

**ZKRATKY A SYMBOLY**  
(použité v tomto Předpisu)**Zkratky**

<b>ACAS</b>	Airbone collision avoidance system Palubní protisrážkový systém
<b>ADREP</b>	Accident/incident reporting Systém hlášení leteckých nehod/incidentů
<b>AFCS</b>	Automatic flight control system Automatický systém řízení
<b>AGA</b>	Aerodromes, air routes and ground aids Letiště, letové cesty a pozemní zařízení
<b>AIG</b>	Accident investigation and prevention Zjišťování příčin nehod a prevence
<b>AOC</b>	Air operator certificate Osvědčení leteckého provozovatele
<b>ASDA</b>	Accelerate stop distance available Použitelná délka přerušného vzletu
<b>ASE</b>	Altimetry system error Systémová chyba výškoměru
<b>ASIA/PAC</b>	Asia/Pacific Asie/Tichý oceán
<b>ATC</b>	Air traffic control Řízení letového provozu (všeobecně)
<b>ATS</b>	Air traffic services Letové provozní služby
<b>CAT I</b>	Category I Kategorie I
<b>CAT II</b>	Category II Kategorie II
<b>CAT III</b>	Category III Kategorie III
<b>CAT IIIA</b>	Category IIIA Kategorie IIIA
<del>CAT IIIB</del>	<del>Category IIIB</del> <del>Kategorie IIIB</del>
<del>CAT IIIC</del>	<del>Category IIIC</del> <del>Kategorie IIIC</del>
<b>CFIT</b>	Controlled flight into terrain Řízený let do terénu
<b>cm</b>	Centimetre Centimetr
<b>CDL</b>	Configuration deviation list Seznam povolených odchylek na draku

**Kombinovaný systém vidění (Combined vision system (CVS))**

Systém zobrazující obrazy kombinací elektronického systému pro zlepšení viditelnosti (EVS) a syntetického systému vidění (SVS).

**Komunikace založená na výkonnosti (PBC) (Performance-based communication)**

Komunikace založená na výkonnostních specifikacích vztahujících se na poskytování letových provozních služeb.

*Poznámka: Specifikace RCP obsahují požadavky na komunikační výkonnost, která je přidělena systémovým složkám z pohledu zajišťovaného spojení a související přenosové doby, spojitosti, dostupnosti, integrity, bezpečnosti a funkčnosti, nezbytných pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.*

**Konečné přiblížení stálým klesáním (CDFA) (Continuous descent final approach)**

Technika, odpovídající postupům stabilizovaného přiblížení, pro let v úseku konečného přiblížení (FAS) postupem ~~přístrojového~~ nepřesného ~~přístrojového~~ přiblížení (NPA) stálým klesáním, bez přechodu do horizontálního letu, z nadmořské výšky/výšky fixu konečného přiblížení nebo vyšší, do bodu přibližně 15 m (50 ft) nad prahem dráhy pro přistání nebo do bodu, kde pro daný typ letadla začíná manévr podrovnání; v případě FAS postupem NPA následovaném přiblížením okruhem se použije technika CDFA, dokud není dosaženo minim přiblížení okruhem (OCA/H pro okruh) nebo nadmořské výšky/výšky pro manévrování při letu za viditelnosti.

**Provoz za nízké dohlednosti (Low—visibility operations) (LVO)**

Přiblížení za RVR nižší než 550 m a/nebo DH nižší než 60 m (200 ft) nebo vzlet za RVR nižší než 400 m.

**Kritické množství paliva pro EDTO (EDTO critical fuel)**

Množství paliva potřebné k letu na náhradní letiště s ohledem na nejkritičtější bod na trati a nejvíce omezující selhání systému.

*Poznámka: Poradenský materiál ke scénářům s kritickým množstvím paliva pro EDTO obsahuje Dodatek C.*

**Letadlo (Aircraft)**

Zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

**Letecké práce (Aerial work)**

Provoz letadla, při kterém se letadla používá pro zvláštní služby, jako pro zemědělství, stavebnictví, snímkování, zeměměřičství, leteckou reklamu, pozorování a hlídkování, pátrání a záchranu, atd.

**Letiště (Aerodrome)**

Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela, nebo z části pro přelety, odlety a pozemní pohyby letadel.

**Letištní provozní minima (Aerodrome operating minima)**

Meze použitelnosti letiště pro:

- vzlet, vyjádřené dráhovou dohledností a/nebo dohledností, a je-li to nezbytné, podmínkami oblačnosti;
- přistání při 2D přiblížení podle přístrojů, vyjádřené dohledností a/nebo dráhovou dohledností a minimální nadmořskou výškou/výškou pro klesání (MDA/H), a je-li to nezbytné, podmínkami oblačnosti;
- přistání při 3D přiblížení podle přístrojů, vyjádřené dohledností a/nebo dráhovou dohledností a nadmořskou výškou rozhodnutí/výškou rozhodnutí (DA/H) odpovídající druhu a/nebo kategorii provozu.

**Letoun (Aeroplane)**

Letadlo těžší než vzduch s pohonem, vyvozující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.

**Letová příručka (Flight manual)**

Průvodní doklad k osvědčení letové způsobilosti obsahující omezení, v jejichž rozsahu je letadlo považováno za způsobilé. Dále obsahuje pokyny a informace nezbytné pro členy letové posádky k bezpečnému provozu letadla.

**Letová provozní služba (Air traffic service (ATS))**

Výraz zahrnující letovou informační službu, pohotovostní službu, letovou poradní službu a službu řízení letového provozu (oblastní službu řízení, přiblížovací službu řízení nebo letištní službu řízení).

**Letově způsobilý (Airworthy)**

Stav letadla, motoru, vrtule nebo letadlové části, kdy vyhovuje svému schválenému návrhu a je ve stavu pro bezpečný provoz.

**Letový plán (Flight plan)**

Předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části, poskytované stanovištěm řízení letového provozu.

**Letový zapisovač (Flight recorder)**

Jakýkoliv typ zapisovače zastavěný v letadle pro účely získání údajů k doplnění vyšetřování nehod nebo událostí.

**Automaticky oddělitelný letový zapisovač (ADFR) (Automatic deployable flight recorder)**

Letový zapisovač zastavěný na letadle, který je schopen automatického oddělení od letadla.

**Lidská výkonnost (Human performance)**

Schopnosti a omezení člověka, které mají vliv na bezpečnost a účinnost leteckého provozu.

### **Polohový maják nehody samočinně uváděný do pracovní polohy (ELT(AD)) (Automatic deployable ELT)**

ELT pevně zabudovaný do letadla, který se automaticky uvede do pracovní polohy a činnosti nárazem a v některých případech také hydrostatickými snímači. Ruční uvedení do pracovní polohy je rovněž možné.

### **Záchranný polohový maják nehody (ELT(S)) (Survival ELT)**

ELT, který lze vyjmout z letadla, uložený tak, aby usnadňoval použití v případě nouze a ruční uvedení do činnosti osobami, které přežily nehodu.

### **Postup přiblížení podle přístrojů (IAP) (Instrument approach procedure)**

Řada předem stanovených manévrů s orientací podle letových přístrojů, které zajišťují výškovou ochranu od překážek při letu od fixu počátečního přiblížení nebo, kde je to použitelné, od počátku stanovené příletové tratě k bodu, ze kterého může být provedeno přistání nebo jestliže není možno dokončit přistání, do polohy, ve které se aplikují kritéria bezpečných výšek nad překážkami pro vyčkávání nebo při letu na trati. Postupy přiblížení podle přístrojů jsou klasifikovány takto:

#### **Postup nepřesného přístrojového přiblížení (Non-precision approach (NPA) procedure)**

Postup přiblížení podle přístrojů navržený pro 2D přiblížení podle přístrojů druhu A.

*Poznámka: Postup nepřesného přístrojového přiblížení může používat techniku konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA). CDFA s poradním vedením VNAV vypočítaným palubním vybavením je považováno za 3D přiblížení podle přístrojů. CDFA s manuálním výpočtem požadované rychlosti klesání je považováno za 2D přiblížení podle přístrojů. Pro více informací o CDFA viz Předpis L 8168 Část II, Díl 5.*

#### **Postup přesného přiblížení (Precision approach (PA) procedure)**

Postup přiblížení podle přístrojů založený na navigačních systémech (ILS, MLS, GLS a SBAS Kategorie I) navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů druhu A nebo B.

#### **Postup přiblížení s vertikálním vedením (APV) (Approach procedure with vertical guidance)**

Postup přiblížení podle přístrojů vycházející z navigace založené na výkonnosti (PBN) navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů druhu A.

*Poznámka: Druhy přiblížení podle přístrojů viz ust. 4.2.8.3.*

### **Použitelná délka přerušeného vzletu (Accelerate-stop distance available (ASDA))**

Použitelná délka rozjezdu zvětšená o délku dojezdové dráhy, pokud je zřízena.

### **Použitelná délka přistání (Landing distance available (LDA))**

Délka RWY, která je vyhlášena za použitelnou a vhodnou pro dosednutí a dojezd přistávajícího letounu.

### **Pozemní odbavení (Ground handling)**

Nezbytné služby pro letadla přilétávající na letiště a odlétávající z letiště, které jsou jiné než letové provozní služby.

### **Prahový čas (Threshold time)**

Vzdálenost na náhradní letiště, vyjádřená časem, stanovená Státem provozovatele, přičemž jakákoliv doba, která jej přesahuje, vyžaduje ~~schválení zvláštní oprávnění pro~~ EDTO od Státu provozovatele.

### **Program údržby (Maintenance programme)**

Dokument, který popisuje stanovené úkoly pravidelné údržby a jejich lhůty splnění a s tím spojené postupy, stejně jako program spolehlivosti, nezbytný k bezpečnému provozu letadla, kterého se týká.

### **Prostorová navigace (RNAV) (Area navigation)**

Způsob navigace, který umožňuje letadlu provést let po jakékoliv požadované letové dráze v dosahu pozemního nebo kosmického navigačního zařízení nebo v rozsahu možnosti vlastního vybavení letadla nebo kombinací obojího.

*Poznámka: Prostorová navigace zahrnuje navigaci založenou na výkonnosti, stejně tak jako jiné činnosti, které nesplňují definici navigace založené na výkonnosti.*

### **Provoz s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (Extended diversion time operations (EDTO))**

Jakýkoliv provoz letounu se dvěma nebo třemi motory, při kterém je doba letu na náhradní letiště na trati delší než prahový čas stanovený Státem provozovatele.

### **Provoz všeobecného letectví (General aviation operation)**

Provoz letadel jiný než obchodní letecká doprava nebo letecké práce.

### **Provozní řízení (Operational control)**

Uplatňování pravomoci na zahájení, pokračování, odklonění nebo ukončení letu v zájmu bezpečnosti letadla, pravidelnosti a efektivnosti letu.

### **Provozní letový plán (Operational flight plan)**

Plán provozovatele pro bezpečné provedení letu založený na výkonnosti letounu, provozních omezeních, významných očekávaných podmínkách na trati, která má být dodržena a letišťích souvisejících s letem.

### **Provozní příručka (Operations manual)**

Příručka obsahující postupy, pokyny a směrnice pro výkon povinností provozních pracovníků.

### **Provozní příručka letadla (Aircraft operating manual)**

Příručka přijatá státem provozovatele, obsahující normální, mimořádné a nouzové postupy, kontrolní seznamy povinných úkonů, omezení, informace o výkonech, detaily systémů letadla a jiný závažný materiál k provozu letadla.

*Poznámka: Provozní příručka letadla je částí provozní příručky.*

**Provozní specifikace (Operations specifications)**

Oprávnění včetně zvláštních oprávnění, podmínky a omezení spojené s Osvědčením leteckého provozovatele a podléhající podmínkám v Provozní příručce.

**Zvláštní oprávnění/schválení (Specific approval)**

Zvláštní oprávnění je oprávnění, které je zahrnuto v provozních specifikacích pro provoz obchodní letecké dopravy nebo v seznamu zvláštních oprávnění pro neobchodní provoz.

*Poznámka: Podmínky oprávnění, zvláštního oprávnění, schválení a přijetí jsou podrobněji popsány v Dodatku D.*

**Provozovatel (Operator)**

Osoba, organizace nebo podnik provozující letadla nebo nabízející jejich provoz.

**Průhledový zobrazovač (Head-up display)**

Zobrazovací systém, který předává letové informace na přední část vnějšího zorného pole pilota.

**Přehled založený na výkonnosti (PBS) (Performance-based surveillance)**

Přehled založený na výkonnostních specifikacích vztahujících se na poskytování letových provozních služeb.

*Poznámka: Specifikace RSP obsahují požadavky na přehledovou výkonnost, která je přidělena systémovým složkám z pohledu zajišťovaného přehledu a související doby doručení dat, spojitosti, dostupnosti, integrity, přesnosti přehledových dat, bezpečnosti a funkčnosti, nezbytných pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.*

**Přiblížení podle přístrojů (Instrument approach operations)**

Přiblížení a přistání využívající přístroje pro navigační vedení letadla založené na postupu přiblížení podle přístrojů. Pro provedení přiblížení podle přístrojů existují dvě metody:

- dvojměrné (2D) přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového vedení; a
- trojměrné (3D) přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního vedení.

*Poznámka: Směrové a vertikální vedení se vztahuje k vedení zajišťovanému buď:*

- pozemními radionavigačními prostředky; nebo
- počítačem generovanými navigačními daty z pozemních navigačních zařízení, z kosmických navigačních zařízení nebo z vlastního vybavení letadla nebo jejich kombinací.

**Příručka postupů organizace údržby (Maintenance organization's procedures manual)†**

Dokument schválený vedoucím organizace údržby, který obsahuje podrobný popis struktury organizace údržby a odpovědnosti vedení údržby, rozsah prací,

popis zařízení, postup údržby a systém zabezpečování jakosti nebo kontrol.

**Příručka pro řízení údržby (Operator's maintenance control manual)**

Dokument, který popisuje nezbytné postupy provozovatele, které zajišťují, že všechna práce pravidelné a nepravidelné údržby je na letadle provozovatele provedena včas kontrolovaným a uspokojivým způsobem.

**Příslušné požadavky letové způsobilosti (Appropriate airworthiness requirements)**

Úplné a podrobné předpisy letové způsobilosti vytvořené, přijaté nebo uznané smluvním státem pro uvažovanou kategorii letadla, motoru nebo vrtule.

**Psychoaktivní látky (Psychoactive substances)**

Alkohol, opiáty, kanabinoidy, sedativa a hypnotika, kokain, další psychostimulanty, halucinogeny a těkavá rozpouštědla, kdežto káva a tabák se nezahrnují.

**Referent pro letový provoz/letový dispečer (Flight operation officer/flight dispatcher)**

Osoba, jmenovaná provozovatelem, zapojená v řízení a dozoru letového provozu, ať už s průkazem způsobilosti nebo bez něj, vhodně kvalifikovaná v souladu s Předpisem L 1, která podporuje, informuje a/nebo je nápomocna veliteli letadla při bezpečném provádění letu.

**Seznam minimálního vybavení (MEL) (Minimum equipment list)**

Seznam zpracovaný provozovatelem pro daný typ letadla v souladu se Základním seznamem minimálního vybavení (MMEL) nebo přísněji, který umožňuje provoz letadla s určitým vybavením mimo provoz na začátku letu za přesně vymezených podmínek.

**Seznam povolených odchylek na draku (CDL) (Configuration deviation list)**

Seznam zpracovaný organizací odpovědnou za typový návrh, schválený leteckým úřadem státu projekce, který uvádí externí části typu letadla, které mohou být postrádány na začátku letu, a který obsahuje, je-li to nezbytné, informace spojené s provozním omezením a korekcí letové výkonnosti.

**Sledování letadla (Aircraft tracking)**

Proces, stanovený provozovatelem, který udržuje a aktualizuje v standardizovaných pravidelných intervalech pozemní záznam čtyřrozměrné polohy jednotlivého letadla za letu.

**Služba (Duty)**

Každý úkol, jehož vykonání požaduje provozovatel po členech letové posádky nebo palubních průvodčích, který například zahrnuje dobu služby, administrativní práce, výcvik, přemístění a letovou zálohu, pokud existuje pravděpodobnost vzniku únavy.

**Specifikace požadované komunikační výkonnosti (RCP) (Required communication performance (RCP) specification)**

Soubor požadavků na poskytování letové provozní služby a na související pozemní zařízení, schopnost

**Velitel letadla (Pilot-in-command)**

Pilot určený provozovatelem nebo, v případě všeobecného letectví, vlastníkem k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

**Velký letoun (Large aeroplane)**

Letoun s maximální vzletovou hmotností větší než 5 700 kg.

**Zachování letové způsobilosti (Continuing airworthiness)**

Soubor postupů, jejichž prostřednictvím letadlo, motor, vrtule nebo součást vyhovuje platným požadavkům letové způsobilosti a zůstává ve stavu pro bezpečný provoz po celou dobu své provozní životnosti.

