74. Okrem toho je potrebné poznamenať, že prijaté predpisy časti CAT a časti ORO zahŕňajú množstvo zmiernení pre miestnu prevádzku alebo prevádzku lietadiel s jednoduchou konštrukciou. Tie sú odvodené od zmiernení uvedených v predpisoch EU-OPS a JAR-OPS3:
- Dodatok 1 k bodu 1.005 písm. a) týkajúci sa prevádzky letúnov výkonnostnej triedy B podľa pravidiel VFR cez deň;
 - Dodatok 1 k bodu 3.005 písm. f) týkajúci sa prevádzky menších vrtuľníkov podľa pravidiel VFR cez deň; a
 - Dodatok 1 k bodu 3.005 písm. g) týkajúci sa miestnej vrtuľníkovej prevádzky.
75. Príloha 1 k tejto dôvodovej správe obsahuje tabuľku s krížovými odkazmi medzi dodatkami a novými predpismi EASA OPS vrátane uvedenia rozdielu.
76. Príloha 2 k tejto dôvodovej správe obsahuje zoznam zmiernení, zákazov a predpisov, ktoré sa nevzťahujú alebo nemajú význam pre bežnú prevádzku z bodu A do bodu A.
77. V neposlednom rade by aerokluby s osvedčením schválenej organizácie pre výcvik (ATO) mali mať za určitých podmienok možnosť ponúkať propagačné lety. Na tento účel sa navrhujú zmeny a doplnenia nariadenia o posádke, najmä v časti ORA.

II. Zmeny a doplnenia zastrešujúcich nariadení

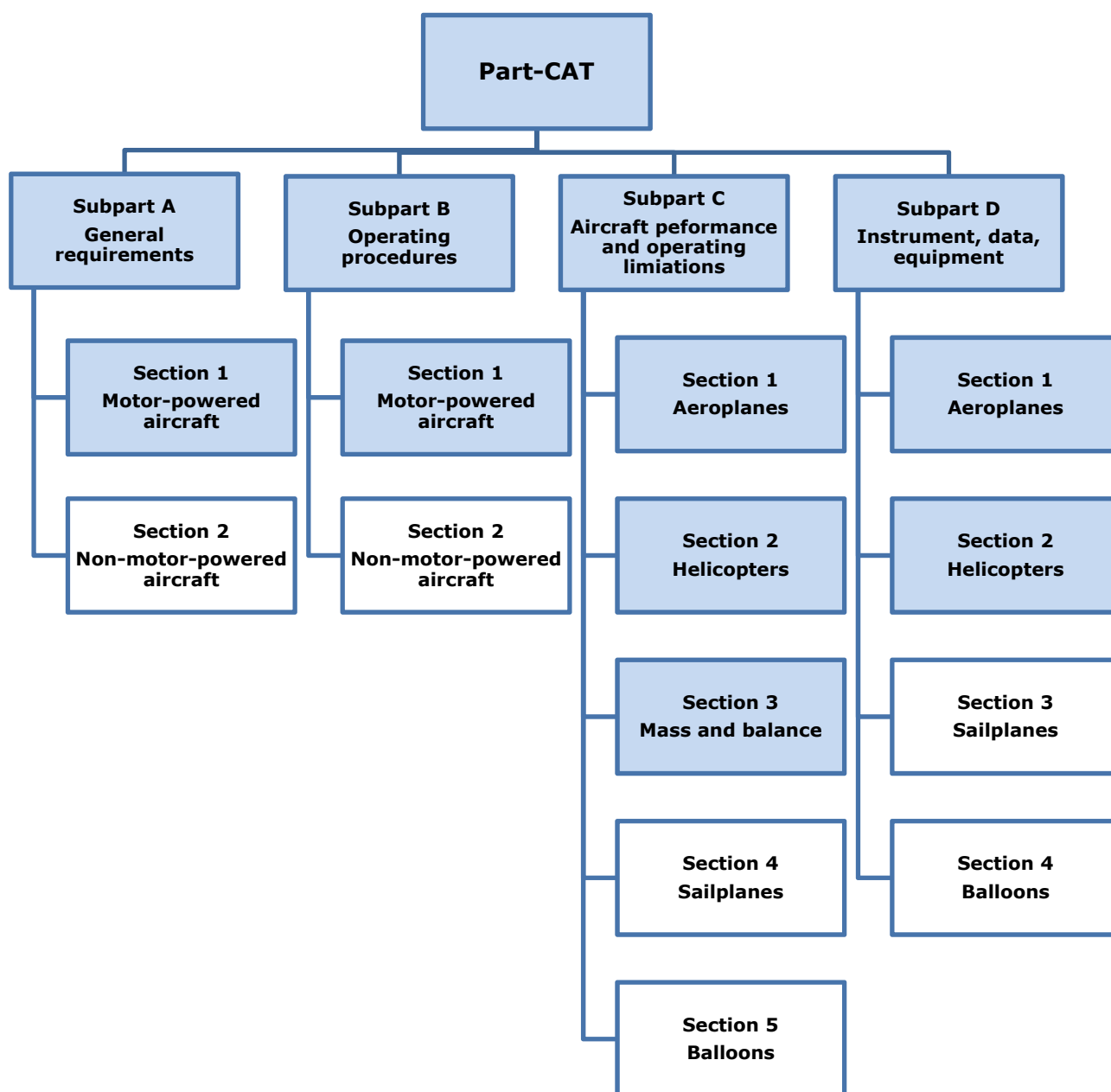
78. Navrhované predpisy týkajúce sa prevádzky z bodu A do bodu A požadujú zmeny a doplnenia zastrešujúcich nariadení o leteckej prevádzke a o posádke.
79. Nepovažuje sa za potrebné vymedziť prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A. Samotné predpisy v rámci zmiernenia stanovujú, na akú kategóriu lietadla, pravidiel letu a prevádzkových podmienok sa vzťahujú. Táto skutočnosť umožní primeranejšie uplatňovanie predpisov v závislosti od konkrétnych prípadov.
80. Bod 4 zastrešujúceho nariadenia o zmene a doplnení týkajúceho sa leteckej prevádzky odstraňuje z článku 6 výnimku pre lety z bodu A do bodu A. V bode 5 zastrešujúceho nariadenia o zmene a doplnení sa uvádza, že ustanovenia o ochrane predchádzajúceho stavu týkajúce sa predpisov EU-OPS AOC a postupu prevodu, pokiaľ ide o osvedčenie leteckých prevádzkovateľov (AOC) vrtuľníkov ustanovené článkom 7, vzťahujú sa aj na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A. Zmenou a doplnením článku 10 sa navrhuje prechod vo forme výnimky na 2 roky pre obchodnú leteckú dopravu z bodu A do bodu A. Okrem toho nariadenie o zmene a doplnení navrhuje zmenu zastrešujúceho nariadenia na účely súdržnosti, napr. v prípade obmedzení letového času.

81. Nariadenie o zmene a doplnení sa takisto zaoberá zmenami v prílohách, ktoré sú podrobnejšie vysvetlené ďalej.
82. Pokiaľ ide o zastrešujúce nariadenie o posádke, vkladá sa nový odsek ORA.ATO.155, ktorý umožňuje schváleným organizáciám pre výcvik za určitých okolností ponúkať propagačné lety. Prechodné obdobie sa nepovažuje za potrebné.

III. Zmeny a doplnenia časti CAT

Rozsah pôsobnosti

83. Na tomto grafe sú modrou farbou vyznačené podčasti a oddiely, ktoré sa vzťahujú na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A.



Vysvetlenia

84. Prílohy k nariadeniu o leteckej prevádzke a najmä časť CAT od začiatku vychádzali zo zásady proporcionality. Na účely proporcionality už existujúce predpisy v časti CAT rozlišujú medzi:
- miestnou prevádzkou a letmi z bodu A do bodu A a prevádzkou z bodu A do bodu B;
 - lietadlami s jednoduchou konštrukciou a zložitými lietadlami;
 - jednomotorovými a viacmotorovými lietadlami;
 - prevádzkou podľa pravidiel IFR a VRF v noci a prevádzkou podľa pravidiel VFR cez deň;
 - jednopilotnou a viacpilotnou prevádzkou;
 - prevádzkou, pri ktorej sa vyžadujú palubní sprievodcovia, a prevádzkou bez požiadavky na palubných sprievodcov;
 - letúnmi výkonnostnej triedy A, B a C; a
 - vrtuľníkmi výkonnostnej triedy 1, 2, 3 a vrtuľníkmi kategórie A a B.
85. Možno zhrnúť, že na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A sa nevzťahujú, ani pre ňu nemajú význam tieto predpisy:
- predpisy týkajúce sa výhradne prevádzky z bodu A do bodu B;
 - predpisy pre zložené lietadlá;
 - predpisy pre prevádzku podľa IFR;
 - predpisy pre viacpilotnú prevádzku a predpisy týkajúce sa palubných sprievodcov; a
 - predpisy pre letúny výkonnostnej triedy A a C.
86. Príloha 2 poskytuje súhrnný zoznam s vysvetleniami k 236 odkazom na predpisy, ktoré budú:
- poskytujú zmiernenia osobitne pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A; alebo
 - poskytujú zmiernenia pre prevádzku lietadiel s jednoduchou konštrukciou alebo letúnov výkonnostnej triedy B, alebo miestnu prevádzku, ktoré sa vzťahujú aj na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A; alebo
 - podľa definície sa nevzťahujú alebo nemajú význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A.
87. Ako už bolo uvedené, zmiernenia z predpisov EU-OPS a JAR-OPS 3 týkajúce sa letúnov výkonnostnej triedy B v podmienkach pravidiel VFR cez deň, prevádzky malých vrtuľníkov v podmienkach pravidiel VFR cez deň a miestnej vrtuľníkovej prevádzky sa transponovali do časti CAT, pokiaľ to bolo možné. Príloha 1 obsahuje tabuľku s krížovými odkazmi a poznámku týkajúcu sa transpozície.
88. Agentúra opäť vykonala kontrolu proporcionality príslušných predpisov týkajúcich sa prevádzky obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A a identifikovala tieto

predpisy, pri ktorých sú dodatočné zmiernenia pre prevádzku CAT z bodu A do bodu A opodstatnené.

CAT.OP.MPA.151 Zásady určovania množstva paliva – zmiernenia

89. Navrhuje sa vložiť nový pododsek b) so zmiernením pre lety európskych ľahkých letúnov (ELA) 2 v podmienkach VFR cez deň v rámci obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A. Zmiernenie by umožňovalo prevádzkovateľovi namiesto uplatňovania požiadaviek na plánovanie letu a metódy výpočtu paliva pred letom uvedených v CAT.OP.MPA.150 určiť iba minimálnu konečnú zálohu paliva v prevádzkovej príručke, ktorá nesmie byť nižšia ako množstvo potrebné na 45-minútový let.
90. Takéto zmiernenie obsahoval aj predpis EU-OPS, dodatok 1 k 1.005 písm. a) bod 12 bod i).
91. Vloženie nového pododseku b) si vyžaduje, aby sa pôvodný pododsek b) premenoval na pododsek c).

CAT.POL.A.310 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete – viacmotorové letúny

92. Navrhuje sa vložiť nový pododsek e), ktorý pre prevádzku letúnov výkonnostnej triedy B v podmienkach VFR cez deň poskytuje zmiernenia od niektorých požiadaviek na vytvorenie letovej dráhy vzletu, ktoré majú z hľadiska bezpečnosti význam pre prevádzku v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti (VMC).
93. Takéto zmiernenie obsahoval aj predpis EU-OPS, dodatok 1 k 1.005 písm. a) bod 24 bod i).

IV. Zmeny a doplnenia časti ORO

ORO.GEN

94. Vo všeobecnosti agentúra pri hľadaní správnej rovnováhy medzi vykonávacími predpismi a prijateľnými prostriedkami preukázania zhody zvažila potrebu zabezpečiť odolnosť predpisov v období, keď pokrok v digitálnej komunikácii, počítačovej vede a iných disciplínach otvárajú cestu nespočetnému množstvu technických alternatív a kde sa počet dostupných možností neustále zvyšuje pri čoraz vyššej zložitosti a hustote prevádzky. Táto zvýšená zložitnosť v obchodných modeloch a v prevádzke s mnohými interakciami medzi zložkami systému si od úradov a organizácií vyžaduje nielen zavedenie efektívnych systémov riadenia, ale aj flexibilitu pre organizácie pri napĺňaní alebo prekonávaní bezpečnostných cieľov, ktoré sú vymedzené vo vykonávacích predpisoch, prostredníctvom zavedenia prostriedkov preukázania zhody a stratégií na zmiernenie rizík takým spôsobom, aký považujú za vhodný, v závislosti od konkrétnej organizácie, obchodného modelu, infraštruktúr a druhov prevádzky.
95. Týka sa to aj požiadaviek na systém riadenia navrhovaných v časti ORO, ktoré sú štruktúrované tak, aby bol bezpečnostný cieľ stanovený v rámci vykonávacích predpisov, pričom podrobné spôsoby, ako tento cieľ dosiahnuť, sú vymedzené v prijateľných prostriedkoch preukázania zhody (AMC). Táto štruktúra poskytuje flexibilitu, pretože organizácia môže na dosiahnutie cieľa stanoveného na úrovni

vykonávacieho predpisu navrhnúť alternatívne spôsoby odlišné od spôsobov, ktoré agentúra uvádza vo svojich prijateľných prostriedkoch preukázania zhody. Daná skutočnosť sa týka najmä oblasti riadenia bezpečnosti, pretože v rámci efektívneho riadenia bezpečnosti neexistuje model, ktorý by bol použiteľný pre všetky prípady: organizácie potrebujú flexibilitu, aby mohli identifikovať nebezpečenstvo a primeraným spôsobom zmierňovať konkrétne bezpečnostné riziká, ktoré sa ich týkajú.

96. Na úrovni ORO.GEN preto nie sú požiadavky opísané príliš podrobne, aby sa zbytočne nezaťažovali niektoré typy organizácií. Pokiaľ ide o riadenie bezpečnosti, hlavná požiadavka (ORO.GEN.200 pododsek a) bod 3) je pomerne stručná, prikazuje organizáciám, aby:
- zabezpečili identifikáciu rizík pre leteckú bezpečnosť súvisiacich s ich činnosťami;
 - zabezpečili ich vyhodnotenie a riadenie súvisiacich rizík;
 - prijali opatrenia na zmiernenie rizík a overili ich účinnosť.
97. Je vhodné poznamenať, že v prípade zložitých aj nekomplexných organizácií je možné, aby tá istá osoba vykonávala funkciu bezpečnostného riadiaceho pracovníka a vedúceho monitorovania plnenia požiadaviek za predpokladu, že pre obe funkcie sú k dispozícii dostatočné zdroje a že je možné zaručiť nezávislosť kontrol a auditov.
98. Vzhľadom na charakter prevádzky sa usúdilo, že počas prevádzky by sa na palube nemal na podnet prevádzkovateľa prevážať nijaký nebezpečný tovar. Okrem toho a pre ten istý dôvod by cestujúci nemali prevážať nebezpečný tovar s výnimkou tovaru, ktorý je v súčasnosti povolený v súlade s časťou 8 technických pokynov. Preto sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A, ako aj na prevádzku vetroňov a balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy vzťahuje výnimka z požiadavky uvedenej v odseku ORO.GEN.110 pododsek j), aby prevádzkovateľ pre svoj personál zaviedol a udržiaval výcvikový program týkajúci sa nebezpečného tovaru.

