



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 7.12.2015
COM(2015) 613 final

ANNEXES 1 to 10

PŘÍLOHY

[...]

návrhu

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie
pro bezpečnost letectví, kterým se ruší nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES)
č. 216/2008**

{SWD(2015) 262 final}

{SWD(2015) 263 final}

PŘÍLOHA I

Letadla podle čl. 2 odst. 3 písm. d)

Toto nařízení se nevztahuje na následující kategorie letadel:

- a) historická letadla splňující tato kritéria:
 - i) nesložitá letadla, jejichž:
 - původní návrh byl vytvořen před 1. lednem 1955 a
 - výroba byla zastavena před 1. lednem 1975,nebo
 - ii) letadla mající zřejmý historický význam týkající se:
 - účasti na pozoruhodné historické události,
 - významného kroku ve vývoji letectví nebo
 - významné úlohy, kterou plnila v ozbrojených silách členského státu;
- b) letadla konkrétně určená nebo upravená pro výzkumné, experimentální nebo vědecké účely a s pravděpodobnou výrobou ve velmi omezených počtech;
- c) letadla s posádkou na palubě, z nichž alespoň 51 % bylo postaveno amatérem nebo neziskovou organizací amatérů pro jejich vlastní účely a bez obchodního cíle;
- d) letadla, která byla ve službách vojenských sil, pokud se nejedná o typ letadla, jehož konstrukční normu přijala agentura;
- e) maximálně dvoumístná letadla, jejichž kritická rychlost nebo nejmenší rychlost ustáleného letu při přistávací konfiguraci nepřekračuje 35 uzlů kalibrované rychlosti (CAS), jakož i maximálně dvoumístné vrtulníky a padáky s pohonem s maximální vzletovou hmotností (MTOM), jak je zaznamenána členskými státy, která nepřesahuje:
 - i) 300 kg pro jednomístný pozemní letoun/vrtulník;
 - ii) 450 kg pro dvoumístný pozemní letoun/vrtulník;
 - iii) 330 kg pro jednomístný obojživelný letoun nebo vodní letoun/vrtulník;
 - iv) 495 kg pro dvoumístný obojživelný letoun nebo vodní letoun/vrtulník za předpokladu, že při provozu jako vodní letoun/vrtulník a jako pozemní letoun/vrtulník spadá pod mezní hodnoty MTOM příslušné těmto letounům;
 - v) 472,5 kg pro dvoumístný pozemní letoun vybavený celkovým záchranným padákovým systémem upevněným na drak letadla;
 - vi) 540 kg pro dvoumístný pozemní letoun vybavený celkovým záchranným padákovým systémem upevněným na drak letadla a vybavený elektrickým pohonným systémem;
 - vii) 315 kg pro jednomístný pozemní letoun vybavený celkovým záchranným padákovým systémem upevněným na drak letadla;
 - viii) 365 kg pro jednomístný pozemní letoun vybavený celkovým záchranným padákovým systémem upevněným na drak letadla a vybavený elektrickým pohonným systémem;

- f) jednomístné a dvoumístné vírníky (gyroplány) s MTOM nepřekračující 560 kg;
- g) kluzáky a motorové kluzáky s MTOM nejvýše 250 kg, jde-li o jednomístný letoun, nebo 400 kg, jde-li o dvoumístný letoun, včetně kluzáků se vzletem a přistáním z nohou pilota;
- h) repliky letadel splňující kritéria v písmenech a) nebo d), u nichž je konstrukce podobná jako u původního letounu;
- i) jednomístné horkovzdušné balony s maximálním konstrukčním objemem horkého vzduchu nejvýše 900 m³;
- j) jakákoliv jiná letadla s posádkou na palubě s maximální prázdnou hmotností, včetně paliva, nejvýše 70 kg.

PŘÍLOHA II

Hlavní požadavky letové způsobilosti

1. INTEGRITA VÝROBKU:

Integrita výrobku musí být zajištěna pro všechny předpokládané letové podmínky po dobu provozní životnosti letadla. Vyhovění všem požadavkům musí být prokázáno vyhodnocením nebo analýzou a v případě potřeby podloženo zkouškami.

1.1. Konstrukce a materiály:

1.1.1. Integrita konstrukce musí být zajištěna v rámci celé provozní obálky letadla a dostatečně mimo ni, včetně pohonného systému, a musí být zachována po dobu provozní životnosti letadla.

1.1.2. Všechny letadlové části, jejichž porucha by mohla snížit integritu konstrukce, musí vyhovovat následujícím podmínkám, aniž by došlo k nežádoucí deformaci nebo poruše. To zahrnuje všechny položky značné hmotnosti a jejich zádržné prostředky.

a) Musí být vzaty v úvahu všechny kombinace zatížení, které lze přiměřeně očekávat jak v rozmezích, tak v dostatečné míře i mimo rozmezí hmotností, polohy těžiště, provozní obálky a životnosti letadla. To zahrnuje zatížení způsobená poryvy, obraty, přetlakováním, pohyblivými plochami, řídicími a pohonnými systémy jak při letu, tak na zemi.

b) V úvahu musí být vzata zatížení a pravděpodobné poruchy způsobené nouzovými přistáními buď na zemi, nebo na vodě.

c) Podle druhu operací musí být dynamické účinky vyrovnávány reakcí konstrukce na tato zatížení, s ohledem na velikost a konfiguraci letadla.

1.1.3. Letadlo nesmí vykazovat žádnou aeroelastickou nestabilitu a žádné nadměrné vibrace.

1.1.4. Výrobní postupy a materiály použité při stavbě letadla musí vykazovat známé a reprodukovatelné konstrukční vlastnosti. V úvahu musí být brány každé změny v chování materiálů vztahující se k provoznímu prostředí.

1.1.5. Je-li to proveditelné, musí být zajištěno, aby účinky cyklického zatěžování, zhoršených podmínek prostředí, náhodných a samostatných zdrojů poškození nesnižovaly integritu konstrukce pod přijatelnou úroveň zbytkové pevnosti. Všechny nezbytné instrukce k zajištění zachování letové způsobilosti v tomto ohledu musí být vyhlášeny.

1.2. Pohon:

1.2.1. Integrita pohonného systému (tj. motoru a případně vrtule) musí být prokázána v rámci provozní obálky pohonného systému a dostatečně mimo ni a musí být zachována po dobu provozní životnosti pohonného systému, s ohledem na úlohu pohonného systému v celkové bezpečnostní koncepci letadla.

1.2.2. Pohonný systém musí ve svých stanovených mezích a s uvážením vlivů a podmínek prostředí poskytovat tah nebo výkon, který je od něj požadován.

1.2.3. Výrobní postupy a materiály použité při stavbě pohonných systémů musí vykazovat známé a reprodukovatelné konstrukční vlastnosti. V úvahu musí být brány všechny změny v chování materiálů vztahující se k provoznímu prostředí.

1.2.4. Účinky cyklického zatěžování, zhoršených podmínek prostředí a provozního opotřebení a pravděpodobných následných poruch letadlových částí nesmí snížit integritu pohonného systému pod přijatelnou úroveň. Všechny nezbytné instrukce k zajištění zachování letové způsobilosti v tomto ohledu musí být vyhlášeny.

1.2.5. Všechny nezbytné instrukce, informace a požadavky týkající se bezpečného a správného propojení mezi pohonným systémem a letadlem musí být vyhlášeny.

1.3. Systémy a vybavení (kromě jiného než zastavěného vybavení):

1.3.1. Letadlo nesmí vykazovat žádné konstrukční rysy nebo jednotlivosti, které se v praxi ukázaly jako nebezpečné.

1.3.2. Letadlo včetně systémů a vybavení požadovaného pro posouzení typového návrhu nebo na základě provozních pravidel musí fungovat tak, jak je určeno pro jakékoli předvídatelné provozní podmínky v rámci provozní obálky letadla a dostatečně mimo ni, s náležitým ohledem na provozní prostředí systémů nebo vybavení. Ostatní systémy nebo vybavení nevyžadované pro typovou certifikaci nebo nevyžadované na základě provozních pravidel, ať již fungující správně, nebo nesprávně, nesmějí snižovat bezpečnost a nesmějí nepříznivě ovlivňovat správnou funkci jakéhokoli jiného systému nebo vybavení. Systémy a vybavení musí být provozuschopné, aniž by vyžadovaly mimořádnou zručnost nebo sílu.

1.3.3. Letadlové systémy a vybavení, uvažovány samostatně a ve vztahu jednoho k druhému, musí být konstruovány tak, aby žádná jednotlivá porucha, která nebyla prokázána jako krajně nepravděpodobná, neměla za následek žádný katastrofický poruchový stav a aby pravděpodobnost jednoho poruchového stavu byla v obráceném poměru k závažnosti jeho vlivu na letadlo a osoby na palubě. Co se týče výše uvedeného kritéria jednotlivé poruchy, je přijatelné předpokládat přiměřenou toleranci s ohledem na velikost a konfiguraci letadla, což může vést k tomu, že některé letadlové části a některé systémy vrtulníků a malých letounů by nemusely tomuto kritériu vyhovovat.

1.3.4. Posádce nebo případně personálu údržby musí být jasným, úplným a jednoznačným způsobem poskytnuty informace nutné pro bezpečné provedení letu a informace týkající se nebezpečných stavů. Systémy, vybavení a ovládací prvky řízení včetně indikace a signalizace musí být konstruovány a uspořádány tak, aby minimalizovaly chyby, které by mohly přispět ke vzniku nebezpečí.

1.3.5. Je třeba učinit konstrukční opatření k minimalizování ohrožení letadla a osob na palubě nebezpečím, které lze s přiměřenou pravděpodobností očekávat, včetně nebezpečí pro bezpečnost informací, jak z vnitřku, tak z vnějšku letadla, včetně ochrany před možností závažné poruchy nebo zničení jakéhokoli jiného než zastavěného vybavení.

1.4. Jiné než zastavěné vybavení:

1.4.1. Jiné než zastavěné vybavení musí plnit svou bezpečnostní funkci nebo funkci týkající se bezpečnosti tak, jak je určeno pro jakékoli předvídatelné provozní podmínky, ledaže lze tuto funkci plnit také jinými prostředky.

1.4.2. Jiné než zastavěné vybavení musí být provozuschopné, aniž by vyžadovalo mimořádnou zručnost nebo sílu.

1.4.3. Jiné než zastavěné vybavení musí být konstruováno tak, aby minimalizovalo chyby, které by mohly přispět ke vzniku nebezpečí.

- 1.4.4. Jiné než zastavěné vybavení, ať již fungující správně, nebo nesprávně, nesmí snižovat bezpečnost a nesmí nepříznivě ovlivňovat správnou funkci jakéhokoli jiného vybavení, systému nebo zařízení.

1.5. Zachování letové způsobilosti:

- 1.5.1. Musí být stanoveny a zpřístupněny všechny nezbytné dokumenty včetně instrukcí pro zachování letové způsobilosti zajišťující, že úroveň letové způsobilosti týkající se typu letadla a jakékoli související části bude zachována po celou dobu provozní životnosti letadla.
- 1.5.2. Musí být zajištěny prostředky umožňující kontrolu, seřízení, mazání, odstranění nebo výměnu letadlových částí a jiného než zastavěného vybavení, tak jak je nezbytné pro zachování letové způsobilosti.
- 1.5.3. Instrukce pro zachování letové způsobilosti musí být podle objemu údajů ve formě jedné příručky nebo více příruček. Příručky musí v praktickém uspořádání obsahovat pokyny pro údržbu a opravy, informace pro ošetření letadla, postupy vyhledávání a odstraňování poruch a postupy prohlídek.
- 1.5.4. Instrukce pro zachování letové způsobilosti musí obsahovat omezení letové způsobilosti, která stanoví každou závaznou lhůtu pro výměnu, interval prohlídek a související postup prohlídek.

2. HLEDISKA LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI PROVOZU VÝROBKU

- 2.1. Musí být prokázáno, že v zájmu zabezpečení dostatečné úrovně bezpečnosti osob na palubě nebo na zemi je během provozu výrobku zajištěno toto:
- a) musí být stanoveny druhy provozu, pro které je letadlo schváleno, a dále musí být stanovena omezení a informace nezbytné pro bezpečný provoz, včetně omezení týkajících se životního prostředí a výkonnosti;
 - b) letadlo musí být bezpečně říditelné a manévrovatelné za všech předpokládaných provozních podmínek, a to i po případné poruše jednoho nebo případně více pohonných systémů, s ohledem na velikost a konfiguraci letadla. Patříčně musí být uvážena síla pilota, prostředí palubního prostoru, pracovní zatížení pilota, ostatní lidské činitele a fáze letu a jeho trvání;
 - c) musí být možný plynulý přechod z jedné letové fáze do druhé, aniž by bylo zapotřebí mimořádné zručnosti pilotáže, nadměrné pozornosti, síly nebo pracovní zátěže za jakýchkoli pravděpodobných provozních podmínek;
 - d) letadlo musí mít takovou stabilitu, která zajistí, aby požadavky na pilota nebyly nadměrné s ohledem na fázi letu a jeho trvání;
 - e) musí být stanoveny postupy za podmínek normálního provozu a poruchových a nouzových stavů;
 - f) musí být zajištěna výstražná zařízení nebo jiná varovná zařízení přiměřená typu letadla a určená k zabránění překročení normální letové obálky;
 - g) charakteristiky letadla a jeho systémů musí umožnit bezpečný návrat z možných krajních poloh letové obálky.
- 2.2. Členům posádky musí být dostupná provozní omezení a ostatní informace nezbytné pro bezpečný provoz.
- 2.3. Provoz výrobků musí být chráněn před nebezpečím způsobeným nepříznivými vnějšími nebo vnitřními podmínkami, včetně podmínek životního prostředí.