**Základní seznam minimálního vybavení (MMEL) (Master minimum equipment list)**

Seznam zpracovaný pro konkrétní typ letadla organizací odpovědnou za typový návrh a schválený leteckým úřadem státu projekce, obsahující položky, z nichž jedna nebo více smí být na začátku letu mimo provoz. Tento seznam může být spojován se zvláštními provozními podmínkami, omezeními nebo postupy.

**Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (Flight simulation training device)**

Kterýkoliv ze tří uvedených druhů zařízení, na němž lze na zemi simulovat podmínky letu.

**Letový simulátor (Flight simulator)**, který věrně znázorňuje pilotní prostor určitého typu letadla tím, že realisticky napodobuje indikace a ovládací činnosti mechanických, elektrických, elektronických a jiných palubních soustav, obvyklé prostředí členů letové posádky, letové výkony a vlastnosti daného typu letadla.

**Trenažér letových postupů (Flight procedures trainer)**, který znázorňuje prostředí pilotního prostoru a napodobuje odezvy přístrojů,

jednoduché ovládací činnosti mechanických, elektrických, elektronických a jiných palubních soustav, letové výkony a vlastnosti letadla určité kategorie.

**Trenažér základů letu podle přístrojů (Basic instrument flight trainer)**, který je vybaven vhodnými přístroji a napodobuje prostředí pilotního prostoru letadla při letu podle přístrojů.

**Zásady lidských činitelů (Human factors principles)**

Zásady, které platí pro letecký projekt/konstrukci, osvědčování, výcvik, provoz a údržbu a které se snaží nalézt bezpečné rozhraní mezi člověkem a ostatními systémovými složkami správným zvážením lidské výkonnosti.

**Záznamy o zachování letové způsobilosti (Continuing airworthiness records)**

Záznamy týkající se stavu zachování letové způsobilosti letadla, motoru, vrtule nebo přidružené letadlové části.

† Použije se do 4. listopadu 2020.

†† Použije se od 5. listopadu 2020.

**Shrnutí dohody (Agreement summary)**

Pokud je letadlo provozováno na základě článku 83 bis Úmluvy mezi státem zápisu do rejstříku a jiným státem, je shrnutím dohody dokument předaný spolu s dohodou dle článku 83 bis registrovanou u Rady ICAO, který stručně a jasně definuje funkce a povinnosti, které jsou přeneseny ze státu zápisu do rejstříku na jiný stát.

*Poznámka: Jiný stát ve výše uvedené definici označuje stát provozovatele pro provozování obchodní letecké dopravy.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## HLAVA 4 – LETOVÝ PROVOZ

**4.1 Provozní ohledy a zařízení**

4.1.1 Provozovatel nesmí povolit zahájení letu, dokud přiměřenými prostředky nebylo zjištěno, že pozemní, a/nebo vodní zařízení a služby, jež jsou k dispozici a jsou pro let a ochranu cestujících výslovně požadovány, jsou dostačující pro podmínky, v nichž bude let proveden, a že pro tento účel spolehlivě pracují.

*Poznámka: „Přiměřenými prostředky“ v tomto odstavci se rozumí využití informací, které jsou provozovateli v místě odletu k dispozici buď prostřednictvím informací publikovaných leteckou informační službou, nebo z jiných dosažitelných zdrojů.*

4.1.2- Provozovatel musí zajistit, aby let nezačal nebo nepokračoval dle plánu, pokud nebylo všemi dostupnými prostředky zjištěno, že vzdušný prostor obsahující zamýšlenou trať z letiště odletu na letiště příletu, včetně zamýšlených náhradních letišť při vzletu, určení a na trati, lze bezpečně využít k plánovanému provozu. V případě zamýšleného provozu nad konfliktními zónami nebo v jejich blízkosti, musí být provedeno posouzení rizik a musí být přijata vhodná opatření ke zmírnění rizik k zajištění bezpečného letu.

*Poznámka 1:- Výraz „přiměřené prostředky“ v tomto ustanovení označuje použití informací v místě odletu nebo v době, kdy je letadlo ve vzduchu,- informací, které má provozovatel k dispozici buď prostřednictvím oficiálních informací zveřejňovaných leteckými informačními službami, nebo je lze snadno získat i z jiných zdrojů.*

*Poznámka 2:- Pokyny pro posuzování bezpečnostních rizik jsou uvedeny v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

*Poznámka 3:- Dokument Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones (Doc 10084) obsahuje další pokyny pro posuzování rizik pro letecké provozovatele při letu nad konfliktními zónami nebo v jejich blízkosti.*

4.1.32 Provozovatel musí zajistit, že každou závadu zařízení, kterou za provozu zjistí, ohlásí příslušné složce nebo úřadu, který je za chod zařízení zodpovědný bez zbytečného zdržení.

4.1.43 Letiště a jejich zařízení musí být v mezích uveřejněných podmínek použití a během vyhlášené doby provozu udržována v provozu bez ohledu na povětrnostní podmínky.

4.1.54 Provozovatel musí, jako součást svého systému řízení bezpečnosti, vyhodnotit úroveň zabezpečení dostupnosti služby záchrany a požární ochrany (HZS) na každém letišti, které má být uvedeno v provozním letovém plánu tak, aby bylo zajištěno, že je pro provozovaný letoun dostupná přijatelná úroveň ochrany.

*Poznámka: Předpis L 19 obsahuje ustanovení o řízení bezpečnosti pro letecké provozovatele. Další poradenský materiál je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

4.1.65 Informace o úrovni zabezpečení HZS, kterou provozovatel považuje za přijatelnou, musí být obsažena v Provozní příručce.

*Poznámka 1: Dodatek I obsahuje poradenský materiál pro vyhodnocení přijatelné úrovně zabezpečení HZS na letištích.*

*Poznámka 2: Tento poradenský materiál není určen k omezování nebo regulování provozu letišť. Vyhodnocení provedené provozovatelem nijak neovlivňuje HZS požadavky pro letiště dle Předpisu L 14.*

**4.2 Provozní osvědčení a dozor nad prováděním letů**

4.2.1 Osvědčení leteckého provozovatele

4.2.1.1 Provozovatel nesmí být činný v obchodní letecké dopravě, pokud není držitelem platného osvědčení leteckého provozovatele vydaného Úřadem.

4.2.1.2 Osvědčení leteckého provozovatele musí jeho držitele opravňovat k provádění obchodní letecké dopravy v souladu se stanovenými provozními specifikacemi.

*Poznámka: Ustanovení vztahující se k obsahu osvědčení leteckého provozovatele a s ním spojených provozních specifikací jsou obsažena v ust. 4.2.1.5 a 4.2.1.6.*

4.2.1.3 Úřad vydá osvědčení leteckého provozovatele, jestliže mu provozovatel prokázal, že má přiměřenou organizaci, metodu řízení a dozoru letového provozu, výcvikový program, rovněž tak pozemní odbavení a program údržby, odpovídající zaměření a rozsahu vymezeného provozu.

*Poznámka: Dodatek D obsahuje návod na vydání Osvědčení leteckého provozovatele.*

4.2.1.3.1 Provozovatel musí vypracovat zásady a postupy pro třetí strany, které vykonávají činnosti jeho jménem.

4.2.1.4 Prodloužení platnosti osvědčení leteckého provozovatele závisí na dodržování požadavků uvedených v ust. 4.2.1.3 pod dozorem Úřadu.

4.2.1.5 Osvědčení leteckého provozovatele musí obsahovat alespoň následující informace a musí odpovídat uspořádání dle Doplňku 6, ust. 2:

a) Stát provozovatele a vydávající úřad;

## 4.2.7 Minimální výšky letu

4.2.7.1 Provozovatel je oprávněn stanovit minimální výšky letu na tratích, na kterých hodlá provádět lety. Tyto výšky nesmí být nižší než ty, které stanovil letecký úřad přelétávaného státu, pokud tento úřad nižší výšku provozovateli výslovně neschválil.

4.2.7.2 Provozovatel musí přesně vymezit a zařadit do provozní příručky metodu určování minimálních výšek letu pro ty provozované trati, kde minimální výšky letu nestanovil letecký úřad státu, kterému je daný prostor podřízen nebo za něj

- b) nepřesnost indikace použitých výškoměrů;
- c) charakteristika terénu (např. náhlé změny výšek);
- d) pravděpodobnost výskytu nepříznivých meteorologických podmínek (např. silná turbulence a sestupné vzdušné proudy);
- e) možné nepřesnosti v leteckých mapách; a
- f) omezení vzdušného prostoru.

## 4.2.8 Letištní provozní minima

4.2.8.1 Provozovatel musí stanovit letištní provozní minima metodou schválenou Úřadem pro všechna letiště používaná v jeho provozu. Tato minima nesmí být nižší než minima stanovená úřadem Státu letiště, pokud úřad tohoto státu neschválí provozovateli minima nižší.

*Poznámka: Tento článek nepožaduje od úřadu Státu letiště, aby stanovil letištní provozní minima.*

4.2.8.1.1 Stát provozovatele musí schválit provozní přínos pro provoz letounů vybavených automatickými přistávacími systémy, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS. Kde provozní přínos souvisí s provozem za nízké dohlednosti, musí stát provozovatele vydat zvláštní oprávnění. Takové oprávnění nesmí mít vliv na klasifikaci postupu pro přiblížení podle přístrojů.

*Poznámka 1: Zohlednění provozního přínosu zahrnuje:*

- a) pro účely zákazu přiblížení (ust. 4.4.1.2) minima nižší, než jsou provozní minima letiště;
- b) vyhovění požadavkům na dohlednost; nebo jejich snížení; nebo
- c) požadování méně pozemních zařízení, která budou kompenzována schopnostmi letadla.

*Poznámka 2: Poradenský materiál pro provozní přínos letadel vybavených automatickými přistávacími systémy, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS a CVS jsou uvedeny v Dodatku H a v dokumentu ICAO Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).*

*Poznámka 3: Informace týkající se HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, včetně odkazů na RTCA a EUROCAE dokumenty, jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).*

4.2.8.2 Úřad musí zajistit, že při stanovení letištních provozních minim, která se používají v jednotlivých případech, bude provozovatel brát zřetel na tyto faktory:

odpovídá. Minimální výšky letu, určené zmíněnou metodou, nesmí být nižší, než předepisuje Předpis L 2.

4.2.7.3 Metoda určování minimálních výšek letu musí být schválena Úřadem.

4.2.7.4 Úřad schválí takovou metodu pouze po pečlivém zvážení pravděpodobných účinků dále uvedených vlivů na bezpečnost uvažovaného provozu:

- a) přesnost a spolehlivost, s níž lze určit polohu letounu;
- a) typ, výkony a manévrovací schopnosti letadla a veškeré jakékoli podmínky nebo omezení uvedené stanovené v provozní příručce;
- b) složení posádky, její schopnost a zkušenost;
- c) rozměry a charakteristiky drah, které mohou být použity;
- d) vhodnost a výkony vizuálních a nevizuálních prostředků, které jsou k dispozici;
- e) zařízení použitelná v letadle pro účely navigace, získávání vizuálních referencí a/nebo pro řízení části letu během přiblížení, přistání a nezdařeného přiblížení;
- f) překážky v prostoru přiblížení a nezdařeného přiblížení a bezpečná výška nad překážkami pro přiblížení podle přístrojů;
- g) prostředky používané pro určování a hlášení meteorologických podmínek;
- h) překážky v odletových a příletových prostorech a nezbytné bezpečné výšky nad překážkami;
- i) podmínky předepsané v provozních specifikacích; a
- h)) jakákoli minima, která mohou být vyhlášena Státem letiště.

*Poznámka: Pokyny pro stanovení letištních provozních minim jsou obsaženy v dokumentu ICAO Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).*

4.2.8.3 Přiblížení podle přístrojů je na základě navržených nejnižších provozních minim, pod kterými musí přiblížení pokračovat pouze s požadovanou vizuální referencí, klasifikováno takto:

- a) Druh A: s minimální výškou pro klesání nebo výškou rozhodnutí 75 m (250 ft) nebo vyšší; a
- b) Druh B: s výškou rozhodnutí nižší než 75 m (250 ft). Přiblížení podle přístrojů druhu B je kategorizováno takto:
  - 1) I. kategorie (CAT I): s výškou rozhodnutí nejméně 60 m (200 ft) a buď s dohledností nejméně 800 m, nebo dráhovou dohledností nejméně 550 m;
  - 2) II. kategorie (CAT II): s výškou rozhodnutí menší než 60 m (200 ft), ale nejméně 30 m (100 ft) a dráhovou dohledností nejméně 300 m; a
  - 3) III. kategorie (CAT III): s výškou rozhodnutí menší než 30 m (100 ft) nebo bez výšky rozhodnutí a s dráhovou dohledností menší než 300 m nebo bez jakýchkoliv omezení dráhové dohlednosti;

~~4) IIB. kategorie (CAT IIB): s výškou rozhodnutí menší než 15 m (50 ft) nebo bez výšky rozhodnutí a s dráhovou dohledností menší než 175 m, ale nejméně 50 m.~~

~~5) IIC. kategorie (CAT IIC): bez jakýchkoliv omezení výšky rozhodnutí a dráhové dohlednosti.~~

*Poznámka 1: V případech, kdy výška rozhodnutí (DH) a dráhová dohlednost (RVR) spadají do různých kategorií přiblížení, mělo by být přiblížení podle přístrojů provedeno v souladu s požadavky kategorie požadující přísnější požadavky (např. provoz s DH v rozsahu provozu IIIA. kategorie, ale s RVR IIB. kategorie je považován za přiblížení IIB. kategorie nebo provoz s DH v rozsahu II. kategorie a RVR v rozsahu I. kategorie je pokládán za přiblížení II. kategorie. Toto neplatí, pokud RVR a/nebo DH byly schváleny jako provozní přínos.*

*Poznámka 2: Požadovanou vizuální referencí se rozumí, že pilot by měl vidět po dostatečnou dobu tu část vizuálních prostředků nebo přiblízovacího prostoru, aby vyhodnotil polohu letadla a rychlost její změny ve vztahu k požadované dráze letu. Při přiblížení okruhem je požadovanou vizuální referencí viditelnost dráhy a jejího okolí.*

*Poznámka 3: Poradenský materiál ke klasifikaci přiblížení a jejímu vztahu k přiblížení podle přístrojů, postupům, dráhovým a navigačním systémům je uveden v dokumentu All Weather Operations Manual (Doc 9365).*

4.2.8.4 Stát provozovatele musí vydat zvláštní oprávnění pro přiblížení podle přístrojů za nízké dohlednosti, které bude moci být prováděno pouze, je-li poskytována informace o RVR.

*Poznámka: -Pokyny pro provoz za nízké dohlednosti jsou uvedeny v dokumentu All Weather Operations Manual (Doc 9365).*

4.2.8.5 Pro vzlet za nízké dohlednosti musí vydat Stát provozovatele zvláštní schválení minimální RVR pro vzlet.

*Poznámka: -Obecně je dohlednost pro vzlet stanovena podmínkami RVR. Rovněž může být použita rovnocenná horizontální dohlednost.*

4.2.8.6~~5~~ Přiblížení podle přístrojů při dohlednosti nižší než 800 m by nemělo být schváleno, pokud není poskytována informace o RVR.

4.2.8.7~~6~~ Provozní minima pro 2D přiblížení podle přístrojů, které využívá postupy přiblížení podle přístrojů, musí být určena stanovením minimální nadmořské výšky pro klesání (MDA) nebo minimální nadmořské výšky pro klesání (MDH), minimální dohlednosti a, je-li to nezbytné, podmínek oblačnosti.

*Poznámka: Poradenský materiál k využívání techniky konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) pro postupy nepřesného přístrojového přiblížení je uveden v Předpisu L 8168, Část II, Díl 5.*

4.2.8.8~~7~~ Provozní minima pro 3D přiblížení podle přístrojů, které využívá postupy přiblížení podle přístrojů, musí být určena stanovením nadmořské výšky rozhodnutí (DA) nebo výšky rozhodnutí (DH) a minimální dohlednosti nebo RVR.

4.2.9 Výška nad prahem dráhy pro 3D přiblížení podle přístrojů

Provozovatel musí stanovit provozní postupy zajišťující, že letoun používaný k 3D přiblížení podle přístrojů bude nad prahem dráhy v bezpečné výšce, v konfiguraci a letové poloze pro přistání.

4.2.10 Záznamy o pohonných hmotách a oleji

4.2.10.1 Provozovatel musí vést záznamy o pohonných hmotách, aby Úřad mohl ověřit, zda byly pro každý let splněny požadavky uvedené v ust. 4.3.6 a 4.3.7.1.

4.2.10.2 Provozovatel musí vést záznamy o spotřebě oleje, aby Úřad mohl ověřit, že vývoj spotřeby oleje ukazuje, že letoun měl dostatečné množství oleje pro dokončení každého letu.

4.2.10.3 Záznamy o pohonných hmotách a oleji musí provozovatel uchovávat po dobu 3 měsíců.

4.2.11 Posádka

4.2.11.1 Velitel letadla

Provozovatel musí pro každý let stanovit jednoho pilota velitelem letadla.