ORO.AOC

99. 56. Od prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A a prevádzky vetroňov a balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy sa v nariadení (ES) č. 2042/2003 nevyžaduje vymenovanie vedúcej osoby na zachovanie letovej spôsobilosti. Táto skutočnosť nebola uspokojivo zohľadnená v ORO.AOC.135, a preto bol pododsek a) bod 4 zmenený a doplnený. Okrem toho sa požiadavky na zariadenie stanovené v ORO.GEN.215 považujú za postačujúce, preto sa na týchto prevádzkovateľov nevzťahujú požiadavky na zariadenie stanovené v ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Požiadavka na úplnú štruktúru prevádzkovej príručky podľa ORO.MLR.101 sa nepovažuje za relevantnú pre prevádzku letúnov ELA2 a vrtuľníkov ELA2 v rámci obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A. Na účely väčšej flexibility a pri zachovaní všeobecných zásad prevádzkovej príručky sa preto na túto prevádzku CAT z bodu A do bodu A, ani na prevádzku vetroňov a balónov nevzťahuje ORO.MLR.101, pričom zjednodušená štruktúra prevádzkovej príručky sa uvádza v AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

101. Zmeny a doplnenia ORO.FC sú v súlade s návrhom, ktorý sa uvádza už v stanovisku EASA č. 4/2011. Prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A a obchodnej leteckej dopravy vetroňov a balónov musia spĺňať spoločné požiadavky stanovené v oddiele I, ktoré sa vzťahujú na všetkých obchodných aj neobchodných prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel. Okrem toho musia spĺňať požiadavku na obchodnú prevádzku, ktorá nie je obchodnou leteckou dopravou uvedenou v oddiele 3, v ktorom sa ustanovuje povinnosť ročného preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom. Spoločný oddiel už zahŕňa zmiernenia pre letúny výkonnostnej triedy B týkajúce sa platnosti traťovej/oblastnej a letiskovej spôsobilosti. Toto zmiernenie je v súčasnosti rozšírené na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A takým spôsobom, že sa na ňu nevzťahuje obdobie platnosti 12 mesiacov.

V. Zmeny a doplnenia časti ARO

102. Odsek ARO.OPS.210, ktorým sa požaduje, aby príslušný orgán určil miestnu oblasť, sa vypustil.
103. Namiesto neho sa do odseku ARO.OPS.100 vložil nový pododsek c) s cieľom objasniť, že príslušný orgán môže určiť osobitné prevádzkové obmedzenia, ktoré sa musia zdokumentovať v prevádzkových špecifikáciách (OPSPECS). Aktuálne prevádzkové špecifikácie už zahŕňajú oblasti na vymedzenie prevádzkových obmedzení.

VI. Zmeny a doplnenia časti ORA

104. Navrhuje sa vložiť nový odsek ORA.ATO.155, ktorý by schváleným organizáciám pre výcvik umožnil za určitých podmienok ponúkať propagačné lety letúnov ELA2, vrtuľníkov ELA2, vetroňov a miestne lety balónov z bodu A do bodu A.
105. Tento predpis by mal umožniť aeroklubom, aby naďalej ponúkali propagačné lety, ktoré by pritiahli nových študentov, a vytvoril by pre takúto prevádzku pevný právny základ. Agentúra sa zároveň usilovala zabrániť vzniku nerovnakých podmienok pre obchodných leteckých prevádzkovateľov, ktorí ponúkajú lety lietadiel ELA2 v podmienkach VFR cez deň v rámci obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A. Počet dní, ako aj oblasť prevádzky sa obmedzili.

VII. Ostatné pozorovania

Na účely prevádzky obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A sa nevykonali nijaké zmeny vo vymedzení pojmov v prílohe I uverejnenej v stanovisku č. 4/2011.

Príloha 1: Tabuľka s krížovými odkazmi na dodatky v predpisoch EU-OPS a JAR-OPS3**Dodatok 1 k 1.005 písm. a) – letúny výkonnostnej triedy B, VFR cez deň**

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>a) Terminológia</p> <p>1. Prevádzka z A do A – vzlietnutie a pristátie sa uskutoční na tom istom mieste.</p> <p>2. Prevádzka z A do B – vzlietnutie a pristátie sa uskutoční na rôznych miestach.</p> <p>3. Noc – hodiny medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania alebo iný časový úsek medzi západom a východom slnka, ako to stanoví splnomocnený orgán.</p>	Príloha I - Vymedzenia pojmov	<p>Pojmy „z A do A“ a „z A do B“ nie sú vymedzené. Pojem „z bodu A do bodu A“ je opísaný v zastrešujúcom nariadení.</p> <p>Vymedzenie pojmu noc: bez zmeny.</p>
<p>b) Prevádzka, na ktorú sa vzťahuje tento dodatok, sa môže vykonávať v súlade s uvedenými zmierneniami.</p>		<p>Všeobecné poznámky:</p> <p>V tomto texte sa letúny výkonnostnej triedy B považujú za letúny s jednoduchou konštrukciou.</p> <p>Treba však poznamenať, že letúny výkonnostnej triedy B môžu byť aj zložité lietadlá, ak majú osvedčenie na prevádzku s minimálnou letovou posádkou, ktorú tvoria aspoň dvaja piloti, alebo ak sú poháňané dvomi alebo viacerými turbovrtuľovými motormi.</p>
<p>1. OPS 1.035 Systém kvality:</p> <p>V prípade veľmi malého prevádzkovateľa môže pozíciu vedúceho kvality zastávať</p>	AMC1 ORO.GEN.200 podods. a) bod 6	<p>Zmenené a doplnené</p> <p>Funkciu vedúceho kvality vykonáva vedúci monitorovania plnenia požiadaviek (CMM). Túto</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
aj vymenovaná vedúca osoba, ak sa používajú externí audítori. To platí aj vtedy, ak zodpovedný vedúci zastáva jednu alebo niekoľko vymenovaných funkcií.		funkciu nie je možné kombinovať s funkciou vedúcej osoby na zachovanie letovej spôsobilosti. V prípade nekomplexných organizácií je však možné funkciu CMM kombinovať s funkciou zodpovedného vedúceho za predpokladu, že zodpovedný vedúci preukázal príslušnú spôsobilosť.
2. Vyhradené		
3. OPS 1.075 Spôsob prepravy osôb: Nepožaduje sa pre prevádzku VFR jednomotorových letúnov.	CAT.GEN.MPA.165	Bez transpozície Je zrejmé, že táto požiadavka nemá význam pre menšie letúny, a od prevádzkovateľa sa nevyžaduje nijaké osobitné opatrenie
4. OPS 1.100 Prístup do pilotnej kabíny: i) Prevádzkovateľ musí stanoviť pravidlá týkajúce sa prepravy cestujúcich na sedadle pilota. ii) Veliteľ musí zabezpečiť, aby: A. preprava cestujúcich na sedadle pilota nespôsobovala odpútanie pozornosti alebo nenarušovala prevádzku letu a B. cestujúci nachádzajúci sa na sedadle pilota bol oboznámený s príslušnými obmedzeniami a bezpečnostnými postupmi.	AMC1 CAT.GEN.135 podods. a) bod 3	Zmenené a doplnené Prevádzka letov podľa VFR v noci a letov podľa IFR bola z tohto ustanovenia zámerne vylúčená, aby sa zabránilo riziku neúmyselnej manipulácie cestujúceho s prístrojmi
5. OPS1.105 Nepovolená preprava: Nepožaduje sa pre prevádzku VFR jednomotorových letúnov.	-	Bez transpozície Je zrejmé, že táto požiadavka nemá význam pre menšie letúny, a od prevádzkovateľa sa

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>6. OPS1.135 Doplnujúce informácie a prepravované tlačivá:</p> <p>i) Pri prevádzke VFR jednomotorových letúnov z A do A cez deň sa nemusia prepravovať tieto doklady:</p> <p>A. prevádzkový letový plán; B. technický denník letúna; C. príslušná NOTAM/AIS dokumentácia prípravy letu; D. meteorologické informácie; E. ohlásenie osobitných kategórií cestujúcich... atď. a F. ohlásenie osobitného nákladu vrátane nebezpečného tovaru... atď.</p> <p>ii) Pre prevádzku VFR jednomotorových letúnov z A do B cez deň sa nemusí prepravovať hlásenie osobitných kategórií cestujúcich, ako je uvedené v OPS 1.135 písm. a) bode 7.</p> <p>iii) Pri prevádzke VFR z A do B cez deň smie byť prevádzkový letový plán v zjednodušenej forme a musí spĺňať potreby typu prevádzky.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 podods. b) CAT.OP.MPA.175 podods. c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 podods. a)</p>	<p>nevyžaduje nijaké osobitné opatrenie</p> <p>Zmenené a doplnené</p> <p>Zmiernenia v CAT.GEN.MPA.180 zahŕňajú aj hlukové osvedčenie;</p> <p>povolenie palubnej rádiovkej stanice; a dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení.</p> <p>Okrem toho zmiernenia sú pre prevádzku z bodu A do bodu A a miestnu prevádzku rovnaké.</p> <p>Predpokladá sa, že prevádzka jednomotorových letúnov z bodu A do bodu B podľa VFR cez deň sa klasifikuje ako miestna prevádzka.</p>
<p>7. OPS1.215 Využívanie letových prevádzkových služieb:</p> <p>Pri prevádzke VFR jednomotorových letúnov cez deň sa udržiava nepovinný kontakt s ATS v miere zodpovedajúcej</p>	<p>CAT.OP.MPA.100 podods. b)</p>	<p>Bez zmeny</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
charakteru prevádzky. Pátracie a záchranné služby musia byť zabezpečené v súlade s predpisom OPS 1.300.		
<p>8. OPS1.225 Letiskové prevádzkové minimá:</p> <p>Pri prevádzke VFR tieto požiadavky obvykle pokrýva štandardné prevádzkové minimum pre VFR. Ak je to potrebné, prevádzkovateľ určí dodatočné požiadavky, pričom zohľadní také faktory, ako je napríklad rádiové pokrytie, terén, charakter miest na vzlietnutie a pristátie, letové podmienky a schopnosť ATS.</p>	<p>Návrh: nové AMC</p> <p>AMC12 CAT.OP.MPA.110 Letiskové prevádzkové minimá</p> <p>PREVÁDZKA VFR INÝCH AKO ZLOŽITÝCH MOTOROVÝCH LIETADIEL</p> <p>Pri zavádzaní prevádzkových miním pre lety VFR môže prevádzkovateľ použiť prevádzkové minimá pre lety VFR ustanovené v časti SERA. Ak je to potrebné, prevádzkovateľ môže v prevádzkovej príručke určiť dodatočné podmienky na uplatňovanie týchto miním, pričom zohľadní také faktory, ako je napríklad rádiové pokrytie, terén, charakter miest na vzlietnutie a pristátie, letové podmienky a schopnosť ATS.</p>	Bez zmeny
<p>9. OPS1.235 Postupy na obmedzenie hluku:</p> <p>Nevzťahuje sa na prevádzku VFR jednomotorových letúnov.</p>	CAT.OP.MPA.130	Bez zmeny
<p>10. OPS1.240 Trasy a oblasti prevádzky:</p> <p>Pododsek a) bod 1 sa nevzťahuje na prevádzku VFR jednomotorových letúnov z A do A cez deň.</p>	CAT.OP.135 podods. c)	Bez zmeny