- a) Zejména (podle druhu operací) nesmí nastat žádné nebezpečné podmínky způsobené vystavením jevům, jako jsou nepříznivé počasí, blesk, střet s ptákem, pole vysokofrekvenčního záření, ozón a podobně, jejichž výskyt lze přiměřeně očekávat v průběhu provozu výrobku, s ohledem na velikost a konfiguraci letadla.
- b) Podle druhu operací musí prostory pro cestující cestujícím poskytovat vhodné cestovní podmínky a dostatečnou ochranu před jakýmkoli předpokládaným nebezpečím vzniklým v letovém provozu nebo v nouzových stavech, včetně nebezpečí požáru, vzniku kouře, toxických plynů a náhlé dekomprese s ohledem na velikost a konfiguraci letadla. Musí být přijata opatření, aby osoby na palubě měly veškeré přiměřené možnosti vyhnout se těžkému zranění, být rychle evakuovány z letadla a ochráněny před účinkem deceleračních sil v případě nouzového přistání na zemi nebo na vodě. Podle potřeby musí být vydána jasná a jednoznačná znamení nebo oznámení k instruování osob na palubě o vhodném bezpečném chování a o umístění a správném používání bezpečnostního vybavení. Předepsané bezpečnostní vybavení musí být snadno dostupné.
- c) Podle druhu provozu musí být prostory pro posádku uspořádány tak, aby usnadnily jak letový provoz, tak možnosti situačního povědomí a zvládání jakékoli očekávatelné situace a nouzových stavů. Prostředí prostoru pro posádku nesmí ohrozit schopnost posádky vykonávat její úkoly a jeho uspořádání musí být takové, aby se zamezilo vzájemnému ovlivňování během provozu a nesprávnému používání prvků řízení.

3. ORGANIZACE (VČETNĚ FYZICKÝCH OSOB PŮSOBÍCÍCH PŘI PROJEKTOVÁNÍ, VÝROBĚ NEBO ÚDRŽBĚ)

3.1. Podle typu činnosti musí být oprávnění organizace vydáno za předpokladu splnění těchto podmínek:

- a) organizace musí mít všechny prostředky nezbytné pro rozsah prací. Tyto prostředky zahrnují mimo jiné toto: zařízení, personál, vybavení, nástroje a materiály, dokumentace úkolů, odpovědností a postupů, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů;
- b) podle typu prováděné činnosti a velikosti organizace musí organizace zavést a udržovat systém řízení, který zajišťuje soulad s těmito hlavními požadavky, řídit bezpečnostní rizika a musí se snažit o trvalé zdokonalování tohoto systému;
- c) organizace podle potřeby uzavře dohody s jinými příslušnými organizacemi s cílem zajistit zachování souladu s hlavními požadavky letové způsobilosti;
- d) organizace zřídí systém hlášení událostí v rámci systému řízení podle písmene b) a v rámci dohod podle písmene c) s cílem přispět k trvalému zlepšování bezpečnosti. Systém hlášení událostí musí být v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014.

3.2. Na organizace provádějící výcvik údržby se nevztahují podmínky podle bodu 3.1 písm. c) a d).

PŘÍLOHA III

Hlavní požadavky na slučitelnost výrobků se životním prostředím

1. Výrobky musí být navrženy tak, aby byly co nejtišší, s ohledem na bod 4.
2. Výrobky musí být navrženy tak, aby vypouštěly co nejméně emisí, s ohledem na bod 4.
3. Výrobky musí být navrženy tak, aby vypouštěly co nejméně emisí způsobených vypařováním nebo vypouštěním kapalin, s ohledem na bod 4.
4. Je třeba zohlednit případnou kompenzaci mezi konstrukčními opatřeními, jejichž cílem je minimalizace hluku, různých druhů emisí a vypouštěných kapalin.
5. Při minimalizaci hluku a emisí se zohlední celkový rozsah běžných provozních podmínek a zeměpisné oblasti, v nichž je třeba hluk a emise z letadel řešit.
6. Letadlové systémy a vybavení požadované z důvodů ochrany životního prostředí musí být navrženy, vyrobeny a udržovány tak, aby za jakýchkoli předvídatelných provozních podmínek fungovaly tak, jak bylo zamýšleno. Jejich spolehlivost musí být adekvátní ve vztahu k jejich zamýšlenému účinku na slučitelnost výrobku se životním prostředím.
7. Je nutné vytvořit a stanovit veškeré pokyny, postupy, prostředky, příručky, omezení a kontroly nezbytné k zajištění trvalého souladu leteckého výrobku s těmito hlavními požadavky a jednoznačným způsobem je poskytnout zamýšleným uživatelům.
8. Organizace zapojené do projektování, výroby a údržby leteckých výrobků musí:
 - a) mít všechny prostředky nezbytné k zajištění souladu leteckého výrobku s těmito hlavními požadavky a
 - b) podle potřeby uzavírat dohody s jinými příslušnými organizacemi s cílem zajistit trvalý soulad leteckého výrobku s těmito hlavními požadavky.

PŘÍLOHA IV

Hlavní požadavky na letovou posádku

1. PILOTNÍ VÝCVIK

1.1. Obecně

Osoba podstupující výcvik pro řízení letadla musí mít dostatečné vzdělání a být fyzicky i duševně způsobilá k tomu, aby získala, uchovala si a prokázala příslušné teoretické znalosti a praktické dovednosti.

1.2. Teoretické znalosti

Pilot musí získat a uchovat si úroveň znalostí odpovídající úlohám vykonávaným v letadle a úměrnou rizikům spojeným s daným typem činnosti. Tyto znalosti musí zahrnovat alespoň tyto oblasti:

- a) právní předpisy v oblasti letectví,
- b) obecné znalosti o letadlech,
- c) technické záležitosti vztahující se k dané kategorii letadla,
- d) provedení letu a plánování,
- e) lidská výkonnost a omezení,
- f) meteorologie,
- g) navigace,
- h) provozní postupy, včetně řízení zdrojů,
- i) letové zásady,
- j) komunikace a
- k) dovednosti netechnické povahy, včetně rozpoznání a zvládnutí nebezpečí a chyb.

1.3. Prokázání a udržování teoretických znalostí

1.3.1. Získávání a udržování teoretických znalostí musí být prokazováno prostřednictvím průběžného hodnocení během výcviku a případně přezkušováním.

1.3.2. Musí se udržovat odpovídající úroveň způsobilosti v oblasti teoretických znalostí. Splnění tohoto požadavku musí být prokázáno pravidelným hodnocením, přezkušováním, testy nebo kontrolami. Četnost přezkušování, testů nebo kontrol musí odpovídat míře rizika spojeného s danou činností.

1.4. Praktické dovednosti

Pilot musí získávat a udržovat si praktické dovednosti odpovídající vykonávání jeho úkolů v letadle. Takové dovednosti musí odpovídat rizikům spojeným s typem činnosti a musí zahrnovat podle potřeby tyto úkoly vykonávané v letadle:

- a) předletové činnosti a činnosti během letu, včetně výkonnosti letadla, stanovení hmotnosti a vyvážení, prohlídka a údržba letadla, plánování paliva/energie, vyhodnocení meteorologických podmínek, plánování tratě, omezení ve vzdušném prostoru a dostupnost vzletové a přistávací dráhy,
- b) pozemní úkony na letišti a vzorové provozní úkony,

- c) preventivní opatření a postupy pro zabránění vzniku kolize,
- d) řízení letadla podle vnějších vizuálních orientačních bodů,
- e) letové manévry, včetně kritických stavů a s tím spojených „zádových“ manévru (upset), podle toho, jak jsou technicky proveditelné,
- f) normální vzlet a přistání a vzlet a přistání s bočním větrem,
- g) let pouze na základě přístrojů, podle typu činnosti,
- h) provozní postupy, včetně týmových dovedností a optimalizace činností posádky, podle druhu provozu, ať už u jednočlenné, nebo vícečlenné posádky,
- i) navigace a provádění pravidel létání a s nimi spojených postupů, případně za použití vizuálních orientačních bodů nebo navigačních prostředků,
- j) postupy za mimořádných nebo nouzových podmínek, včetně simulace selhání letových přístrojů,
- k) dodržování postupů letových provozních služeb a spojovacích postupů,
- l) specifické aspekty daného typu letadla nebo třídy,
- m) další výcvik praktických dovedností, které mohou být požadovány pro snížení rizik spojených se zvláštními činnostmi, a
- n) dovednosti netechnické povahy, včetně rozpoznání a zvládání nebezpečí a chyb, při použití odpovídající metodiky hodnocení ve spojení s hodnocením technických dovedností.

1.5. Prokázání a udržování praktických dovedností

1.5.1. Pilot musí prokázat schopnost provádět postupy a manévry se stupněm způsobilosti odpovídajícím úkolům vykonávaným v letadle tím, že:

- a) pilotuje letadlo v rámci jeho provozních omezení,
- b) využívá dobrého úsudku a letecké zkušenosti posádky,
- c) použije letecké znalosti,
- d) udržuje letadlo trvale pod kontrolou takovým způsobem, aby byl zajištěn úspěšný výsledek postupu nebo manévru, a
- e) zvládá dovednosti netechnické povahy, včetně rozpoznání a zvládání nebezpečí a chyb, při použití odpovídající metodiky hodnocení ve spojení s hodnocením technických dovedností.

1.5.2. Musí se udržovat odpovídající úroveň způsobilosti v praktických dovednostech. Splnění tohoto požadavku musí být prokázáno pravidelným hodnocením, přezkušováním, testy nebo kontrolami. Četnost přezkušování, testů nebo kontrol musí odpovídat míře rizika spojeného s danou činností.

1.6. Jazykové znalosti

Pilot musí prokázat znalosti jazyka v míře odpovídající funkcím plněným v letadle. Tyto prokázané znalosti zahrnují:

- a) schopnost porozumět dokumentaci s meteorologickými informacemi,
- b) používání leteckých traťových, odletových a přibližovacích map a související letecké informační dokumentace a

- c) schopnost komunikovat s jinými letovými posádkami a pracovníky letecké navigační služby během všech fází letu, včetně přípravy letu.

1.7. Zařízení pro výcvik pomocí simulace letu

Pokud se používají zařízení pro výcvik pomocí simulace letu (FSTD) pro výcvik nebo pro prokázání toho, že byly získány nebo zachovány praktické dovednosti, musí mít toto FSTD osvědčení pro danou úroveň výkonnosti v těch oblastech, které jsou důležité pro splnění příslušného úkolu. Především musí adekvátně odpovídat danému letadlu ohledně opakování konfigurace, ovládacích vlastností, výkonnosti letadla a chování systémů.

1.8. Výcvikový kurz

1.8.1. Výcvik se musí provádět prostřednictvím výcvikového kurzu.

1.8.2. Výcvikový kurz musí splňovat následující podmínky:

- a) pro každý typ kurzu musí být sestaveny osnovy a
- b) výcvikový kurz musí zahrnovat výčet teoretických znalostí a případně praktický letový výcvik (včetně výcviku na syntetických výcvikových zařízeních).

1.9. Instruktoři

1.9.1. Teoretický výcvik

Teoretický výcvik musí poskytovat odpovídajícím způsobem kvalifikovaní instruktoři. Tito instruktoři musí:

- a) mít odpovídající znalosti v oblasti, v níž mají výcvik poskytovat, a
- b) být schopni používat odpovídající výcvikové postupy.

1.9.2. Letový výcvik a výcvik pomocí letové simulace

Letový výcvik a výcvik pomocí letové simulace musí poskytovat odpovídajícím způsobem kvalifikovaní instruktoři, kteří mají tyto kvalifikace:

- a) splňují požadavky na teoretické znalosti a zkušenosti odpovídající výcviku, který poskytují,
- b) jsou schopni použít odpovídající výcvikové postupy,
- c) mají zkušenosti s výcvikovými metodami v takových letových manévrech a postupech, o nichž mají poskytovat letový výcvik,
- d) prokázali schopnost poskytovat výcvik v takových oblastech, které jsou předmětem letového výcviku, včetně předletového, poletového a pozemního výcviku, a
- e) účastní se pravidelného opakovacího školení, aby bylo zajištěno, že jsou standardy výcviku stále aktuální.

Letoví instruktoři musí být rovněž oprávněni zastávat funkci velitele letadla v letadle, pro něž je výcvik poskytován, vyjma výcviku na nových typech letadel.

1.10. Zkoušející

Osoby odpovědné za posouzení dovedností pilotů musí:

- a) splňovat požadavky kladené na letové instruktory nebo na instruktory letové simulace a

- b) být schopni vyhodnotit výkon pilota a provádět letové zkoušky a kontroly.

2. POŽADAVKY NA ZKUŠENOSTI – PILOTI

Osoba působící jako člen letové posádky, instruktor nebo zkoušející musí získat a udržovat zkušenosti dostatečné pro vykonávané úlohy, kromě případů, kdy akty v přenesené pravomoci stanovují způsobilost, jež má být prokázána v souladu s bodem 1.5.

3. ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOST – PILOTI

3.1. Zdravotní kritéria

- 3.1.1. Všichni piloti musí pravidelně prokazovat zdravotní způsobilost pro uspokojivé vykonávání svých úkolů s ohledem na typ činnosti. Splnění těchto požadavků musí být prokázáno pomocí odpovídajícího posouzení na základě osvědčených postupů leteckého lékařství s ohledem na typ činnosti a možné zhoršení duševních a fyzických schopností v důsledku stárnutí.

Zdravotní způsobilostí, která zahrnuje fyzickou a duševní způsobilost, se rozumí, že pilot netrpí žádným onemocněním ani postižením, které mu znemožňují:

- a) plnit úkoly nezbytné pro řízení letadla;
- b) kdykoli plnit přidělené povinnosti nebo
- c) správně vnímat podmínky okolního prostředí.