4.2.11.2 Provozovatel musí vést záznam o každém letu ve výškách nad 15 000 m, umožňující stanovit celkové ozáření každého člena posádky kosmickými paprsky za období posledních 12 po sobě jdoucích měsíců.

*Poznámka: Pokyny o činnosti při shromažďování nahromaděných dávek záření jsou uvedeny v Oběžníku 126 ICAO Směrnice pro provoz nadzvukových dopravních letadel (Circular 126 Guidance material on SST Aircraft Operations).*

4.2.12 Cestující

4.2.12.1 Provozovatel musí zajistit, aby cestující byli seznámeni s umístěním a způsobem použití:

- bezpečnostních pásů;
- nouzových východů;
- záchranných vest, jestliže jsou předepsány;
- kyslíkového přístroje, jestliže je toto zařízení pro použití cestujících předepsáno;
- jiných nouzových zařízení určených pro individuální použití, včetně pokynů pro jejich použití.

4.2.12.2 Provozovatel musí informovat cestující o umístění a o všeobecném způsobu použití hlavních nouzových zařízení v letounu určených pro společné použití.

4.2.12.3 Provozovatel musí zajistit, že v případě nouze za letu jsou cestující instruováni o nouzových postupech vhodných pro danou situaci.



- b) provozní postupy; a
- c) programy výcviku

jsou brány v úvahu a poskytují celkovou úroveň bezpečnosti požadovanou ustanoveními tohoto předpisu.

4.7.2 Požadavky pro provoz s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO)

4.7.2.1 Pokud ~~Úřad nevydal zvláštní schválení EDTO~~ ~~nebyl takový provoz zvlášť schválen Úřadem~~, nesmí být letoun se dvěma nebo více motory provozován na trati, kde by doba letu na náhradní letiště na trati z jakéhokoliv bodu na dané trati, vypočtená v podmínkách ISA a při bezvětří a při cestovní rychlosti s jedním nepracujícím motorem u letounů se dvěma turbínovými motory a při cestovní rychlosti se všemi pracujícími motory u letounů s více než dvěma motory překročila prahový čas, stanovený pro takový provoz Úřadem. Zvláštní schválení musí určit použitelný prahový čas pro každou ~~typ~~ konkrétní kombinaci ~~typ~~ letounu a motoru.

*Poznámka 1: Pokud doba letu na náhradní letiště překročí prahový čas, je provoz považován za provoz EDTO.*

*Poznámka 2: Poradenský materiál pro stanovení vhodné hodnoty prahového času a zvláštní- schválení provozu s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště je obsažen v Dodatku C -a v dokumentu Extended Diversion Time Operations Manual (Doc 10085).*

4.7.2.2 Při vydávání zvláštního schválení pro provoz s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště musí Úřad učít maximální dobu letu na náhradní letiště schválenou provozovatelem pro každou konkrétní kombinaci letounu a motoru. ~~Maximální doba letu na náhradní letiště pro provozovatele konkrétního typu letounu zapojeného do provozu EDTO musí být schválena Úřadem.~~

*Poznámka: Poradenský materiál k podmínkám, které mají být použity při převodu doby letu na náhradní letiště na vzdálenosti, je obsažen v Dodatku C a v dokumentu Extended Diversion Time Operations Manual (Doc 10085).*

4.7.2.3 Při ~~schvalování~~ ~~určování~~ vhodné maximální doby letu na náhradní letiště pro provozovatele konkrétního typu letounu zapojeného do provozu EDTO musí Úřad zajistit, že:

- a) u všech letounů: není překročena nejvyšší časová mez systému významného pro EDTO, pokud existuje, určená v letové příručce letounu (přímo nebo odkazem) a odpovídající konkrétnímu provozu; a
- b) u letounů se dvěma turbínovými motory: je letoun certifikován pro EDTO.

*Poznámka 1: Provoz EDTO může být v některých dokumentech uváděn jako provoz ETOPS.*

*Poznámka 2: Poradenský materiál související s požadavky tohoto ustanovení je obsažen v Dodatku C.*

4.7.2.3.1 Bez ohledu na ust. 4.7.2.3 a) může Úřad na základě výsledků provozovatelova zvláštního

posouzení bezpečnostního rizika, jež prokáže, jak bude udržena rovnocenná úroveň bezpečnosti, schválit provoz za časovou mezí systému, jehož funkčnost je nejvíce omezena časem. Zvláštní posouzení bezpečnostního rizika musí obsáhnout alespoň:

- a) schopnosti provozovatele;
- b) celkovou spolehlivost systému;
- c) spolehlivost systémů, jejichž funkčnost je omezena časem;
- d) související informace výrobce letounu; a
- e) konkrétní opatření pro zmírnění rizik.

*Poznámka: Poradenský materiál pro provedení hodnocení bezpečnostního rizika je obsažen v Dodatku C a v dokumentu Extended Diversion Time Operations manual (Doc 10085).*

4.7.2.4 U letounů zapojených do EDTO musí dodatečně palivo požadované ust. 4.3.6.3 f) 2) zahrnovat palivo nezbytné pro vyhovění scénáři pro kritické množství paliva pro EDTO, který je schválený Úřadem.

*Poznámka: Poradenský materiál pro vyhovění tomuto požadavku je obsažen v Dodatku C a v dokumentu Extended Diversion Time Operations manual (Doc 10085).*

4.7.2.5 Let nesmí pokračovat za prahový čas v souladu s ust. 4.7.2.1, pokud nebyla určena náhradní letiště na trati přehodnocena z hlediska použitelnosti a nejaktuálnější informace nenaznačují, že podmínky na těchto letištích budou v předpokládaném čase jejich použití odpovídat letištním provozním minimům stanoveným provozovatelem nebo budou lepší. Je-li zjištěno, že jakékoliv podmínky by mohly zabránit bezpečnému přiblížení a přistání na tomto letišti v předpokládaném čase použití, musí být určen náhradní postup.

4.7.2.6 Úřad musí zajistit, pokud ~~stanovuje~~ ~~určuje~~ ~~schvaluje~~ maximální doby letu na náhradní letiště pro letouny se dvěma turbínovými motory, že:

- a) spolehlivost pohonného systému;
- b) osvědčování letové způsobilosti daného typu letounu pro EDTO; a
- c) program údržby pro EDTO

jsou brány v úvahu a poskytují celkovou úroveň bezpečnosti požadovanou ustanoveními Předpisu L 8.

*Poznámka 1: Provoz EDTO může být v některých dokumentech uváděn jako provoz ETOPS.*

*Poznámka 2: Dokument The Airworthiness Manual (Doc 9760) obsahuje poradenský materiál k úrovni výkonnosti a spolehlivosti systémů letounu a otázkám zachování letové způsobilosti dle ust. 4.7.2.5.*

## HLAVA 6 - PŘÍSTROJE, VYBAVENÍ LETOUNU A LETOVÁ DOKUMENTACE

*Poznámka: Podrobná ustanovení o komunikačním a navigačním vybavení jsou uvedena v Hlavě 7.*

### 6.1 Všeobecná ustanovení

6.1.1 V letounech musí být zastavěny nebo k dispozici kromě minimálního vybavení, nezbytného pro vydání Osvědčení letové způsobilosti, přístroje, vybavení a letová dokumentace, předepsané v dalších odstavcích, v závislosti na použitém letounu a okolnostech, za nichž bude proveden let. Předepsané přístroje a vybavení včetně jejich zástavby musí být schváleny nebo přijaty Státem zápisu do rejstříku.

6.1.2 Na palubě letounu musí být ověřena kopie osvědčení leteckého provozovatele stanoveného v ust. 4.2.1 a kopie provozních specifikací vztahujících se k příslušnému typu letounu a vydaných společně s osvědčením. Pokud jsou osvědčení a s nimi spojené provozní specifikace vydané Státem provozovatele v jazyce jiném než v angličtině, musí být přiložen anglický překlad.

*Poznámka: Ustanovení vztahující se k obsahu osvědčení leteckého provozovatele a s ním spojených provozních specifikací jsou obsažena v ust. 4.2.1.5 a 4.2.1.6.*

6.1.3 Provozovatel musí zařadit do provozní příručky seznam minimálního vybavení (MEL), schválený Státem provozovatele, který dovolí veliteli letadla rozhodnout, zda let může zahájit nebo v něm pokračovat z mezilehlého letiště, pokud libovolný přístroj, část vybavení nebo systém přestane plnit svoji funkci. Není-li Stát provozovatele totožný se Státem zápisu do rejstříku, musí Stát provozovatele zajistit, že MEL letounu neovlivní dodržení požadavků letové způsobilosti platné ve Státě zápisu do rejstříku.

*Poznámka: Seznam minimálního vybavení je někdy uváděn jako Seznam závad, s nimiž je povolen vzlet.*

6.1.4 Provozovatel musí poskytnout provoznímu personálu a letovým posádkám provozní příručku pro každý typ provozovaného letounu, obsahující normální, mimořádné a nouzové postupy, vztahující se k provozu letounu. Příručka musí obsahovat podrobnosti o systémech letounu a kontrolní seznamy povinných úkonů, které mají být používány.

Návrh Provozní příručky musí věnovat pozornost zásadám lidských činitelů.

*Poznámka: Pokyny pro zaměření zásad vlivu lidských činitelů jsou uvedeny v Oběžníku Circular 216 (Human Factor Digest No.1 – Fundamental Human Factors Concepts) a Oběžníku Circular 238 (Human Factors Digest No. 6 – Ergonomics).*

#### 6.1.5 Letoun provozovaný na základě dohody dle článku 83 bis Úmluvy

*Poznámka: Poradenský materiál týkající se převodu odpovědností státem zápisu do rejstříku na stát provozovatele v souladu s článkem 83 bis je uveden v dokumentu Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).*

6.1.5.1 Letoun, je-li provozován na základě dohody dle článku 83 bis uzavřené mezi státem zápisu do rejstříku a státem provozovatele, musí mít na palubě ověřenou kopii shrnutí dohody, a to buď v elektronickém, nebo tištěném formátu. Pokud je shrnutí vydáno v jiném než anglickém jazyce, musí být součástí překlad do angličtiny.

*Poznámka: Poradenský materiál týkající se shrnutí dohody je uveden v dokumentu Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).*

6.1.5.2 Shrnutí dohody dle článku 83 bis musí být přístupné inspektorům bezpečnosti civilního letectví, aby při provádění činností dozoru, jako jsou kontroly na odbavovací ploše, určili, které funkce a povinnosti jsou převedeny na základě dohody státem zápisu do rejstříku na stát provozovatele.

*Poznámka: Poradenský materiál pro inspektory bezpečnosti civilního letectví provádějící kontroly letounů provozovaných na základě dohody podle článku 83 bis je obsažen v dokumentu Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335).*

6.1.5.3 Shrnutí dohody musí být státem zápisu do rejstříku nebo státem provozovatele předáno ICAO spolu s dohodou dle článku 83 bis za účelem registrace u Rady ICAO.

*Poznámka: Shrnutí dohody předané spolu s dohodou dle článku 83 bis registrovanou u Rady ICAO obsahuje seznam všech letadel, kterých se dohoda týká. Nicméně ověřená kopie, která má být na palubě dle ust. 6.1.5.1, bude muset uvádět pouze konkrétní letadlo, na jehož palubě tato kopie je.*

6.1.5.4 Shrnutí dohody by mělo obsahovat informace v Doplňku 10 pro konkrétní letadlo a dodržovat rozvržení dle Doplňku 10, ust. 2.

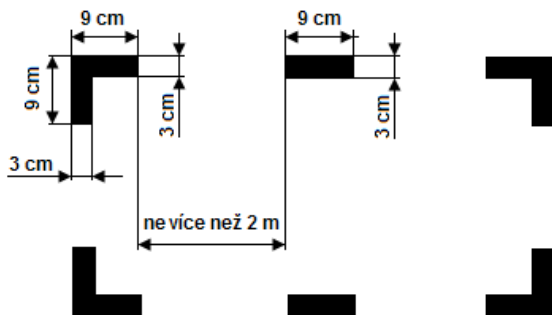
- g) povolení ke zřízení a provozování palubní radiostanice, pokud jí je letadlo vybaveno;
- h) palubní deník nebo doklad jej nahrazující s obsahem podle ust. 11.4;
- i) podaný letový plán;
- j) potvrzení o údržbě, je-li požadováno příslušným postupem;
- k) doklad o pojištění zákonné odpovědnosti.
- m) postupy, předepsané v Předpisu L 2, pro velitele letadel, proti kterým se zakročuje;
- n) vizuální signály, uvedené v Předpise L 2, používané zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému se zakročuje.

**Poznámka:** Účelem ust. ČR 6.2.3 d) až n) je poskytnout ucelený přehled dokumentace, která je požadována příslušnými ustanoveními tohoto Předpisu a dalšími souvisejícími předpisy.

**6.2.3.1** Provozovatel letounu odpovídá za platnost dokladů, stejně jako za úplnost a správnost záznamů do palubního deníku, není-li dále stanoveno jinak.

**6.2.3.2** Provozovatel letounu odpovídá za vedení palubního deníku způsobem a v rozsahu stanoveném v pokynech Úřadu. Tyto pokyny jsou nedílnou součástí palubního deníku.

**Poznámka:** Toto ustanovení nepožaduje letoun opatřit místy, jimiž lze do něj vniknout.



Obr. 6 - 1

Označení míst pro vniknutí do trupu letounu

### 6.3 Letové zapisovače

**Poznámka 1:** Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo více z následujících čtyř systémů:

- zapisovač letových údajů (FDR);
- zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR);
- zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR);
- zapisovač komunikace datovým spojem (DLR).

Podle Doplnku 8 informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem mohou být zapisovány buď zapisovačem CVR nebo FDR.

**Poznámka 2:** Lehké letové zapisovače tvoří jeden nebo více z následujících čtyř systémů:

- systém záznamu údajů letadla (ADRS);

**6.2.3.3** Velitel letadla odpovídá za záznamy o provedených letech a závadách letounu zjištěných za letu. Tyto záznamy musí být provedeny a potvrzeny podpisem velitele letadla po každém letu.

**6.2.3.4** Provozovatel letounu odpovídá za to, že záznamy potvrzující letovou způsobilost jsou podepsány osobou, která je držitelem platného průkazu opravňujícího osvědčit způsobilost letounu k letu, vydaného nebo uznaného za platný v souladu s požadavky Předpisu L 1.

**6.2.4** Označení míst pro vniknutí do trupu letounu

**6.2.4.1** Jsou-li na trupu letounu označena místa, jimiž mohou v případě nouze vniknout do letounů záchranné čety, musí být tato místa označena způsobem podle následujícího obrázku. Označení musí být provedeno v barvě červené nebo žluté a v případě potřeby se orámuje bíle, aby na pozadí jasně vyniklo.

**6.2.4.2** Je-li vzdálenost mezi rohovými značkami větší než 2 m, musí být mezi ně vloženy další značky rozměru 9 cm x 3 cm tak, aby vzdálenost mezi sousedními značkami nebyla větší než 2 m.

- systém záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS);
- systém záznamu obrazu pilotního prostoru (AIRS);
- systém záznamu komunikace datovým spojem (DLRS).

Podle Doplnku 8 informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem mohou být zaznamenány buď systémem CARS nebo ADRS.

**Poznámka 3:** Podrobné požadavky na letové zapisovače obsahuje Doplněk 8 tohoto předpisu.

**Poznámka 4:** Specifikace vztahující se k letovým zapisovačům chráněným před nárazem u letounů, jejichž žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu před 1. lednem 2016, lze nalézt v dokumentu EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55, Minimum Operational Performance Specifications (MOPS), nebo v dřívějších rovnocenných dokumentech.

**Poznámka 5:** Specifikace vztahující se k letovým zapisovačům chráněným před nárazem u letounů, jejichž žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2016 nebo později, lze nalézt v dokumentu EUROCAE ED-112A, Minimum Operational Performance Specifications (MOPS), nebo v rovnocenných dokumentech.

**Poznámka 6:** Specifikace vztahující se k lehkým letovým zapisovačům lze nalézt v dokumentu EUROCAE ED 155, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), nebo v rovnocenných dokumentech.

smluvnímu státu 1. ledna 2023 nebo později, musí být vybaveny FDR schopným zaznamenávat alespoň 82 parametrů uvedených v Tabulce A8-1 v Doplnku 8.

6.3.1.1.12 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 5 700 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2023 nebo později, musí být vybaveny FDR schopným zaznamenávat alespoň 82 parametrů uvedených v Tabulce A8-1 v Doplnku 8.

#### 6.3.1.2 Technologie pořizování záznamu

FDR nebo ADRS nesmí používat záznam rytý do kovové folie, kmitočtové modulace (FM), fotografické filmy nebo magnetické pásky.