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>11. OPS1.250 Stanovenie minimálnych nadmorských výšok letu:</p> <p>Pri prevádzke VFR cez deň sa táto požiadavka uplatňuje takto: Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka vykonávala iba po takých trasách alebo v takých oblastiach, pri ktorých možno udržať bezpečnú vzdialenosť od terénu, a zohľadní také faktory, ako napríklad teplotu, terén, nepriaznivé meteorologické podmienky (napr. silné turbulencie a zostupné vzdušné prúdy, korekcie pre odchýlky teploty a tlaku od štandardných hodnôt).</p>	<p>AMC1.1 CAT.OP.MPA.145 podods. a)</p>	<p>Bez zmeny</p>
<p>12. OPS1.255 Zásady určovania množstva paliva:</p> <p>i) Pre lety z A do A — prevádzkovateľ určí minimálny objem paliva, pri ktorom sa let musí ukončiť. Táto minimálna konečná záloha paliva nesmie byť menšia ako množstvo potrebné na 45-minútový let.</p> <p>ii) Pre lety z A do B — prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného paliva potrebného na let zahŕňal:</p> <p>A. palivo na rolovanie — palivo spotrebované pred vzlietnutím, ak je významné, a B. traťové palivo (palivo potrebné na dosiahnutie cieľového letiska) a</p>	<p>pokiaľ ide o bod i): Návrh: nový CAT.OP.MPA.151 podods. b) b) Bez toho, aby bol dotknutý podods. a), v prípade prevádzky letúnov s jednoduchou konštrukciou s maximálnou vzletovou hmotnosťou 2 000 kg alebo menšou, ktoré vzlietajú a pristávajú na tom istom letisku alebo mieste prevádzky, prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke uvedie konečnú zálohu paliva, pričom nesmie byť menšia ako množstvo potrebné na 45-minútový let.</p> <p>pôvodný podods. b) sa premenuje na</p>	<p>Zmenené a doplnené</p> <p>Týka sa iba letúnov s jednoduchou konštrukciou s maximálnou vzletovou hmotnosťou 2 000 kg alebo menšou.</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>C. zálohu paliva</p> <p>1. palivo na nepredvídané prípady — palivo, ktorého množstvo je najmenej 5 % plánovaného traťového paliva alebo v prípade zmeny plánu počas letu 5 % traťového paliva počas zvyšku letu, a</p> <p>2. konečná záloha paliva — palivo potrebné na let počas dodatočných 45 minút (piestové motory) alebo 30 minút (turbínové motory), a</p> <p>D. palivo na let na náhradné letisko — palivo potrebné na dosiahnutie náhradného cieľa cez daný cieľ, ak sa vyžaduje náhradný cieľ, a</p> <p>E. mimoriadne palivo — palivo, ktoré veliteľ môže požadovať navyše k palivu vyžadovanému podľa uvedených pododsekov A – D.</p>	<p>podods. c) pokiaľ ide o bod ii) CAT.OP.MPA.151 podods. a)</p>	
<p>13. OPS1.265 Preprava neprípustných cestujúcich, deportovaných osôb alebo osôb vo väzbe:</p> <p>Pri prevádzke VFR jednomotorových letúnov, keď nie je plánovaná preprava neprípustných cestujúcich, deportovaných osôb alebo osôb vo väzbe, sa od prevádzkovateľa nevyžaduje určenie postupov pre prepravu takýchto cestujúcich.</p>	<p>CAT.OP.MPA.155</p>	<p>Čiastočne transponované.</p> <p>Z textu je zrejmé, že od prevádzkovateľa sa vyžaduje zavedenie postupov iba v prípade prepravy osobitných kategórií cestujúcich.</p> <p>Napriek skutočnosti, že neprípustní cestujúci, deportované osoby a osoby vo väzbe sa na jednomotorovom letúne v podmienkach VFR v rámci obchodnej leteckej dopravy budú prevážať zrejme len zriedka, z hľadiska bezpečnosti neexistuje dôvod, prečo by sa pri takýchto letoch nemalo od prevádzkovateľa požadovať zavedenie postupov.</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>14. OPS1.280 Pridelenie sedadiel cestujúcim:</p> <p>Nevzťahuje sa na prevádzku VFR jednomotorových letúnov.</p>	<p>CAT.OP.MPA.165</p>	<p>Bez transpozície</p> <p>Je zrejmé, že pri prevádzke letúnov s jednoduchou konštrukciou by sa zavedenie postupov malo riadiť primeraným a pragmatickým prístupom. Zmiernenie podľa všetkého nie je potrebné.</p>
<p>15. OPS1.285 Inštruktáž pre cestujúcich: Predvedenie a inštruktáž sa uskutoční tak, ako to zodpovedá druhu prevádzky. Pri prevádzke s jedným pilotom nesmú byť pilotovi uložené úlohy, ktoré odpútavajú jeho pozornosť od letových povinností.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Návrh na vloženie AMC2</p> <p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>JEDNOPILOTNÁ PREVÁDZKA BEZ PALUBNÝCH SPRIEVODCOV</p> <p>V prípade jednopilotnej prevádzky bez palubných sprievodcov bezpečnostnú inštruktáž cestujúcim poskytuje veliteľ, nie však počas kritických fáz letu.</p>	<p>Bez zmeny</p>
<p>16. OPS1.290 Príprava na let:</p> <p>i) prevádzkový letový plán pri prevádzke z A do A — nepožaduje sa.</p> <p>ii) prevádzka podľa VFR z A do B cez deň — prevádzkovateľ zabezpečí pre každý let vypracovanie prevádzkového letového plánu v zjednodušenej forme zodpovedajúcej typu prevádzky.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170 podods. c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170 podods. a)</p>	<p>Bez zmeny</p>
<p>17. OPS1.295 Výber letísk:</p> <p>Nevzťahuje sa na prevádzku podľa VFR. Potrebné pokyny na použitie letísk a miest na vzlietnutie a pristátie sa vydajú s odkazom na OPS 1.220.</p>	<p>CAT.OP.MPA.180</p>	<p>Bez transpozície</p> <p>Aktuálne platné znenie už vylučuje prevádzku podľa VFR.</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>18. OPS1.310 Členovia posádky na pracovných miestach:</p> <p>Pri prevádzke podľa VFR sa pokyny k tejto veci vyžadujú jedine pri vykonávaní dvojpilotnej prevádzky.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Bez transpozície</p> <p>Platný predpis sa už vzťahuje len na viacpilotnú prevádzku. Okrem toho medzi požiadavkou na bezpečnosť a výkonnosťnými triedami alebo pravidlami letu neexistuje logická súvislosť, ktorú by bolo možné zohľadniť.</p>
<p>19. OPS1.375 Riadenie palivového systému počas letu:</p> <p>Uplatňovanie dodatku 1 k predpisu OPS 1.375 sa nepožaduje pri prevádzke jednomotorových letúnov podľa VFR cez deň.</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Bez transpozície</p> <p>Dodatok 1 k predpisu OPS 1.375 neexistuje.</p>
<p>20. OPS1.405 Začatie a pokračovanie priblíženia:</p> <p>Nevzťahuje sa na prevádzku podľa VFR.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Bez transpozície</p> <p>Požiadavka sa týka prevádzky podľa IFR. Nie je potrebné zavádzať osobitné zmiernenia pre prevádzku podľa VFR.</p>
<p>21. OPS1.410 Prevádzkové postupy — výška preletu prahu dráhy:</p> <p>Nevzťahuje sa na prevádzku podľa VFR.</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>Bez transpozície</p> <p>Požiadavka sa týka postupov presného priblíženia. Nie je potrebné zavádzať osobitné zmiernenia pre prevádzku podľa VFR.</p>
<p>22. OPS1.430 to 1.460 vrátane dodatkov:</p> <p>Nevzťahuje sa na prevádzku podľa VFR.</p>	CAT.OP.MPA.110-120 SPA.LVO	<p>Bez transpozície</p> <p>S výnimkou požiadavky na zavedenie minim pre prevádzku podľa VFR sa vykonávacie predpisy a príslušné prijateľné prostriedky preukázania zhody týkajú prevádzky podľa IFR. Nie je potrebné zavádzať osobitné zmiernenia pre prevádzku podľa</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
		VFR.
<p>23. OPS1.530 Vzlet:</p> <p>i) pododsek a) platí s týmto doplnením: Letecký úrad môže v závislosti od konkrétneho prípadu prijať iné výkonnostné údaje poskytnuté prevádzkovateľom a vychádzajúce z predvedenia alebo zdokumentovanej praxe. Pododseky b) a c) platia s týmito doplneniami: Ak nie je možné splniť požiadavky tohto odseku pre fyzické obmedzenia týkajúce sa predĺženia vzletovej a pristávacej dráhy a existuje jasný verejný záujem a potreba prevádzky, letecký úrad môže v závislosti od konkrétneho prípadu prijať iné výkonnostné údaje, ktoré nie sú v rozpore s letovou príručkou letúna, týkajúce sa osobitných postupov, ktoré prevádzkovateľ predloží na základe predvedenia a/alebo zdokumentovanej praxe.</p> <p>ii) Prevádzkovateľ, ktorý chce vykonávať prevádzku podľa bodu i), musí mať predchádzajúci súhlas od leteckého úradu, ktorý vydal AOC. V tomto súhlase sa:</p> <p>A. uvádza typ letúna; B. uvádza typ prevádzky; C. uvádza príslušné letisko (letiská) a vzletové a pristávacie dráhy;</p>	CAT.POL.A.305	<p>Bez transpozície</p> <p>Pri uplatňovaní zmiernení pre jednotlivé prípady je nevyhnutné postupovať podľa článku 14.</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>D. vymedzuje vzlet uskutočnený za VMC; E. uvádza kvalifikácia posádky a F. súhlas obmedzuje na letúny, ktorých prvé typové osvedčenie bolo prvýkrát vydané pred 1. januárom 2005.</p> <p>iii) Prevádzku musí schváliť štát, v ktorom sa letisko nachádza.</p>		
<p>24. OPS1.535 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete – viacmotorové letúny:</p> <p>i) Pododsek a) body 3, 4 a 5, pododsek b) bod 2, pododsek c) body 1 a 2 a dodatok sa nevzťahujú na prevádzku podľa VFR cez deň.</p> <p>ii) Pododseky b) a c) platia pre prevádzku podľa IFR alebo VFR cez deň s uvedenými obmenami.</p> <p>A. vizuálne kurzové vedenie sa považuje za dostupné, ak letová dohľadnosť je 1 500 m alebo viac; B. požadovaná maximálna šírka koridoru je 300 m, ak letová dohľadnosť je 1 500 m alebo viac.</p>	<p>CAT.POL.A.310 AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Na účely transpozície bodu i) sa navrhuje táto zmena a doplnenie predpisu CAT.POL.A.310: vloženie nového pododseku e)</p> <p>e) Požiadavky uvedené v podods. a) bodoch 3, 4 a 5, podods. b) bode 2 a podods. c) bode 2 sa nevzťahujú na prevádzku podľa VFR cez deň.</p> <p>Na účely čiastočnej transpozície bodu ii) sa navrhuje táto zmena a doplnenie AMC1 CAT.POL.A.310: vloženie tejto vety na koniec podods. a): Pokiaľ ide o prevádzku podľa VFR v noci, vizuálne kurzové vedenie sa považuje za dostupné, ak je letová dohľadnosť 1 500 m alebo viac.</p>	<p>Čiastočne transponované</p> <p>i) odkaz na podods. c) bod 1 sa netransponoval. V opačnom prípade by predpis nepokrýval prípady, pri ktorých si letová dráha vyžaduje zmenu trate o viac ako 15°.</p> <p>ii) odkaz na IFR a bod B sa netransponoval. Z hľadiska bezpečnosti nie sú takéto zmiernenia opodstatnené.</p>
25. OPS1.545 Cieľ pristátia a náhradné		Bez transpozície

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>letiská:</p> <p>i) Odsek platí s uvedeným doplnením. Ak nie je možné splniť požiadavky tohto odseku pre fyzické obmedzenia týkajúce sa predĺženia vzletovej a pristávacej dráhy a existuje jasný verejný záujem a prevádzková potreba prevádzky, letecký úrad môže v závislosti od konkrétneho prípadu prijať iné výkonnostné údaje, ktoré nie sú v rozpore s letovou príručkou letúna, týkajúce sa osobitných postupov, ktoré prevádzkovateľ predloží na základe predvedenia a/alebo zdokumentovanej praxe.</p> <p>ii) Prevádzkovateľ, ktorý chce vykonávať prevádzku podľa bodu i), musí mať predchádzajúci súhlas od leteckého úradu, ktorý vydal AOC. V tomto súhlase sa:</p> <p>A. uvádza typ letúna; B. uvádza typ prevádzky; C. uvádza príslušné letisko (letiská) a vzletové a pristávacie dráhy; D. vymedzuje konečné priblíženie a pristátie uskutočňované v rámci VMC; E. uvádza kvalifikácia posádky a F. súhlas obmedzuje na letúny, ktorých typové osvedčenie bolo prvýkrát vydané pred 1. januárom 2005.</p> <p>iii) Prevádzku musí schváliť štát, v ktorom sa letisko nachádza.</p>		<p>Pri uplatňovaní miernení pre jednotlivé prípady je nevyhnutné postupovať podľa článku 14.</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>26. OPS1.550 Pristátie na suchých dráhach:</p> <p>i) Odsek platí s uvedeným doplnením. Ak nie je možné splniť požiadavky tohto odseku pre fyzické obmedzenia týkajúce sa predĺženia vzletovej a pristávacej dráhy a existuje jasný verejný záujem a prevádzková potreba prevádzky, letecký úrad môže v závislosti od konkrétneho prípadu prijať iné výkonnostné údaje, ktoré nie sú v rozpore s letovou príručkou letúna, týkajúce sa osobitných postupov, ktoré prevádzkovateľ predloží na základe predvedenia a/alebo zdokumentovanej praxe.</p> <p>ii) Prevádzkovateľ, ktorý chce vykonávať prevádzku podľa bodu i), musí mať predchádzajúci súhlas od leteckého úradu, ktorý vydal AOC. V tomto súhlase sa:</p> <p>A. uvádza typ letúna; B. uvádza typ prevádzky; C. uvádza príslušné letisko (letiská) a vzletové a pristávacie dráhy; D. vymedzuje konečné priblíženie a pristátie uskutočňované v rámci VMC; E. uvádza kvalifikácia posádky a F. súhlas obmedzuje na letúny, ktorých prvé typové osvedčenie bolo vydané pred 1. januárom 2005.</p> <p>iii) Prevádzku musí schváliť štát, v</p>		<p>Bez transpozície</p> <p>Pri uplatňovaní zmiernení pre jednotlivé prípady je nevyhnutné postupovať podľa článku 14.</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
ktorom sa letisko nachádza.		
27. Vyhradené		
<p>28. OPS1.650 Denná prevádzka podľa VFR:</p> <p>Odsek 1.650 platí s týmto doplnením. Jednomotorové letúny, na ktoré bolo jednotlivé osvedčenie o letovej spôsobilosti prvýkrát vydané pred 22. májom 1995, môže úrad oslobodiť od požiadaviek pododsekov f), g), h) a i), ak by si ich splnenie vyžadovalo dodatočný výstroj.</p>	CAT.IDE.A.125 podods. d)	Bez zmeny
<p>29. Časť M odsek M.A.704, Príručka pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti</p> <p>Príručka riadenia zachovania letovej spôsobilosti sa môže prispôbiť prevádzke, ktorá sa bude vykonávať.</p>		Nie je upravené nariadením o leteckej prevádzke.
<p>30. Časť M odsek M.A.306, Systém technického denníka prevádzkovateľa:</p> <p>Letecký úrad môže schváliť skrátenú formu systému technického denníka zodpovedajúcu typu vykonávanej prevádzky.</p>		Nie je upravené nariadením o leteckej prevádzke.
<p>31. OPS1.940 Zloženie letovej posádky:</p> <p>Pododsek a) body 2 a 4 a pododsek b) sa nevzťahujú na prevádzku podľa VFR cez deň s výnimkou pododseku a) bodu 4,</p>		<p>Bez transpozície</p> <p>Uplatňovanie/neuplatňovanie jednoznačne vyplýva z textu</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
ktorý sa musí uplatňovať úplne, ak sa podľa predpisu OPS 1 vyžadujú 2 piloti.		
<p>32. OPS1.945 Preškoloňovací výcvik a preskúšanie:</p> <p>i) Pododsek a) bod 7 – Traťové lety pod dozorom (LIFUS) sa môžu vykonávať na akomkoľvek letúne v rámci platnej triedy. Množstvo požadovaných letov LIFUS závisí od zložitosti prevádzky, ktorá sa bude vykonávať.</p> <p>ii) Pododsek a) bod 8 sa nepožaduje.</p>		<p>ORO.FC.220 podods. d) bod 2 + príslušné AMC1 bod e.3</p> <p>ORO.FC.220 podods. b) bod i)</p>
<p>33. OPS1.955 Vymenovanie za veliteľa:</p> <p>Pododsek b) platí, ako je uvedené ďalej. Letecký úrad môže uznať skrátený veliteľský kurz súvisiaci s typom vykonávanej prevádzky. Pododsek a) bod 1 sa nevzťahuje na prevádzku podľa VFR cez deň.</p>		<p>ORO.FC.205 podods. g)</p>
<p>34. OPS1.960 Velitelia lietadla s preukazom spôsobilosti obchodného pilota</p>		<p>ORO.FC.A.250 podods. b)</p>
<p>35. OPS1.965 Udržiavací výcvik a preskúšanie:</p> <p>i) Pododsek a) bod 1 sa pre prevádzku podľa VFR cez deň uplatňuje, ako je uvedené ďalej. Každý výcvik a</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230 pododsek a) bod 5</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>preskúšanie sa týkajú typu prevádzky a triedy letúna, na ktorom letová posádka pôsobí, s náležitým zohľadnením všetkej používanej špecializovanej výbavy.</p> <p>ii) Pododsek a) bod 3 bod ii) platí tak, ako je uvedené ďalej. Výcvik v lietadle môže vykonávať skúšajúci kvalifikácie na triedu (CRE), letový skúšajúci (FE) alebo skúšajúci na typovú kvalifikáciu (TRE).</p> <p>iii) Pododsek a) bod 4 bod i) platí tak, ako je uvedené ďalej. Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom môže vykonávať skúšajúci na typovú kvalifikáciu (TRE), skúšajúci kvalifikácie na triedu (CRE) alebo vhodne kvalifikovaný veliteľ vymenovaný prevádzkovateľom a prijateľný pre letecký úrad, zaškolený v oblasti koncepcií optimalizácie činnosti posádky (CRM) a posudzovania zručností CRM.</p> <p>iv) Pododsek b) bod 2 sa v prípade prevádzky podľa VFR cez deň uplatňuje tak, ako je uvedené ďalej. V prípade, že sa prevádzka uskutočňuje v ročnom období nepresahujúcom viac ako 8 po sebe nasledujúcich mesiacov, postačuje jedno preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom. Toto preskúšanie odbornej spôsobilosti musí prebehnúť pred začiatkom prevádzky obchodnej leteckej dopravy.</p>		<p>ORO.FC.145 podods. a) bod 2</p> <p>ORO.FC.230 podods. b) bod 5</p> <p>ORO.FC.230 podods. b) bod 3</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>36. OPS1.968 Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i z druhého pilotného sedadla:</p> <p>Dodatok I sa nevzťahuje na prevádzku jednomotorových letúnov podľa VFR cez deň.</p>		<p>Bez transpozície</p> <p>Vysvetlenie vyplýva zo samotného znenia.</p>
<p>37. OPS1.975 Traťová a letisková spôsobilosť:</p> <p>i) Na prevádzku podľa VFR cez deň sa nevzťahujú pododseky b), c) a d), pokiaľ prevádzkovateľ nezabezpečí, že v prípade, keď štát letiska vyžaduje osobitný súhlas, sú dodržané súvisiace požiadavky.</p> <p>ii) Na prevádzku podľa IFR alebo podľa VFR v noci ako alternatívu k pododsekom b) až d) môže spôsobilosť pre trať a letisko nadobudnúť opätovnú platnosť takto:</p> <p>(A) S výnimkou prevádzky na najnáročnejších letiskách, pri dokončení najmenej 10 sektorov v rámci priestoru prevádzky počas predchádzajúcich 12 mesiacov v dodatku k akejkoľvek požadovanej samostatnej inštrukčii.</p> <p>(B) Prevádzky na najnáročnejších letiskách sa môžu vykonávať, iba ak:</p> <p>1. veliteľ bol v predchádzajúcich 36 mesiacoch kvalifikovaný na letisku návštevou ako člen prevádzkovej letovej</p>		<p>GM1 ORO.FC.105 podods. c)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 podods. c)</p>