- 3.1.2. Není-li možno zdravotní způsobilost plně prokázat, je možno provést zmírňující opatření, která zajistí odpovídající bezpečnost letu.

3.2. Letečtí lékaři

Letecký lékař musí:

- a) mít kvalifikaci a licenci k výkonu lékařské praxe,
- b) absolvovat školení v oblasti leteckého lékařství a pravidelné opakovací školení v oblasti leteckého lékařství, aby se zajistilo, že budou normy pro posuzování zdravotní způsobilosti stále aktuální, a
- c) získat praktické znalosti a zkušenosti o podmínkách, v nichž piloti plní své povinnosti.

3.3. Letecká zdravotní střediska

Letecká zdravotní střediska musí splňovat tyto podmínky:

- a) musí mít všechny prostředky nezbytné pro rozsah povinností spojených s jejich výsadními právy. Tyto prostředky zahrnují mimo jiné toto: zařízení, personál, vybavení, nástroje a materiály, dokumentace úkolů, odpovědností a postupů, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů,
- b) podle typu prováděné činnosti a velikosti organizace musí organizace zavést a udržovat systém řízení, který zajišťuje soulad s těmito hlavními požadavky, řídit bezpečnostní rizika a musí se snažit o trvalé zdokonalování tohoto systému a
- c) podle potřeby uzavřít dohody s jinými příslušnými organizacemi s cílem zajistit trvalé plnění těchto požadavků.

4. PALUBNÍ PRŮVODČÍ

4.1. Obecně

Palubní průvodčí musí:

- a) pravidelně absolvovat výcvik a přezkoušení, aby dosáhli a udržovali si odpovídající úroveň způsobilosti k plnění jim přidělených bezpečnostních povinností, a
- b) pravidelně absolvovat posouzení zdravotní způsobilosti pro bezpečné plnění jim přidělených bezpečnostních povinností. Splnění těchto požadavků musí být prokázáno na základě odpovídajícího posouzení založeného na osvědčených postupech leteckého lékařství.

4.2. Výcvikový kurz

4.2.1. Podle druhu provozu nebo výsadních práv se musí výcvik provádět prostřednictvím výcvikového kurzu.

4.2.2. Výcvikový kurz musí splňovat následující podmínky:

- a) pro každý typ kurzu musí být sestaveny osnovy a
- b) výcvikový kurz musí zahrnovat výčet teoretických znalostí a případně praktický výcvik (včetně výcviku na syntetických výcvikových zařízeních).

4.3. Instruktoři palubních průvodčích

Výcvik musí poskytovat odpovídajícím způsobem kvalifikovaní instruktoři. Tito instruktoři musí:

- a) mít odpovídající znalosti v oblasti, v níž mají výcvik poskytovat,
- b) být schopni použít odpovídající výcvikové postupy, a
- c) účastnit se pravidelného opakovacího školení, aby bylo zajištěno, že jsou standardy výcviku stále aktuální.

4.4. Zkoušející palubních průvodčích

Osoby odpovědné za zkoušky palubních průvodčích musí:

- a) splňovat požadavky na instruktory palubních průvodčích a
- b) být schopni vyhodnotit výkon a provádět zkoušky palubních průvodčích.

5. VÝCVIKOVÉ ORGANIZACE

Výcvikové organizace zajišťující výcvik pilotů nebo palubních průvodčích musí splňovat tyto požadavky:

- a) mít všechny prostředky nezbytné pro rozsah povinností spojených s její činností. Tyto prostředky zahrnují mimo jiné toto: zařízení, personál, vybavení, nástroje a materiály, dokumentace úkolů, odpovědností a postupů, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů,
- b) podle typu poskytovaného výcviku a velikosti organizace musí organizace zavést a udržovat systém řízení, který zajišťuje soulad s těmito hlavními požadavky, řídit bezpečnostní rizika, a musí se snažit o trvalé zdokonalování tohoto systému; a

- c) podle potřeby musí uzavřít dohody s jinými příslušnými organizacemi s cílem zajistit trvalé plnění těchto požadavků.

PŘÍLOHA V

Hlavní požadavky na letecký provoz

1. OBECNĚ

- 1.1. Let nesmí být proveden v případě, že členové posádky a případně veškerý provozní personál zapojený do jeho přípravy a provedení není seznámen s příslušnými právními a správními předpisy a postupy vztahujícími se na splnění jejich povinností předepsaných pro oblasti, jež se mají přeletět, pro letiště, jejichž využití se plánuje, a zařízení pro leteckou navigaci, jež s letem souvisejí.
- 1.2. Let musí být proveden tak, aby se postupovalo podle provozních postupů pro přípravu a provedení letu specifikovaných v letové příručce nebo v případě potřeby v provozní příručce. Pro usnadnění tohoto postupu musí být podle potřeby k dispozici systém kontrolních seznamů pro všechny členy posádky a pro všechny fáze provozu letadla za normálních, mimořádných a nouzových stavů a situací. Musí být stanoveny postupy pro všechny přiměřené předvídatelné nouzové situace.
- 1.3. Před každým letem musí být stanoveny úlohy a povinnosti každého člena posádky. Velitel letadla musí být odpovědný za provoz a bezpečnost letadla a za bezpečnost všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě.
- 1.4. Zboží nebo látky, které mohou představovat značné riziko pro zdraví, bezpečnost, majetek nebo životní prostředí, jako je nebezpečné zboží, zbraně a munice, nesmí být přepravovány žádným letadlem, pokud nejsou použity zvláštní bezpečnostní postupy a instrukce pro snížení souvisejících rizik.
- 1.5. Všechny nezbytné údaje, dokumenty, záznamy a informace dokládající dodržení podmínek stanovených v bodě 5.3 musí být pro každý let uloženy a uchovány k dispozici po minimální dobu odpovídající druhu provozu.

2. LETOVÁ PŘÍPRAVA

Let nesmí být zahájen, dokud není přiměřenými dostupnými prostředky zajištěno, že jsou splněny všechny tyto podmínky:

- a) Pro provedení letu je k dispozici veškeré odpovídající vybavení přímo vyžadované pro let a pro bezpečný provoz letadla, včetně komunikačních zařízení a navigačních pomůcek, a to při zohlednění dostupné dokumentace letecké informační služby (AIS).
- b) Posádka musí znát umístění a použití příslušného nouzového vybavení a cestující o něm musí být informováni. Pokud jde o nouzové postupy a použití bezpečnostního vybavení v kabině, musí mít posádka a cestující k dispozici dostatečné a specifické informace týkající se použití zastavěného vybavení.
- c) Velící pilot se musí přesvědčit, že:
- i) letadlo je způsobilé k letu, jak je stanoveno v bodě 6,
 - ii) v případě potřeby, že je letadlo řádně zapsané v leteckém rejstříku a že na palubě letadla jsou příslušná osvědčení o tomto zápisu,

- iii) přístroje a vybavení uvedené v bodě 5, které jsou nezbytné pro provedení tohoto letu, jsou nainstalovány v letadle a jsou v provozu, pokud příslušný seznam minimálního vybavení (MEL) nebo rovnocenný dokument nepovoluje odchylku,
 - iv) hmotnost letadla a poloha těžiště jsou takové, že je let možno provést v rámci mezních hodnot předepsaných v dokumentaci k letové způsobilosti,
 - v) veškerá zavazadla v kabině, příruční zavazadla a náklad jsou řádně naloženy a zajištěny a
 - vi) během letu nebudou v žádném okamžiku překročena provozní omezení letadla stanovená v bodě 4.
- d) Letová posádka musí mít k dispozici informace ohledně meteorologických podmínek v místě odletu, v místě určení, případně na náhradních letištích, jakož i o podmínkách na trati. Zvláštní pozornost musí být věnována případným nebezpečným atmosférickým podmínkám.
 - e) V případě letu do oblasti, o níž se ví nebo předpokládá, že v ní hrozí vznik námrazy, musí být letadlo certifikováno, vybaveno nebo upraveno tak, aby jej bylo možno v takových podmínkách bezpečně provozovat.
 - f) Pro let podle pravidel letu za viditelnosti musí být meteorologické podmínky na trati takové, aby bylo možno tato pravidla letu dodržet. Pro lety na základě pravidel letu podle přístrojů je třeba vybrat místo určení a případně náhradní letiště, kde letadlo může přistát, se zvláštním ohledem na předpověď meteorologických podmínek, dostupnost leteckých navigačních služeb, dostupnost pozemních zařízení a postupy pro let podle přístrojů schválené státem, v němž se místo určení nebo náhradní letiště nachází.
 - g) Množství paliva či energie pro pohon a spotřebitelné zásoby na palubě musí být dostatečné pro zajištění toho, aby bylo možno zamýšlený let bezpečně provést, s ohledem na meteorologické podmínky, veškeré prvky mající vliv na výkonnost letadla a veškerá zpoždění, které se při letu očekávají. Navíc musí být k dispozici rezervní palivo/energie pro případ mimořádné události. V případě potřeby se musí stanovit postupy pro řízení spotřeby paliva/energie za letu.

3. LETOVÝ PROVOZ

Pokud jde o letový provoz, musí být splněny všechny tyto podmínky:

- a) Podle typu letadla musí každý člen posádky během vzletu a přistání a kdykoli to velitel letadla považuje za nezbytné v zájmu bezpečnosti sedět na pracovním místě posádky a musí používat zádržné systémy, které jsou k dispozici.
- b) Podle typu letadla musí všichni členové letové posádky konající službu v pilotním prostoru být a zůstat na svém pracovním místě se zapnutými bezpečnostními pásy, vyjma případů fyziologických nebo provozních potřeb během letu.
- c) Podle typu letadla a druhu provozu musí velitel letadla před vzletem a přistáním, během pojiždění a kdykoli se to považuje za nezbytné v zájmu

bezpečnosti zajistit, aby každý z cestujících řádně seděl na svém místě a byl řádně připoután.

- d) Let musí být proveden takovým způsobem, aby byla během všech jeho fází udržována dostatečná vzdálenost od ostatních letadel a aby byla zajištěna odpovídající bezpečná výška nad překážkami. Tato vzdálenost musí být alespoň taková, jakou požadují použitelná pravidla létání podle druhu provozu.
- e) V letu se nesmí pokračovat, pokud přetrvávající známé podmínky neodpovídají alespoň podmínkám uvedeným v bodu 2. Při letu podle pravidel letu podle přístrojů se nesmí pokračovat v přiblížení k letišti pod určité stanovené výšky nebo za určité místo, pokud nejsou splněna předepsaná kritéria viditelnosti.
- f) V nouzové situaci musí velitel letadla zajistit, aby všichni cestující byli instruováni o takovém nouzovém postupu, který odpovídá okolnostem.
- g) Velitel letadla musí přijmout všechna nezbytná opatření pro minimalizaci dopadu rušivého chování cestujících na let.
- h) Letadlo nesmí pojíždět na pohybové ploše letiště nebo jeho rotor nesmí být poháněn, pokud osoba u řízení nemá odpovídající způsobilost.
- i) V případě potřeby se musí použít příslušné postupy pro řízení spotřeby paliva/energie za letu.

4. VÝKONNOST LETADLA A PROVOZNÍ OMEZENÍ

- 4.1. Letadlo musí být provozováno v souladu s jeho dokumentací o letové způsobilosti a všemi souvisejícími provozními postupy a omezeními, jak jsou uvedeny v jeho schválené letové příručce nebo rovnocenné dokumentaci, podle daného případu. Letová příručka nebo rovnocenná dokumentace musí být k dispozici posádce a musí být pro každé letadlo aktualizována.
- 4.2. Aniž jsou dotčena ustanovení bodu 4.1, lze v případě provozu vrtulníků povolit krátkodobé překročení omezující obálky závislosti výšky a rychlosti, pokud je zajištěna odpovídající úroveň bezpečnosti
- 4.3. Letadlo se musí provozovat v souladu s příslušnou dokumentací v oblasti životního prostředí.
- 4.4. Let se nesmí zahájit ani se v něm nesmí pokračovat, pokud plánovaná výkonnost letadla, při zohlednění všech faktorů, které mají významný dopad na úroveň výkonnosti, neumožní provedení všech fází letu v rámci použitelných vzdáleností/oblastí a výšek nad překážkami při plánované provozní hmotnosti. Mezi faktory ovlivňující výkonnost, které značně ovlivňují vzlet, let na trati a přiblížení/přistání, zvláště patří:
 - a) provozní postupy,
 - b) tlaková nadmořská výška letiště,
 - c) teplota,
 - d) vítr,
 - e) velikost, sklon a stav plochy vzletu/přistávací plochy a
 - f) stav draku letadla, pohonných jednotek nebo systémů, při zohlednění možného opotřebení.

- 4.5. Tyto faktory se musí zohlednit přímo jako provozní parametry nebo nepřímo prostřednictvím tolerance nebo rezervy, které mohou být podle druhu provozu použity při plánování výkonnostních údajů.

5. PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ

- 5.1. Letadlo musí být vybaveno veškerým navigačním, spojovacím a jiným vybavením nezbytným pro zamýšlený let, s ohledem na předpisy pro letecký provoz a pravidla létání použitelná během kterékoli fáze letu.
- 5.2. Letadlo musí být v případě potřeby vybaveno veškerým nezbytným bezpečnostním, zdravotnickým a evakuačním vybavením a vybavením pro přežití, s ohledem na rizika spojená s oblastmi provozu, letovými tratěmi, nadmořskou výškou letu a dobou trvání letu.
- 5.3. Všechny údaje nezbytné pro provedení letu posádkou musí být aktuální a k dispozici na palubě letadla, s ohledem na použitelné předpisy pro letecký provoz, pravidla pro létání, nadmořskou výšku letů a oblasti provozu.

6. ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI A SLUČITELNOST VÝROBKŮ SE ŽIVOTNÍM PROSTŘEDÍM

- 6.1. Letadlo se nesmí provozovat, pokud:
- a) letadlo není způsobilé k letu a nesplňuje příslušné požadavky na slučitelnost výrobků se životním prostředím,
 - b) provozní a nouzové vybavení nezbytné pro zamýšlený let není provozuschopné,
 - c) dokumentace o letové způsobilosti, případně osvědčení hlukové způsobilosti nejsou platné a
 - d) údržba letadla není prováděna v souladu s příslušnými požadavky.

- 6.2. Před každým letem nebo sérií návazných letů se letadlo musí prohlédnout v rámci předletové prohlídky, aby se zjistilo, zda je připraveno pro zamýšlený let.
- 6.3. Letadlo se nesmí provozovat, pokud není po údržbě uvolněno do provozu kvalifikovanými osobami nebo organizacemi. Podepsané uvolnění do provozu musí obsahovat zejména základní údaje o provedené údržbě.
- 6.4. Záznamy nezbytné k prokázání letové způsobilosti a statusu slučitelnosti letadla se životním prostředím musí být uchovávány po dobu odpovídající příslušným požadavkům na zachování letové způsobilosti, dokud nejsou uvedené informace nahrazeny novými, rovnocennými informacemi, pokud jde o rozsah a podrobnosti, v každém případě však nejméně 24 měsíců.
- 6.5. Všechny změny a opravy musí splňovat základní požadavky na letovou způsobilost a případně na slučitelnost výrobků se životním prostředím. Průkazné údaje dokládající splnění požadavků na letovou způsobilost a požadavků na slučitelnost výrobků se životním prostředím musí být uchovávány.
- 6.6. Je odpovědností provozovatele zajistit, aby třetí strana provádějící údržbu dodržela požadavky provozovatele na bezpečnost a ochranu proti protiprávním činům.

7. ČLENOVÉ POSÁDKY

- 7.1. Počet členů posádky a její složení musí být stanoveny při zohlednění:
- a) certifikovaných omezení letadla, včetně případného odpovídajícího předvádění nouzové evakuace,
 - b) konfigurace letadla a
 - c) druhu a trvání provozu.

- 7.2. Velitel letadla musí mít pravomoc vydat všechny příkazy a přijmout všechna odpovídající opatření pro zajištění provozu a bezpečnosti letadla a osob nebo majetku přepravovaného v letadle.
- 7.3. V případě nouzové situace, která ohrožuje provoz nebo bezpečnost letadla nebo osoby na palubě, musí velitel letadla přijmout veškerá opatření, která považuje za nezbytná v zájmu bezpečnosti. Pokud taková opatření zahrnují porušení místních předpisů nebo postupů, velitel letadla musí být odpovědný za okamžité informování příslušných místních úřadů.
- 7.4. Mimořádné nebo nouzové situace nesmějí být simulovány, pokud jsou přepravováni cestující nebo náklad.
- 7.5. Žádný z členů posádky nesmí dovolit, aby se jeho plnění úkolů/rozhodování zhoršilo do takové míry, že by to narušilo bezpečnost letu v důsledku únavy, mimo jiné s přihlédnutím k nahromadění únavy, nedostatku spánku, počtu nalétaných úseků, nočních služeb nebo změn časových pásem. Doba odpočinku musí poskytovat dostatek času k tomu, aby se členové posádky mohli zotavit z účinků předchozích služeb a mohli si dostatečně odpočinout před začátkem další doby letové služby.
- 7.6. Člen posádky nesmí plnit přidělené povinnosti na palubě letadla, pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu nebo pokud není způsobilý v důsledku poranění, únavy, léků, onemocnění nebo z jiných podobných příčin.
- 8. DALŠÍ POŽADAVKY NA PROVOZ PRO OBCHODNÍ ÚČELY A JINÝ PROVOZ, NA NĚJŽ SE VZTAHUJE POŽADAVEK ZÍSKAT OSVĚDČENÍ NEBO PŘEDLOŽIT PROHLÁŠENÍ**
- 8.1. Provozování pro obchodní účely a jiný provoz, na nějž se vztahuje požadavek získat osvědčení nebo předložit prohlášení, se nesmí provádět, pokud nejsou splněny tyto podmínky:
- a) Provozovatel musí mít přímo nebo prostřednictvím dohod s třetími stranami prostředky nezbytné pro rozsah a účel provozu. Tyto prostředky mimo jiné zahrnují: letadla, zařízení, řídicí struktury, personál, vybavení, dokumentaci úkolů, odpovědností a postupů, přístup k příslušným údajům a evidenci záznamů.
 - b) Provozovatel musí využívat pouze vhodně kvalifikovaný personál, který absolvoval výcvik, a zavést a stále poskytovat programy výcviku a přezkoušení pro členy posádky a další příslušný personál.
 - c) Provozovatel vytvoří seznam minimálního vybavení (MEL) nebo rovnocenný dokument, přičemž zohlední toto:
 - i) dokument musí obsahovat pokyny pro provoz letadla za určitých podmínek, v případě, že určité přístroje, položky vybavení nebo funkce na začátku letu nefungují,
 - ii) dokument se musí připravit pro každé konkrétní letadlo s ohledem na příslušné podmínky pro provoz a údržbu daného provozovatele a
 - iii) seznam minimálního vybavení musí vycházet ze základního seznamu minimálního vybavení (MMEL), pokud je k dispozici, a nesmí být méně omezující než základní seznam minimálního vybavení;
 - d) podle typu prováděné činnosti a velikosti organizace musí provozovatel zavést a udržovat systém řízení, který zajišťuje soulad s těmito hlavními požadavky,

řídít bezpečnostní rizika a musí se snažit o trvalé zdokonalování tohoto systému;

- e) provozovatel zřídí systém hlášení událostí v rámci systému řízení podle písmene d) s cílem přispět k trvalému zlepšování bezpečnosti. Systém hlášení událostí musí být v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014.
- 8.2. Provozování se musí provádět výhradně v souladu s provozní příručkou provozovatele. Taková příručka musí obsahovat všechny nezbytné pokyny, informace a postupy pro všechna provozovaná letadla a pro provozní personál k plnění jeho povinností. Musí být stanovena omezení vztahující se na dobu letu, dobu letové služby a dobu odpočinku pro členy posádky. Provozní příručka a její revize musí být ve shodě se schválenou letovou příručkou a v případě potřeby musí být změněna.
 - 8.3. Provozovatel podle potřeby stanoví postupy pro minimalizaci dopadu rušivého chování pasažérů na bezpečný letový provoz.
 - 8.4. Provozovatel musí vytvořit a udržovat bezpečnostní programy upravené podle daného letadla a druhu provozu, především včetně:
 - a) zabezpečení pilotního prostoru,
 - b) kontrolních seznamů postupu prohledávání letadla,
 - c) výcvikových programů a
 - d) ochrany elektronických a počítačových systémů s cílem zabránit záměrnému i nezáměrnému vměšování a poškození;
 - 8.5. Pokud mohou mít bezpečnostní opatření nepříznivý dopad na bezpečnost provozu, musí být vyhodnocena rizika a vytvořeny odpovídající postupy pro snížení bezpečnostních rizik, což může vyžadovat použití speciálního vybavení.
 - 8.6. Provozovatel musí určit jednoho pilota z letové posádky jako velitele letadla.
 - 8.7. Prostřednictvím systému zvládnání únavy se musí zabránit vzniku únavy. Pro lety nebo série letů se musí v rámci takového systému přidělit doby letu, doba letové služby, povinné a upravené doby odpočinku. Omezení stanovená v rámci systému zvládnání únavy musí zohlednit všechny důležité faktory přispívající k únavě, jako je zejména počet nalétaných úseků, překračování časových pásem, nedostatek spánku, narušení 24hodinových cyklů, noční hodiny, přemístění, kumulativní dobu služby pro dané časové období, sdílení přidělených úkolů mezi členy posádky, jakož i ustavení rozšířené posádky.
 - 8.8. Provozovatel musí zajistit, aby úkoly uvedené v bodě 6.1 a popsané v bodech 6.4 a 6.5 kontrolovala organizace odpovědná za řízení zachování letové způsobilosti, která musí splňovat požadavky přílohy II bodu 3.1 a přílohy III bodů 7 a 8.
 - 8.9. Provozovatel musí zajistit, aby uvolnění do provozu vyžadované podle bodu 6.3 vystavila organizace kvalifikovaná pro údržbu výrobků, letadlových částí a jiného než zastavěného vybavení. Tato organizace musí splňovat požadavky přílohy II bodu 3.1.
 - 8.10. Organizace uvedená v bodě 8.8 vytvoří organizační příručku poskytující pokyny pro potřeby příslušného personálu, která popisuje všechny postupy dané organizace pro zachování letové způsobilosti.

PŘÍLOHA VI

Hlavní požadavky na kvalifikované subjekty

1. Kvalifikovaný subjekt (dále jen „subjekt“), jeho ředitel a personál odpovědný za provádění úkolů certifikace a dozoru nesmí být přímo ani nepřímo ani jako zmocněný zástupce zapojen do projektování, výroby, uvádění na trh ani údržby výrobků, letadlových částí, jiného než zastavěného vybavení, složek ani systémů ani do jejich provozování, poskytování servisních služeb nebo užívání. To nevylučuje možnost výměny technických informací mezi zúčastněnými organizacemi a kvalifikovaným subjektem.

Výše uvedený odstavec nebrání organizaci vytvořené za účelem propagace sportovního či rekreačního létání v tom, aby byla způsobilá k akreditaci jako kvalifikovaný subjekt, pokud prokáže ke spokojenosti akreditačního orgánu, že zavedla vhodná opatření pro předcházení střetům zájmů.
2. Subjekt a personál odpovědný za certifikaci a dozor musí vykonávat své povinnosti s nejvyšší možnou profesionální důvěryhodností a nejvyšší možnou technickou kvalifikací a nesmí být vystaveny jakýmkoli tlakům a pobídkám, zvláště finančního rázu, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich činnosti v oblasti certifikace a dozoru, zvláště pak ze strany osob nebo skupin osob, kterých se tyto výsledky týkají.
3. Subjekt musí zaměstnávat personál a mít prostředky nezbytné k odpovídajícímu výkonu technických a správních úkolů souvisejících s procesem certifikace a dozoru; má též možnost využívat zařízení nezbytná pro mimořádné kontroly.
4. Subjekt a jeho personál odpovědný za vyšetřování musí mít:
 - a) řádný technický i odborný výcvik nebo dostatečné odborné znalosti získané ze zkušeností v rámci příslušných činností,
 - b) dostatečné znalosti o požadavcích na úkoly, které provádějí v rámci certifikace a dozoru, a odpovídající zkušenosti z těchto procesů,
 - c) schopnosti potřebné ke zpracovávání prohlášení, záznamů a hlášení prokazujících, že proběhly činnosti certifikace a dozoru.
5. Musí být zaručena nestrannost personálu odpovědného za úkoly certifikace a dozoru. Jeho odměna nesmí záviset na počtu vykonaných vyšetřování ani na jejich výsledcích.
6. Subjekt je povinen uzavřít pojištění odpovědnosti za škody, nenese-li za něj tuto odpovědnost v souladu s vnitrostátním právem některý členský stát.
7. Personál subjektu musí zachovávat služební tajemství ohledně veškerých informací, které získá při výkonu svých úkolů podle tohoto nařízení.

PŘÍLOHA VII

Hlavní požadavky na letiště

1. FYZIKÉ CHARAKTERISTIKY, INFRASTRUKTURA A VYBAVENÍ

1.1. Pohybová plocha

- 1.1.1. Letiště mají vyznačenou plochu pro přistání a vzlet letadel, která splňuje tyto podmínky:
- a) rozměry a charakteristiky přistávací a vzletové plochy vyhovují potřebám letadel, která mají zařízení používat,
 - b) přistávací a vzletová plocha má případně dostatečnou únosnost pro opakovaný provoz zamýšlených typů letadel. U ploch, které nejsou určeny k opakovanému provozu, postačí, když budou schopné dané letadlo udržet,
 - c) přistávací a vzletová plocha je projektována tak, aby z ní byla odváděna voda a aby nevystalo nepřijatelné riziko pro provoz letadel z důvodu přítomnosti stojaté vody,
 - d) sklon a změny sklonu přistávací a vzletové plochy nepředstavují pro provoz letadel nepřijatelné riziko,
 - e) charakteristiky povrchu přistávací a vzletové plochy jsou pro využívání zamýšlenými typy letadel vyhovující a
 - f) na přistávací a vzletové ploše se nevyskytují žádné předměty, které by mohly pro provoz letadel představovat nepřijatelné riziko.
- 1.1.2. Je-li zřízeno více přistávacích a vzletových ploch, jsou tyto plochy uspořádány takovým způsobem, aby nepředstavovaly pro provoz letadel nepřijatelné riziko.
- 1.1.3. Stanovená přistávací a vzletová plocha je obklopena vymezenými plochami. Tyto plochy mají chránit letadla, která nad nimi během vzletu nebo přistání přelétají, nebo zmírnit následky neúmyslného přistání před prahem dráhy, vyjetí do strany nebo přejetí vzletové a přistávací plochy, přičemž musí splňovat tyto podmínky:
- a) rozměry těchto ploch vyhovují požadavkům předpokládaného provozu letadel,
 - b) sklon a změny sklonu těchto ploch nepředstavují pro provoz letadel nepřijatelné riziko,
 - c) na těchto plochách se nevyskytují žádné předměty, které by mohly pro provoz letadel představovat nepřijatelné riziko. Tím se nevylučuje umístění křehkého vybavení na těchto plochách, je-li zapotřebí k usnadnění provozu letadel, a
 - d) každá z těchto ploch vykazuje únosnost dostatečnou k plnění svého účelu.
- 1.1.4. Ty letištní plochy včetně jejich bezprostředního okolí, které mají sloužit k pojíždění nebo parkování letadel, jsou konstruovány tak, aby umožňovaly bezpečný provoz letadel, která je mají používat, a to za všech podmínek, pro něž jsou plánovány, a splňují tyto podmínky:
- a) tyto plochy mají dostatečnou únosnost pro opakovaný provoz zamýšlených typů letadel. To se netýká ploch, u nichž se předpokládá pouze občasné využívání; u těch postačuje, když jsou schopné dané letadlo udržet,

- b) tyto plochy jsou projektovány tak, aby z nich byla odváděna voda a aby nevyvstalo nepřijatelné riziko pro provoz letadel z důvodu přítomnosti stojaté vody,
- c) sklon a změny sklonu těchto ploch nepředstavují pro provoz letadel nepřijatelné riziko,
- d) charakteristiky povrchu těchto ploch jsou pro zamýšlené typy letadel vyhovující a
- e) na těchto plochách se nevyskytují žádné předměty, které by mohly pro letadla představovat nepřijatelné riziko. Tím se nevylučuje možnost umístit na stanovená místa nebo ve vyhrazených zónách zařízení, která jsou na těchto plochách zapotřebí.