#### 6.3.1.3 Doba záznamu

Všechny zapisovače letových údajů musí uchovat informace zaznamenané během posledních 25 hodin svého provozu, s výjimkou těch, které jsou zastaveny v letounech uvedených v ust. 6.3.1.1.5 a které musí uchovat informace zaznamenané během posledních 30 minut svého provozu a navíc z důvodu cejchování dostatečnou informaci z předchozího vzletu.

#### 6.3.2 Zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) a systémy záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS)

##### 6.3.2.1 Použitelnost

6.3.2.1.1 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž typové osvědčení bylo poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později a u nichž je požadováno, aby byly provozovány s více než jedním pilotem, musí být vybaveny buď CVR nebo CARS.

6.3.2.1.2 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později a u nichž je požadováno, aby byly provozovány s více než jedním pilotem, by měly být vybaveny buď CVR nebo CARS.

6.3.2.1.3 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti od 5 700 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1987 nebo později, musí být vybaveny CVR.

6.3.2.1.4 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno před 1. lednem 1987, o maximální schválené hmotnosti od 27 000 kg, těch typů, jejichž prototypy byly certifikovány příslušným národním úřadem po 30. září 1969, musí být vybaveny CVR.

6.3.2.1.5 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno před 1. lednem 1987, o maximální schválené vzletové hmotnosti od 5 700 kg do 27 000 kg včetně, jejichž prototypy byly certifikovány příslušným národním úřadem po 30. září 1969, by měly být vybaveny CVR.

#### 6.3.2.2 Technologie pořizování záznamu

CVR a CARS nesmí používat magnetické nebo kovové pásky.

#### 6.3.2.3 Doba záznamu

6.3.2.3.1 Všechny CVR musí uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních 2 hodin svého provozu.

6.3.2.3.2 Všechny letouny, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2021 nebo později, o maximální schválené vzletové hmotnosti nad 27 000 kg, musí být vybaveny CVR, který musí uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních 25 hodin svého provozu.

6.3.2.3.3 Všechny letouny, u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny CARS a jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2025 nebo později, musí být vybaveny CARS, který musí uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních dvou hodin svého provozu.

#### 6.3.3 Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)

##### 6.3.3.1 Použitelnost

6.3.3.1.1 Všechny letouny, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později, používající jakoukoliv aplikaci pro komunikaci datovým spojem uvedenou v ust. 5.1.2 v Doplnku 8, a u nichž je požadováno vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), musí zaznamenat zprávy z komunikace datovým spojem na zapisovač letových údajů chráněný před nárazem.

6.3.3.1.2 Všechny letouny, pro které bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno před 1. lednem 2016, u nichž je požadováno vybavení CVR a které jsou 1. ledna 2016 nebo později modifikovány k použití jakékoliv aplikace pro komunikaci datovým spojem uvedené v ust. 5.1.2 v Doplnku 8, musí zaznamenat zprávy z komunikace datovým spojem na zapisovač letových údajů chráněný před nárazem všechny, pokud zastavené vybavení pro komunikaci datovým spojem nevyhovuje typovému osvědčení vydanému nebo modifikaci letadla poprvé schválené před 1. lednem 2016.

*Poznámka 1:- Příklady požadavků na zapisování komunikace datovým spojem viz Tabulka L-5 v Dodatku L..*

*Poznámka 24: Zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR) Třídy B by mohl být prostředkem pro zaznamenávání zpráv aplikací pro komunikaci datovým spojem do a z letounu v případě, že záznam těchto zpráv na FDR nebo CVR není praktický nebo je spojený s vysokými finančními náklady.*

*Poznámka 3: „Modifikace letadla“ odkazují na modifikace pro zástavbu vybavení pro komunikaci*

datovým spojem na letadlo (např. konstrukční, elektroinstalace).

6.3.3.1.3 Všechny letouny, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno před 1. lednem 2016, u nichž je požadováno vybavení CVR a které jsou 1. ledna 2016 nebo později modifikovány k použití jakékoliv aplikace pro komunikaci datovým spojem uvedené v ust. 5.1.2 v Doplňku 8, by měly zaznamenávat zprávy z komunikace datovým spojem na zapisovač letových údajů chráněný před nárazem.

#### 6.3.3.2 Doba záznamu

Minimální doba záznamu musí odpovídat době záznamu CVR.

#### 6.3.3.3 Vzájemný vztah (korelace)

Záznam komunikace datovým spojem musí být ve vzájemném vztahu se zaznamenaným zvukem v pilotním prostoru.

#### 6.3.4 Záznamy rozhraní letová posádka/stroj

##### 6.3.4.1 Použitelnost

6.3.4.1.1 Všechny letouny o maximální vzletové hmotnosti větší než 27 000 kg, jejichž žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2023 nebo později, musí být vybaveny zapisovačem letových údajů chráněným před nárazem, který zaznamenává informace zobrazené letové posádce na elektronických zobrazovacích displejích, jakož i informace o manipulaci s přepínači a voliči letovou posádkou, jak je stanoveno v Doplňku 8.

6.3.4.1.2 Všechny letouny o maximální vzletové hmotnosti od 5 700 kg do 27 000 kg včetně, jejichž žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2023 nebo později, by měly být vybaveny zapisovačem letových údajů chráněným před nárazem, který by měl zaznamenávat informace zobrazené letové posádce na elektronických zobrazovacích displejích, jakož i informace o manipulaci s přepínači a voliči letovou posádkou, jak je stanoveno v Doplňku 8.

#### 6.3.4.2 Doba záznamu

Minimální doba záznamu rozhraní letová posádka/stroj musí být alespoň poslední dvě hodiny.

#### 6.3.4.3 Vzájemný vztah (korelace)

Záznamy rozhraní letová posádka/stroj musí být ve vzájemném vztahu se zaznamenaným zvukem v pilotním prostoru.

#### 6.3.5 Letové zapisovače – všeobecně

##### 6.3.5.1 Konstrukce a zástavba

Letové zapisovače musí být konstruovány, umístěny a zastavěny tak, aby byla zajištěna největší prakticky možná ochrana záznamů a aby bylo možné zapsané informace uchovat, reprodukovat a přepsat. Letové zapisovače musí splňovat předepsané specifikace na odolnost proti nárazu a ochranu proti ohni.

#### 6.3.5.2 Používání

6.3.5.2.1 Letové zapisovače nesmí být během letu vypnuty.

6.3.5.2.2 Pro zachování záznamů letového zapisovače se musí zapisovač vypnout po ukončení letu, během kterého došlo k nehodě nebo incidentu a nesmí být znovu zapnut až do vyjmutí tohoto záznamu. Letové zapisovače nesmí být znovu uvedeny do činnosti před jejich předáním v souladu s Předpisem L 13.

*Poznámka 1: Potřebu vyjmutí záznamů letového zapisovače z letadla určí úřad Státu, který provádí odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů s patřičným zřetelem k závažnosti události a daným okolnostem, včetně dopadu na provoz.*

*Poznámka 2: Odpovědnosti provozovatele vztahující se k uchování záznamů letového zapisovače jsou obsaženy v ust. 11.6.*

#### 6.3.5.3 Zachování provozuschopnosti

Aby bylo zajištěno zachování provozuschopnosti, musí být prováděny provozní kontroly a vyhodnocování záznamů ze systémů letových zapisovačů.

*Poznámka: Postupy prohlídek systémů letových zapisovačů jsou uvedeny v Doplňku 8.*

#### 6.3.5.4 Elektronická dokumentace záznamů letového zapisovače

Dokumentace týkající se parametrů zaznamenávaných FDR a ADRS, předkládaná provozovatelem úřadům zjišťujícím příčiny letecké nehody, by měla být v elektronické podobě a měla by odpovídat specifikacím průmyslu.

*Poznámka: Specifikace průmyslu pro dokumentaci týkající se parametrů zaznamenávaných letovými zapisovači lze nalézt v dokumentu ARINC 647A Flight Recorder Electronic Documentation nebo rovnocenném dokumentu.*

#### 6.3.5.5 Kombinované zapisovače

6.3.5.5.1 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti od 5 700 kg, jejichž typové osvědčení bude poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později, a u nichž je požadováno, aby byly vybaveny jak CVR, tak FDR, by měly být vybaveny dvěma kombinovanými zapisovači (FDR/CVR).

6.3.5.5.2 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti od 15 000 kg, jejichž typové osvědčení bude poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později, a u nichž je požadováno, aby byly vybaveny jak CVR, tak FDR, musí být vybaveny dvěma kombinovanými zapisovači (FDR/CVR). Jeden zapisovač musí být umístěn co nejbližší pilotnímu prostoru a další co nejdále v zadní části letounu.

6.3.5.5.3 Všechny letouny o maximální schválené hmotnosti od 5 700 kg, u nichž je požadováno vybavení FDR a CDR, smí být

6.5.2.1 Pozemní letouny musí být vybaveny vybavením předepsaným v ust. 6.5.2.2:

- a) jestliže přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti větší než 93 km od pobřeží a jestliže se jedná o pozemní letouny letící za podmínek předpokládaných v ust. 5.2.9 nebo 5.2.10;
- b) jestliže přelétávají vodní plochu na trati ve vzdálenosti větší, než ze které mohou dosáhnout pobřeží klouzavým letem a jestliže se jedná o všechny ostatní pozemní letouny;
- c) jestliže vzlétají nebo přistávají na letišti, kde dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že v případě nehody by pravděpodobně došlo k nouzovému přistání na vodu.

6.5.2.2 Vybavení požadované v ust. 6.5.2.1 musí obsahovat záchrannou vestu nebo rovnocenný individuální záchranný prostředek pro každou osobu na palubě; tyto musí být uloženy tak, aby byly snadno přístupné ze sedadla nebo z lehátka cestujícího.

*Poznámka 1: Pozemními letouny jsou i obojživelné letouny používané jako pozemní.*

*Poznámka 2: -Záchranné vesty přístupné ze sedadel nebo lehátek v prostorech pro odpočinek posádky, jsou vyžadovány pouze, pokud jsou dotyčná sedadla nebo lehátka schválena k tomu, aby byla obsazena během vzletu a přistání.*

6.5.3 Všechny letouny při dálkových letech nad vodou

6.5.3.1 Navíc k vybavení předepsanému v ust. 6.5.1 nebo 6.5.2, podle toho, co je použitelné, musí být ve všech letounech používaných při letech nad vodou ve vzdálenosti větší, než je vzdálenost odpovídající 120 minutám letu cestovní rychlostí nebo 740 km (400 NM) podle toho, která hodnota je nižší, mimo oblast vhodnou pro nouzové přistání v případě letounů provozovaných podle ust. 5.2.9 nebo 5.2.10, a ve všech ostatních letounech provozovaných ve vzdálenosti odpovídající 30 minutám letu nebo 185 km (100 NM) podle toho, která hodnota je nižší, zastavěno následující vybavení:

- a) záchranné čluny v dostatečném počtu pro všechny osoby na palubě, uložené k usnadnění jejich pohotového použití v případě nouze a vybavené nouzovými prostředky, včetně prostředků pro uchování života, vhodnými pro daný let;
- b) pyrotechnické prostředky pro signalizaci tísňe, popsanou v Předpise L 2.

6.5.3.2 Každá záchranná vesta a rovnocenný individuální plovací prostředek, které jsou na palubě v souladu s ust. 6.5.1 a), 6.5.2.1 a 6.5.2.2, musí být opatřeny elektrickým světlem pro snadnější hledání trosečníků vyjma případů, kdy požadavek ust. 6.5.2.1 c) je plněn vybavením individuálními prostředky jinými, než jsou záchranné vesty.

**6.6 Všechny letouny při letech nad označenými zemskými oblastmi**

Letouny provozované nad zemskými oblastmi označenými příslušným leteckým úřadem jako oblasti, kde pátrání a záchrana by byly obzvláště obtížné, musí být vybaveny zařízením pro signalizaci a záchranným vybavením (včetně prostředků pro uchování života) vhodnou pro přelétávanou oblast.

**6.7 Všechny letouny při letech ve velkých výškách**

*Poznámka: Přibližná výška ve standardní atmosféře, odpovídající hodnotě atmosférického tlaku použitého v tomto textu je tato:*

Atmosférický tlak	Metry	ft
700	3 000	10 000
620	4 000	13 000
376	7 600	25 000

6.7.1 Jestliže letoun musí konat lety ve výškách, při nichž je atmosférický tlak v prostorech pro cestující a posádku nižší než 700 hPa, musí být letoun vybaven zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávky kyslíku dle ust. 4.3.8.1.

6.7.2 Jestliže letoun musí konat lety ve výškách, v nichž je atmosférický tlak nižší než 700 hPa a jestliže je vybaven zařízením dovolujícím udržet tlak v prostorech pro cestující a posádku vyšší než 700 hPa, musí být tento letoun vybaven zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávky kyslíku dle ust. 4.3.8.2.

6.7.3 Letouny s přetlakovými kabinami, které byly uvedeny do provozu po 1. červenci 1962, určené k provozu ve výškách, ve kterých je atmosférický tlak nižší než 376 hPa, musí být vybaveny zařízením poskytujícím letové posádce spolehlivou signalizaci každé nebezpečné ztráty přetlaku.

6.7.4 Každý letoun s přetlakovou kabinou, určený k provozu ve výškách, v nichž je atmosférický tlak nižší než 376 hPa, musí být vybaven signalizací, která bude letové posádce signalizovat každou nebezpečnou ztrátu přetlaku.

6.7.5 Letoun, kterému bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti 9. listopadu 1998 nebo později, určený k provozu ve výškách, v nichž je atmosférický tlak vzduchu menší než 376 hPa nebo který nemůže provést bezpečně během čtyř minut sestup do výšky, v níž je atmosférický tlak roven 620 hPa, je-li provozován ve výškách, kde je atmosférický tlak vyšší než 376 hPa, musí být vybaven ke splnění požadavku 4.3.8.2 kyslíkovým vybavením automaticky uváděným do provozního stavu. Počet kyslíkových dýchacích přístrojů musí být nejméně o 10 % větší, než je počet sedadel cestujících a palubních průvodčích.

6.7.6 Letoun, kterému bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti před

**6.12 Všechny letouny při letech ve výšce nad 15 000 m – ukazatel záření**

Všechny letouny při letech ve výšce nad 15 000 m musí být vybaveny vybavením, které trvale měří intenzitu dávky celkového kosmického záření, kterému je letoun vystaven (to je souhrn ionizačního a neutronového záření solárního a galaktického původu) a kumulativní dávky za každý let. Displej tohoto vybavení musí být snadno viditelný členy letové posádky.

*Poznámka: Zařízení musí být cejchováno na základě předpokladů přijatelných pro Úřad, nebo příslušný letecký úřad.*

**6.13 Všechny letouny splňující požadavky hlukové způsobilosti Předpisu L 16/I - Hluk letadel**

Všechny letouny musí mít na palubě dokument osvědčující jejich hlukovou způsobilost. Jestliže dokument nebo jiné přiměřené prohlášení potvrzuje osvědčení o hlukové způsobilosti, jež je obsaženo v dalším dokumentu schváleném Státem zápisu do rejstříku a je vydáno v jiném jazyce než anglickém, musí být k němu přiložen anglický překlad.

*Poznámka: Toto osvědčení může být uvedeno v kterémkoliv palubním dokladu schváleném Úřadem.*

**6.14 Indikace Machova čísla**

6.14.1 Všechny letouny s omezením rychlosti vyjádřeným Machovým číslem musí být vybaveny indikací této veličiny.

*Poznámka: Nevylučuje se použití rychloměru k odvození Machova čísla pro potřeby letových provozních služeb.*

**6.15 Letouny, u nichž se požaduje vybavení systémy signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS)**

~~6.15.1 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 9 cestujících, musí být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi.~~

~~6.15.2 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 15 000 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 30 cestujících, musí být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který má funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu.~~

~~6.15.3 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 9 cestujících a jejichž osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno v nebo po 1. lednu 2004, musí být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který má funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu.~~

6.15.14 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 9 cestujících, musí být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který má funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

6.15.2 Provozovatel musí zavést postupy správy databáze, které zajistí včasnou distribuci a aktualizaci platných údajů o terénu a překážkách v systému signalizace nebezpečného přiblížení k zemi.

6.15.35 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo nižší a jsou schváleny pro přepravu více než 5, ale ne více než 9 cestujících, by měly být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který poskytuje výstrahy podle ust. 6.15.9 a) a c), při nebezpečné výšce nad terénem a má funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

6.15.46 Všechny letouny s pístovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 9 cestujících, vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který poskytuje výstrahy podle ust. 6.15.8 a) a c), při nebezpečné výšce nad terénem a má funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

6.15.57 Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi musí poskytovat automaticky letové posádce včasnou a nezáměnnou výstrahu, jestliže je letoun v potenciálně nebezpečné blízkosti země.

6.15.68 Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, pokud není stanoveno jinak, musí poskytovat výstrahu za těchto stavů:

- a) nadměrná rychlost klesání;
- b) nadměrná rychlost přibližování k terénu;
- c) nadměrná ztráta výšky po vzletu nebo při průletu;
- d) nebezpečná výška nad terénem v jiné než přistávací konfiguraci
  - 1) podvozek nezajištěn ve vysunutě poloze;
  - 2) vztakové klapky v jiné než přistávací poloze;
- e) nadměrné sklesání pod sestupovou dráhu.