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>posádky alebo ako pozorovateľ;</p> <p>2. priblíženie sa vykonáva v podmienkach VMC z príslušnej minimálnej sektorovej nadmorskej výšky a</p> <p>3. pred letom prebehla primeraná samostatná inštrukcia.</p>		
<p>38. OPS1.980 Lietanie na viac ako jednom type alebo variante:</p> <p>i) Neplatí, ak je prevádzka obmedzená na jednopilotné triedy letúnov s piestovými motormi za podmienok podľa VFR cez deň.</p> <p>ii) Pre prevádzku podľa IFR a podľa VFR v noci sa požiadavka z dodatku 1 k OPS 1.980 podods. d) bod 2 bod i) pre 500 hodín na príslušnom posádkovom stanovisku pred využitím výhody 2 schválení preukazu, znižuje na 100 hodín alebo sektorov, ak jedno zo schválení súvisí s triedou. Skôr než sa pilot uvoľní pre povinnosti veliteľa, musí sa uskutočniť kontrolný let.</p>		<p>ORO.FC.240 podods. c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 podods. a) bod 4 bod ii) bod A</p>
<p>39. OPS1.981 Prevádzka vrtuľníkov a letúnov:</p> <p>Pododsek a) bod 1 neplatí, ak prevádzka je obmedzená na jednopilotné triedy letúnov s piestovými motormi.</p>		<p>ORO.FC.240 podods. c)</p>
<p>40. Vyhradené</p>		

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
41. OPS1.1060 Prevádzkový letový plán: Nepožaduje sa pre prevádzku VFR/deň z A do A. Pri prevádzke VFR/deň z A do B táto požiadavka platí, letový plán však môže byť v zjednodušenej forme týkajúcej sa druhu vykonávanej prevádzky. (pozri OPS1.135).	CAT.OP.MPA.175 podods. c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 podods. a)	Transponované Rozdiel: Predpis EASA OPS sa vzťahuje iba na prevádzku VFR, nie na prevádzku VFR cez deň. Rozsah prevádzky z bodu A do bodu A sa však obmedzuje na prevádzku VFR cez deň.
42. OPS1.1070 Príručka pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti Príručka riadenia zachovania letovej spôsobilosti sa môže prispôbiť prevádzke, ktorá sa bude vykonávať.		Nie je upravené nariadením o leteckej prevádzke.
43. OPS1.1071 Technický denník letúna: Platí, ako je uvedené pre článok M, odsek M.A.306 Systém technického denníka prevádzkovateľa.		Nie je upravené nariadením o leteckej prevádzke.
44. Vyhradené		
45. Vyhradené		
46. OPS1.1240 Výcvikové programy: Výcvikové programy sú prispôbené druhu vykonávanej prevádzky. Pri prevádzke VFR môže byť prijateľný samoštudijný výcvikový program.	-	Bez transpozície V rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 300/2008.
47. OPS1.1250 Kontrolný zoznam postupu prehľadávania letúna:	-	Bez transpozície V rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č.

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
Nevzťahuje sa na prevádzku VFR cez deň.		300/2008.

Dodatok 1 k 3.005 písm. f) – prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. f) prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>a) Terminológia.</p> <p>1. Miestna prevádzka. Let vykonávaný v rámci miestnej prevádzky a presne určenej zemepisnej oblasti prijateľný pre letecký úrad, ktorý sa začína a končí na tom istom mieste v ten istý deň.</p>	Príloha I - Vymedzenia pojmov	<p>Zmenené a doplnené</p> <p>Vymedzenie v predpise EASA OPS je konkrétnejšie.</p> <p>Malé vrtuľníky (podľa definície v JAR-OPS 1) sa považujú za vrtuľníky s jednoduchou konštrukciou (v zmysle základného nariadenia).</p>
<p>b) Schválenie. Prevádzkovateľ, ktorý chce vykonávať prevádzku v súlade s týmto dodatkom, musí mať predchádzajúci súhlas od leteckého úradu, ktorý vydal AOC. V tomto súhlase sa uvádza:</p> <p>1. typ vrtuľníka a</p> <p>2. typ prevádzky,</p> <p>3. zemepisné obmedzenia miestnej prevádzky v súvislosti s týmto dodatkom (pozri ACJ k dodatku 1 k JAR-OPS 3.005 písm. f) písm. b) bod 3).</p>	ORO.AOC	<p>Bez transpozície</p> <p>Nie je potrebné osobitne transponovať tento predpis. Prevádzka je už súčasťou osvedčenia AOC a patrí pod režim dohľadu, ktorý vykonáva letecký úrad.</p>
<p>c) Zákaz. Tieto činnosti sú zakázané:</p>		

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. f) prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
1. JAR-OPS 3.065. Preprava vojenských zbraní a vojenskej munície	CAT.GEN.MPA.155	Bez transpozície Toto zmiernenie sa nepovažuje za relevantné. Je veľmi nepravdepodobné, že v rámci obchodnej leteckej dopravy budú malé vrtuľníky prevážať vojenské zbrane a vojenskú muníciu.
2. JAR-OPS 3.265. Preprava neprípustných cestujúcich, deportovaných osôb alebo osôb vo väzbe.	CAT.OP.MPA.155	Bez transpozície Nemá význam. Preprava neprípustných cestujúcich, deportovaných osôb alebo osôb vo väzbe vo vrtuľníku s jednoduchou konštrukciou alebo v rámci miestnej vrtuľníkovej prevádzky je nepravdepodobná.
3. JAR-OPS 3.305. Plnenie/odčerpávanie paliva s cestujúcimi, ktorí nastupujú na palubu, sú na palube alebo vystupujú	CAT.OP.MPA.195	Bez transpozície Platný predpis už zakazuje plnenie a odčerpávanie paliva AVGAS (leteckého benzínu), paliva so širokým rozsahom destilačných teplôt alebo zmesi týchto druhov paliva, keď cestujúci nastupujú na palubu, keď sa nachádzajú na palube alebo keď vystupujú. Na väčšinu vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou sa preto už tento predpis vzťahuje.
4. JAR-OPS 3.335. Fajčenie na palube	CAT.OP.MPA.240	Bez transpozície. Existujúci predpis už zakazuje fajčenie a poskytuje dostatočnú ochranu.
d) Zmiernenie. Pri týchto predpisoch sa poskytuje toto zmiernenie:		

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. f) prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>1. JAR-OPS 3.100 Prístup do kabíny:</p> <p>i) Každý prevádzkovateľ musí stanoviť pravidlá pre prepravu cestujúcich na pilotných sedadlách, ak sa využívajú k preprave.</p> <p>ii) Veliteľ musí zabezpečiť, že:</p> <p>A. preprava cestujúcich na pilotnom sedadle nezapríčiní rozptýlenie a/alebo rušenie leteckej prevádzky a</p> <p>B. cestujúci na pilotnom sedadle je dôverne zoznamovaný s dôležitými obmedzeniami a bezpečnostnými postupmi.</p>	<p>AMC1 CAT.GEN.135 podods. a) bod 3</p>	<p>Bez zmeny</p>
<p>2. JAR-OPS 3.135 Ďalšie informácie a povinné formuláre na palube.</p> <p>i) Nasledujúce dokumenty sa neuplatňujú pre miestnu prevádzku:</p> <p>A. JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 1 - Prevádzkový letový plán</p> <p>B. JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 2 - Technický denník (s výnimkou prípadu, keď sa požaduje pre pristátie mimo oblasti miestnej prevádzky)</p> <p>C. JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 4 - Príslušná NOTAM/AIS dokumentácia</p> <p>D. JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 5 - Meteorologické informácie</p> <p>E. JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 7 - Ohlásenie</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 podods. b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 podods. c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 podods. a)</p>	<p>Bod i) zmenený a doplnený</p> <p>Zmiernenia v CAT.GEN.MPA.180 zahŕňajú aj hlukové osvedčenie;</p> <p>povolenie palubnej rádiovej stanice; a dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení.</p> <p>Bod ii) bez zmeny.</p>

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. f) prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>osobitných kategórií cestujúcich atď.</p> <p>F. JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 8 - Ohlásenie osobitných nákladov atď.</p> <p>ii) Pre prevádzku nedefinovanú ako miestnu prevádzku:</p> <p>A. JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 1 - Prevádzkový letový plán Letový plán smie byť v zjednodušenej forme, prispôbena druhu prevádzky a schválený leteckým úradom.</p> <p>B. JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 7 - Ohlásenie osobitných kategórií cestujúcich. Nepožaduje sa.</p>		
<p>3. JAR-OPS 3.140 Informácie uchovávané na zemi.</p> <p>Informácie sa nemusia uchovávať na zemi, ak sú použité iné metódy evidencie.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Bez transpozície</p> <p>Zámer tohto zmiernenia nie je zrejmý ani dostatočne spresnený, aby mohlo byť zmiernenie začlenené do vykonávacích predpisov. Okrem toho existujúci predpis už stanovuje, že informácie ostanú uchované, kým sa všetky kópie nesústredia v mieste, kde majú byť uložené.</p>
<p>4. JAR-OPS 3.165 Prenájom a nájom vrtuľníkov.</p> <p>Uplatňuje sa iba tam, kde existuje oficiálna dohoda o prenájme alebo nájme vrtuľníkov.</p> <p>Poznámka: Ak je uzavretá dohoda o preprave cestujúcich iným prevádzkovateľom, ktorému cestujúci platí za prepravu, nejedná sa o prenájom alebo nájom vrtuľníka.</p>	ORO.AOC.110	<p>Bez transpozície</p> <p>Je všeobecne známe, že pri prenájme sa vyžaduje formálna zmluva o prenájme.</p>

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. f) prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>5. JAR-OPS 3.215 Využívanie letových prevádzkových služieb.</p> <p>Neuplatňuje sa, iba ak ide o poverenie poskytnúť službu pátrania a záchranu plánovanú so súhlasom leteckého úradu.</p>	CAT.OP.MPA.100 podods. b)	Bez zmeny
<p>6. JAR-OPS 3.220 Povoľovanie heliportov prevádzkovateľom.</p> <p>Každý prevádzkovateľ má zaviesť postupy kvalifikovaných veliteľov pre výber heliportov alebo pristávacích plôch, v závislosti od typu vrtuľníka a typu prevádzky.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 podods. d)	<p>Zmenené a doplnené</p> <p>Obsah predpisu EASA OPS sa vzťahuje na všetky prevádzky vrtuľníkov v prípade vopred nepreskúmaných miest, čo sa považuje za zámer tohto predpisu.</p>
<p>7. JAR-OPS 3.255 Zásady určovania množstva paliva.</p> <p>Odseky b) až d) sa neuplatňujú, keď zásady určovania paliva stanovené v JAR-OPS 3.255 písm. a) zabezpečujú, že let alebo séria letov umožní, že zostávajúca zásoba paliva bude dostačujúca pre 30 minút letu normálnou cestovnou rýchlosťou (táto môže byť znížená na 20 minút, ak je prevádzka vykonávaná nad spojitou a vhodnou pristávacou plochou). Konečná zásoba paliva musí byť špecifikovaná v prevádzkovej príručke, aby bolo možné zabezpečiť súlad s predpisom JAR OPS 3.375 písm. c).</p>	CAT.OP.MPA.151 podods. b)	Bez zmeny
<p>8. JAR-OPS 3.280 Pridelenie sedadiel cestujúcim.</p> <p>Nepožaduje sa zavedenie postupov.</p> <p>Poznámka: Na splnenie tohto ustanovenia stačí</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Bez transpozície</p> <p>Je zrejmé, že pri prevádzke vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou by sa zavedenie</p>

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. f) prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
bežný úsudok pilota. Predpis JAR-OPS 3.260 je použiteľný a určený pre potreby zavádzania postupov.		postupov malo riadiť primeraným a pragmatickým prístupom. Zmiernenia podľa všetkého nie je potrebné.
<p>9. JAR-OPS 3.285 Inštruktáž cestujúcim.</p> <p>i) Odsek a) bod 1. Pokiaľ nie je ohrozená bezpečnosť, cestujúci sú ústne poučení o záležitostiach bezpečnosti, pričom časť inštruktáže alebo celú inštruktáž môže byť poskytovaná formou audiovizuálnej prezentácie. Používanie prenosných elektronických zariadení musí byť schválené vopred.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Návrh na vloženie AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>JEDNOPILOTNÁ PREVÁDZKA BEZ PALUBNÝCH SPRIEVODCOV</p> <p>V prípade jednopilotnej prevádzky bez palubných sprievodcov bezpečnostnú inštruktáž cestujúcim poskytuje veliteľ, nie však počas kritických fáz letu.</p> <p>CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Zmenené a doplnené</p> <p>Usudzuje sa, že týmto AMC sa transponuje zámer predpisu.</p> <p>Zámer tohto zmiernenia je nejasný. CAT.GEN.MPA.140 už stanovuje, že na používanie prenosných elektronických zariadení sa vyžaduje povolenie prevádzkovateľa.</p>
<p>10. JAR-OPS 3.290 Príprava na let.</p> <p>i) Pre miestnu prevádzku: A. JAR-OPS 3.290 podods. a). Prevádzkový letový plán sa nepožaduje.</p> <p>ii) Pre prevádzku nedefinovanú ako miestnu prevádzku: A. JAR-OPS 3.290 podods. a). Prevádzkový letový plán smie byť v zjednodušenej forme, prispôbený druhu prevádzky.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 podods. c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 podods. a)</p>	<p>Bez zmeny</p>
<p>11. JAR-OPS 3.375 Riadenie palivového systému počas letu.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Bez zmeny</p>

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. f) prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
Dodatok 1 k JAR-OPS 3.375 sa nemusí uplatňovať (pozri podods. d) bod 14 uvedený ďalej).	AMC1 CAT.OP.MPA.281	
12. JAR-OPS 3.385 Použitie prídavného kyslíka. Lety medzi 10 000 ft a 16 000 ft v krátkom trvaní môžu byť vykonané bez použitia prídavného kyslíka v súlade s postupmi publikovanými v prevádzkovej príručke a vopred schválené leteckým úradom. (Za týchto okolností musí prevádzkovateľ zabezpečiť, aby boli cestujúci pred odletom informovaní, že prídavný kyslík nebude poskytnutý.)	CAT.OP.MPA.285	Bez transpozície Nepovažuje sa za bezpečné udeliť otvorenú výnimku na používanie kyslíka a v prípade vrtuľníkov by toto zmiernenie ani nebolo v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO. Výnimka sa za prísnych podmienok a na základe predchádzajúceho schválenia príslušného orgánu udeľuje iba v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje časť SPO.
13. Dodatok 1 k JAR-OPS 3.270 Uloženie batožiny a nákladu. V závislosti od druhu prevádzky a typu vrtuľníka.	ACM1 CAT.OP.MPA.160	Bez transpozície Všeobecne sa usudzuje, že navrhovaný postup musí zodpovedať druhu prevádzky a typu vrtuľníka.
14. Dodatok 1 k JAR-OPS 3.375 Riadenie palivového systému počas letu. Neuplatňuje sa.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Bez zmeny AMC, ktorým sa transponuje dodatok, sa neuplatňuje v prípade prevádzky malých vrtuľníkov alebo miestnej vrtuľníkovej prevádzky.
15. JAR-OPS 3.630 Všeobecný úvod. Prístroje a vybavenie. Náhradné vybavenie, ktoré nespĺňa platné normy JTZO, ale spĺňa bezpečnostné normy týkajúce sa pôvodného vybavenia, môže byť schválené leteckým úradom.		Bez transpozície Mimo rozsahu pôsobnosti. Požiadavky na schválenie alebo súlad s normami ETSO patria do pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1702/2003. Zmiernenia, ak sú prijateľné, by sa mali upravovať v rámci uvedeného nariadenia.