- 1.1.5. Ostatní infrastruktura sloužící provozu letadel je projektována tak, aby pro letadla, která ji používají, nepředstavovala nepřijatelné riziko.
- 1.1.6. Konstrukce, budovy, zařízení nebo skladovací prostory jsou umístěny a projektovány tak, aby pro provoz letadel nepředstavovaly nepřijatelné riziko.
- 1.1.7. Je třeba zajistit vhodné prostředky k tomu, aby se na pohybovou plochu nemohly dostat nepovolané osoby, nepovolaná vozidla ani zvířata natolik velká, že by mohla pro provoz letadel představovat nepřijatelné riziko, aniž by tím byly dotčeny vnitrostátní a mezinárodní předpisy o ochraně živočichů.

1.2. Prostor bez překážek

- 1.2.1. Na ochranu letadel blížících se k letišti za účelem přistání nebo na ochranu letadel při odletu z něj jsou stanoveny příletové a odletové tratě nebo prostory. Tyto tratě nebo prostory zajišťují letadlům potřebný prostor bez překážek nacházejících se v blízkosti letiště, přičemž zohledňují místní fyzické charakteristiky.
- 1.2.2. Tento prostor bez překážek odpovídá fázi letu a druhu prováděných úkonů. Přitom je třeba vzít v úvahu zařízení sloužící k určení polohy letadla.

1.3. Vizuální a nevizuální prostředky a vybavení letiště

- 1.3.1. Prostředky odpovídají svému účelu, jsou rozeznatelné a poskytují uživateli za všech předpokládaných provozních podmínek jednoznačné informace.
- 1.3.2. Vybavení letiště plní za všech předvídaných provozních podmínek svou funkci. V provozních podmínkách ani při výpadku nepředstavuje vybavení letiště nepřijatelné riziko pro bezpečnost letectví.
- 1.3.3. Prostředky a jejich elektrické napájení jsou konstruovány tak, aby jejich výpadek neměl za následek, že se uživatelům dostanou neodpovídající, zavádějící nebo nedostatečné informace nebo že dojde k výpadku některé služby zásadního významu.
- 1.3.4. Tyto prostředky jsou vhodným způsobem chráněny před poškozením nebo poruchou.
- 1.3.5. Výkonnost leteckých komunikačních, navigačních ani přehledových systémů neruší ani nepříznivě neovlivňují zdroje záření nebo přítomnost pohyblivých či pevných objektů.
- 1.3.6. Příslušnému personálu jsou poskytnuty informace o provozu a používání vybavení letiště, včetně jasného uvedení podmínek, které by mohly pro bezpečnost letecké dopravy představovat nepřijatelná rizika.

1.4. Údaje o letišti

- 1.4.1. Je nutné shromáždit a průběžně aktualizovat údaje o letišti a dostupných službách.
- 1.4.2. Tyto údaje jsou přesné, čitelné, úplné a jednoznačné. Je třeba zachovat příslušné úrovně integrity.
- 1.4.3. Údaje jsou uživatelům a příslušným poskytovatelům ANS k dispozici včas a jsou jim předávány dostatečně bezpečnou a rychlou komunikační cestou zajišťující jejich úplnost.

2. PROVOZ A ŘÍZENÍ

2.1. Povinnosti provozovatele letiště

Provozovatel letiště je odpovědný za jeho provoz. Má tyto povinnosti:

- a) provozovatel letiště disponuje, ať již přímo, nebo prostřednictvím dohod s třetími stranami, veškerými prostředky potřebnými k tomu, aby mohl na letišti zajistit bezpečný provoz letadel. K těmto prostředkům patří zejména zařízení, personál, vybavení a materiál, dokumentace úkolů, odpovědností a postupů, přístup k důležitým údajům a evidence;
- b) provozovatel letiště ověřuje, že jsou soustavně dodržovány požadavky oddílu 1, popřípadě přijímá odpovídající opatření ke zmírnění rizik spojených s jejich nedodržením. Stanoví a uplatňuje postupy k tomu, aby o těchto opatřeních byli všichni uživatelé včas informováni;
- c) provozovatel letiště zavede a provádí vhodný program řízení rizik plynoucích z přítomnosti divoce žijících zvířat;
- d) provozovatel letiště zajistí, ať již přímo, nebo prostřednictvím dohod s třetími stranami, aby pohyb vozidel a osob na pohybové ploše a dalších provozních plochách byl koordinován s pohybem letadel tak, aby nemohlo dojít ke kolizi a poškození letadel;
- e) provozovatel letiště zajistí, aby byly zavedeny a prováděny postupy ke zmírnění rizik pro letištní provoz v zimním období, za nepříznivých povětrnostních podmínek, snížené dohlednosti nebo popřípadě v noci;
- f) provozovatel letiště sjedná s ostatními příslušnými organizacemi opatření k zajištění trvalého dodržování těchto hlavních požadavků na letišti. K těmto organizacím patří zejména provozovatelé letadel, poskytovatelé letových navigačních služeb, poskytovatelé odbavovacích služeb, poskytovatelé služeb uspořádání provozu na odbavovací ploše a další organizace, jejichž činnosti nebo výrobky mohou mít vliv na bezpečnost letadel;
- g) provozovatel letiště ověří, že organizace zapojené do skladování a výdeje paliva pro letadla mají zavedeny postupy zajišťující, že palivo, jež letadla čerpají, není kontaminováno a vyhovuje příslušné specifikaci;
- h) k dispozici jsou příručky k údržbě vybavení letiště, jež jsou uplatňovány v praxi a obsahují pokyny k údržbě a opravám, servisní informace a postupy pro odstraňování závad a kontroly;
- i) provozovatel letiště pro letiště zavede a provádí letištní pohotovostní plán obsahující scénáře nouzových situací, které mohou na letišti nebo v jeho bezprostřední blízkosti nastat. Tento plán je podle potřeby koordinován s pohotovostním plánem místního společenství;
- j) provozovatel letiště zajistí, ať již přímo, nebo prostřednictvím dohod s třetími stranami, aby byly zajištěny odpovídající letištní záchranné a hasičské služby. Tyto služby reagují na incident nebo nehodu urychleně a disponují přinejmenším vybavením, hasebními prostředky a dostatečným počtem osob pro zásah;
- k) provozovatel letiště využívá k zajištění provozu a údržby letiště výhradně vyškolený a kvalifikovaný personál a zajistí, ať již přímo, nebo prostřednictvím dohod s třetími stranami, provádění a udržování výcvikových a kontrolních programů zajišťujících, aby si příslušný personál trvale udržoval potřebnou způsobilost;

- l) provozovatel letiště zajistí, aby všechny osoby, jimž je povolen přístup na pohybovou plochu nebo do jiných provozních prostor bez doprovodu, byly pro tento přístup řádně vyškoleny a kvalifikovány;
- m) příslušníci záchranných a hasičských složek jsou řádně vyškoleni a kvalifikováni k činnosti v prostředí letiště. Provozovatel letiště zavede a udržuje výcvikové a kontrolní programy k tomu, aby si tito pracovníci trvale udržovali potřebnou způsobilost, a
- n) všichni příslušníci záchranných a hasičských složek, o nichž se předpokládá, že by zasahovali v případě letecké nouzové situace, pravidelně prokazují, že jsou k uspokojivému výkonu svých funkcí s ohledem na druh svých činností zdravotně způsobilí. V této souvislosti se zdravotní způsobilostí, která zahrnuje způsobilost tělesnou i duševní, rozumí, že daná osoba netrpí žádnou nemocí či vadou, pro kterou by nemohla:
 - vykonávat úkoly, které by v situaci nouzové letecké situace byly zapotřebí,
 - kdykoli vykonávat určené povinnosti nebo
 - náležitě vnímat své prostředí.

2.2. Systémy řízení

- 2.2.1. Podle typu prováděné činnosti a velikosti organizace musí provozovatel letiště zavést a udržovat systém řízení, který zajišťuje soulad s těmito hlavními požadavky, řídit bezpečnostní rizika a musí se snažit o trvalé zdokonalování tohoto systému.
- 2.2.2. Provozovatel letiště zřídí systém hlášení událostí v rámci systému řízení podle bodu 2.2.1 s cílem přispět k trvalému zlepšování bezpečnosti. Analýz informací z tohoto systému hlášení událostí se podle situace účastní i strany uvedené v bodě 2.1 písm. f) výše. Systém hlášení událostí musí být v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014.
- 2.2.3. Provozovatel letiště vypracuje letištní příručku, jíž se řídí provoz na letišti. Příručka obsahuje potřebné pokyny, informace a postupy pro letiště, systém řízení a pro provozní personál k výkonu jeho povinností.

3. OKOLÍ LETIŠŤ

- 3.1. Vzdušný prostor kolem pohybových ploch letiště je zabezpečen před překážkami tak, aby umožňoval zamýšlený provoz letadel bez toho, že by kolem letiště vznikaly překážky, které by představovaly nepřijatelné riziko. Jsou proto vytvořeny, zavedeny a soustavně sledovány plochy, v nichž se sleduje výskyt překážek s cílem odhalit jakékoli narušení.
 - a) V případě narušení těchto ploch je třeba posoudit, zda daný předmět představuje nepřijatelné riziko či nikoli. Každý předmět představující nepřijatelné riziko se odstraní nebo se přijmou vhodná opatření, která zajistí bezpečnost letadel využívajících letiště.
 - b) Veškeré zbývající překážky se zveřejní a podle potřeby označí a je-li to nutné, zviditelní návestidly.

- 3.2. Je třeba sledovat nebezpečí vyplývající z lidské činnosti a využívání půdy, zejména ta, která jsou uvedena níže. Je třeba posoudit rizika, která z nich vyplývají, a podle situace je zmírnit:
- a) jakákoli výstavba nebo změna ve využívání půdy v oblasti letiště;
 - b) možnost turbulencí způsobených překážkami;
 - c) používání nebezpečných, matoucích či zavádějících světel;
 - d) oslňování způsobené rozsáhlými vysoce reflexními povrchy;
 - e) vznik ploch, které by mohly podporovat pohyb divoce žijících zvířat v okolí pohybové plochy; nebo
 - f) zdroje neviditelného záření nebo přítomnost pohyblivých nebo pevných objektů, které by mohly narušovat nebo nepříznivě ovlivňovat výkonnost leteckých komunikačních, navigačních a přehledových systémů.
- 3.3. Pro případ nouzových událostí v okolí letiště je vypracován pohotovostní plán místního společenství.

4. SLUŽBY POZEMNÍHO ODBAVOVÁNÍ

4.1. Povinnosti poskytovatele služeb pozemního odbavování

Poskytovatel služeb pozemního odbavování je odpovědný za bezpečné provozování své činnosti na letišti. Má tyto povinnosti:

- a) poskytovatel disponuje, ať již přímo, nebo prostřednictvím dohod s třetími stranami, veškerými prostředky potřebnými k tomu, aby mohl na letišti zajistit bezpečné poskytování služeb. K těmto prostředkům patří zejména zařízení, personál, vybavení a materiál, dodržování místních postupů provozovatele letiště, dokumentace úkolů, odpovědností a postupů, přístup k důležitým údajům a evidence;
- b) poskytovatel zajistí, aby pohyb jeho vozidel a osob na pohybové ploše a dalších provozních plochách byl koordinován s pohybem letadel tak, aby nemohlo dojít ke kolizi a poškození letadel;
- c) poskytovatel zajistí, aby byly zavedeny a prováděny postupy ke zmírnění rizik pro letištní provoz v zimním období, za nepříznivých povětrnostních podmínek, snížené dohlednosti nebo popřípadě v noci;
- d) poskytovatel sjedná s ostatními příslušnými organizacemi opatření k zajištění trvalého dodržování těchto hlavních požadavků. K těmto organizacím patří zejména provozovatelé letišť, provozovatelé letadel, poskytovatelé letových navigačních služeb a další organizace, jejichž činnosti nebo výrobky mohou mít vliv na bezpečnost letadel;
- e) poskytovatel zajistí buď vlastními silami, nebo prostřednictvím dohod s třetími stranami, aby byly zavedeny postupy zajišťující, že palivo, které letadla čerpají, je nekontaminované a vyhovuje příslušné specifikaci;
- f) poskytovatel zajistí, aby byly k dispozici příručky k údržbě vybavení, jež jsou uplatňovány v praxi a obsahují pokyny k údržbě a opravám, servisní informace a postupy pro odstraňování závad a kontroly;

- g) poskytovatel využívá výhradně vyškolený a kvalifikovaný personál a zajistí provádění a udržování výcvikových a kontrolních programů zajišťujících, aby si příslušný personál trvale udržoval potřebnou způsobilost.