**6.16 Všechny letouny určené k přepravě cestujících – sedadla pro palubní průvodčí**

6.16.1 Letouny, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno dne 1. ledna 1981 nebo později

Všechny letouny musí být vybaveny sedadlem umístěným ve směru nebo proti směru letu (s odchylkou do 15° od podélné osy letounu), které je opatřeno bezpečnostním postrojem pro palubní průvodčí, jejichž přítomnost je nezbytná k plnění ust. 12.1 týkajícího se nouzového opuštění letounu.

## 6.21 Mikrofony

Při letu pod převodní hladinou/výškou musí všichni členové letové posádky na palubě ve službě komunikovat přes ramínkový nebo hrdelní mikrofon.

## 6.22 Letouny s turbínovými motory – výstražný systém na stříh větru

6.22.1 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 9 cestujících, by měly být vybaveny výstražným systémem na stříh větru.

6.22.2 Výstražný systém na stříh větru musí být způsobilý poskytnout pilotovi včasnou zvukovou a vizuální výstrahu na stříh větru před letadlem a požadovanou informaci, která umožní pilotovi bezpečně zahájit a pokračovat v postupu nezdařeného přiblížení nebo provést přiblížení okruhem, nebo provést manévr úniku, je-li to nezbytné. Systém by měl pilotovi poskytnout rovněž indikaci o dosažení limitů k povolenému automatickému přiblížení, je-li toto zařízení použito.

## 6.23 Všechny letouny provozované s jedním pilotem podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci

Pro schválení v souladu s ust. 4.9.1 musí být všechny letouny provozované s jedním pilotem podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci vybaveny:

- provozní schopným autopilotem, který je vybaven alespoň režimy automatického udržování nadmořské výšky a zvoleného kurzu;
- náhlavní soupravou s ramínkovým mikrofonem nebo rovnocenným; a
- prostředky pro zajištění čitelnosti map za všech vnějších světelných podmínek.

## 6.24 Letouny vybavené automatickými přístávacími systémy, průhledovými zobrazovači (HUD) nebo rovnocennými zobrazovači, systémy pro zlepšení viditelnosti (EVS), syntetickými systémy vidění (SVS) a/nebo kombinovanými systémy vidění (CVS)

6.24.1 V případě, že jsou letouny vybaveny automatickými přístávacími systémy, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS nebo hybridním systémem tvořeným jakoukoliv kombinací těchto systémů, musí být používání takových systémů pro bezpečný provoz letounu schváleno Státem provozovatele.

*Poznámka: Informace týkající se HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, včetně odkazů na RTCA a EUROCAE dokumenty, jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).*

6.24.2 Při schvalování provozního využití automatických přístávacích systémů, HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, EVS, SVS nebo CVS, musí Stát provozovatele zajistit, aby:

- vybavení splňovalo příslušné požadavky osvědčování letové způsobilosti;
- provozovatel provedl posouzení bezpečnostního rizika provozu podporovaného automatickými přístávacími systémy, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS;
- provozovatel stanovil a zdokumentoval požadavky na výcvik pro automatické přístávací systémy, HUD nebo rovnocenné zobrazovače, EVS, SVS nebo CVS a postupy pro jejich použití.

*Poznámka 1: Poradenský materiál k posouzení bezpečnostního rizika je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

*Poznámka 2: Poradenský materiál k provoznímu schválení je uveden v Dodatku H.*

## 6.25 Elektronická letová informační zařízení (EFB)

*Poznámka: Poradenský materiál k vybavení EFB, funkcím a provoznímu zvláštnímu schválení je uveden v dokumentu Manual on Electronic Flight Bags (Doc 10020).*

### 6.25.1 Vybavení EFB

6.25.1.1 Pokud jsou na palubě používána přenosná EFB, musí provozovatel zajistit, aby neovlivnila výkon letadlových systémů, vybavení nebo schopnost řídit letoun.

### 6.25.2 Funkce EFB

6.25.2.1 Pokud jsou na palubě letounu používána EFB, provozovatel musí:

- posoudit bezpečnostní rizika spojená s každou funkcí EFB;
- stanovit a zdokumentovat postupy pro používání zařízení EFB a každé jeho funkce a požadavky na související výcvik; a
- zajistit, aby v případě selhání EFB letová posádka snadno získala dostatek informací pro bezpečné provedení letu.

*Poznámka: Poradenský materiál k posouzení bezpečnostního rizika je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

6.25.2.2 Stát provozovatele musí vydat zvláštní schválení pro provozní využití funkcí EFB, které mají být použity pro bezpečný provoz letounů.

### 6.25.3 Provozní-zvláštní schválení EFB

6.25.3.1 Při vydávání zvláštního schválení pro použití EFB musí Stát provozovatele zajistit, že:

- vybavení EFB a související hardware, včetně vzájemného působení se systémy letounu, je-li to relevantní, splňují příslušné požadavky osvědčování letové způsobilosti;



- c) výcvikový program pro příslušný personál odpovídající zamýšlenému provozu; a
- d) příslušné postupy pro údržbu k zajištění zachování letové způsobilosti, v souladu s příslušnými navigačními specifikacemi.

*Poznámka 1: Poradenský materiál týkající se bezpečnostních rizik a jejich zmírňování pro provoz PBN, v souladu s Předpisem L 19, je uveden v dokumentu Performance-based Navigation (PBN) Operational Approval Manual (Doc 9997).*

*Poznámka 2: Řízení elektronických navigačních údajů je nedílnou součástí normálních a mimořádných postupů.*

7.2.4 Úřad musí vydat zvláštní oprávnění pro provoz založený na navigačních specifikacích pro provoz PBN vyžadující oprávnění (AR).

*Poznámka: Poradenský materiál týkající se zvláštních oprávnění pro navigační specifikace PBN vyžadující oprávnění (AR) je uveden v dokumentu Performance-based Navigation (PBN) Operational Approval Manual (Doc 9997).*

7.2.5 Pro lety v definovaných částech vzdušného prostoru, ve kterých je na základě oblastní Dohody o letecké navigaci předepsána Minimální navigační výkonnost (MNPS), musí být letoun vybaven takovým navigačním vybavením, které:

- a) nepřerušeně poskytuje indikaci letové posádce o dodržení nebo odchýlení se od tratě s požadovaným stupněm přesnosti v kterémkoliv bodě na trati; a
- b) bylo schváleno Státem provozovatele pro provoz v MNPS.

*Poznámka: Předepsané Minimální navigační výkonnosti a postupy, jimiž se řídí jejich použití, jsou publikovány v Oblastních doplňkových postupech (Doc 7030 ICAO).*

7.2.6 Pro lety ve vymezených částech vzdušného prostoru, kde se, na základě Regionálních postupů ICAO, používá snížené minimum vertikálních rozstupů (RVSM) 300 m (1 000 ft) mezi FL 290 a FL 410 včetně:

- a) letoun musí být vybaven vybavením schopným:
  - 1) indikovat letové posádce letovou hladinu, v níž letoun letí;
  - 2) automaticky udržovat zvolenou letovou hladinu;
  - 3) signalizovat letové posádce odchylku od zvolené letové hladiny. Prahová hodnota sepnutí signalizace nesmí být větší než  $\pm 90$  m (300 ft);-
  - 4) automaticky hlásit tlakovou nadmořskou výšku; a-
- b) Stát provozovatele musí vydat zvláštní schválení pro provoz RVSM.
- c) ~~prokázat vertikální navigační výkonnost v souladu s Doplňkem 4.~~

7.2.7 Před udělením ~~zvláštního povolení~~ ~~schválení~~ RVSM v souladu s ust. 7.2.6 b) musí být Úřadu doloženo, že:

- a) možnosti vertikální navigační výkonnosti letounu splňují požadavky stanovené v Doplňku 4;
- b) provozovatel zpracoval příslušné postupy vzhledem k obvyklým metodám a programům zachování letové způsobilosti (údržba a oprava); a
- c) provozovatel zpracoval příslušné postupy letové posádky pro provoz ve vzdušném prostoru s RVSM.

*Poznámka: Zvláštní Povolení-schválení RVSM je platné globálně pod podmínkou, že jakékoliv provozní postupy pro určitý region budou stanoveny v Provozní příručce nebo příslušném návodě posádky.*

7.2.8 Úřad, po projednání se Státem zápisu do rejstříku, je-li to vhodné, musí zajistit s ohledem na letouny uvedené v ust. 7.2.6, dostatečná opatření pro:

- a) obdržení hlášení o výkonnosti letadla ve vztahu k dodržování výšky letu vydaných sledujícími stanovišti zřízenými v souladu s Předpisem L 11, ust. 3.3.4.1; a
- b) přijetí okamžitého nápravného opatření pro jednotlivá letadla nebo skupiny typů letadel, rozpoznávaných v takových hlášeních jako nesplňujících požadavky výkonnosti letadla ve vztahu k dodržování výšky letu pro provoz ve vzdušném prostoru, ve kterém je uplatňováno snížené minimum vertikálních rozstupů (RVSM).

7.2.9 Stát provozovatele, který vydal provozovateli ~~zvláštní schválení~~ ~~povolení~~-RVSM, musí stanovit požadavky, které zajistí, že alespoň u dvou letounů z každé typové skupiny provozované provozovatelem je monitorována schopnost udržet stanovenou výšku alespoň jednou každé dva roky nebo v rámci intervalu 1 000 letových hodin, podle toho, jaké období je delší. Jestliže skupina typů letadel provozovaná provozovatelem zahrnuje jediný letoun, musí být monitorování u tohoto letounu provedeno v rámci předepsaného období.

*Poznámka: Pro splnění tohoto požadavku mohou být použity údaje o monitorování z jakéhokoliv regionálního monitorovacího programu stanoveného v souladu s Předpisem L 11, ust. 3.3.5.2.*

7.2.10 Všechny Státy, které jsou odpovědné za vzdušný prostor, kde je zavedeno snížené minimum vertikálních rozstupů (RVSM) nebo vydaly provozovatelům ~~povolení~~-~~zvláštní schválení~~ RVSM v rámci jejich Státu, musí stanovit opatření a postupy, které zajistí, že bude přijato příslušné opatření vzhledem k letadlům a provozovatelům, pokud bude sledováno, že jsou provozovány ve vzdušném prostoru se sníženým minimem vertikálních rozstupů (RVSM) bez platného ~~povolení~~-~~zvláštního schválení~~ RVSM.

*Poznámka 1: -Je potřeba, aby se tato opatření a postupy vztahovaly jak na situaci, kdy bylo dotazované letadlo provozováno bez ~~povolení~~ ~~zvláštního schválení~~ ve vzdušném prostoru Státu, tak na situaci, kdy je sledováno, že provozovatel, za kterého má Stát odpovědnost regulačního dozoru, provozoval svá letadla bez požadovaného ~~povolení~~ ~~zvláštního schválení~~ ve vzdušném prostoru jiného Státu.*

*Poznámka 2: Poradenský materiál vztahující se k ~~povolení~~ zvláštnímu schválení pro provoz v prostoru RVSM je obsažen v Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) vertical Separation minimum between FL 290 a FL 410 Inclusive (Doc 9574).*

7.2.11 Letoun musí být dostatečně vybaven navigačním vybavením, aby bylo zajištěno, že v případě poruchy jedné části vybavení v kterékoliv fázi letu zaručí zbytek vybavení provádění navigace podle ust. 7.2.1 a je-li to požadováno i podle ust. 7.2.2, 7.2.5 a 7.2.6.

*Poznámka: Informační materiál týkající se vybavení letadel nezbytné pro lety ve vzdušném prostoru, kde se používají snížená minima vertikálních rozstupů (RVSM) obsahuje Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 a FL 410 Inclusive (Doc 9574).*

7.2.12 Při letech, u nichž se plánuje přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), musí být letoun vybaven radiovým vybavením, způsobilým přijímat signály, poskytující letounu navedení do bodu, z něhož může být provedeno přistání za podmínek letu za viditelnosti. Toto vybavení, kterým budou letouny vybaveny, musí takové vedení zajišťovat na všech letištích, kde se plánuje přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) a na všech stanovených náhradních letištích.

### 7.3 Přehledové vybavení

7.3.1 Letoun musí být vybaven přehledovým vybavením, které mu umožní provést let v souladu s požadavky letových provozních služeb.

7.3.2 Pro provoz, pro který se vyžaduje, aby přehledové vybavení splňovalo specifikace RSP pro přehled založený na výkonnosti (PBS), musí letoun navíc k požadavkům stanoveným v ust. 7.3.1:

- mít přehledové vybavení, které umožní provoz podle předepsaných specifikací RSP;
- mít informace týkající se schopností letounu dle specifikace RSP uvedených v letové příručce nebo jiné dokumentaci letounu schválené Státem projekce nebo Státem zápisu do rejstříku; a
- mít informace týkající se schopností dle specifikace RSP, které jsou zahrnuty v MEL.

*Poznámka 1: Informace týkající se přehledového vybavení jsou obsaženy v dokumentu Aeronautical Surveillance Manual (Doc 9924).*

*Poznámka 2: Informace týkající se specifikací RSP pro přehled založený na výkonnosti jsou uvedeny v dokumentu Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc 9869).*

7.3.3 Úřad musí zajistit, aby pro provoz, kde byla pro PBC předepsána specifikace RCP, provozovatel stanovil a zdokumentoval:

- normální a mimořádné postupy, včetně postupů pro nepředvídané události;
- požadavky na kvalifikaci a odbornou způsobilost letové posádky v souladu s příslušnými specifikacemi RCP;
- výcvikový program pro příslušný personál odpovídající zamýšlenému provozu; a
- příslušné postupy pro údržbu k zajištění zachování letové způsobilosti, v souladu s příslušnými specifikacemi RCP.

7.3.4 Úřad musí zajistit, že, pokud jde o letouny uvedené v ust. 7.3.2, existují dostatečné požadavky týkající se:

- získávání hlášení o sledované komunikační výkonnosti vydávaných v rámci monitorovacích programů zavedených v souladu s ust. 3.3.5.2 Hlavy 3 Předpisu L 11; a
- přijetí okamžitého nápravného opatření pro konkrétní letadlo, typy letadla nebo provozovatele uvedené v těchto hlášeních jako nevyhovující specifikaci RCP.

### 7.4 Zástavba palubního vybavení

Zástavba vybavení musí být taková, aby porucha některé její části sloužící k radiovému spojení, navigaci, pro účely přehledu nebo pro jakoukoliv jejich kombinaci, nezpůsobila poruchu jiné části sloužící k radiovému spojení, navigaci, nebo pro účely přehledu.

### 7.5 Řízení elektronických navigačních údajů

7.5.1 Provozovatel nesmí používat produkty zpracovávající elektronické navigační údaje, které byly vytvořeny pro použití ve vzduchu a na zemi, pokud Úřad neschválil postupy provozovatele, které zajistí, že použitá metoda a dodané produkty splňují přijatelné standardy jednotnosti, a že jsou produkty slučitelné s plánovanou funkcí vybavení, které je bude používat. Úřad musí zajistit, že provozovatel průběžně sleduje jak metodu, tak produkty.

*Poznámka: Informační materiál týkající se metod, kterým se mohou dodavatelé údajů řídit, je obsažen v RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76 a RTCA DO-201A/EUROCAE ED-77.*

7.5.2 Provozovatel musí zavést postupy, které zajistí včasné doručení a vložení platných a nezměněných elektronických navigačních údajů do všech letadel, která to vyžadují.