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. f) prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>16. JAR-OPS 3.775 Doplnková dodávka kyslíka - vrtuľníky bez pretlakovej kabíny.</p> <p>Lety medzi 10 000 ft a 16 000 ft v krátkom trvaní môžu byť vykonané bez použitia prídavného kyslíka v súlade s postupmi publikovanými v prevádzkovej príručke a vopred schválené leteckým úradom.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Bez transpozície</p> <p>Nepovažuje sa za bezpečné udeliť otvorenú výnimku na používanie kyslíka a v prípade vrtuľníkov by toto zmiernenie ani nebolo v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO. Výnimka sa za prísnych podmienok a na základe predchádzajúceho schválenia príslušného orgánu udeľuje iba v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje časť SPO.</p>
<p>17. Dodatok 1 k JAR-OPS 3.775 Doplnková dodávka kyslíka - vrtuľníky bez pretlakovej kabíny.</p> <p>Neuplatňuje sa v súlade s uvedenými bodmi 12 a 16.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Bez transpozície</p> <p>Nepovažuje sa za bezpečné udeliť otvorenú výnimku na používanie kyslíka a v prípade vrtuľníkov by toto zmiernenie ani nebolo v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO. Výnimka sa za prísnych podmienok a na základe predchádzajúceho schválenia príslušného orgánu udeľuje iba v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje časť SPO.</p>
<p>18. JAR-OPS 3.955 podods. b) Postup na veliteľa.</p> <p>Letecký úrad smie schváliť skrátený kurz veliteľa vrtuľníkov v závislosti od druhu prevádzky, ktorá bude poskytovaná.</p>		<p>Bez transpozície</p> <p>Neuviedli sa podmienky uznania takéhoto skráteného kurzu</p>
<p>[19. JAR-OPS 3.970 podods. a) Rozlietanosť.</p> <p>S predchádzajúcim povolením leteckého úradu a ako náhrada za požiadavky uvedené v JAR-OPS 3.970 podods. a), sa podmienka 90-dennej platnosti rozlietanosti považuje za splnenú, ak v</p>		FCL.060

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. f) prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>predchádzajúcich 90 dňoch pilot vykonal 3 vzlety, 3 okruhy a 3 pristátia na akomkoľvek vrtuľníku určenej skupiny (pozri ACJ k dodatku 1 k JAR-OPS 3.005 f) ods. d) bod 19). Platnosť rozlietanosti pre riadenie na type prevádzkovaného vrtuľníka je podmienená:</p> <p>i) platnosťou preskúšania typovej kvalifikácie odbornej spôsobilosti pre typovú kvalifikáciu (TRPC); a</p> <p>ii) nalietaním 2 hodín na type alebo jeho variante počas posledných 6 mesiacov; a</p> <p>iii) platným OPC na jednen z vrtuľníkov určenej skupiny; a</p> <p>iv) striktnou rotáciou OPC na všetkých lietaných vrtuľníkoch v určenej skupine; a</p> <p>v) zložením určenej skupiny a postupom overovania TRPC, OPC a rozlietanosti podľa prevádzkovej príručky.]</p>		
<p>[20.] Dodatok 1 k JAR-OPS 3.965 Udržiavací výcvik a preskúšavanie.</p> <p>Osnovy platné pre druh prevádzky môžu byť uznané leteckým úradom.</p>		ORO.FC.230 podods. a)
<p>[21.] JAR-OPS 3.1060 Prevádzkový letový plán. Pozri bod 2 bod i) bod. A a bod 2 bod ii) bod A.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 podods. c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 podods. a)</p>	Bez zmeny
<p>[22.] JAR-OPS 3.1235 Požiadavky bezpečnostnej</p>		Bez transpozície

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. f) prevádzka malých vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
ochrany. Uplatňuje sa, iba ak je prevádzka v štátoch, kde sa národný program bezpečnostnej ochrany vzťahuje na prevádzku podľa tohto dodatku.		V rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 300/2008.
[23.] JAR-OPS 3.1240 Výcvikové programy. Výcvikové programy majú byť prispôsobené druhom vykonávanej prevádzky. Vyhovujúci samostatný výcvikový program môže byť schválený leteckým úradom.		Bez transpozície V rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 300/2008.
[24.] JAR-OPS 3.1250 Kontrolný zoznam postupu prehľadávania vrtuľníka. Kontrolný zoznam sa nepožaduje.		Bez transpozície V rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 300/2008.

Dodatok 1 k 3.005 písm. g) – miestna prevádzka vrtuľníkov, VFR cez deň

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. g) miestna prevádzka vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>a) Schválenie. Prevádzkovateľ, ktorý chce vykonávať prevádzku v súlade s týmto dodatkom, musí mať najprv schválenie leteckého úradu, ktorý mu vydáva AOC. V tomto schválení sa uvádza:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. typ vrtuľníka, 2. typ prevádzky, 3. geografické obmedzenia prevádzky v súlade s týmto dodatkom (pozri ACJ k dodatku 1 k JAR-OPS 3.005 písm. g) písm. a) bod 3). 	ORO.AOC	<p>Bez transpozície</p> <p>Nie je potrebné osobitne transponovať tento predpis. Prevádzka je už súčasťou osvedčenia AOC a patrí pod režim dohľadu, ktorý vykonáva letecký úrad.</p>
<p>b) Zákazy. Tieto činnosti sú zakázané:</p>		
<p>1. JAR-OPS 3.065. Preprava vojnových zbraní a vojnovej munície</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Bez transpozície</p> <p>Toto zmiernenie sa nepovažuje za relevantné. Je veľmi nepravdepodobné, že v rámci miestnej vrtuľníkovej prevádzky obchodnej leteckej dopravy budú vrtuľníky prevážať vojnové zbrane a vojnovú muníciu.</p>
<p>2. JAR-OPS 3.265. Preprava neprípustných cestujúcich, deportovaných osôb alebo osôb vo väzbe.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Bez transpozície</p> <p>Nemá význam. Preprava neprípustných cestujúcich, deportovaných osôb alebo osôb vo väzbe vo vrtuľníku s jednoduchou konštrukciou alebo v rámci miestnej vrtuľníkovej prevádzky je nepravdepodobná.</p>
<p>3. JAR-OPS 3.305. Plnenie/odčerpávanie paliva s cestujúcimi, ktorí nastupujú na palubu, sú na palube alebo vystupujú</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Bez transpozície</p> <p>Platný predpis už zakazuje plnenie a odčerpávanie paliva AVGAS (leteckého benzínu), paliva so širokým</p>

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. g) miestna prevádzka vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
		rozsahom destilačných teplôt alebo zmesi týchto druhov paliva, keď cestujúci nastupujú na palubu, keď sa nachádzajú na palube alebo keď vystupujú. Na väčšinu vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou sa preto už tento predpis vzťahuje.
4. JAR-OPS 3.335. Fajčenie na palube.	CAT.OP.MPA.240	Bez transpozície. Existujúci predpis už zakazuje fajčenie a poskytuje dostatočnú ochranu.
c) Zmiernenie. Zmierňujú sa nasledujúce ustanovenia tohto predpisu:		
<p>1. JAR-OPS 3.135 Ďalšie informácie a povinné formuláre na palube.</p> <p>i) JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 1 - Prevádzkový letový plán. Letový plán smie byť v zjednodušenej forme, prispôsobený druhu prevádzky a schválený leteckým úradom.</p> <p>ii) JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 4 – Príslušná NOTAM/AIS dokumentácia. Nepožaduje sa.</p> <p>iii) JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 5 – Príslušné meteorologické informácie. Nepožaduje sa.</p> <p>iv) JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 7 - Ohlásenie osobitných kategórií cestujúcich atď. Nepožaduje sa.</p> <p>v) JAR-OPS 3.135 podods. a) bod 8 - Ohlásenie osobitných nákladov atď. Nepožaduje sa.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 podods. b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 podods. c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 podods. a)</p>	<p>Zmiernenia v CAT.GEN.MPA.180 zahŕňajú aj hlukové osvedčenie;</p> <p>povolenie palubnej rádiovkej stanice; a dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení.</p> <p>Zmiernenie pre prevádzkový letový plán bolo transponované.</p>
2. JAR-OPS 3.140 Informácie uchovávané na zemi.	CAT.GEN.MPA.185	Bez transpozície

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. g) miestna prevádzka vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
Informácie nemusia byť uchovávané na zemi, ak sú použité iné metódy evidencie.		Zámer tohto zmiernenia nie je zrejмый ani dostatočne spresnený, aby mohlo byť zmiernenie začlenené do vykonávacích predpisov. Okrem toho existujúci predpis už stanovuje, že informácie ostanú uchované, kým sa všetky kópie nesústredia v mieste, kde majú byť uložené.
3. JAR-OPS 3.165 Prenájom a nájom vrtuľníkov. Uplatňuje sa iba tam, kde existuje oficiálna dohoda o prenájme alebo nájme vrtuľníkov. Poznámka: Ak je uzavretá dohoda o preprave cestujúcich iným prevádzkovateľom, ktorému cestujúci platí za prepravu, nejedná sa o prenájom alebo nájom vrtuľníka.	ORO.AOC.110	Bez transpozície Je všeobecne známe, že pri prenájme a nájme sa vyžaduje formálna zmluva o prenájme.
4. JAR-OPS 3.215 Využívanie letových prevádzkových služieb. Neuplatňuje sa, iba ak ide o poverenie poskytnúť službu pátrania a záchranu plánovanú so súhlasom leteckého úradu.	CAT.OP.MPA.100 podods. b)	Bez zmeny
5. JAR-OPS 3.220 Povoľovanie heliportov prevádzkovateľom. Každý prevádzkovateľ má zaviesť postupy kvalifikovaných veliteľov pre výber heliportov alebo pristávacích plôch, v závislosti od typu vrtuľníka a typu prevádzky.	AMC1 CAT.OP.MPA.105 podods. d)	Zmenené a doplnené Obsah predpisu EASA OPS sa vzťahuje na všetky prevádzky vrtuľníkov v prípade vopred nepreskúmaných miest, čo sa považuje za zámer tohto predpisu.
6. JAR-OPS 3.255 Zásady určovania množstva paliva. Odseky b) až d) sa neuplatňujú, keď zásady určovania paliva stanovené v JAR-OPS 3.255 písm. a) zabezpečujú,	CAT.OP.MPA.151 podods. b)	Bez zmeny

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. g) miestna prevádzka vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
že let alebo séria letov umožní, že zostávajúca zásoba paliva bude dostačujúca pre 30 minút letu normálnou cestovnou rýchlosťou (táto môže byť znížená na 20 minút, ak je prevádzka vykonávaná nad spojitou a vhodnou pristávacou plochou). Konečná zásoba paliva musí byť špecifikovaná v prevádzkovej príručke, aby bolo možné zabezpečiť súlad s predpisom JAR OPS 3.375 písm. c).		
7. JAR-OPS 3.290 podods. a). Pozri písm. C bod 1 bod i) uvedený vyššie.	AMC1 CAT.OP.MPA.175 podods. a)	Bez zmeny
8. JAR-OPS 3.375 Riadenie palivového systému počas letu. Dodatok 1 k JAR-OPS 3.375 sa nemusí uplatňovať (pozri písm. c) bod 10 uvedený ďalej).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Bez zmeny
9. JAR-OPS 3.385 Použitie prídavného kyslíka. S predchádzajúcim schválením leteckého úradu je možné v priebehu krátkeho časového úseku letieť vo výške od 10 000 do 13 000 stôp bez použitia prídavného kyslíka v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke. (Za takýchto okolností musí prevádzkovateľ zabezpečiť, aby boli cestujúci pred odletom informovaní, že prídavný kyslík nebude k dispozícii.)	CAT.OP.MPA.285	Bez transpozície. Nepovažuje sa za bezpečné udeliť otvorenú výnimku na používanie kyslíka a v prípade vrtuľníkov by toto zmiernenie ani nebolo v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO. Výnimka sa za prísnych podmienok a na základe predchádzajúceho schválenia príslušného orgánu udeľuje iba v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje časť SPO.
10. Dodatok 1 k JAR-OPS 3.375 Riadenie palivového systému počas letu. Neuplatňuje sa.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Bez zmeny AMC, ktorým sa transponuje dodatok, sa neuplatňuje v prípade prevádzky malých vrtuľníkov alebo miestnej vrtuľníkovej prevádzky.

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. g) miestna prevádzka vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
<p>11. JAR-OPS 3.630 Všeobecný úvod. Prístroje a vybavenie.</p> <p>Náhradné vybavenie, ktoré nespĺňa platné normy JTSO, ale spĺňa bezpečnostné normy týkajúce sa pôvodného vybavenia, môže byť schválené leteckým úradom..</p>		<p>Bez transpozície</p> <p>Mimo rozsahu pôsobnosti. Požiadavky na schválenie alebo súlad s normami ETSO patria do pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1702/2003. Zmiernenia, ak sú prijateľné, by sa mali regulovať v rámci uvedeného nariadenia.</p>
<p>12. JAR-OPS 3.775 Doplnková dodávka kyslíka - vrtuľníky bez pretlakovej kabíny.</p> <p>Lety medzi 10 000 ft a 16 000 ft v krátkom trvaní môžu byť vykonané bez použitia prídavného kyslíka v súlade s postupmi publikovanými v prevádzkovej príručke a vopred schválené leteckým úradom.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Bez transpozície</p> <p>Nepovažuje sa za bezpečné udeliť otvorenú výnimku na používanie kyslíka a v prípade vrtuľníkov by toto zmiernenie ani nebolo v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO. Výnimka sa za prísnych podmienok a na základe predchádzajúceho schválenia príslušného orgánu udeľuje iba v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje časť SPO.</p>
<p>13. Dodatok 1 k JAR-OPS 3.775 Doplnková dodávka kyslíka - vrtuľníky bez pretlakovej kabíny.</p> <p>Neuplatňuje sa v súlade s uvedenými bodmi 9 a 12.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Bez transpozície</p> <p>Nepovažuje sa za bezpečné udeliť otvorenú výnimku na používanie kyslíka a v prípade vrtuľníkov by toto zmiernenie ani nebolo v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO. Výnimka sa za prísnych podmienok a na základe predchádzajúceho schválenia príslušného orgánu udeľuje iba v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje časť SPO.</p>
<p>14. JAR-OPS 3.1060 Prevádzkový letový plán.</p> <p>Pozri písm. C bod 1 bod i) uvedený vyššie.</p>	CAT.OP.MPA.175 podods. c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 podods. a)	Bez zmeny
15. JAR-OPS 3.1235 Požiadavky bezpečnostnej ochrany.		Bez transpozície

Dodatok 1 k OPS 3.005 písm. g) miestna prevádzka vrtuľníkov, VFR cez deň	EASA OPS – odkaz	Rozdiel
Uplatňuje sa, iba ak je prevádzka v štátoch, kde sa národný program bezpečnostnej ochrany vzťahuje na prevádzku podľa tohto dodatku.		V rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 300/2008.