4.2. Systémy řízení

- 4.2.1. Podle typu prováděné činnosti a velikosti organizace poskytovatel zavede a udržuje systém řízení, který zajišťuje soulad s těmito hlavními požadavky a řízení bezpečnostních rizik, a musí se snažit o trvalé zdokonalování tohoto systému.
- 4.2.2. Poskytovatel zřídí systém hlášení událostí v rámci systému řízení podle bodu 4.2.1 s cílem přispět k trvalému zlepšování bezpečnosti. Analýz informací z tohoto systému hlášení událostí se podle situace účastní i strany uvedené v bodě 4.1 písm. d) výše. Systém hlášení událostí musí být v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014.
- 4.2.3. Poskytovatel vypracuje příručku služeb pozemního odbavování a provozuje svou činnost v souladu s touto příručkou. Příručka obsahuje veškeré potřebné pokyny, informace a postupy pro danou službu, systém řízení a pro personál služby k výkonu jeho povinností.

5. OSTATNÍ

Provozovatel zajistí, že s výjimkou nouzových situací, kdy se letadla odklánějí na náhradní letiště, nebo za jiných podmínek, jež jsou v každém jednotlivém případě specifikovány, nesmějí letiště ani žádné jeho součásti využívat letadla, pro něž infrastruktura letiště ani provozní postupy nejsou běžně určeny.

PŘÍLOHA VIII

Hlavní požadavky na ATM/ANS a na řídicí letového provozu

1. VYUŽÍVÁNÍ VZDUŠNÉHO PROSTORU

- 1.1. Všechna letadla s výjimkou letadel využívaných k činnostem podle čl. 2 odst. 3 písm. a) ve všech fázích letu nebo na pohybové ploše letiště se provozují v souladu se společnými všeobecnými provozními pravidly a veškerými použitelnými postupy, které byly stanoveny pro využívání daného vzdušného prostoru.
- 1.2. Všechna letadla s výjimkou letadel využívaných k činnostem podle čl. 2 odst. 3 písm. a) jsou vybavena požadovanými součástmi a v souladu s tím také provozována. Součásti, které se používají v rámci systému ATM/ANS, musí splňovat také požadavky stanovené v oddíle 3.

2. SLUŽBY

2.1. Letecké informace a údaje poskytované uživatelům vzdušného prostoru pro účely letové navigace

- 2.1.1. Údaje sloužící jako zdroj leteckých informací mají dostatečnou kvalitu, jsou úplné a aktuální a jsou poskytovány včas.
- 2.1.2. Letecké informace jsou přesné, úplné, aktuální, jednoznačné a dostatečně spolehlivé a podávají se ve formátu vhodném pro uživatele.
- 2.1.3. Šíření těchto leteckých informací uživatelům vzdušného prostoru probíhá včas a pomocí dostatečně spolehlivých a rychlých komunikačních prostředků chráněných před úmyslným i neúmyslným rušením a poškozením.

2.2. Meteorologické informace

- 2.2.1. Údaje sloužící jako zdroj leteckých meteorologických informací mají dostatečnou kvalitu a jsou úplné a aktuální.
- 2.2.2. Letecké meteorologické informace jsou v nejvyšší možné míře přesné, úplné, aktuální, dostatečně spolehlivé a jednoznačné, aby odpovídaly potřebám uživatelů vzdušného prostoru.
- 2.2.3. Šíření těchto leteckých meteorologických informací uživatelům vzdušného prostoru probíhá včas a pomocí dostatečně spolehlivých a rychlých komunikačních prostředků chráněných před rušením a poškozením.

2.3. Letové provozní služby

- 2.3.1. Údaje sloužící jako zdroj pro poskytování letových provozních služeb jsou správné, úplné a aktuální.
- 2.3.2. Letové provozní služby jsou dostatečně přesné, úplné, aktuální a jednoznačné, aby odpovídaly bezpečnostním potřebám uživatelů.
- 2.3.3. Automatizované nástroje poskytující informace nebo rady uživatelům jsou náležitě projektovány, vyrobeny a udržovány, aby byla zajištěna jejich vhodnost k zamýšlenému účelu.
- 2.3.4. Služby řízení letového provozu a s nimi související procesy zajišťují náležitý rozestup mezi letadly, na provozní ploše letiště zabraňují střetům letadel s překážkami a je-li to vhodné, pomáhají zajišťovat ochranu před jinými nebezpečími

ve vzduchu; současně zajišťují rychlou a včasnou koordinaci se všemi příslušnými uživateli a přílehlými částmi vzdušného prostoru.

2.3.5. Komunikace mezi letovými provozními službami a letadly a mezi příslušnými stanovišti letových provozních služeb je včasná, jasná, správná a jednoznačná, je chráněna před škodlivým rušením a probíhá způsobem, kterému všichni zúčastnění aktéři běžně rozumějí, a pokud je to relevantní, potvrzují jej.

2.3.6. Jsou zavedeny prostředky pro detekci možných stavů nouze a pro případné zahájení účinné pátrací a záchranné akce. Tyto prostředky zahrnují přinejmenším vhodné výstražné mechanismy, koordinační opatření a postupy, prostředky a personál umožňující efektivní pokrytí oblasti odpovědnosti.

2.4. Komunikační služby

U komunikačních služeb je dosažena a udržována dostatečná výkonnost, pokud jde o jejich dostupnost, integritu, kontinuitu a včasnost. Jsou rychlé a chráněné před poškozením.

2.5. Navigační služby

U navigačních služeb je dosažena a udržována dostatečná úroveň výkonnosti s ohledem na informace pro navádění, určování polohy a, pokud se poskytují, na informace pro určování času. Kritéria výkonnosti zahrnují přesnost, integritu, dostupnost a kontinuitu služby.

2.6. Přehledové služby

Přehledové služby určují vzájemnou polohu letadel ve vzduchu a dalších letadel a pozemních dopravních prostředků na letištní ploše, a to s dostatečnou výkonností, pokud jde o jejich přesnost, integritu, kontinuitu a pravděpodobnost detekce.

2.7. Uspořádání toku letového provozu

Taktické uspořádání toků letového provozu na úrovni Unie používá a poskytuje dostatečně přesné a aktuální informace o objemu a charakteru plánovaného letového provozu s dopadem na poskytování služeb a koordinuje a projednává přesměrování či zpoždování toků letového provozu s cílem omezit riziko vzniku situací přetížení ve vzduchu nebo na letištích. Uspořádání toku se provádí s cílem optimalizovat při využívání vzdušného prostoru dostupnou kapacitu a zlepšit postupy řízení toku letového provozu. Řídí se zásadami bezpečnosti, transparentnosti a efektivity a zajišťuje, aby byla kapacita poskytována pružně a včas v souladu s evropským navigačním plánem.

Opatření uvedená v čl. 12 odst. 7 týkající se uspořádání toku letového provozu slouží k provozním rozhodnutím přijímaným poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť a uživateli vzdušného prostoru a upravují tyto oblasti:

- a) plánování letu;
- b) využívání dostupné kapacity vzdušného prostoru během všech fází letu včetně přidělování traťových slotů;
- c) užívání směrování tratí všeobecným letovým provozem včetně:
 - vytvoření jednotné příručky pro směrování tratí a letového provozu,
 - možnosti k odklonu všeobecného letového provozu od oblastí silného letového provozu a

- pravidel pro prioritu ohledně přístupu všeobecného letového provozu do vzdušného prostoru, zejména v době silného letového provozu a krizí a
- d) soulad mezi letovými plány a letištními časovými intervaly a nezbytná koordinace s přilehlými oblastmi, podle situace.

2.8. Uspořádání vzdušného prostoru

Vymezování konkrétních částí vzdušného prostoru pro určité využití je sledováno, koordinováno a včas vyhlášováno, aby se za všech okolností omezilo riziko ztráty rozstupu mezi letadly. S ohledem na organizaci vojenských činností a související aspekty spadající pod pravomoc členských států podporuje uspořádání vzdušného prostoru rovněž jednotné uplatňování koncepce pružného využívání vzdušného prostoru, jak ji popsala organizace ICAO a jak je prováděna podle nařízení (ES) č. (XXXX/XXX) o provádění jednotného evropského nebe (přepřacované znění) za účelem usnadnění uspořádání vzdušného prostoru a uspořádání letového provozu v rámci společné dopravní politiky.

2.9. Organizace vzdušného prostoru

Uspořádání vzdušného prostoru a letové postupy jsou před svým zavedením a využíváním letadly řádně navrženy, zhodnoceny a ověřeny.

3. SYSTÉMY A SLOŽKY

3.1. Obecně

Systémy a složky ATM/ANS, které poskytují související informace letadlům, z letadel a na zemi, jsou řádně projektovány, vyrobeny, nainstalovány, udržovány a provozovány, aby byla zajištěna jejich vhodnost k zamýšlenému účelu.

Jedná se zejména o systémy a postupy, jež jsou nutné pro podporu těchto funkcí a služeb:

- a) uspořádání vzdušného prostoru;
- b) uspořádání toku letového provozu;
- c) letové provozní služby, zejména systémy zpracování dat o letu, systémy zpracování kontrolních dat a systémy rozhraní člověk/stroj;
- d) komunikace, včetně komunikace typu země-země/vesmír, vzduch-země a vzduch-vzduch/vesmír;
- e) navigace;
- f) přehledové služby;
- g) letecké informační služby;
- h) využívání meteorologických informací;
- i) systémy a postupy pro využívání meteorologických informací.

3.2. Integrita, výkonnost a spolehlivost systémů a složek

Integrita systémů a složek a jejich výkonnost v souvislosti s bezpečností odpovídá jejich zamýšlenému účelu, ať již jde o systémy a složky v letadle, na zemi nebo ve vesmírném prostoru. Dosahují požadované úrovně provozní výkonnosti za všech předvídatelných provozních podmínek a po celou dobu své provozní životnosti.

Systémy a složky ATM/ANS musí být navrhovány, vytvářeny, udržovány a provozovány pomocí vhodných a ověřených postupů, aby byl vždy a ve všech letových fázích zajištěn hladký a bezporuchový provoz evropské sítě uspořádání letového provozu (EATMN). Hladký a bezporuchový provoz je možné vyjádřit zejména jako předávání informací, včetně relevantních informací o provozním stavu, jednotný výklad informací, srovnatelné postupy při zpracování a související postupy umožňující společné provozní činnosti schválené pro evropskou síť uspořádání letového provozu nebo pro její části.

Síť EATMN, její systémy a její složky musí na koordinovaném základě podporovat nově schválené a platné provozní koncepce, které zlepšují kvalitu, udržitelnost a efektivitu letových navigačních služeb, zejména pokud jde o bezpečnost a kapacitu.

Evropská síť řízení letového provozu, její systémy a její složky musí podporovat postupné koordinování činností mezi civilním a vojenským sektorem v rozsahu, který je nutný pro efektivní řízení vzdušného prostoru a toku letecké dopravy a pro bezpečné a efektivní užívání vzdušného prostoru všemi uživateli na základě koncepce pružného užívání vzdušného prostoru.

V zájmu dosažení těchto cílů podporuje síť EATMN, její systémy a složky včasné předávání správných a ucelených informací o všech fázích letu mezi civilními a vojenskými účastníky, aniž jsou dotčeny bezpečnostní a obranné zájmy, včetně požadavků na důvěrnost.

3.3. Konstrukce systémů a složek

- 3.3.1. Systémy a složky jsou konstruovány tak, aby splnily příslušné požadavky na bezpečnost a ochranu před protiprávními činy.
- 3.3.2. Systémy a složky, posuzované společně, zvláště a ve vzájemném vztahu, jsou konstruovány tak, aby existovala nepřímá úměrnost mezi pravděpodobností celkového selhání systému a závažností jeho důsledků pro bezpečnost služeb.
- 3.3.3. Systémy a složky, posuzované jednotlivě i ve vzájemné kombinaci, jsou projektovány s ohledem na omezení související s lidskými schopnostmi a lidskou výkonností.
- 3.3.4. Systémy a složky jsou konstruovány tak, aby byly stejně jako data, jež přenášejí, chráněny před úmyslnými i neúmyslnými škodlivými interakcemi s vnitřními i vnějšími prvky.
- 3.3.5. Personálu jsou jasným, konzistentním a jednoznačným způsobem poskytovány informace nutné pro výrobu, instalaci, provoz a údržbu systémů a složek, jakož i informace o nebezpečných podmínkách.

3.4. Kontinuita úrovně služby

Úroveň bezpečnosti systémů a složek je třeba během poskytování služby i jakýchkoli modifikací služby zachovat.

4. KVALIFIKACE ŘÍDÍCÍCH LETOVÉHO PROVOZU

4.1. Obecně

Osoba podstupující výcvik jako řídící letového provozu nebo řídící letového provozu – žák je dostatečně vyzrálá po stránce vzdělání a tělesného a duševního stavu, aby mohla získat, uchovat si a prokázat příslušné teoretické znalosti a praktické dovednosti.