## HLAVA 14 – NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ

## 14.1 Odpovědnosti státu

*Poznámka 1: Předpis L 18, Hlava 11 obsahuje požadavek na smluvní stát, aby stanovil postupy dozoru nad všemi subjekty (včetně subjektů zajišťujících balení, odesílatelů, agentů pozemního odbavení a provozovatelů), které vykonávají úkoly spojené s nebezpečným zbožím.*

*Poznámka 2: Odpovědnosti provozovatele za dopravu nebezpečného zboží jsou obsaženy v Hlavě 8, 9 a 10 Předpisu L 18. Část 7 Technických instrukcí pro bezpečnou dopravu nebezpečného zboží vzduchem (Doc 9284 – Technical Instruction for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air) obsahuje odpovědnosti provozovatele a požadavky související s hlášením incidentů a leteckých nehod.*

*Poznámka 3: Požadavky vztahující se k letovým posádkám a cestujícím, kteří přepravují nebezpečné zboží, jsou stanoveny v Části 8, Hlavě 1 Technických instrukcí.*

*Poznámka 4: Materiál COMAT, který splňuje klasifikační kritéria technických instrukcí pro nebezpečné zboží, je považován za náklad a musí být dopravován v souladu s Částí 1, ust. 2.2.2 nebo Částí 1, ust. 2.2.3 Technických instrukcí (např. součásti letadel, jako jsou chemické generátory kyslíku, prvky systému kontroly paliva, hasicí přístroje, oleje, mazadla, čisticí prostředky).*

14.2 Provozovatelé bez ~~provozního~~ zvláštního schválení k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu

Stát provozovatele musí zajistit, že provozovatelé, kteří ~~nejsou schválení~~ nemají zvláštní schválení k dopravě nebezpečného zboží:

- a) vytvořili program výcviku vztahující se k nebezpečnému zboží, který splňuje požadavky Předpisu L 18, použitelné požadavky Hlavy 4, Části 1, Technických instrukcí a požadavky předpisů daného státu, podle vhodnosti. Program výcviku vztahující se k nebezpečnému zboží musí být podrobně popsán v provozní příručce provozovatele;
- b) stanovili v provozní příručce zásady a postupy vztahující se k nebezpečnému zboží, aby splnili alespoň požadavky Předpisu L 18, Technických instrukcí a předpisů daného státu, a tím svému personálu umožnili:
  - 1) identifikovat a vyloučit z přepravy nedeklarované nebezpečné zboží, včetně materiálu COMAT, který je klasifikován jako nebezpečné zboží; a
  - 2) podat hlášení příslušným úřadům daného Státu provozovatele a státu, ve kterém došlo:

- i) k jakýmkoliv událostem spojeným s objevením nedeklarovaného nebezpečného zboží v nákladu nebo poště; a
- ii) k incidentu nebo letecké nehodě s nebezpečným zbožím.

## 14.3 Provozovatelé se zvláštním schválením, kteří dopravují nebezpečné zboží jako náklad

Stát provozovatele musí vydat zvláštní schválení ~~proschválit~~ dopravu nebezpečného zboží a zajistit, že provozovatelé:

- a) vytvořili program výcviku vztahující se k nebezpečnému zboží, který splňuje požadavky Hlavy 4, Části 1, Technických instrukcí, Tabulky 1-4 a požadavky předpisů daného státu, podle vhodnosti. Program výcviku vztahující se k nebezpečnému zboží musí být podrobně popsán v provozní příručce provozovatele;
- b) stanovili v provozní příručce zásady a postupy vztahující se k nebezpečnému zboží, aby splnili alespoň požadavky Předpisu L 18, Technických instrukcí a předpisů daného státu, a tím svému personálu umožnili:
  - 1) identifikovat a vyloučit z přepravy nedeklarované nebo nesprávně deklarované nebezpečné zboží, včetně materiálu COMAT, který je klasifikován jako nebezpečné zboží; a
  - 2) podat hlášení příslušným úřadům daného státu provozovatele a státu, ve kterém došlo:
    - i) k jakýmkoliv událostem spojeným s objevením nedeklarovaného nebo nesprávně deklarovaného nebezpečného zboží v nákladu nebo poště; a
    - ii) k incidentu nebo letecké nehodě s nebezpečným zbožím.
  - 3) podat hlášení příslušným úřadům daného Státu provozovatele a Státu původu o jakýchkoliv událostech, kdy je u nebezpečného zboží, které mělo být přepravováno, shledáno:
    - i) že nebylo naloženo, odděleno, izolováno nebo zabezpečeno v souladu s Technickými instrukcemi, Částí 7, Hlavou 2, Technických instrukcí; a
    - ii) že veliteli letadla o něm nebyla předána žádná informace;
  - 4) přijmout, odbavit, uložit, dopravit, naložit a vyložit nebezpečné zboží, včetně materiálu COMAT, který je klasifikován jako

nebezpečné zboží, na palubu nebo z paluby letadla; a

- 5) poskytnout veliteli letadla přesné a čitelné písemné nebo vytištěné informace, vztahující se k nebezpečnému zboží, které má být přepravováno na palubě.

*Poznámka: Článek 35 Úmluvy obsahuje některé skupiny nákladu, které podléhají omezením.*

#### 14.4 Poskytování informací

Provozovatel musí zajistit, že je veškerý personál, včetně třetích stran, zapojený do přijímání, odbavování, nakládání a vykládání nákladu

informován o rozsahu a omezeních provozovatelova [zvláštního](#) schválení, které se vztahuje k dopravě nebezpečného zboží.

#### 14.5 Vnitrostátní provoz obchodní letecké dopravy

Standardy a doporučené postupy stanovené v této hlavě, by měly být všemi smluvními státy uplatňovány i v případě vnitrostátního provozu obchodní letecké dopravy.

*Poznámka: Předpis L 18 obsahuje v tomto ohledu podobná ustanovení.*

ZAMĚRNĚ NEPOUŽITO

**HLAVA 15 – BEZPEČNOST NÁKLADOVÉHO PROSTORU**

*Poznámka: -Pokyny týkající se rizik spojených s přepravou zboží v nákladovém prostoru, provádění zvláštního posouzení bezpečnostních rizik v souladu s dokumentem Safety Management Manual (Doc 9859) a odpovědností za přepravu nebezpečného zboží jsou uvedeny v dokumentu Cargo Compartment Operational Safety Manual (Doc).*

**15.1 Přeprava zboží v nákladovém prostoru**

15.1 Stát provozovatele musí zajistit, aby provozovatel stanovil zásady a postupy pro přepravu zboží v nákladovém prostoru, které zahrnují provedení zvláštního posouzení bezpečnostních rizik. Posouzení rizik musí zahrnovat alespoň:

- a) nebezpečí spojená s vlastnostmi přepravovaného zboží;
- b) schopnosti/možnosti provozovatele;
- c) provozní ohledy (např. oblast provozu, doba letu na náhradní letiště);
- d) schopnosti/možnosti letounu a jeho systémů (např. schopnost potlačit požár v nákladovém prostoru);
- e) izolační charakteristiky nákladových kontejnerů;
- f) balení a obaly;
- g) bezpečnost dodavatelského řetězce u přepravovaného zboží; a
- h) množství a rozdělení nebezpečného zboží, které má být přepravováno.

*Poznámka: -Další provozní požadavky na přepravu nebezpečného zboží jsou uvedeny v Hlavě 14.*

**15.2 Požární ochrana**

15.2.1 V provozní příručce letounu nebo v jiné průvodní dokumentaci pro provoz letounu musí být uvedeny prvky protipožární ochrany nákladového prostoru schválené Státem projekce nebo Státem zápisu do rejstříku a souhrn certifikačních standardů prokázané požární ochrany nákladového prostoru.

*Poznámka: -Pokyny k prvkům požární ochrany nákladového prostoru a s tím související prokázané standardy —jsou uvedeny v dokumentu Cargo Compartment Operational Safety Manual (Doc 10102).*

15.2.2 Provozovatel musí stanovit zásady a postupy zabývající se zbožím, které má být přepravováno v nákladovém prostoru. Musí zajistit, s přiměřenou jistotou, že v případě požáru zahrnujícího toto zboží je možné ho detekovat a dostatečně potlačit nebo zadržet pomocí konstrukčních prvků letounu spojených s protipožární ochranou nákladového prostoru do doby, kdy letoun bezpečně přistane.

*Poznámka: -Pokyny k zásadám a postupům, které se zabývají zbožím, které má být přepravováno v nákladovém prostoru, jsou uvedeny v dokumentu Cargo Compartment Safety Manual (Doc 10102).*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## DOPLNĚK 6 – OSVĚDČENÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE (AOC)

(Viz Hlava 4, ust. 4.2.1.5 a 4.2.1.6)

## 1. Účel a rozsah

1.1 AOC a s ním spojené provozní specifikace stanovené pro daný typ musí obsahovat alespoň informace požadované v ust. 2 a 3, a to ve standardním formátu.

1.2 AOC a s ním spojené provozní specifikace musí definovat provoz, pro který je provozovatel oprávněn, včetně zvláštních schválení, podmínek a omezení.

Poznámka: Dodatek D, ust. 3.2.2 obsahuje dodatečné informace, které mohou být uvedeny v provozních specifikacích spojených s osvědčením leteckého provozovatele.

## 2. Vzor AOC

Poznámka: Hlava 6, ust. 6.1.2 požaduje, aby byla na palubě letadla ověřená kopie AOC.

<b>OSVĚDČENÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE</b>		
3	<b>Stát provozovatele</b> <sup>1</sup>	3
	<b>Vydávající úřad</b> <sup>2</sup>	
<b>AOC č.:</b> <sup>4</sup>	<b>Název provozovatele</b> <sup>6</sup> <b>Dbá</b> Obchodní název <sup>7</sup> Adresa provozovatele: <sup>9</sup>	<b>Kontaktní informace:</b> <sup>8</sup> Kontakty, na kterých může být bez zbytečného prodlení kontaktováno vedení provozovatele, jsou uvedeny v ..... <sup>11</sup>
Datum ukončení platnosti: <sup>5</sup>	Telefon: <sup>10</sup> Fax: E-mail:	
Toto osvědčení osvědčuje, že provozovatel ..... <sup>12</sup> je oprávněn k provozu v obchodní letecké dopravě tak, jak je stanoveno v příložených provozních specifikacích, v souladu s Provozní příručkou a ..... <sup>13</sup>		
Datum vydání: <sup>14</sup>	Jméno a podpis: <sup>15</sup> Funkce:	

**Poznámky:**

- Nahradte názvem Státu provozovatele.
- Nahradte identifikací vydávajícího úřadu Státu provozovatele.
- Pro použití Státem provozovatele.
- Jedinečné číslo AOC, vystavené Státem provozovatele.
- Datum, po kterém přestane být AOC platné (dd-mm-rrrr).
- Nahradte registrovaným názvem provozovatele.
- Obchodní název provozovatele, pokud se liší. Vyplňte „Dbá“ (Doing business as) před obchodní název.
- Kontakty, obsahující telefonní a faxová čísla, včetně mezinárodního předčíslí dané země a emailovou adresu (je-li k dispozici), na kterých může být bez zbytečného prodlení kontaktováno vedení provozovatele v záležitostech týkajících se letového provozu, letové způsobilosti, kvalifikovanosti letové posádky a palubních průvodčích, nebezpečného zboží a dalších příslušných záležitostí.
- Adresa hlavního místa obchodní činnosti provozovatele.
- Telefonní a faxová čísla hlavního místa obchodní činnosti provozovatele, včetně mezinárodního předčíslí dané země. Je-li k dispozici emailová adresa, měla by být uvedena.

11. Vyplňte odkaz na řízený dokument na palubě letadla, v kterém jsou uvedeny kontaktní informace, společně s odkazem na příslušný odstavec nebo stranu. Např. „Kontakty ... jsou uvedeny v Provozní příručce, Všeobecná/Základní ustanovení, Oddíl 1, ust. 1.1“; nebo „... jsou uvedeny v Provozních specifikacích, na straně 1“; nebo „... jsou uvedeny v příloze k tomuto dokumentu“.
12. Registrovaný název provozovatele.
13. Vyplňte odkaz na příslušné civilní letecké předpisy.
14. Datum vydání AOC (dd-mm-rrrr).
15. Funkce, jméno a podpis zástupce Úřadu. Kromě toho může být na AOC použito úřední razítko.

### 3. Provozní specifikace pro každý typ letadla

Poznámka: Hlava 6, ust. 6.1.2 požaduje, aby byla na palubě letadla kopie provozních specifikací.

3.1 Pro každý typ letadla ve flotile provozovatele, který je určený prostřednictvím výrobce letadla, typu a série, musí být zahrnutý následující ~~informace seznam oprávnění, podmínek a omezení obsahující~~: kontakty vydávajícího úřadu, název provozovatele a číslo AOC, datum vydání a podpis zástupce Úřadu, typ letadla, druhy a oblasti

provozu, zvláštní omezení a zvláštní oprávnění/schválení. ~~oprávnění.~~

Poznámka: Pokud jsou zvláštní oprávnění/schválení a omezení stejná pro dva a více typů, mohou být tyto typy uvedeny společně na jednom seznamu.

3.2 Uspořádání provozních specifikací uvedených v Hlavě 4, ust. 4.2.1.6, musí být následující:

Poznámka: MEL tvoří nedílnou součást Provozní příručky.

## PROVOZNÍ SPECIFIKACE

(podléhající schváleným podmínkám v Provozní příručce)

Podrobné kontakty vydávajícího úřadu				
Telefon: <sup>1</sup>	Fax:	Email:		
AOC č.: <sup>2</sup>	Název provozovatele: <sup>3</sup>	Datum: <sup>4</sup>	Podpis:	
Dba Obchodní název:				
Typ letadla: <sup>5</sup>				
Druhy provozu: Obchodní letecká doprava <input type="checkbox"/> cestujících <input type="checkbox"/> nákladu <input type="checkbox"/> Jiné: <sup>6</sup> .....				
Oblast provozu: <sup>7</sup>				
Zvláštní omezení: <sup>8</sup>				
Zvláštní oprávnění:	ANO	NE	Popis <sup>9</sup>	Poznámky
Nebezpečné zboží	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti				
Přiblížení a přistání	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>10</sup> ..... RVR:.....m    DH:.....ft	
Vzlet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR: <sup>11</sup> .....m	
Provozní přínos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>12</sup>	
RVSM <sup>13</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO <sup>14</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Prahový čas <sup>15</sup> : ..... minuty	
			Maximální doba letu na náhradní letiště: <sup>15</sup> ..... minuty	
Navigační specifikace vyžadující oprávnění (AR) pro provoz s PBN <sup>16</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>16</sup>	<sup>17</sup>
Zachování letové způsobilosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>17</sup>	
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>18</sup>	
Různé <sup>19</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

**Poznámky:**

1. Telefonní ~~a faxová~~ čísla Úřadu, včetně mezinárodního předčísle dané země. Je-li k dispozici emailová adresa ~~a faxové číslo~~, měly by být uvedeny.
2. Vyplňte odpovídající číslo AOC.
3. Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Vyplňte „Dbá“ (Doing business as) před obchodní názvem.
4. Datum vydání provozních specifikací (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce Úřadu.
5. Vyplňte označení podle Commercial Aviation Safety Team (CAST) / ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny, (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232).  
Klasifikace a uspořádání CAST/ICAO jsou dostupné na: <http://www.intlaviationstandards.org>.
6. Specifikujte jiné druhy dopravy (např. zdravotnická záchranná služba).
7. Uveďte geografickou (geografické) oblast(i) schváleného provozu (prostřednictvím geografických souřadnic, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo státních nebo oblastních hranic definovanou vydávajícím úřadem. -
8. Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety VFR, pouze denní lety, atd.).
9. V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé **zvláštní** schválení (s příslušnými kritérii).
10. Vyplňte použitelné přiblížení podle přístrojů klasifikované jako Druh B (CAT II ~~nebo~~, IIIA, ~~IIIB~~ nebo IIIC). Vyplňte minimální RVR v metrech a výšku rozhodnutí ve stopách (ft). Uvedené kategorie přiblížení odpovídá samostatný řádek.
11. Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v- metrech, **nebo rovnocennou horizontální dohlednost, pokud se RVR nepoužívá.** Jestliže jsou udělena různá schválení, může být pro schválení použit samostatný řádek.
12. Vyplňte seznam palubních schopností (např. automatické přistání, HUD, EVS, SVS, CVS) a související udělený provozní přínos.
13. Políčko „Nehodící se“ (N/A) může být zaškrtnuto pouze, pokud je maximální dostup letadla pod letovou hladinou FL290.
14. Pokud není uplatňováno **zvláštní** –schválení provozu s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO) na základě Hlavy 4, ust. 4.7 vyberte N/A. Jinak musí být stanoven prahový čas a maximální doba letu na náhradní letiště.
15. Prahový čas a maximální doba letu na náhradní letiště může být vyjádřena také vzdáleností (v NM). **Podrobnosti o každé konkrétní kombinaci letoun-motor, pro kterou je stanoven prahový čas a byla schválena maximální doba letu na náhradní letiště, mohou být uvedeny v poznámkách. Pokud jsou udělena různá schválení, může být použit jeden řádek na schválení, stejně tak může být uveden typ motoru.**
16. Navigace založená na výkonnosti (PBN): Pro každou schválenou navigační specifikaci PBN AR je použit samostatný řádek (např. RNP AR APCH), společně s příslušnými omezeními ve sloupci „Popis“.
17. Vyplňte jméno osoby/název organizace odpovědné za zajištění zachování letové způsobilosti letadla a předpis, který vyžaduje provedení prací, tj. v rámci AOC nebo zvláštního oprávnění (např. nařízení Komise (ES) č. 2042/2003, Část-M, Hlava G).
18. Seznam funkcí EFB **používaných pro bezpečný provoz letadel, a jakýchkoliv použitelných omezení.**
19. Zde mohou být zapsána další oprávnění nebo údaje, použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. zvláštní oprávnění pro přiblížení, ~~MNPS~~, schválená navigační výkonnost, atd.).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



**DOPLNĚK 8 – LETOVÉ ZAPISOVAČE**  
(Poznámka – Viz Hlava 6, ust. 6.3, 6.18)

Text tohoto doplňku obsahuje pokyny pro zástavbu letových zapisovačů na letounech. Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo větší počet z následujících ~~systemů~~:

- zapisovače letových údajů (FDR);
- zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR);
- zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR);
- zapisovač komunikace datovým spojem (DLR).