Príloha 2: zoznam zmiernení a predpisov, ktoré sa nevzťahujú na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A

Časť CAT

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
	CAT.GEN.MPA.115	Personál alebo členovia posádky iní ako palubní sprievodcovia v priestore pre cestujúcich	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Personál alebo členovia posádky iní ako palubní sprievodcovia v priestore pre cestujúcich OPATRENIA, ABY SI CESTUJÚCI NEMÝLILI ČLENOV POSÁDKY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Personál alebo členovia posádky iní ako palubní sprievodcovia v priestore pre cestujúcich ČLENOVIA POSÁDKY MANIPULAČNÝCH LETOV	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A
	CAT.GEN.MPA.180	Povinné doklady, príručky a informácie na palube	Zmiernenia pre prevádzku lietadiel s jednoduchou konštrukciou z bodu A do bodu A a pre miestnu prevádzku
	CAT.GEN.MPA.195	Uchovávanie, vypracovanie a používanie záznamov letového zapisovača	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Uchovávanie, vypracovanie a používanie záznamov letového zapisovača PREVÁDZKOVÉ KONTROLY	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
GM1	CAT.GEN.MPA.195 podods. a)	Uchovávanie, vypracovanie a používanie záznamov letového zapisovača ODSTRÁNENIE ZAPISOVAČOV PO UDALOSTI, KTORÁ SA MUSÍ HLÁSIŤ	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
GM1	CAT.GEN.MPA.195 podods. b)	Uchovávanie, vypracovanie a používanie záznamov letového zapisovača KONTROLA ZÁZNAMOV LETOVÝCH ZAPISOVAČOV	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
	CAT.OP.MPA.100 podods. b)	Využívanie letových prevádzkových služieb	Zmiernenia pre prevádzku lietadiel s jednoduchou konštrukciou počas letu podľa VFR cez deň a pre miestnu vrtuľníkovú prevádzku.
	CAT.OP.MPA.105	Použitie letísk a miest prevádzky	Zmiernenia pre letúny s jednoduchou konštrukciou
	CAT.OP.MPA.110 podods. b)	Letiskové prevádzkové minimá	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá LETISKOVÉ POSTUPY PRE ODLETY NAD PEVNINOU – VRTUĽNÍKY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá PRIBLIŽOVACIE SVETELNÉ SÚSTAVY – ICAO, FAA	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá PREVÁDZKA SBAS	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá VZLETY - LETÚNY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá VZLETY - VRTUĽNÍKY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá PREVÁDZKA NPA, APV, CAT I	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá KRITÉRIÁ NA URČENIE RVR/CMV	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá URČENIE MINÍM RVR/CMV/VIS PRE PREVÁDZKU NPA, APV, CAT I - LETÚNY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá URČENIE MINÍM RVR/CMV/VIS PRE PREVÁDZKU NPA, APV, CAT I - VRTUĽNÍKY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá LETY PO OKRUHU – LETÚNY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá LETY PO OKRUHU NAD PEVNINOU – VRTUĽNÍKY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá PREPOČET HLÁSENEJ METEOROLOGICKEJ DOHĽADNOSTI NA RVR	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá VPLYV PRECHODNÝCH PORÚCH ALEBO ZHORŠENEJ ČINNOSTI POZEMNÉHO ZARIADENIA NA PRISTÁVACIE MINIMÁ	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Letiskové prevádzkové minimá LETY INÝCH AKO ZLOŽITÝCH MOTOROVÝCH LIETADIEL PODĽA VFR	Zmiernenia pre lietadlá s jednoduchou konštrukciou
	CAT.OP.MPA.115	Technika letu pri priblížení - letúny	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Technika letu pri priblížení - letúny KONEČNÉ PRIBLIŽENIE STÁLYM KLESANÍM (CDFA)	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Technika letu pri priblížení - letúny NIE-PRESNÉ PRIBLIŽENIE A PRISTÁTIE BEZ POUŽITIA TECHNIKY CDFA	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Technika letu pri priblížení - letúny	Nemá význam pre

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
		PREVÁDZKOVÉ POSTUPY A POKYNY A VÝCVIK	prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Technika letu pri priblížení - letúny KONEČNÉ PRIBLIŽENIE STÁLYM KLESANÍM (CDFA)	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.OP.MPA.120	Priblíženie použitím palubného radaru (ARA) pri prevádzke nad vodou – vrtuľníky	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Priblíženie použitím palubného radaru (ARA) pri prevádzke nad vodou – vrtuľníky VŠEOBECNE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.120	Priblíženie použitím palubného radaru (ARA) pri prevádzke nad vodou – vrtuľníky VŠEOBECNE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.OP.MPA.125	Postupy pre odlety a priblíženia podľa prístrojov	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Postupy na obmedzenie hluku - letúny URČENIE POSTUPU NA OBMEDZENIE HLUKU PRI ODLETE (NDAP)	Nevzťahuje sa na lety letúnov s jednoduchou konštrukciou podľa VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Postupy na obmedzenie hluku - letúny TERMINOLÓGIA VŠEOBECNE PRÍKLAD	Nevzťahuje sa na lety letúnov s jednoduchou konštrukciou podľa VFR.
	CAT.OP.MPA.130	Postupy na obmedzenie hluku - letúny	Nevzťahuje sa na lety letúnov s jednoduchou konštrukciou podľa VFR.
	CAT.OP.MPA.135 podods. c)	Trate a oblasti prevádzky – všeobecne	Zmiernenia pre lety lietadiel s jednoduchou konštrukciou podľa VFR cez deň.
	CAT.OP.MPA.140	Maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez schválenia prevádzky s predĺženým operačným	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - prevádzka

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
		dosahom (ETOPS)	zložitých lietadiel
AMC1	CAT.OP.MPA.140 podods. c)	Maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez schválenia prevádzky s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) PREVÁDZKOVÉ KRITÉRIÁ PRE MALÉ DVOJMOTOROVÉ LETÚNY BEZ KVALIFIKÁCIE NA PREVÁDZKU S PREDĹŽENÝM OPERAČNÝM DOSAHOM (ETOPS)	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - prevádzka zložitých lietadiel
GM1	CAT.OP.MPA.140 podods. c)	Maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez schválenia prevádzky s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) CESTOVNÁ RÝCHLOSŤ S JEDNÝM NEPRACUJÚCIM MOTOROM (OEI)	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - prevádzka zložitých lietadiel
	CAT.OP.MPA.150	Zásady určovania množstva paliva	Čiastočne sa nevzťahuje na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A
AMC1	CAT.OP.MPA.150 podods. b)	Zásady určovania množstva paliva KRITÉRIÁ PLÁNOVANIA - LETÚNY	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A
AMC2	CAT.OP.MPA.150 podods. b)	Zásady určovania množstva paliva POLOHA NÁHRADNÉHO LETISKA NA TRASE NA DOPLNENIE PALIVA (ERA)	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A
AMC3	CAT.OP.MPA.150 podods. b)	Zásady určovania množstva paliva KRITÉRIÁ PLÁNOVANIA - VRTUĽNÍKY	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A
GM1	CAT.OP.MPA.150 podods. b)	Zásady určovania množstva paliva ŠTATISTICKÁ METÓDA URČOVANIA PALIVA NA NEPREDVÍDANÉ PRÍPADY - LETÚNY	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A
GM1	CAT.OP.MPA.150 podods. c) bod 3 bod i)	Zásady určovania množstva paliva PALIVO NA NEPREDVÍDANÉ OKOLNOSTI	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A
GM1	CAT.OP.MPA.150	Zásady určovania množstva paliva	Nevzťahuje sa na

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
	podods. c) bod 3 bod ii)	NÁHRADNÉ CIEĽOVÉ LETISKO	prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A
	CAT.OP.MPA.151 podods. a)	Zásady určovania množstva paliva - zmiernenia	Zmiernenia pre letúny výkonnostnej triedy B
	CAT.OP.MPA.151 podods. b)	Zásady určovania množstva paliva - zmiernenia	Zmiernenia pre prevádzku letúnov s jednoduchou konštrukciou s maximálnou vzletovou hmotnosťou 2 000 kg alebo menej podľa VFR cez deň
	CAT.OP.MPA.151 podods. c)	Zásady určovania množstva paliva - zmiernenia	Zmiernenia pre prevádzku vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou a pre miestnu vrtuľníkovú prevádzku
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Inštruktáž cestujúcim JEDNOPILOTNÁ PREVÁDZKA BEZ PALUBNÝCH SPRIEVODCOV INŠTRUKTÁŽ CESTUJÚCIM	Zmiernenie pre jednopilotnú prevádzku bez palubných sprievodcov
	CAT.OP.MPA.175	Príprava na let	Zmiernenie pre lety letúnov s jednoduchou konštrukciou z bodu A do bodu A podľa VFR a pre miestnu prevádzku vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou podľa VFR cez deň.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 podods. a)	Príprava na let PREVÁDZKOVÝ LETOVÝ PLÁN – ZLOŽITÉ MOTOROVÉ LIETADLÁ	Nevzťahuje sa na lietadlá s jednoduchou konštrukciou.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 podods. a)	Príprava na let PREVÁDZKOVÝ LETOVÝ PLÁN - INÉ AKO ZLOŽITÉ MOTOROVÉ LIETADLÁ A MIESTNA PREVÁDZKA	Nevzťahuje sa na lety letúnov s jednoduchou konštrukciou z bodu A do bodu A podľa VFR a miestnu prevádzku vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou podľa VFR cez deň; Zmiernenia pre lietadlá s jednoduchou konštrukciou, ktoré nelietajú z bodu A do bodu A podľa VFR, a

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
			miestnu vrtuľníkovú prevádzku okrem prevádzky vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou podľa VFR cez deň.
GM1	CAT.OP.MPA.175 podods. b) bod 5	Príprava na let TABUĽKY PREPOČTOV	Nevzťahuje sa na lety letúnov s jednoduchou konštrukciou z bodu A do bodu A podľa VFR ani na miestnu prevádzku vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou podľa VFR cez deň.
	CAT.OP.MPA.180	Výber letísk – letúny	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.OP.MPA.181	Výber letísk a miest prevádzky - vrtuľníky	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Výber letísk a miest prevádzky - vrtuľníky PREDPOVEĎ PRE PRISTÁTIE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Výber letísk a miest prevádzky - vrtuľníky NÁHRADNÉ LETISKÁ MIMO PEVNINY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Výber letísk a miest prevádzky - vrtuľníky PREDPOVEĎ PRE PRISTÁTIE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 podods. b) bod 1	Výber letísk a miest prevádzky - vrtuľníky POBREŽNÉ LETISKO	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 podods. d)	Výber letísk a miest prevádzky - vrtuľníky NÁHRADNÉ LETISKÁ MIMO PEVNINY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
	CAT.OP.MPA.185	Plánovacie minimá pre lety IFR – letúny	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Plánovacie minimá pre lety IFR – letúny PLÁNOVACIE MINIMÁ PRE NÁHRADNÉ LETISKÁ	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Plánovacie minimá pre lety IFR – letúny POVETERNOSTNÉ PREDPOVEDE PRE LETISKO	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.OP.MPA.186	Plánovacie minimá na lety IFR – vrtuľníky	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Plánovacie minimá pre lety IFR – letúny PLÁNOVACIE MINIMÁ PRE NÁHRADNÉ LETISKÁ	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.OP.MPA.210	Členovia posádok na pracovných miestach	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - podmienky viacčlennej posádky / prevádzky s palubnými sprievodcami
AMC1	CAT.OP.MPA.210 podods. b)	Členovia posádok na pracovných miestach MIESTA NA SEDENIE PRE PALUBNÝCH SPRIEVODCOV	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - prevádzka s palubnými sprievodcami
	CAT.OP.MPA.220	Pomocné prostriedky pre núdzovú evakuáciu	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
	CAT.OP.MPA.245	Meteorologické podmienky – všetky lietadlá	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.OP.MPA.246	Meteorologické podmienky – letúny	Nemá význam pre

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
			prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.OP.MPA.255	Ľad a iné znečistenia – postupy za letu	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - lety v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Ľad a iné znečistenia - postupy za letu LET V OČAKÁVANÝCH ALEBO SKUTOČNÝCH PODMIENKACH NÁMRAZY - LETÚNY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - lety v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Ľad a iné znečistenia - postupy za letu LET V OČAKÁVANÝCH ALEBO SKUTOČNÝCH PODMIENKACH NÁMRAZY - VRTUĽNÍKY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - lety v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Riadenie palivového systému počas letu – vrtuľníky ZLOŽITÉ MOTOROVÉ VRTUĽNÍKY, INÁ AKO MIESTNA PREVÁDZKA	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá/iná ako miestna prevádzka
GM1	CAT.OP.MPA.290	Zistenie blízkosti zeme VÝCVIKOVÉ PROGRAMY PRE LETOVÚ POSÁDKU TÝKAJÚCE SA VÝSTRAŽNÉHO SYSTÉMU SIGNALIZÁCIE BLÍZKOSTI ZEME (TAWS)	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
GM1	CAT.OP.MPA.295	Použitie palubného protizrážkového systému (ACAS) VÝCVIKOVÉ PROGRAMY PRE LETOVÚ POSÁDKU TÝKAJÚCE SA SYSTÉMU ACAS	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
GM1	CAT.OP.MPA.295	Použitie palubného protizrážkového systému (ACAS) VŠEOBECNE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
	CAT.OP.MPA.295	Použitie palubného protizrážkového systému (ACAS)	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.OP.MPA.305	Začatie a pokračovanie priblíženia	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305 podods. e)	Začatie a pokračovanie priblíženia VIZUÁLNA ORIENTÁCIA PRI OPERÁCII PRIBLÍŽENIA PODĽA PRÍSTROJOV	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.OP.MPA.310	Prevádzkové postupy – výška preletu prahu vzletovej a pristávacej dráhy - letúny	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Všeobecné ustanovenia ÚDAJE PRE PRÍPAD VLNKAVOSTI A ZNEČISTENEJ DRÁHY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.200	Všeobecné ustanovenia	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.POL.A.205	Vzlet SKRÁTENIE DĹŽKY VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY V DÔSLEDKU VYROVNANIA DO OSI DRÁHY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
GM1	CAT.POL.A.205	Vzlet STAV POVRCHU VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.205	Vzlet	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.POL.A.210	Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete BEZPEČNÁ VÝŠKA NAD PREKÁŽKAMI PO VZLETE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
AMC2	CAT.POL.A.210	Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete VPLYV UHLA NÁKLONU	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC3	CAT.POL.A.210	Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete POŽADOVANÁ NAVIGAČNÁ PRESNOŠŤ	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
GM1	CAT.POL.A.210	Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete POSTUPY PRE NEPREDVÍDANÉ OKOLNOSTI TÝKAJÚCE SA BEZPEČNEJ VÝŠKY NAD PREKÁŽKAMI	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.210	Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.POL.A.215	Let na trati s jedným motorom neschopným prevádzky (OEI) ANALÝZA TRATE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.215	Let na trati s jedným motorom neschopným prevádzky (OEI)	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.220	Let na trati – letúny s tromi alebo viacerými motormi, z toho s dvoma motormi neschopnými prevádzky	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC2	CAT.POL.A.225	Pristátie – cieľové a náhradné letiská NEVYDARENÉ PRIBLIŽENIE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.225	Pristátie – cieľové a náhradné letiská	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.POL.A.225	Pristátie – cieľové a náhradné letiská MERANIE NADMORSKEJ VÝŠKY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
GM1	CAT.POL.A.225	Pristátie – cieľové a náhradné letiská GRADIENT PRI NEVYDARENOM PRIBLIŽENÍ	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.POL.A.230	Pristátie – cieľové a náhradné letiská SPRACOVANIE ÚDAJOV O DĹŽKE AUTOMATICKÉHO PRISTÁTIA	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.230	Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
GM1	CAT.POL.A.230	Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy PRISTÁVACIA HMOTNOSŤ	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.235	Pristátie – mokré a znečistené vzletové a pristávacie dráhy	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.240	Povolenie prevádzky so zväčšenými náklonmi	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.245	Povolenie postupov strmého priblíženia	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.250	Povolenie letov s krátkym pristátím	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.POL.A.310	Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete – viacmotorové letúny DRÁHA LETU PRI VZLETE – VIZUÁLNA NAVIGÁCIA PRE KURZOVÉ VEDENIE	Zmiernenie pre letúny výkonnostnej triedy B, VFR cez deň
	CAT.POL.A.310 (podods. e)	Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete – viacmotorové letúny	Zmiernenie pre letúny výkonnostnej triedy B, VFR cez deň
	CAT.POL.A.345	Povolenie postupov strmého priblíženia	Nemá význam pre