4.2. Teoretické znalosti

- 4.2.1. Řídicí letového provozu získá a udrží si úroveň znalostí odpovídající vykonávaným úkolům a přiměřenou rizikům spojeným s daným typem služby.
- 4.2.2. Získání a udržení teoretických znalostí se prokazuje průběžným hodnocením během výcviku nebo vhodnými zkouškami.
- 4.2.3. Udrží se odpovídající úroveň teoretických znalostí. Plnění tohoto požadavku se prokazuje pravidelným hodnocením nebo přezkušováním. Četnost přezkušování je přiměřená úrovni rizika spojeného s daným typem služby.

4.3. Praktické dovednosti

- 4.3.1. Řídicí letového provozu získá a udržuje své praktické dovednosti odpovídající úkolům, které vykonává. Tyto dovednosti jsou úměrné rizikům spojeným s daným typem služby a zahrnují přinejmenším tyto oblasti (pokud jsou třeba pro prováděné úkoly):
 - a) provozní postupy,
 - b) aspekty specifické pro vykonávané úkoly,
 - c) mimořádné a nouzové situace a
 - d) lidské činitele.
- 4.3.2. Řídicí letového provozu prokáže schopnost provádět příslušné postupy a úkoly se stupněm způsobilosti, který odpovídá jeho úlohám.
- 4.3.3. Udrží se uspokojivá úroveň způsobilosti v praktických dovednostech. Plnění tohoto požadavku se ověřuje pravidelným hodnocením. Četnost těchto hodnocení je přiměřená složitosti a úrovni rizika, které souvisí s daným typem služby a plněných úkolů.

4.4. Jazykové znalosti

- 4.4.1. Řídicí letového provozu prokáže schopnost hovořit a rozumět anglicky do té míry, aby mohl účinně komunikovat o konkrétních pracovních tématech, a to také v nouzových situacích, přičemž tato schopnost musí zahrnovat jak komunikaci pouze hlasem (telefonem/radiotelefonem), tak komunikaci při osobním styku.
- 4.4.2. Ve všech případech, kdy je to nutné pro účely poskytování letových provozních služeb (ATS) ve vymezeném vzdušném prostoru, je řídicí letového provozu rovněž schopen ve výše uvedené míře hovořit národním jazykem nebo jazyky a rozumět jim.

4.5. Syntetická výcviková zařízení

Syntetické výcvikové zařízení, které se používá k praktickému výcviku v oblasti situačního povědomí a lidských činitelů nebo při prokazování, že dovednosti byly získány nebo udrženy, má úroveň výkonnosti umožňující dostatečně přesnou simulaci pracovního prostředí a provozních situací, které odpovídají prováděnému výcviku.

4.6. Výcvikový kurz

- 4.6.1. Výcvik se provádí prostřednictvím výcvikového kurzu, který může sestávat z teoretické a praktické výuky, ve vhodných případech včetně výcviku na syntetických výcvikových zařízeních.
- 4.6.2. Pro každý typ výcviku se vypracuje a schválí kurz.

4.7. Instruktoři

- 4.7.1. Teoretický výcvik provádějí náležitě kvalifikovaní instruktoři. Tito instruktoři:
 - a) mají odpovídající znalosti v oblasti, jež má být předmětem výcviku, a
 - b) prokážou, že jsou schopni používat příslušné výcvikové postupy.
- 4.7.2. Výcvik praktických dovedností provádějí náležitě kvalifikovaní instruktoři, kteří splňují tyto předpoklady:
 - a) splňují požadavky na teoretické znalosti a zkušenosti odpovídající výcviku, který provádějí,
 - b) prokázali, že jsou schopni vyučovat a používat příslušné výcvikové postupy,
 - c) mají zkušenosti s výcvikovými postupy, které se týkají postupů, jež mají být předmětem výcviku, a
 - d) účastní se pravidelného opakovacího školení, aby bylo zajištěno udržení jejich způsobilosti k provádění výcviku.
- 4.7.3. U instruktorů vyučujících praktické dovednosti se rovněž vyžaduje, aby byli v současnosti nebo v minulosti oprávněni pracovat jako řidiči letového provozu.

4.8. Hodnotitelé

- 4.8.1. Osoby odpovědné za posuzování dovedností řidičích letového provozu splňují tyto podmínky:
 - a) prokázaly, že jsou schopny hodnotit výkonnost řidičích letového provozu a provádět u těchto pracovníků zkoušky a kontroly, a
 - b) účastní se pravidelného obnovovacího školení, aby bylo zajištěno, že jsou standardy hodnocení stále aktuální.
- 4.8.2. U hodnotitelů posuzujících praktické dovednosti se rovněž vyžaduje, aby byli v současnosti nebo v minulosti oprávněni pracovat jako řidiči letového provozu v těch oblastech, v nichž má být provedeno hodnocení.

4.9. Zdravotní způsobilost řidičích letového provozu

- 4.9.1. Všichni řidiči letového provozu pravidelně prokazují, že jsou zdravotně způsobilí uspokojivě vykonávat své úkoly. Plnění tohoto požadavku se prokazuje pomocí odpovídajícího posouzení, při kterém se bere v potaz možné zhoršení duševních a tělesných schopností v důsledku stárnutí.
- 4.9.2. Prokázání zdravotní způsobilosti, která sestává z tělesné a duševní způsobilosti, zahrnuje prokázání skutečnosti, že osoba poskytující službu řízení letového provozu (ATC) netrpí žádnou nemocí či zdravotním postižením, které jí znemožňuje:
 - a) řádně vykonávat nezbytné úkoly při poskytování služby ATC,
 - b) kdykoli plnit přidělené povinnosti nebo
 - c) správně vnímat podmínky okolního prostředí.

- 4.9.3. V případech, kdy zdravotní způsobilost nelze plně prokázat, mohou být zavedena zmírňující opatření, která zajistí rovnocennou bezpečnost.

5. POSKYTOVATELÉ SLUŽEB A VÝCVIKOVÉ ORGANIZACE

5.1. Služby je možné poskytovat pouze při splnění těchto podmínek:

- a) provozovatel má přímo nebo prostřednictvím dohod s třetími stranami prostředky nezbytné pro rozsah a účel služby. K těmto prostředkům patří zejména: systémy, zařízení včetně zdroje energie, struktura řízení, personál, vybavení a jeho údržba, dokumentace úkolů, odpovědností a postupů, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů,
- b) poskytovatel služeb vypracuje a průběžně aktualizuje příručky pro řízení a provozní příručky, které se týkají poskytování jeho služeb, a těmito příručkami se během provozu řídí. Tyto příručky obsahují veškeré pokyny, informace a postupy potřebné pro provoz, systém řízení a pro vykonávání povinností provozního personálu,
- c) podle typu prováděné činnosti a velikosti organizace musí poskytovatel služeb zavést a udržovat systém řízení, který zajišťuje soulad s těmito hlavními požadavky, řídit bezpečnostní rizika a musí se snažit o trvalé zdokonalování tohoto systému,
- d) poskytovatel služeb využívá pouze náležitě kvalifikovaný a vycvičený personál a pro tento personál zavede a trvale provádí výcvikové a kontrolní programy,
- e) poskytovatel služeb zavede formální způsoby kontaktu se všemi zúčastněnými subjekty, které mohou přímo ovlivnit bezpečnost jeho služeb, s cílem zajistit plnění těchto hlavních požadavků,
- f) poskytovatel služeb vypracuje a používá plán pro řešení nenadálých situací, který zahrnuje nouzové a mimořádné situace, které mohou nastat v souvislosti s jeho službami,
- g) poskytovatel služeb zřídí systém hlášení událostí v rámci systému řízení podle písmene c) s cílem přispět k trvalému zlepšování bezpečnosti. Systém hlášení událostí musí být v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014 a
- h) poskytovatel služeb přijme opatření, jež mu umožní ověřovat, že všechny systémy a složky, které provozuje, neustále splňují výkonnostní požadavky související s bezpečností.

5.2. Službu ATC je možné poskytovat pouze při splnění těchto podmínek:

- a) prevence únavy personálu poskytujícího službu ATC se provádí prostřednictvím systému rozpisu služeb. Tento systém musí zahrnovat časy služeb, čas strávený ve službě a přizpůsobené délky odpočinku. Omezení stanovená v rámci systému rozpisu služeb zohlední důležité faktory přispívající ke vzniku únavy, zejména nedostatek spánku, narušení 24hodinových cyklů, práci v noci, kumulativní dobu služby v daných časových obdobích a také sdílení přidělených úkolů mezi personálem,
- b) prevence stresu personálu poskytujícího službu ATC se provádí prostřednictvím vzdělávacích a preventivních programů,

- c) poskytovatel služeb ATC má zavedeny postupy pro ověřování, že personál poskytující služby ATC nemá zhoršený kognitivní úsudek nebo nedostatečnou zdravotní způsobilost a
- d) poskytovatel služeb ATC bere při plánování a během provozu ohled na provozní a technická omezení, jakož i zásady související s lidskými činiteli.

5.3. Komunikační, navigační a přehledové služby je možné poskytovat pouze při splnění této podmínky:

Poskytovatel služeb informuje příslušné uživatele vzdušného prostoru a stanoviště ATS průběžně a včas o provozním stavu svých služeb poskytovaných pro účely ATS (a o jeho změnách).

5.4. **Výcvikové organizace**

Organizace provádějící výcvik personálu poskytujícího službu ATC splňuje tyto požadavky:

- a) mít všechny prostředky nezbytné pro rozsah povinností spojených s její činností. Tyto prostředky zahrnují mimo jiné toto: zařízení, personál, vybavení, metodika, dokumentace úkolů, povinností a postupů, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů,
- b) podle typu poskytovaného výcviku a velikosti organizace musí zavést a udržovat systém řízení, který zajišťuje soulad s těmito hlavními požadavky, řídit bezpečnostní rizika a snažit se o trvalé zdokonalování tohoto systému a
- c) podle potřeby uzavírat dohody s jinými příslušnými organizacemi s cílem zajistit trvalé plnění těchto hlavních požadavků.

6. **LETEČTÍ LÉKAŘI A LETECKÁ ZDRAVOTNÍ STŘEDISKA**

6.1. **Letečtí lékaři**

Letecký lékař musí:

- a) mít kvalifikaci a licenci k výkonu lékařské praxe,
- b) absolvovat školení v oblasti leteckého lékařství a pravidelné opakovací školení v oblasti leteckého lékařství, aby se zajistilo, že budou normy pro posuzování zdravotní způsobilosti stále aktuální, a
- c) získat praktické znalosti a zkušenosti o podmínkách, v nichž řídící letového provozu plní své povinnosti.

6.2. **Letecká zdravotní střediska**

Letecká zdravotní střediska musí splňovat tyto podmínky:

- a) musí mít všechny prostředky nezbytné pro rozsah povinností spojených s jejich výsadními právy. Tyto prostředky zahrnují mimo jiné toto: zařízení, personál, vybavení, nástroje a materiály, dokumentace úkolů, odpovědností a postupů, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů,
- b) podle typu prováděné činnosti a velikosti organizace musí organizace zavést a udržovat systém řízení, který zajišťuje soulad s těmito hlavními požadavky, řídit bezpečnostní rizika a musí se snažit o trvalé zdokonalování tohoto systému a

- c) podle potřeby uzavřít dohody s jinými příslušnými organizacemi s cílem zajistit trvalé dodržování těchto požadavků.

PŘÍLOHA IX

Hlavní požadavky na bezpilotní letadla

1. HLAVNÍ POŽADAVKY NA PROJEKTOVÁNÍ, VÝROBU, ÚDRŽBU A PROVOZ BEZPILOTNÍCH LETADEL

- a) Osoba provozující bezpilotní letadlo musí znát použitelné předpisy Unie a vnitrostátní předpisy relevantní pro zamýšlený provoz, zejména pokud jde o bezpečnost, soukromí, ochranu údajů, právní odpovědnost, pojištění, ochranu před protiprávními činy nebo ochranu životního prostředí. Daná osoba musí být schopna zajistit bezpečný provoz a bezpečné oddělení bezpilotního letadla od osob na zemi a od ostatních uživatelů vzdušného prostoru. To zahrnuje obeznámenost s provozními pokyny výrobce a s veškerými příslušnými funkcemi bezpilotního letadla, jakož i s použitelnými pravidly létání a postupy ATM/ANS.
- b) Bepilotní letadlo musí být navrženo a konstruováno tak, aby plnilo svou funkci a mohlo být provozováno, seřizováno a udržováno, aniž by byli lidé vystaveni riziku, pokud uvedený provoz probíhá za podmínek, pro něž bylo letadlo navrženo.
- c) Je-li nezbytné zmírňovat rizika související s bezpečností, soukromím, ochranou osobních údajů, ochranou před protiprávními činy nebo ochranou životního prostředí, musí mít bezpilotní letadlo odpovídající a specifické prvky a funkce, které zohledňují zásady soukromí a ochrany osobních údajů již na úrovni návrhu a na úrovni standardního nastavení ochrany údajů. Podle potřeby musí uvedené prvky a funkce zajišťovat snadnou identifikaci letadla, povahy a účelu provozu a musí zajišťovat dodržení použitelných omezení, zákazů nebo podmínek, zejména pokud jde o provoz v konkrétní zeměpisné oblasti, provoz nad určitou vzdálenost od pilota nebo v určitých nadmořských výškách.