Pokud se požaduje, aby byly informace obrazu nebo datového spoje zaznamenávány na letový zapisovač chráněný před nárazem, je přípustné jejich zaznamenávání buď na CVR, nebo na FDR.

Lehké letové zapisovače tvoří jeden nebo větší počet z následujících ~~systemů~~:

- systém záznamu údajů letadla (ADRS);
- systém záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS);
- systém záznamu obrazu pilotního prostoru (AIRS);
- systém záznamu komunikace datovým spojem (DLRS).

Pokud se požaduje, aby byly informace obrazu nebo datového spoje zaznamenávány na lehký letový zapisovač, je přípustné jejich zaznamenávání buď na CARS, nebo na ADRS.

## 1. Všeobecné požadavky

1.1 Schránky pevných letových zapisovačů musí být opatřeny výraznou oranžovou barvou.

1.2 Schránky pevných letových zapisovačů chráněných před nárazem musí:

- a) být opatřeny reflexním materiálem k usnadnění určení jejich polohy; a
- b) mít bezpečně připojeno automaticky aktivované zařízení pro určení polohy pod vodou. Toto zařízení by mělo být provozováno na kmitočtu 37,5 kHz a mělo by být schopné provozu po dobu 90 dnů po jeho spuštění.

1.3 Schránky automaticky oddělitelných letových zapisovačů musí být zastavěny tak, aby:

- a) byly opatřeny výraznou oranžovou barvou, nicméně povrch viditelný z vnějšku letadla může být jiné barvy;
- b) byly opatřeny reflexním materiálem k usnadnění určení jejich polohy; a
- c) měly integrovaný automaticky aktivovaný ELT;

1.4 Systémy letových zapisovačů musí být zastavěny tak, aby:

- a) pravděpodobnost poškození záznamů byla minimální;

- b) existovaly zvukové nebo vizuální prostředky ověřující správnou činnost systémů letových zapisovačů při předletové kontrole; a

- c) se zabránilo uvedení mazacího zařízení do činnosti během letu nebo nárazem při nehodě, mají-li systémy letových zapisovačů zařízení na vymazávání záznamu; a

- d) u letounů, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2023 nebo později, musí být pro letovou posádku v pilotním prostoru k dispozici funkce vymazání, která po aktivaci upraví záznam CVR a AIR tak, aby nemohl být získán zpět pomocí technik běžného přehrání nebo kopírování. Instalace musí být navržena tak, aby nebyla možná její aktivace během letu. Kromě toho musí být minimalizována pravděpodobnost neúmyslné aktivace funkce vymazání během nehody.

*Poznámka: Funkce vymazání má zabránit přístupu k záznamům CVR a AIR pomocí běžného přehrání nebo kopírování. Nebrání ale, aby k těmto záznamům získaly přístup úřady pro vyšetřování nehod, pomocí speciálních technik přehrávání a kopírování záznamů.*

1.5 ~~Systémy letových zapisovačů~~ Letové zapisovače chráněné před nárazem musí být zastavěny tak, aby byly napájeny elektrickou energií ze sběrnice, která zajišťuje maximální spolehlivost pro činnost ~~systemů~~ letových zapisovačů, aniž by byla ohrožena dodávka hlavním nebo nouzovým systémům.

1.6 Lehké letové zapisovače musí být napojeny na zdroj energie mající charakteristiky, které zajišťují správné a spolehlivé zapisování v provozním prostředí.

1.67 Systémy letových zapisovačů musí při zkouškách metodami schválenými příslušným osvědčujícím úřadem prokázat způsobilost pracovat v extrémních podmínkách prostředí, pro které jsou navrženy.

1.78 Musí být zajištěny prostředky pro přesnou časovou synchronizaci záznamů systémů letových zapisovačů.

1.88 Výrobce systémů letových zapisovačů musí příslušnému osvědčujícímu úřadu poskytnout následující informace:

- a) provozní instrukce výrobce, omezení vybavení a postupy pro zástavbu;
- b) základ nebo zdroj parametrů a rovnice vztahující se k přepočtu měřících jednotek; a
- c) zkušební protokoly výrobce.

## 2. Zapisovač letových údajů (FDR) a systém záznamu údajů letadla (ADRS)

### 2.1 Začátek a konec zápisu

FDR nebo ADRS musí začít zapisovat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a musí je průběžně zaznamenávat až do chvíle, kdy už se letoun pohybovat vlastní silou nemůže.

### 2.2 Zaznamenávané parametry

*Poznámka: V předchozím vydání tohoto předpisu byly typy zapisovačů definovány tak, aby byl vystižen jejich první vývoj.*

2.2.1 Parametry, které splňují požadavky na FDR, jsou uvedeny v Tabulce A8-1. Počet zaznamenávaných parametrů závisí na složitosti letounu. Parametry uvedené bez hvězdičky (\*) jsou závazné parametry, které musí být zaznamenány bez ohledu na složitost letounu. Navíc, parametry označené hvězdičkou (\*) musí být zaznamenány, jestliže je zdroj informačních údajů využíván systémem letounu nebo letovou posádkou pro jeho provoz. Tyto parametry mohou být nicméně nahrazeny jinými s ohledem na typ letounu a charakteristiky záznamového vybavení.

2.2.2 Jestliže je k dispozici dodatečná záznamová kapacita, musí být zváženo zaznamenání následujících doplňkových informací:

a) provozní informace z elektronických zobrazovacích systémů jako jsou systém elektronických letových přístrojů (EFIS), elektronický centrální monitor letadla (ECAM) a indikace motoru a výstražný systém posádky (EICAS). Podle následujícího pořadí důležitosti:

- 1) parametry zvolené letovou posádkou týkající se požadované dráhy letu, např. nastavení barometrického tlaku, zvolené nadmořské výšky, zvolené rychlosti letu, výšky rozhodnutí a signalizace režimu a připojení systému automatického řízení letu, pokud nejsou zaznamenávány z jiného zdroje;
- 2) volba/stav systému zobrazování, např.: SEKTOR, PLÁN, RŮŽICE, NAV, WXR, SDRUŽENÉ, KOPIE, atd.;
- 3) výstrahy a varování;
- 4) označení stránek zobrazovaných nouzových postupů a seznamů kontrol;

b) informace o zpomalení, včetně použití brzd pro účely vyšetřování vyjetí z dráhy při přistání nebo přerušených vzletů.

2.2.3 Parametry, které splňují požadavky pro dráhu letu a rychlost a jsou zobrazovány pilotovi(pilotům), jsou uvedeny níže. Parametry uvedené bez hvězdičky (\*) jsou závazné parametry, které musí být zaznamenány. Parametry označené hvězdičkou (\*) musí být navíc zaznamenány, jestliže je zdroj informačních údajů pro parametry zobrazován pilotovi a je praktické je zaznamenat:

- Tlaková nadmořská výška

- Indikovaná vzdušná rychlost nebo kalibrovaná vzdušná rychlost

- Kurz (základní informace letové posádky)

- Podélný sklon

- Příčný náklon

- Tah motoru/výkon

- Poloha přístávacího zařízení \*

- Celková teplota vzduchu nebo teplota venkovního vzduchu \*

- Čas \*

- Navigační údaje: úhel snosu, rychlost větru, směr větru, zemská šířka/zemská délka \*

- Výška podle radiovýškoměru \*

2.2.4 Parametry, které splňují požadavky na ADRS, je prvních 7 parametrů, které jsou uvedeny v Tabulce A8-3.

2.2.5 Jestliže— je k dispozici dodatečná záznamová kapacita ADRS,—, musí být zváženo zaznamenání jakýchkoli parametrů uvedených v tabulce A8-3 od 8. dále.

### 2.3 Doplňující informace

2.3.1 Měřicí rozsah, interval záznamu a přesnost parametrů na zastaveném vybavení musí být ověřovány metodami schválenými příslušným osvědčujícím úřadem.

2.3.2 Dokumentace vztahující se k rozdělení parametrů, převodním rovnicím, pravidelnému cejchování a dalším informacím o provozuschopnosti/údržbě musí být udržována provozovatelem. Dokumentace musí být vedena dostatečně, aby se zajistilo, že úřady zjišťující příčiny letecké nehody budou mít nezbytné informace pro čtení údajů v technických jednotkách.

## 3. Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) a systém záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS)

### 3.1 Začátek a konec zápisu

CVR nebo CARS musí začít zaznamenávat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou a musí je průběžně zaznamenávat až do chvíle, kdy už se letoun nemůže vlastní silou pohybovat. Navíc musí, v závislosti na dostupnosti elektrické energie, začít CVR nebo CARS zaznamenávat, jakmile je to možné během kontrol v pilotním prostoru před tím, než jsou na začátku letu spuštěny motory, až do chvíle, kdy probíhají kontroly v pilotním prostoru, následované bezprostředně po vypnutí motorů na konci letu.

### 3.2 Zaznamenávané signály

## 6.1 Začátek a konec zápisu

AIR nebo AIRS musí začít zaznamenávat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a musí je průběžně zaznamenávat až do chvíle, kdy už se letoun nemůže vlastní silou pohybovat. Navíc v závislosti na dostupnosti elektrické energie, musí AIR nebo AIRS začít zaznamenávat, co nejdříve je to možné, během kontrol v pilotním prostoru před tím, než jsou na začátku letu spuštěny motory, až do chvíle, kdy probíhají kontroly v pilotním prostoru, následované bezprostředně po vypnutí motorů na konci letu.

## 6.2 Třídy

6.2.1 AIR Třídy A nebo AIRS snímá celkový obraz pilotního prostoru, aby poskytl doplňující údaje k obvykle používaným letovým zapisovačům.

*Poznámka 1: Aby bylo respektováno soukromí pilotů, měl by být snímán obraz pilotního prostoru, pokud je to proveditelné, navržen tak, aby nesnímá hlavu a ramena členů letové posádky sedících v obvyklé pracovní pozici.*

*Poznámka 2: Tento předpis neobsahuje žádnou právní úpravu pro AIR Třídy A nebo AIRS.*

6.2.2 AIR Třídy B nebo AIRS snímá zobrazovač zpráv z komunikace datovým spojem.

6.2.3 AIR Třídy C nebo AIRS snímá přístroje a ovládací panely.

*Poznámka: AIR Třídy C nebo AIRS může být uvažován jako prostředek pro zaznamenávání letových údajů v případě, že není záznam na FDR nebo ADRS proveditelný nebo je spojený s nepřiměřenými finančními náklady, nebo v případě, že FDR není požadován.*

## 6.3 Zaznamenávané aplikace

6.3.1 Manipulace s přepínači a voliči a informace zobrazované letové posádce na elektronických zobrazovacích displejích musí být zachyceny senzory nebo jinými elektronickými prostředky.

6.3.2 Záznam manipulace s přepínači a voliči letovou posádkou musí obsahovat následující:

- kterýkoliv přepínač nebo volič, který ovlivní provoz a navigaci letadla; a
- výběr běžných a záložních systémů.

6.3.3 Záznam informací zobrazovaných letové posádce na elektronických zobrazovacích displejích musí obsahovat následující:

- primární letové a navigační displeje;
- displeje monitorování letadlových systémů;
- displeje systému indikace překročení limitů motorových veličin;
- zobrazovače okolního provozu, terénu a počasí;
- systémy výstrahy posádky;

- záložní prostředky; a

- záznam ze zastavěného EFB, je-li to to možné.

6.3.4 Pokud jsou používány obrazové snímáče, na záznamu z těchto snímáčů nesmí být zachycena hlava a ramena členů letové posádky sedících v normální provozní poloze.

## 7. Prohlídky systémů letových zapisovačů

7.1 Před první letem daného dne musí být sledovány pomocí manuálních a/nebo automatických kontrol prvky vestavěného testu pro letové zapisovače a jednotku sběru letových údajů (FDAU), je-li zastavěna.

7.2 U systémů FDR nebo ADRS, CVR nebo CARS a AIR nebo AIRS musí být provedena prohlídka záznamového systému jednou ročně; po schválení příslušným regulačním úřadem může být tato doba prodloužena na dva roky, pokud tyto systémy prokázaly vysokou integritu provozuschopnosti a vlastní kontroly. U systémů DLR nebo DLRS musí být provedena prohlídka záznamového systému jednou za dva roky; po schválení příslušným regulačním úřadem může být tato doba prodloužena na čtyři roky, pokud tyto systémy prokázaly vysokou integritu provozuschopnosti a vlastní kontroly.

7.3 Prohlídky záznamů musí být provedeny takto:

- a) rozbor zaznamenaných údajů letových zapisovačů musí zajistit, že zapisovač pracuje správně po základní dobu záznamu;

~~b) rozbor záznamů FDR nebo ADRS musí vyhodnotit jakost zaznamenaných údajů k určení, zda je podíl bitových chyb (včetně těch způsobených zapisovačem, jednotkou pro sběr údajů, zdrojem údajů na letounu a prostředky pro získání údajů ze zapisovače) v přijatelných mezích a k určení povahy a rozložení chyb;~~

be) FDR nebo ADRS záznamy z celého letu musí být přezkoumány v technických jednotkách z důvodu vyhodnocení platnosti všech zaznamenaných parametrů. Zvláštní pozornost musí být věnována parametrům z jednoúčelových snímačů FDR nebo ADRS. Parametry snímané ze sběrnice elektrické sítě není nutné ověřovat, jestliže je jejich provozuschopnost kontrolována jinými systémy letadla;

cd) odečítací zařízení musí mít nezbytné programové vybavení k věrnému převedení zaznamenaných hodnot do technických jednotek a k určení stavu časově nespojitých signálů;

de) přezkoušení zaznamenaných signálů na CVR nebo CARS musí být provedeno přehráním

záznamů CVR nebo CARS. Je-li zastavěn v letadle, musí CVR nebo CARS zaznamenat zkušební signály z každého zdroje v letadle a z příslušných vnějších zdrojů, aby se zajistilo, že všechny požadované signály splňují standardy srozumitelnosti;

e) je-li to možné, musí být během prohlídky, z důvodu prokázání přijatelné srozumitelnosti signálu, přezkoušen vzorek záznamů CVR nebo CARS z letu; a

f) přezkoušení zaznamenaných obrazů na AIR nebo AIRS musí být provedeno přehráním záznamů AIR nebo AIRS. Je-li zastavěn v letadle, musí AIR nebo AIRS zaznamenat zkušební obrazy z každého zdroje v letadle a z příslušných vnějších zdrojů, aby se zajistilo, že všechny požadované obrazy splňují standardy pro jakost záznamu;

g) přezkoušení zaznamenaných zpráv na DLR nebo DLRS musí být provedeno přehráním záznamů DLR nebo DLRS.

7.4 Systém letového zapisovače musí být považován za neschopný provozu, jestliže dochází

ke špatné jakosti údajů ve významném časovém úseku, nesrozumitelnosti signálů nebo pokud je jeden nebo více povinných parametrů zaznamenáno nesprávně.

7.5 Zpráva z prohlídky záznamů musí být z důvodů sledování na požádání zpřístupněna regulačním úřadům.

7.6 Cejchování systému FDR:

a) pro parametry, které jsou zaznamenány snímači určenými pouze pro FDR a nejsou kontrolovány jinými prostředky, musí být opětovné cejchování provedeno alespoň každých pět let nebo v souladu s doporučeními výrobce snímačů, k určení všech rozporů ve standardních technických postupech pro závazné parametry a k zajištění toho, že parametry jsou zaznamenávány v mezích cejchovacích tolerancí; a

b) jsou-li parametry nadmořské výšky a rychlosti letu získávány z jednoúčelových senzorů FDR, musí být znovu cejchovány podle doporučení výrobce senzorů nebo nejméně každé dva roky.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## DOPLNĚK 10 – SHRNUÍ ČLÁNKU 83 bis

(Viz Hlava 6, ust. 6.1.5.4)

Poznámka: -Hlava 6, ust. 6.1.5.4 vyžaduje, aby na palubě byla ověřená kopie shrnutí dohody.

## 1. Účel a rozsah

Shrnutí dohody dle článku 83 bis by mělo obsahovat ve standardizovaném formátu informace uvedené ve vzoru v ust.2.