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
			prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá/výška nad prahom dráhy 35 stôp alebo viac
	CAT.POL.A.400	Vzlet	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
GM1	CAT.POL.A.400	Vzlet STAV POVRCHU VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.POL.A.400	Vzlet SKRÁTENIE DĹŽKY VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY V DÔSLEDKU VYROVNANIA DO OSI DRÁHY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC2	CAT.POL.A.400	Vzlet SKLON VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.405	Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.POL.A.405	Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete VPLYV UHLA NÁKLONU	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC2	CAT.POL.A.405	Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete POŽADOVANÁ NAVIGAČNÁ PRESNOSŤ	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.410	Let na trati so všetkými pracujúcimi motormi	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.415	Let na trati s jedným motorom neschopným prevádzky	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
AMC1	CAT.POL.A.415	Let na trati s jedným motorom neschopným prevádzky ANALÝZA TRATE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.420	Let na trati – letúny s tromi alebo viacerými motormi, z toho s dvoma motormi neschopnými prevádzky	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.425	Pristátie – cieľové a náhradné letiská	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.POL.A.425	Pristátie – cieľové a náhradné letiská MERANIE NADMORSKEJ VÝŠKY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.430	Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.POL.A.430	Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy OPRAVNÉ FAKTORY PRISTÁVACEJ HMOTNOSTI	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC2	CAT.POL.A.430	Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy SKLON VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
GM1	CAT.POL.A.430	Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy PRISTÁVACIA HMOTNOSŤ	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.A.435	Pristátie – mokré a znečistené vzletové a pristávacie dráhy	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.POL.H.110	Prihliadanie na prekážky	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
	CAT.POL.H.210	Dráha letu pri vzlete	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.POL.MAB.105	Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení	Zmiernenia pre letúny výkonnostnej triedy B a vrtuľníky, pokiaľ ide o uvedenie polohy ťažiska v dokumentácii o hmotnosti a vyvážení.
	CAT.IDE.A.120	Zariadenie na čistenie čelného skla	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - predpis pre zložité lietadlá
AMC1	CAT.IDE.A.120	Zariadenie na čistenie čelného skla - PROSTRIEDKY NA UDRŽANIE ČISTEJ ČASTI ČELNÉHO SKLA POČAS ZRÁŽOK	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - predpis pre zložité lietadlá
	CAT.IDE.A.130	Prevádzka podľa IFR alebo v noci - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR; čiastočné zmiernenie pre lietadlá s jednoduchou konštrukciou.
AMC1	CAT.IDE.A.130 podods. a) bod 5	Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie UKAZOVATEĽ SKLZU	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 podods. b)	Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie VÝŠKOMERY – PREVÁDZKA IFR ALEBO PREVÁDZKA V NOCI	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 podods. e)	Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie PROSTRIEDKY SIGNALIZUJÚCE PORUCHU PROSTRIEDKOV ZABRAŇUJÚCICH NESPRAVNEJ ČINNOSTI SYSTÉMOV INDIKÁCIE VZDUŠNEJ RÝCHLOSTI VPLYVOM KONDENZÁCIE ALEBO NÁMRAZY	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
AMC1	CAT.IDE.A.130 podods. i)	Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie ZÁLOŽNÝ UKAZOVATEĽ POLOHY	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 podods. j)	Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie DRŽIAK MAPY	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.IDE.A.135	Ďalšie vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.IDE.A.140	Systém signalizácie nadmorskej výšky	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá/ MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.150	Výstražný systém uvedomenia si terénu (TAWS)	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá/ MOPSC > 9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Výstražný systém uvedomenia si terénu (TAWS) VAROVANIE PRED NADMERNOU ODCHÝLKOU OD ZOSTUPOVEJ ROVINY SMEROM NADOL SYSTÉMOM TAWS TRIEDY A	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá/ MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.155	Palubný protizrážkový systém (ACAS)	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá/ MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.160	Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá/ MOPSC > 9/ letúny s pretlakovou kabínou
AMC1	CAT.IDE.A.160	Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok VŠEOBECNE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
			do bodu A - zložité lietadlá/ MOPSC > 9/ letúny s pretlakovou kabínou
	CAT.IDE.A.165	Ďalšie vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - prevádzka v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy
	CAT.IDE.A.170	Systém palubného telefónu letovej posádky	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - viacpilotná prevádzka
AMC1	CAT.IDE.A.170	Systém palubného telefónu letovej posádky TYP PALUBNÉHO TELEFÓNU LETOVEJ POSÁDKY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - viacpilotná prevádzka
	CAT.IDE.A.175	Systém palubného telefónu členov posádky	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.IDE.A.175	Systém palubného telefónu členov posádky ŠPECIFIKÁCIE	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.IDE.A.180	Systém palubného rozhlasu	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.IDE.A.180	Systém palubného rozhlasu ŠPECIFIKÁCIE	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.IDE.A.185	Zapisovač zvuku v kabíne	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.IDE.A.185	Zapisovač zvuku v kabíne	Nevzťahuje sa na

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
		VŠEOBECNE	prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.IDE.A.190	Zapísovač letových údajov	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.IDE.A.190	Zapísovač letových údajov ZOZNAM PARAMETROV, KTORÉ SA ZAPISUJÚ V PRÍPADE LETÚNOV, KTORÝM BOLO PRVÝ RAZ VYDANÉ INDIVIDUÁLNE OSVEDČENIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI 1. JANUÁRA 2016 ALEBO NESKÔR	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC2	CAT.IDE.A.190	Zapísovač letových údajov ZOZNAM PARAMETROV, KTORÉ SA ZAPISUJÚ V PRÍPADE LETÚNOV, KTORÝM BOLO PRVÝ RAZ VYDANÉ INDIVIDUÁLNE OSVEDČENIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI 1. APRÍLA 1998 ALEBO NESKÔR A PRED 1. JANUÁROM 2016	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC3	CAT.IDE.A.190	Zapísovač letových údajov ŠPECIFIKÁCIE VÝKONNOSTI PARAMETROV, KTORÉ SA ZAPISUJÚ V PRÍPADE LETÚNOV, KTORÝM BOLO PRVÝ RAZ VYDANÉ INDIVIDUÁLNE OSVEDČENIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI 1. APRÍLA 1998 ALEBO NESKÔR A PRED 1. JANUÁROM 2016	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC4	CAT.IDE.A.190	Zapísovač letových údajov ZOZNAM PARAMETROV, KTORÉ SA ZAPISUJÚ V PRÍPADE LETÚNOV, KTORÝM BOLO PRVÝ RAZ VYDANÉ INDIVIDUÁLNE OSVEDČENIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI OD 1. JÚNA 1990 DO 31. MARCA 1998	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC5	CAT.IDE.A.190	Zapísovač letových údajov ŠPECIFIKÁCIE VÝKONNOSTI PARAMETROV, KTORÉ SA ZAPISUJÚ V PRÍPADE LETÚNOV, KTORÝM BOLO PRVÝ RAZ VYDANÉ INDIVIDUÁLNE OSVEDČENIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI OD 1. JÚNA 1990 DO 31. MARCA 1998	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC6	CAT.IDE.A.190	Zapísovač letových údajov ZOZNAM PARAMETROV, KTORÉ SA ZAPISUJÚ V PRÍPADE LETÚNOV, KTORÝM	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
		BOLO PRVÝ RAZ VYDANÉ INDIVIDUÁLNE OSVEDČENIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI PRED 1. JÚNOM 1990	do bodu A - zložitá lietadlá
	CAT.IDE.A.195	Zaznamenávanie dátového spojenia	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložitá lietadlá
AMC1	CAT.IDE.A.195	Zaznamenávanie dátového spojenia VŠEOBECNE	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložitá lietadlá
GM1	CAT.IDE.A.195	Zaznamenávanie dátového spojenia VŠEOBECNE	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložitá lietadlá
	CAT.IDE.A.200	Kombinovaný zapisovač	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložitá lietadlá
AMC1	CAT.IDE.A.200	Kombinovaný zapisovač VŠEOBECNE	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložitá lietadlá
	CAT.IDE.A.210	Signalizácia „pripútajte sa“ a „nefajčite“	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - cestujúcich zo sedadiel letovej posádky nevidno
	CAT.IDE.A.215	Vnútorne dvere a závesy	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - veľké letúny
AMC1	CAT.IDE.A.215	Vnútorne dvere a závesy ŠTÍTKY S NÁPISOM	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - veľké letúny
	CAT.IDE.A.225	Núdzová zdravotnícka súprava	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložitá lietadlá

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
AMC1	CAT.IDE.A.225	Núdzová zdravotnícka súprava OBSAH NÚDZOVEJ ZDRAVOTNÍCKEJ SÚPRAVY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
AMC2	CAT.IDE.A.225	Núdzová zdravotnícka súprava PREPRAVA V PODMIENKACH BEZPEČNOSTNEJ OCHRANY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
AMC3	CAT.IDE.A.225	Núdzová zdravotnícka súprava PRÍSTUP K NÚDZOVEJ ZDRAVOTNÍCKEJ SÚPRAVE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
AMC4	CAT.IDE.A.225	Núdzová zdravotnícka súprava ÚDRŽBA NÚDZOVEJ ZDRAVOTNÍCKEJ SÚPRAVY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
	CAT.IDE.A.230	Kyslík na prvú pomoc	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - let vo výške nad 25 000 stôp
GM1	CAT.IDE.A.230	Kyslík na prvú pomoc VŠEOBECNE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - let vo výške nad 25 000 stôp
	CAT.IDE.A.235	Prídavný prívod kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - letúny s pretlakovou kabínou
AMC1	CAT.IDE.A.235	Prídavný prívod kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou VŠEOBECNE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - letúny s pretlakovou kabínou
AMC2	CAT.IDE.A.235	Prídavný prívod kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou POŽADOVANÁ ZÁSOBA KYSLÍKA PRE OSOBY SEDIACE A KONAJÚCE SLUŽBU NA SEDADLÁCH PILOTNÉHO PRIESTORU A PALUBNÝCH SPRIEVODCOV NAD RÁMEC	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - letúny s pretlakovou kabínou

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
		MINIMÁLNEHO PREDPÍSANÉHO POČTU PALUBNÝCH SPRIEVODCOV	
GM1	CAT.IDE.A.235	Prídavný prívod kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou KYSLÍKOVÉ MASKY UMOŽŇUJÚCE RÝCHLE NASADENIE	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - letúny s pretlakovou kabínou
	CAT.IDE.A.245	Ochranné dýchacie zariadenie pre posádku	Nemá význam / nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - letúny s pretlakovou kabínou / zložité lietadlá
AMC1	CAT.IDE.A.245	Ochranné dýchacie zariadenie pre posádku OCHRANNÉ DÝCHACIE ZARIADENIE	Nemá význam / nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - letúny s pretlakovou kabínou / zložité lietadlá
	CAT.IDE.A.255	Havarijné sekery a sochory	Nemá význam / nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - letúny s pretlakovou kabínou / zložité lietadlá
AMC1	CAT.IDE.A.255	Havarijné sekery a sochory ULOŽENIE NÚDZOVEJ SEKERY A SOCHORA	Nemá význam / nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - letúny s pretlakovou kabínou / zložité lietadlá
	CAT.IDE.A.265	Prostriedky na núdzové opustenie letúna	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - výška východu viac ako 6 stôp
	CAT.IDE.A.270	Megafóny	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafóny UMIESTNENIE MEGAFÓNOV	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
			leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
	CAT.IDE.A.275	Núdzové osvetlenie a označenie	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá/ MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.325	Súprava slúchadiel s mikrofónom	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Súprava slúchadiel s mikrofónom VŠEOBECNE	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Súprava slúchadiel s mikrofónom VŠEOBECNE	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.IDE.A.335	Panel voliča n.f. výstupov	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.IDE.A.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov DVA NEZÁVISLÉ KOMUNIKAČNÉ PROSTRIEDKY	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov PRIJATEĽNÝ POČET A TYP KOMUNIKAČNÝCH A NAVIGAČNÝCH ZARIADENÍ	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde	

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
		nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov PRIJATEĽNÝ POČET A TYP KOMUNIKAČNÝCH A NAVIGAČNÝCH ZARIADENÍ	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov PORUCHA JEDNÉHO ZARIADENIA	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC4	CAT.IDE.A.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov VYSOKOFREKVENČNÉ ZARIADENIE NA NIEKTORÝCH TRATIACH SO ŠPECIFIKÁCIAMI MINIMÁLNEJ NAVIGAČNEJ VÝKONNOSTI (MNPS)	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
GM1	CAT.IDE.A.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov PRÍSLUŠNÉ POŽIADAVKY PRE VZDUŠNÝ PRIESTOR	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.IDE.H.115	Prevádzkové svetlá	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Prevádzkové svetlá PRISTÁVACÍ SVETLOMET	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.IDE.H.130	Prevádzka podľa IFR alebo v noci - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 podods. e)	Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie PROSTRIEDKY SIGNALIZUJÚCE PORUCHU PROSTRIEDKOV ZABRAŇUJÚCICH NESPRÁVNEJ ČINNOSTI SYSTÉMOV INDIKÁCIE VZDUŠNEJ RÝCHLOSTI VPLYVOM KONDENZÁCIE ALEBO NÁMRAZY	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
AMC1	CAT.IDE.H.130 podods. f) bod 6	Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie OSVETLENIE ZÁLOŽNÝCH PROSTRIEDKOV NA MERANIE A ZOBRAZOVANIE LETOVEJ POLOHY	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 podods. i)	Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie DRŽIAK MAPY	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.IDE.H.135	Ďalšie vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.IDE.H.160	Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok VŠEOBECNE	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.IDE.H.165	Ďalšie vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - lety v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy
	CAT.IDE.H.170	Systém palubného telefónu letovej posádky	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A – viacpilotná prevádzka
AMC1	CAT.IDE.H.170	Systém palubného telefónu letovej posádky TYP PALUBNÉHO TELEFÓNU LETOVEJ POSÁDKY	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A – viacpilotná prevádzka
	CAT.IDE.H.175	Systém palubného telefónu členov posádky	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - preprava

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
			ďalších členov posádky okrem letovej posádky
AMC1	CAT.IDE.H.175	Systém palubného telefónu členov posádky ŠPECIFIKÁCIE VLASTNOSTÍ	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - preprava ďalších členov posádky okrem letovej posádky
	CAT.IDE.H.180	Systém palubného rozhlasu	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.IDE.H.185	Zapisovač zvuku v kabíne	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.IDE.H.185	Zapisovač zvuku v kabíne VŠEOBECNE	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
	CAT.IDE.H.190	Zapisovač letových údajov	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC1	CAT.IDE.H.190	Zapisovač letových údajov ZOZNAM PARAMETROV, KTORÉ SA ZAPISUJÚ V PRÍPADE VRTUĽNÍKOV S MAXIMÁLNOU SCHVÁLENOU VZLETOVOU HMOTNOSŤOU VÄČŠOU AKO 3 175 KG, KTORÝM BOLO PRVÝ RAZ VYDANÉ INDIVIDUÁLNE OSVEDČENIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI 1. JANUÁRA 2016 ALEBO NESKÔR	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá
AMC2	CAT.IDE.H.190	Zapisovač letových údajov ZOZNAM PARAMETROV, KTORÉ SA ZAPISUJÚ V PRÍPADE VRTUĽNÍKOV S MAXIMÁLNOU SCHVÁLENOU VZLETOVOU HMOTNOSŤOU VÄČŠOU AKO 3 175 KG, KTORÝM BOLO PRVÝ RAZ VYDANÉ INDIVIDUÁLNE OSVEDČENIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI 1. AUGUSTA 1999 ALEBO NESKÔR A PRED 1. JANUÁROM 2016, A VRTUĽNÍKOV S MAXIMÁLNOU SCHVÁLENOU	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložité lietadlá