2. DODATEČNÉ HLAVNÍ POŽADAVKY NA PROJEKTOVÁNÍ, VÝROBU, ÚDRŽBU A PROVOZ BEZPILOTNÍCH LETADEL UVEDENÉ V ČL. 46 ODS. 1 A 2

Aby byla při provozu bezpilotního letadla zajištěna uspokojivá úroveň bezpečnosti pro osoby na zemi a ostatní uživatele vzdušného prostoru, musí být podle potřeby s ohledem na úroveň rizika provozu splněny následující požadavky:

2.1. Letová způsobilost

- a) Bepilotní letadla musí mít konstrukční vlastnosti nebo detaily, které se v praxi ukázaly jako bezpečné pro pilota nebo pro třetí strany na zemi nebo ve vzduchu.
- b) Bepilotní letadla musí vykazovat integritu výrobku, jež je za všech předpokládaných letových podmínek úměrná riziku.
- c) Bepilotní letadlo musí být podle potřeby bezpečně říditelné a manévrovatelné za všech předpokládaných provozních podmínek, a to i po případné poruše jednoho nebo případně více systémů. Musí být náležitě zohledněny otázky lidského faktoru, zejména dostupné znalosti o faktorech umožňujících bezpečný provoz technologií člověkem.
- d) Bepilotní letadlo, vybavení a související jiné než zastavěné vybavení, včetně pohonných systémů a vybavení pro řízení bezpilotních letadel na dálku, musí fungovat tak, jak je určeno pro jakékoli předvídatelné provozní podmínky

v rámci veškerého provozu, pro který bylo letadlo navrženo, a dostatečně mimo něj.

- e) Bezpilotní letecké systémy, vybavení a související jiné než zastavěné vybavení, včetně pohonných systémů a vybavení pro řízení bezpilotních letadel na dálku, uvažovány samostatně a ve vztahu jednoho k druhému, musí být konstruovány tak, aby pravděpodobnost poruchového stavu a závažnost jeho účinku na osoby na zemi a na ostatní uživatele vzdušného prostoru byly úměrné riziku daného provozu posuzovanému na základě zásad stanovených v čl. 4 odst. 2.
- f) Veškeré vybavení pro řízení bezpilotních letadel na dálku, jež je zapojeno do provozu, musí usnadňovat jak letový provoz, tak možnosti situačního povědomí a zvládání jakékoli očekávatelné situace a nouzových stavů.
- g) Organizace odpovědná za výrobu nebo uvádění bezpilotního letadla na trh musí provozovateli bezpilotního letadla a případně organizaci údržby poskytnout informace o druzích provozu, pro něž je bezpilotní letadlo navrženo, spolu s omezeními a informacemi nezbytnými pro jeho bezpečný provoz, včetně provozní a environmentální výkonnosti, omezení letové způsobilosti a nouzových postupů. Tyto informace se poskytnou jasným, konzistentním a jednoznačným způsobem. Operační schopnosti bezpilotního letadla, které může být využíváno při provozu, jenž nevyžaduje osvědčení nebo prohlášení, musí být omezeny tak, aby byla dodržena pravidla vzdušného prostoru použitelná pro takový provoz.
- h) Organizace zapojené do projektování bezpilotních letadel, motorů a vrtulí přijmou preventivní opatření, aby minimalizovaly nebezpečí vznikající za podmínek – jak interních, tak externích vůči bezpilotním letadlům a jejich systémům – u nichž zkušenosti ukázaly, že mají dopad na bezpečnost. To zahrnuje ochranu proti interferenci elektronickými prostředky.
- i) Výsledkem výrobních postupů, materiálů a součástí použitých k výrobě bezpilotního letadla musí být přiměřené a opakovatelné vlastnosti a výkony, které jsou v souladu s konstrukčními vlastnostmi.

2.2. Organizace

Organizace zapojené do projektování, výroby, údržby a provozu bezpilotních letadel, souvisejících služeb a výcviku musí splňovat tyto podmínky:

- a) Organizace musí mít veškeré prostředky nezbytné pro rozsah svých prací a musí zajistit soulad s hlavními požadavky a odpovídajícími prováděcími pravidly stanovenými v souladu s článkem 47, které jsou relevantní pro její činnost.
- b) Organizace musí zavést a udržovat systém řízení, který zajišťuje soulad s relevantními hlavními požadavky, řídit bezpečnostní rizika a musí se snažit o trvalé zdokonalování tohoto systému. Tento systém řízení musí být vhodný pro druh činnosti a velikost dané organizace.
- c) Organizace musí zřídit systém hlášení událostí v rámci systému řízení bezpečnosti s cílem přispět k trvalému zlepšování bezpečnosti. Systém hlášení událostí musí být v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014. Tento systém hlášení musí být vhodný pro druh činnosti a velikost dané organizace.
- e) Je-li to na místě, musí organizace uzavřít dohody s jinými organizacemi s cílem zajistit trvalé dodržování relevantních hlavních požadavků.

2.3. Osoby provozující bezpilotní letadla

Osoba provozující bezpilotní letadlo má požadované znalosti a dovednosti nezbytné k zajištění bezpečnosti provozu a přiměřené riziku spojenému s daným typem provozu. Tato osoba rovněž prokáže zdravotní způsobilost, je-li to nezbytné pro zmírnění rizik spojených s daným provozem.

2.4. Provoz

Provozovatel bezpilotního letadla je odpovědný za provoz a musí přijmout veškerá vhodná opatření k zajištění bezpečnosti provozu.

Let musí být proveden v souladu s příslušnými právními a správními předpisy a postupy vztahujícími se k plnění jeho povinností, předepsanými pro oblast, vzdušný prostor, letiště či místa, jejichž využití se plánuje, a je-li to na místě, v souladu se souvisejícími systémy ATM/ANS.

- a) Při provozu bezpilotních letadel musí být zajištěna bezpečnost třetích stran na zemi a ostatních uživatelů vzdušného prostoru a musí být minimalizována rizika způsobená nepříznivými vnějšími nebo vnitřními podmínkami, včetně podmínek prostředí, a to udržováním vhodného rozstupu a vzdálenosti během všech fází letu.
- b) Bzpilotní letadlo může být provozováno, pouze pokud je způsobilé k letu a vybavení a ostatní součásti a služby nezbytné pro zamýšlený provoz jsou k dispozici a provozuschopné.
- c) Provozovatel bezpilotního letadla musí zajistit, aby letadlo mělo nezbytné vybavení pro komunikaci, navigaci, přehled, detekci a vyhnutí, jakož i jakékoli jiné vybavení, které je považováno za nezbytné pro bezpečnost zamýšleného letu, s ohledem na povahu provozu, předpisy pro letecký provoz a pravidla létání použitelná během kterékoli fáze letu.

3. HLAVNÍ POŽADAVKY V OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ NA BEZPILOTNÍ LETADLA

Bzpilotní letadla splňují požadavky na environmentální výkonnost stanovené v příloze III.

PŘÍLOHA X
Srovnávací tabulka

Nařízení (ES) č. 216/2008	Toto nařízení
Čl. 1 odst. 1	Čl. 2 odst. 1 a 2
Čl. 1 odst. 2	Čl. 2 odst. 3
Čl. 1 odst. 3	Čl. 2 odst. 5
Článek 2	Článek 1
Článek 3	Článek 3
Čl. 4 odst. 1 písm. a)	Čl. 2 odst. 1 písm. a)
Čl. 4 odst. 1 písm. b)	Čl. 2 odst. 1 písm. b) bod i)
Čl. 4 odst. 1 písm. c)	Čl. 2 odst. 1 písm. b) bod ii)
Čl. 4 odst. 1 písm. d)	Čl. 2 odst. 1 písm. c)
Čl. 4 odst. 2	Čl. 2 odst. 2
Čl. 4 odst. 3	Čl. 2 odst. 1 písm. b) a c)
Čl. 4 odst. 3a	Čl. 2 odst. 1 písm. d) a e) a odst. 2
---	Čl. 2 odst. 6
Čl. 4 odst. 3b	Čl. 2 odst. 7
Čl. 4 odst. 3c	Čl. 2 odst. 1 písm. g) a odst. 2
Čl. 4 odst. 4 a 5	Čl. 2 odst. 3 písm. d)
Čl. 4 odst. 6	---
---	Čl. 2 odst. 4
---	Článek 4
---	Článek 5
---	Článek 6
---	Článek 7
---	Článek 8

Čl. 5 odst. 1, 2 a 3	Články 9 až 16
Čl. 5 odst. 4 písm. a) a b)	Čl. 17 odst. 2
Čl. 5 odst. 4 písm. c)	Čl. 17 odst. 1 písm. b)
---	Čl. 17 odst. 1 písm. a)
Čl. 5 odst. 5	Článek 18
Čl. 5 odst. 6	Článek 4
Článek 6	Články 9 až 11
Čl. 7 odst. 1 a 2	Články 19 a 20
Čl. 8 odst. 4	Článek 21
Čl. 7 odst. 3 až 7	Články 22 až 25
Čl. 8 odst. 1 až 3	Článek 26, čl. 27 odst. 1 a 2
---	Čl. 27 odst. 3
Čl. 8 odst. 5	Článek 28
Čl. 8 odst. 6	Článek 4
Čl. 8a odst. 1 až 5	Články 29 až 34
Čl. 8a odst. 6	Článek 4
Čl. 8b odst. 1 až 6	Článek 35 až čl. 39 odst. 2
Čl. 8b odst. 7	Čl. 39 odst. 3 a článek 4
Čl. 8c odst. 1 až 10	Články 40 až 44
Čl. 8c odst. 11	Článek 4
---	Články 45 až 47
Článek 9	Články 48 až 50
Čl. 10 odst. 1 až 3	Čl. 51 odst. 1 a 2
---	Čl. 51 odst. 3 až 5
Čl. 10 odst. 4	Čl. 51 odst. 6
---	Čl. 51 odst. 7 až 9

Čl. 10 odst. 5	Čl. 51 odst. 10
---	Článek 52
---	Článek 53
---	Článek 54
---	Článek 55
Čl. 11 odst. 1 až 3	Čl. 56 odst. 1 až 3
Čl. 11 odst. 4 až odst. 5b	---
Čl. 11 odst. 6	Čl. 56 odst. 4
Čl. 12 odst. 1	Článek 57
Čl. 12 odst. 2	---
Článek 13	Článek 58
Čl. 14 odst. 1 až 3	Článek 59
Čl. 14 odst. 4 až 7	Článek 60
Článek 15	Článek 61
Článek 16	Článek 62
---	Článek 63
Článek 17	Článek 64
Článek 18	Čl. 65 odst. 1 až 5
Článek 19	Čl. 65 odst. 1 až 5
Článek 20	Článek 66
Článek 21	Článek 67
Čl. 22 odst. 1	Čl. 65 odst. 6
Čl. 22 odst. 2	Čl. 65 odst. 7
Článek 22a	Článek 68
Článek 22b	Článek 69
Článek 23	Čl. 70 odst. 1 a 2

---	Čl. 70 odst. 3
Články 24 a 54	Článek 73
Článek 25	Článek 72
Článek 26	Článek 74
---	Článek 75
---	Článek 76
Čl. 27 odst. 1 až 3	Čl. 77 odst. 1 až 3
---	Čl. 77 odst. 4 až 6
---	Článek 78
---	Článek 79
---	Článek 80
Čl. 28 odst. 1 a 2	Čl. 81 odst. 1 a 2
---	Čl. 81 odst. 3
Čl. 28 odst. 3 a 4	Čl. 81 odst. 4 a 5
Čl. 29 odst. 1 a 2	Čl. 82 odst. 1 a 2
Čl. 29 odst. 3	---
Článek 30	Článek 83
Článek 31	Článek 84
Čl. 32 odst. 1	Čl. 108 odst. 3
Čl. 32 odst. 2	Čl. 108 odst. 5
Článek 33	Čl. 85 odst. 1 až 5
---	Čl. 85 odst. 6
Čl. 34 odst. 1	Čl. 86 odst. 1 a 2
---	Čl. 86 odst. 3
Čl. 34 odst. 2 a 3	Čl. 86 odst. 4 a 5
Článek 35	Článek 87

Článek 36	Článek 88
Čl. 37 odst. 1 až 3	Čl. 89 odst. 1 až 3
---	Čl. 89 odst. 4
---	Článek 90
Čl. 38 odst. 1 až 3	Čl. 91 odst. 1 až 3
---	Čl. 91 odst. 4
Článek 39	---
---	Článek 92
Článek 40	Článek 93
Článek 41	Článek 94
Článek 42	Článek 95
Článek 43	Článek 96
Článek 44	Článek 97
Článek 45	Článek 98
Článek 46	Článek 99
Článek 47	Článek 100
Článek 48	Článek 101
Článek 49	Článek 102
Články 50 a 51	Článek 103
Čl. 52 odst. 1 až 3	Článek 104
Čl. 52 odst. 4	Čl. 65 odst. 6
Čl. 53 odst. 1 a 2	Čl. 105 odst. 1 a 2
Čl. 53 odst. 3	Čl. 65 odst. 6
Článek 54	Článek 73
Článek 55	Článek 71
Článek 56	Článek 106

Článek 57	Článek 107
Čl. 58 odst. 1 a 2	Čl. 108 odst. 1 a 2
Čl. 58 odst. 3	Čl. 108 odst. 4
Čl. 58 odst. 4	Čl. 121 odst. 2
Čl. 59 odst. 1 až 4	Čl. 109 odst. 1 až 4
---	Čl. 109 odst. 5
Čl. 59 odst. 5 až 11	Čl. 109 odst. 6 až 12
Článek 60	Článek 110
Článek 61	Článek 111
---	Článek 112
Článek 62	Článek 113
Článek 63	Článek 114
Čl. 64 odst. 1 až 5	Čl. 115 odst. 1 až 5
---	Čl. 115 odst. 6
Článek 65	Článek 116
Článek 65a	---
---	Článek 117
Článek 66	Článek 118
---	Článek 119
Článek 67	---
Článek 68	Článek 120
---	Čl. 121 odst. 1
Čl. 58 odst. 4	Čl. 121 odst. 2
Článek 69	----
---	Článek 122
---	Článek 123

---	Článek 124
---	Článek 125
---	Článek 126
Článek 70	Článek 127