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
		VZLETOVOU HMOTNOSŤOU VÄČŠOU AKO 7 000 KG ALEBO S MAXIMÁLNOU KONFIGURÁCIOU SEDADIEL PRE DEVÄŤ ALEBO VIAC CESTUJÚCICH, KTORÝM BOLO PRVÝ RAZ VYDANÉ INDIVIDUÁLNE OSVEDČENIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI 1. JANUÁRA 1989 ALEBO NESKÔR A PRED 1. AUGUSTOM 1999	
AMC3	CAT.IDE.H.190	Zapisovač letových údajov ŠPECIFIKÁCIE VÝKONNOSTI PARAMETROV, KTORÉ SA ZAPISUJÚ V PRÍPADE VRTUĽNÍKOV S MAXIMÁLNOU SCHVÁLENOU VZLETOVOU HMOTNOSŤOU VÄČŠOU AKO 3 175 KG, KTORÝM BOLO PRVÝ RAZ VYDANÉ INDIVIDUÁLNE OSVEDČENIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI 1. AUGUSTA 1999 ALEBO NESKÔR A PRED 1. JANUÁROM 2016, A VRTUĽNÍKOV S MAXIMÁLNOU SCHVÁLENOU VZLETOVOU HMOTNOSŤOU VÄČŠOU AKO 7 000 KG ALEBO S MAXIMÁLNOU KONFIGURÁCIOU SEDADIEL PRE DEVÄŤ ALEBO VIAC CESTUJÚCICH, KTORÝM BOLO PRVÝ RAZ VYDANÉ INDIVIDUÁLNE OSVEDČENIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI 1. JANUÁRA 1989 ALEBO NESKÔR A PRED 1. AUGUSTOM 1999	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
	CAT.IDE.H.195	Zaznamenávanie dátového spojenia	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
AMC1	CAT.IDE.H.195	Zaznamenávanie dátového spojenia VŠEOBECNE	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
GM1	CAT.IDE.H.195	Zaznamenávanie dátového spojenia VŠEOBECNE	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
	CAT.IDE.H.200	Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
AMC1	CAT.IDE.H.200	Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
		VŠEOBECNE	leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
	CAT.IDE.H.240	Prídavný prívod kyslíka - vrtuľníky bez pretlakovej kabíny	Zmiernenia pre vrtuľníky s jednoduchou konštrukciou bez pretlakovej kabíny
	CAT.IDE.H.270	Megafóny	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafóny UMIESTNENIE MEGAFÓNOV	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
	CAT.IDE.H.275	Núdzové osvetlenie a označenie	Nevzťahuje sa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - zložené lietadlá
	CAT.IDE.H.335	Panel voliča n.f. výstupov	Nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
	CAT.IDE.H.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov DVA NEZÁVISLÉ KOMUNIKAČNÉ PROSTRIEDKY	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov PRIJATEĽNÝ POČET A TYP KOMUNIKAČNÝCH A NAVIGAČNÝCH ZARIADENÍ	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR

	Referenčné číslo predpisu	Názov predpisu	Vysvetlenie
		PORUCHA JEDNÉHO ZARIADENIA	
GM1	CAT.IDE.H.345	Komunikačné a navigačné zariadenie pre lety podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov PRÍSLUŠNÉ POŽIADAVKY PRE VZDUŠNÝ PRIESTOR	Čiastočne nemá význam pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy z bodu A do bodu A - IFR

Príloha 3: Použité skratky

AAC	letecké administratívne spojenie
AAD	stanovená výšková odchýlka
AAL	nad úrovňou letiska
AC	striedavý prúd
ACAS II	palubný protizrážkový systém II
ADF	automatický zameriavač
ADG	generátor poháňaný vzduchom
ADS	automatický závislý prehľadový systém
ADS-B	automatický závislý prehľadový systém - vysielanie
ADS-C	automatický závislý prehľadový systém - kontrakt
AeMC	poverené zdravotnícke zariadenie
AEO	všetky motory pracujúce
AFCS	systém automatického riadenia letu
AFM	letová príručka lietadla
AFN	hlásenie o lete lietadla
AFN	hlásenie o zariadeniach letových prevádzkových služieb
AGL	nad úrovňou terénu
AHRS	referenčný systém letovej polohy a kurzu
AIS	letecká informačná služba
ALS	približovacia svetelná sústava
ALSF	približovacia svetelná sústava so zábleskovými návestidlami
AMC	prijateľné prostriedky preukázania zhody
AMSL	nad strednou hladinou mora
ANP	skutočná navigačná výkonnosť
AOC	osvedčenie leteckého prevádzkovateľa

APCH	priblíženie
APU	pomocná energetická jednotka
APV	postup priblíženia s vertikálnym navádzaním
AR	trasa ATS
AR	vyžaduje sa povolenie
AR	požiadavky na úrad
ARA	priblíženie s pomocou palubného radaru
ASC	Výbor pre leteckú bezpečnosť
ASDA	použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet
ATC	riadenie letovej prevádzky
ATO	schválená organizácia pre výcvik
ATPL	preukaz spôsobilosti dopravného pilota
ATQP	alternatívny program výcviku a kvalifikácie
ATS	letové prevádzkové služby
AVGAS	letecký benzín
AVTAG	palivo so širokým rozsahom destilačných teplôt
B-RNAV	základná priestorová navigácia
BALS	základná približovacia svetelná sústava
CAP	prístupové parametre riadiaceho letovej prevádzky
CDFA	konečné priblíženie stálym klesaním
CDL	zoznam odchýlok usporiadania
CFIT	riadený let do terénu
CG	ťažisko
cm	centimetre
CM	riadenie kontextu/konfigurácie
CMA	prístup nepretržitého sledovania
CMV	prepočítaná meteorologická dohľadnosť

CMPA	zložitá motorová lietadlo
CofA	osvedčenie o letovej spôsobilosti
CPA	bod najväčšieho priblíženia
CPDLC	komunikácia dátovým spojením medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom
CPL	preukaz spôsobilosti obchodného pilota
CRM	optimalizácia činnosti posádky
CRT	nástroj pripomienok a odpovedí
CVR	zapisovač zvuku v kabíne
DA	nadmorská výška rozhodnutia
D-ATIS	dátový prenos automatickej informačnej služby koncovej riadenej oblasti
DC	jednosmerný prúd
DCL	povolenie na odlet
DDM	rozdiel hĺbok modulácií
D-FIS	dátový prenos letovej informačnej služby
DGOR	hlásenie udalosti s nebezpečným tovarom
DH	výška rozhodnutia
DME	zariadenie na meranie vzdialenosti
D-OTIS	dátový prenos prevádzkovej informačnej služby koncovej riadenej oblasti
DR	vzdialenosť rozhodnutia
DSTRK	plánovaná trasa
EASP	Európsky program pre bezpečnosť letectva
EK	Európska komisia
EFB	elektronická letová aktovka
EFIS	elektronický systém letových prístrojov
EGT	teplota výfukových plynov

ELT(AD)	núdzový vysielateľ polohy (automaticky uvádzaný do pracovnej polohy)
ELT(AF)	núdzový vysielateľ polohy (automatický upevnený)
ELT(AP)	núdzový vysielateľ polohy (automatický prenosný)
ELT(S)	núdzový vysielateľ polohy na prežitie
EPE	odhad odchýlky polohy
EPR	tlakové pomery motora
EPU	odhad neistoty polohy
ERA	náhradné (letisko) na trase
ESSG	Európska riadiaca skupina SAFA
ETOPS	prevádzka dvojmotorových letúnov s predĺženým operačným dosahom
ETSO	Európske technické štandardné schválenie
EUROCAE	Európska organizácia pre zariadenia civilného letectva
EVS	system rozšíreného videnia
FAA	Federálny úrad pre letectvo USA
FAF	bod konečného priblíženia
FAK	súprava prvej pomoci
FALS	úplná približovacia svetelná sústava
FANS	budúci systém leteckej navigácie
FAP	bod začatia konečného priblíženia
FATO	plocha konečného priblíženia a vzletu
FDM	monitorovanie letových údajov
FDR	zapisovač letových údajov
FFS	typový letový simulátor
FI	letový inštruktor
FL	letová hladina
FM	modulátor frekvencie

FMS	system riadenia letu
FOR	rozhľadové pole
FOV	zorné pole
FSTD	výcvikové zariadenie na simuláciu letu
ft	stopy
FTD	letové výcvikové zariadenie
g	gram
g	gravitácia
GBAS	system s pozemným rozšírením
GCAS	pozemný protizrážkový system
GIDS	pozemný system detekcie námrazy
GLS	pristávací system GBAS
GM	materiál s usmerneniami
GNSS	globálny navigačný satelitný system
GPS	globálny system určovania polohy
GPWS	výstražný system na blízkosť terénu
HEMS	vrtuľníková záchranná zdravotná služba
HF	vysoká frekvencia
HI/MI	vysoká intenzita / stredná intenzita
HIALS	vysoko intenzívna približovacia svetelná sústava
HLL	zoznam obmedzení pre vrtuľníkové plošiny
HoT	čas pôsobenia
hPa	hektopascal
HUD	prieľadový displej
HUDLS	prieľadový navádzací system pristávania
IAF	bod počiatočného približenia
IALS	stredná približovacia svetelná sústava
ICAO	Medzinárodná organizácia civilného letectva

IF	bod stredného priblíženia
IFR	pravidlá letu podľa prístrojov
IGE	prízemný efekt
ILS	system zariadení na presné priblíženie a pristátie
IMC	meteorologické podmienky pre let podľa prístrojov
inHg	palce ortuti
INS	inerciálny navigačný systém
IORS	vnútorný systém hlásenia udalostí
IP	medziľahlý bod
IR	vykonávací predpis
IRNAV/IAN	integrovaná priestorová navigácia
IRS	inerciálna súradnicová sústava
ISA	medzinárodná štandardná atmosféra
IV	intravenózný
JAA	Spojené letecké úrady
JAR	jednotné letecké predpisy
JET 1 / A / A1	kerozín
JET B	palivo so širokým rozsahom destilačných teplôt
JIP	spoločný vykonávací postup
JP-4	palivo so širokým rozsahom destilačných teplôt
km	kilometre
kN	kilonewton
KSS	Ktitorovov-Siminov-Sindalovského vzorec
kt	uzol
LAT/LONG	zemepisná šírka/dĺžka
LED	svetelná dióda
LIFUS	traťový let pod dozorom

LNAV	smerová navigácia
LoA	písomný súhlas
LOC	lokalizátor
LOE	hodnotenie zamerané na let na trati
LOFT	letový výcvik zameraný na let na trati
LOS	povrch s obmedzenými prekážkami
LOUT	najnižšia teplota prevádzkového využívania
LP	výkonnosť lokalizátora
LPV	bočné presné priblíženie s vertikálnym navádzaním
LRNS	dialľkový navigačný systém
LVO	prevádzka za podmienok malej dohľadnosti
LVP	postupy za nízkej viditeľnosti
LVTO	vzlet za nízkej viditeľnosti
m	metre
MALS	stredne intenzívna približovacia svetelná sústava
MALSF	stredne intenzívna približovacia svetelná sústava so zábleskovými návěstidlami
MALSR	stredne intenzívna približovacia svetelná sústava s návěstidlami ukazovateľa smeru
MAPt	bod začatia postupu nevydareného priblíženia
MCTOM	maximálna schválená vzletová hmotnosť
MDA	minimálna nadmorská výška pre klesanie
MDA/H	minimálna výška/nadmorská výška pre klesanie
MDH	minimálna výška pre klesanie
MEA	minimálna bezpečná nadmorská výška na trase
MEL	zoznam minimálneho vybavenia
METAR	letisková správa o počasí
MGA	minimálna bezpečná nadmorská výška v letovej sieti
MHz	megahertz

MID	stredný bod, stredná časť
ml	mililitre
MLS	mikrovlnný pristávací systém
MMEL	hlavný zoznam minimálneho vybavenia
MNPS	špecifikácia minimálnej navigačnej výkonnosti
MOC	minimálna výška nad prekážkami
MOCA	minimálna nadmorská výška nad prekážkami
MOPS	norma minimálnej prevádzkovej výkonnosti
MORA	minimálna nadmorská výška mimo trasy
MPSC	maximálna konfigurácia sedadiel pre cestujúcich
mSv	milisievert
NADP	postup na obmedzenie hluku pri odlete
NALS	bez približovacej svetelnej sústavy
NAV	navigácia
NDB	nesmerový rádiomaják
N _F	otáčky voľnej hnacej turbíny
NM	námorné míle
NOTAM	oznámenie pre pracovníkov, ktorí sa zaoberajú letovou prevádzkou
NPA	nepresné priblíženie
NVG	okuliare pre nočné videnie
OAT	teplota vonkajšieho vzduchu
OCH	bezpečná výška nad prekážkami
OCL	výška nad oceánom
ODALS	všesmerová približovacia svetelná sústava
OEI	jeden motor nepracujúci
OFS	povrch bez prekážok
OGE	mimo pôsobenia zemského povrchu

OIP	bod začiatku vyrovnávania
OM	prevádzková príručka
ONC	prevádzková navigačná mapa
OSD	údaje o prevádzkovej spôsobilosti
otCMPA	iné ako zložené motorové lietadlo
PAPI	svetelná zostupová sústava
PAR	presný približovací radar
PBE	ochranné dýchacie prístroje
PBN	výkonnostná navigácia
PCDS	system na prepravu pracovníkov
PDP	vopred stanovený bod
PNR	medzný bod návratu
POH	prevádzková príručka pilota
PRM	osoba so zníženou pohyblivosťou
QFE	tlak vzduchu vztiahnutý k nadmorskej výške letiska (alebo prahu dráhy)
QNH	tlak vzduchu prepočítaný na hladinu mora
R/T	rádio/telefón
RA	rada na vyhnutie
RAT	malá vrtuľová turbína
RCC	koordináčne stredisko pátrania a záchrany
RCF	znížené množstvo paliva na nepredvídané udalosti
RCLL	osové návestidlá dráhy
RFC	mapa zariadení na trase
RNAV	priestorová navigácia
RNAV 5	B-RNAV, základná priestorová navigácia
RNP	požadovaná navigačná výkonnosť
RNPX	požadovaná navigačná výkonnosť X

ROD	rýchlosť klesania
RTCA	Rádiotechnická komisia pre letectvo
RTZL	návestidlá dotykovej zóny dráhy
RVR	dráhová dohľadnosť
RVSM	znížené minimá vertikálnych rozstupov
SACA	hodnotenie bezpečnosti lietadiel Spoločenstva
SAFA	hodnotenie bezpečnosti zahraničných lietadiel
SAE ARP	odporúčané postupy v letectve Spoločnosti automobilových, leteckých a kozmických inžinierov USA
SALS	jednoduchá približovacia svetelná sústava
SALSF	približovacia svetelná sústava so zábleskovými návestidlami
SAP	stabilizované priblíženie
SAP	parametre prístupu do systému
SAR	pátracia záchranná služba
SBAS	systém so satelitným rozšírením
SCP	osobitné kategórie cestujúcich
SID	štandardný odlet podľa prístrojov
SMS	systém riadenia bezpečnosti
SPECI	špeciálna správa o letectve
SRA	priblíženie s pomocou prehľadového radaru
SRE	prvok prehľadového radaru
SSALF	zjednodušená približovacia svetelná sústava so zábleskovými návestidlami
SSALR	zjednodušená približovacia svetelná sústava s návestidlami ukazovateľa smeru
SSALS	zjednodušená približovacia svetelná sústava
SSP	štátny bezpečnostný program
SSR	sekundárny prehľadový radar (hlásenie tlaku a nadmorskej výšky)
STC	doplňkové typové osvedčenie

SVS	systém syntetického videnia
TA	prevádzkové odporúčanie
TAC	mapa priblíženia k terminálu
TAFS	letisková predpoveď
TAS	skutočná rýchlosť letu
TAWS	výstražný systém signalizácie blízkosti zeme
TCAS	výstražný protizrážkový systém
TCCA	Letecký úrad Kanady
TDP	bod rozhodnutia o vzlete
TDZ	dotyková zóna
THR	prah
TODA	použiteľná dĺžka pre vzlet
TORA	použiteľná dĺžka pre rozjazd
TRI	inštruktor typovej kvalifikácie
TSE	celková chyba systému
TVE	celková vertikálna chyba
TWIP	meteorologické informácie pre pilotov
UMS	systém sledovania prevádzky
UTC	koordinovaný svetový čas
UTR	záchytný systém hornej časti trupu
V _{AT}	indikovaná rýchlosť nad prahom
VDF	zameriavacia stanica na VKV
VFR	pravidlá letu za viditeľnosti
VHF	veľmi krátke vlny
VIS	viditeľnosť
VMC	meteorologické podmienky pre let za viditeľnosti
V _{MO}	maximálna prevádzková rýchlosť
VNAV	vertikálna navigácia

VOR	VKV všesmerový rádiomaják
V _{S1G}	pádová rýchlosť pri preťažení 1 g
V _{SO}	pádová rýchlosť
V _Y	rýchlosť letu pre optimálnu stúpavosť
WAC	letecká mapa sveta
WXR	palubný poveternostný radar
ZFT	nulový letový čas
ZFTT	preškoloovací kurz nulového letového času