## 2. Shrnutí dohody podle článku 83 bis

SHRNUÍ DOHODY DLE ČLÁNKU 83 bis		
Název dohody:		
Stát zápisu do rejstříku:		Kontaktní osoba:
Stát provozovatele:		Kontaktní osoba:
Datum podpisu:	Státem zápisu do rejstříku <sup>1</sup> :	
	Státem provozovatele <sup>1</sup> :	
Doba trvání:	Začátek platnosti <sup>1</sup> :	Konec platnosti (je-li použitelné) <sup>2</sup> :
Jazyky dohody		
Registrační číslo ICAO:		
Zastřešující dohoda (existuje-li) spolu s registračním číslem ICAO:		

Chicagská úmluva	Přílohy ICAO dotčené převodem odpovědností na stát provozovatele, co se týče určitých funkcí a povinností		
Článek 12: Pravidla pro létání	Příloha 2, všechny hlavy	Ano <input type="checkbox"/>	
		Ne <input type="checkbox"/>	
Článek 30 a): Rádiová výstroj letadel	Povolení ke zřízení a provozování radiostanice	Ano <input type="checkbox"/>	
		Ne <input type="checkbox"/>	
Články 30 b) a 32 a): Průkazy personálu	Příloha 1, Hlavy 1, 2, 3 a 6 a Příloha 6 Část I, Palubní radiofonista nebo Část III, Oddíl II, Složení letové posádky (palubní radiofonista) a/nebo Část II, Kvalifikace a/nebo průkaz způsobilosti člena letové posádky nebo Část III, Oddíl III, Kvalifikace	Ano <input type="checkbox"/>	Příloha 6: [Specifikujte Část a ustanovení] <sup>3</sup>
		Ne <input type="checkbox"/>	
Článek 31: Osvědčení o způsobilosti k letu	Příloha 6 Část I nebo Část III, Oddíl II	Ano <input type="checkbox"/>	[Specifikujte Část a ustanovení] <sup>3</sup>
		Ne <input type="checkbox"/>	
	Příloha 6 Část II nebo Část III, Oddíl III	Ano <input type="checkbox"/>	[Specifikujte Část a ustanovení] <sup>3</sup>
		Ne <input type="checkbox"/>	
	Příloha 8 Část II, Hlavy 3 a 4	Ano <input type="checkbox"/>	[Specifikujte Část a ustanovení] <sup>3</sup>
		Ne <input type="checkbox"/>	

**Letadla dotčená převodem odpovědností  
na stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví**

Výrobce, typ a řada letadla	Poznávací značka	Výrobní číslo	Číslo AOC (obchodní letecká doprava)	Datum převodu odpovědností	
				Od <sup>1</sup>	Do (je-li použitelné) <sup>2</sup>

*Poznámky:*

- 1. dd/mm/rrrr.*
- 2. dd/mm/rrr nebo N/A, pokud se nepoužije.*
- 3. Hranaté závorky označují informace, které je potřeba uvést.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## DODATEK D - OSVĚDČOVÁNÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE A PLATNOST (Doplňující Hlavu 4, ust. 4.2.1)

### 1. Účel a rozsah

#### 1.1 Úvod

Účelem tohoto dodatku je poskytnout návod týkající se činností požadovaných Státy v souvislosti s požadavky na osvědčování provozovatele v Hlavě 4, ust. 4.2.1, zejména prostředky k vykonávání a zaznamenávání těchto činností.

#### 1.2 Požadavky předcházející osvědčení

V souladu s ust. 4.2.1.4, je vydání osvědčení leteckého provozovatele (AOC) „závislé na tom, že provozovatel prokazuje“ Státu, že jeho organizace, přístup k výcviku a programy výcviku, letový provoz, pozemní obsluha a zajištění údržby jsou dostatečné s ohledem na povahu a rozsah provozu, který bude prováděn. Proces osvědčování zahrnuje vyhodnocení každého provozovatele Státem a určení, že provozovatel je způsobilý k provádění bezpečného provozu před prvním vydáním AOC nebo doplněním jakýchkoliv dodatečných oprávnění k AOC.

#### 1.3 Standardní postupy osvědčování

Ustanovení 4.2.1.7 požaduje, aby Úřad stanovil systém osvědčování, který zajistí splnění požadovaných standardů pro provádění druh provozu. Několik Států vypracovalo koncepce a postupy, aby splnilo tento požadavek osvědčování jako rozvinutí pracovních schopností. Zatímco tyto Státy nevytvořily své postupy osvědčování ve vzájemné spolupráci, jsou jejich postupy pozoruhodně podobné a shodné ve svých požadavcích. Účinnost jejich postupů, která byla ověřována mnoho let, vedla ke zlepšení bezpečnostních záznamů provozovatelů po celém světě. Mnoho z těchto postupů osvědčování bylo začleněno formou odkazu do ustanovení ICAO.

### 2. Požadovaná odborná vyhodnocení bezpečnosti

#### 2.1 Činnosti pro zvláštní oprávnění/schválení, schválení a přijetí

2.1.1 Osvědčování a průběžný dozor leteckého provozovatele zahrnuje činnosti přijímané Úřadem v záležitostech předložených pro jejich přezkoumání. Činnosti mohou být kategorizovány jako **zvláštní oprávnění/schválení**, schválení nebo přijetí v závislosti na povaze reakce Úřadu na záležitost předloženou k přezkoumání.

2.1.2 **Zvláštní oprávnění/schválení je schválení, které je zdokumentováno v provozních specifikacích pro obchodní leteckou dopravu.**

2.1.32 Schválení je aktivní reakce Úřadu na záležitost předloženou k přezkoumání. Schválení tvoří

nález nebo určení shody s použitelnými standardy. Schválení bude prokázáno podpisem schvalujícího úředníka, vydáním dokumentu nebo osvědčení nebo nějakou jinou formální činností učiněnou Úřadem.

2.1.43 Přijetí nevyžaduje nezbytně aktivní reakci Úřadu na záležitost předloženou k přezkoumání. Úřad může přijmout záležitost předloženou k přezkoumání jako vyhovující použitelným standardům, jestliže Úřad výslovně neodmítl všechny nebo část přezkoumávaných záležitostí, obvykle po nějakém definovaném časovém období po předložení.

-2.1.54 Fráze „... schválený Úřadem ...“ nebo podobné fráze, které používají slovo „schválení“, jsou často používány v Části I. Ustanovení naznačující přezkoumání a znamenající schválení nebo alespoň „přijetí“ Úřadem se v Části 1 vyskytují dokonce častěji. Kromě těchto zvláštních frází Část I obsahuje velký počet odkazů na požadavky, které by měly minimálně vytvořit potřebu pro alespoň odborné přezkoumání Úřadem. Tento dodatek sdružuje a popisuje zvláštní Standardy a doporučené postupy pro snadné použití Úřadem.

2.1.65 Úřad by měl před vydáním **zvláštního oprávnění/schválení**, schválení nebo přijetí provést nebo připravit odborné vyhodnocení bezpečnosti. Toto vyhodnocení by mělo být:

- a) provedeno osobou se zvláštními kvalifikacemi k provedení takového odborného vyhodnocení;
- b) v souladu s písemnou standardní metodologií; a
- c) v případě, že je to nezbytné z hlediska bezpečnosti, mělo by být součástí hodnotícího procesu praktické prokázání současné schopnosti leteckého provozovatele provádět daný provoz.

#### 2.2 Prokazování nezbytná před některými zvláštními oprávněními a schváleními

2.2.1 Ustanovení 4.2.1.4 zavazuje Úřad, aby před osvědčením provozovatele požadoval dostatečné prokázání provozovatelem, že je Státu umožněno vyhodnotit přijatelnost organizace provozovatele, metody řízení a dozoru letového provozu, pozemní obsluhy a zajištění údržby. Tato prokázání by měla doplňovat přezkoumání nebo kontrolu příruček, záznamů, provozních prostor a vybavení. Některá **zvláštní oprávnění a schválení** požadovaná Částí I, taková, jako je **zvláštní oprávnění pro provoz za nízké dohlednosti-Kategorie-III**, mají významné dopady na bezpečnost a měla by být ověřena prokázáním předtím, než Úřad takový provoz schválí.

2.2.2 Zatímco se zvláštní metodologie a rozsah požadovaného prokázání a vyhodnocení

mezi Státy liší, je proces osvědčování Států, v nichž mají provozovatelé náležitě záznamy bezpečnosti, obecně shodný. V těchto Státech odborně kvalifikovaní inspektoři vyhodnotí reprezentativní vzorek skutečného výcviku, údržby a provozu před vydáním AOC nebo dodatečných oprávnění k AOC.

### 2.3 Zaznamenávání činností osvědčování

2.3.1 Je důležité, aby činnosti Úřadu týkající se osvědčování, **zvláštního oprávnění**, schvalování a přijetí byly dostatečně dokumentovány. Úřad by měl vydat písemný dokument v podobě dopisu nebo formálního dokumentu, jako oficiální záznam činnosti. Tyto písemné dokumenty by měly být uchovávány, dokud provozovatel pokračuje v uplatňování oprávnění, pro která bylo vydáno **zvláštní oprávnění**, schválení nebo přijetí. Tyto dokumenty jsou jednoznačným doložením oprávnění, jichž je provozovatel držitelem a poskytují důkaz v případě, že Úřad a provozovatel mají jiný názor na provoz, k jehož vedení je provozovatel oprávněn.

2.3.2 Některé Úřady sbírají záznamy o osvědčování, jako jsou dokumenty o kontrolách, prokazováních, **zvláštních oprávněních**, schváleních a přijetích do jednoho souboru, který je uchováván, dokud provozovatel provádí svou činnost. Další Úřady uchovávají tyto záznamy v souborech podle vykonávané činnosti osvědčování a upravují soubor, jakmile jsou dokumenty **zvláštního oprávnění**, schválení nebo přijetí aktualizovány. Bez ohledu na použitou metodu jsou tyto záznamy o osvědčování přesvědčivým důkazem, že Úřad plní závazky ICAO týkající se osvědčování provozovatele.

### 2.4 Koordinace vyhodnocení provozu a letové způsobilosti

Některá posouzení **zvláštního schválení oprávnění**, schválení nebo přijetí v Části I budou vyžadovat vyhodnocení provozu a letové způsobilosti. Například **zvláštní schválení oprávnění pro provoz za nízké dohlednosti schválení minim pro provádění přiblížení Kategorie II a III ILS** vyžadují předchozí koordinované vyhodnocení odborníky na provoz a odborníky na letovou způsobilost. Odborníci na letový provoz by měli vyhodnotit provozní postupy, výcvik a kvalifikace. Odborníci na letovou způsobilost by měli vyhodnotit letadlo, spolehlivost vybavení a postupy údržby. Tato vyhodnocení mohou být provedena odděleně, ale měla by být koordinována, aby se zajistilo, že byla věnována pozornost všem stránkám bezpečnosti před tím, než je vydáno jakékoliv **zvláštní schválení oprávnění**, schválení nebo přijetí.

### 2.5 Odpovědnosti Státu provozovatele a Státu zápisu do rejstříku

2.5.1 Předpis L6/I ukládá Státu provozovatele odpovědnost za první osvědčení, vydání AOC a průběžný dozor leteckého provozovatele. Předpis L 6/I také vyžaduje, aby Stát provozovatele posuzoval nebo jednal v souladu s různými schváleními a přijetími Státu zápisu do rejstříku. Podle těchto ustanovení by měl Stát provozovatele zajistit, že jeho činnosti jsou shodné se schváleními a přijetími Státu zápisu do rejstříku a že letecký provozovatel vyhovuje požadavkům Státu zápisu do rejstříku.

2.5.2 Je nezbytné, aby Stát provozovatele byl spokojen s opatřeními, prostřednictvím kterých jeho letečtí provozovatelé používají letadla zapsaná v rejstříku jiného Státu, zejména pro údržbu a výcvik posádky. Stát provozovatele by měl tato opatření přezkoumat ve spolupráci se Státem zápisu do rejstříku. Tam, kde je to vhodné, by se měla sjednat dohoda, která převádí odpovědnosti za dozor ze Státu zápisu do rejstříku na Stát provozovatele na základě Článku 83 bis k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, aby se předem vyloučila jakákoliv nedorozumění týkající se toho, který Stát je odpovědný za zvláštní odpovědnosti dozoru.

*Poznámka: Návod týkající se odpovědností Státu provozovatele a Státu zápisu do rejstříku v souvislosti s nájmem/pronájmem, nepravidelným provozem a záměně letadel v provozu je obsažen v Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335). Návod týkající se převodu odpovědností ze Státu zápisu do rejstříku na Stát provozovatele v souladu s Článkem 83 bis je obsažen v ~~Guidance on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (ICAO Circular 295)~~ v dokumentu Doc 10059 (Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation).*

## 3. Činnosti schvalování Oprávnění

Oprávnění dává provozovateli, vlastníkovi nebo veliteli letadla právo provádět schválený provoz. Oprávnění mohou mít formu zvláštních oprávnění/schválení, schválení, nebo přijetí. ~~Povolení opravňuje provozovatele, vlastníka či velitele letadla k provozování schváleného provozu.~~

### 3.1 Činnost zvláštního oprávnění/schválení

~~Výraz „schválení“ znamená více formální činnost ze strany Úřadu ve vztahu k záležitosti osvědčování než výraz „přijetí“. Některé Státy vyžadují, aby ředitel civilního leteckého úřadu nebo jmenovaný zástupce nižší úrovně tohoto úřadu vydal formální písemný dokument pro každou „schvalovací“ činnost. Jiné Státy dovolují, aby byly vydány různé druhy dokumentů jako důkaz schválení. Vydaný dokument o schválení a záležitost řešená schválením bude záviset na přidělené pravomoci úředníka. V takových Státech je pravomoc podepsat běžná schválení, jako je Seznam minimálního vybavení provozovatele pro určitá letadla, přidělena odborným inspektorům. Složitější nebo významná schválení jsou obvykle vydávána úředníky na vyšší organizační úrovni.~~

### 3.1 Činnosti zvláštního oprávnění/schválení

3.1.1 Výraz „zvláštní oprávnění (specific approval)“ poukazuje na formální činnost ze strany státu provozovatele, jejímž výsledkem je doplnění provozní specifikace.

3.1.2 Následující ustanovení výslovně odkazují na potřebu zvláštního oprávnění:

- a) provozní přínosy pro HUD, EVS, SVS, CVS, automatické systémy přistání, pokud jsou použity pro provoz za nízké dohlednosti (LVO) [ust. 4.2.8.1.1];



- b) provoz za nízké dohlednosti (LVO) [ust. 4.2.8.4 a 4.2.8.5];
- c) provoz s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO) [ust. 4.7.2.2];
- d) elektronická letová informační zařízení (EFB) [ust. 6.25.3];
- e) navigační specifikace pro provoz PBN vyžadující oprávnění (AR) [ust. 7.2.4];
- f) snížené minimum vertikálních rozstupů (RVSM) [ust. 7.2.6]; a
- g) nebezpečné zboží [ust. 14.3].

~~3.1.1 „Zvláštní schválení“ označuje formální opatření ze strany Státu provozovatele, jehož cílem je doplnění provozní specifikace.~~

~~3.1.2 Následující~~

~~a) Provozní kredity pro HUD, EVS, SVS, CVS, automatické přistávací systémy, pokud jsou použity pro provoz za nízké dohlednosti (uvedeno v ustanovení 4.2.8.1.1);~~

~~b) Provoz za nízké dohlednosti (ustanovení 4.2.8.4 a 4.2.8.5);~~

~~c) Provoz s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO, ustanovení 4.7.2.2);~~

~~d) Elektronická letová informační zařízení (EFB) (6.25.3);~~

~~e) Provoz založený na navigačních specifikacích pro provoz PBN vyžadující oprávnění (AR) (7.2.4);~~

~~f) Snížené minimum vertikálních rozstupů (RVSM); a~~

~~g) Nebezpečné zboží (14.3)~~

3.1.3 Příklad Provozní specifikace je uveden v Doplňku 6.

3.2 Osvědčení leteckého provozovatele (AOC)

3.2.1 AOC požadované Předpisem L 6/I, Hlavou 4, ust. 4.2.1, je formální dokument. Hlava 4, ust. 4.2.1.5 uvádí informace, které mají být obsaženy v AOC.

3.2.2 Navíc k položkám v Doplňku 6, odst. 3 mohou provozní specifikace obsahovat další zvláštní ~~oprávnění~~ **schválení**, jako jsou:

- a) zvláštní letištní provoz (např. lety s krátkým vzletem nebo přistáním nebo přistání a zastavení před křížovatkou s jinou dráhou);
- b) zvláštní postupy přiblížení (např. přiblížení se strmým gradientem klesání, přiblížení ILS s přesnou dráhovou kontrolou, přiblížení se směrovým vedením založeným na využití zařízení typu kurzového majáku, ~~přiblížení RNP~~);
- c) lety jednomotorového letounu s cestujícími na palubě v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů; a

- d) provoz v oblastech se zvláštními postupy (např. provoz v oblastech, kde jsou používány odlišné jednotky měření výšky nebo postupy pro nastavení výškoměru).

### 3.3 Činnosti schválení

3.3.1 Výraz „schválení“ poukazuje na více formální činnost ze strany Úřadu ve vztahu k záležitosti osvědčování než výraz „přijetí“. Některé Státy vyžadují, aby ředitel úřadu pro civilní letectví nebo jmenovaný zástupce nižší úrovně tohoto úřadu vydal formální písemný dokument pro každou „schvalovací“ činnost. Jiné Státy dovolují, aby byly vydány různé druhy dokumentů jako důkaz schválení. Vydaný dokument o schválení a záležitost řešená schválením bude záviset na přidělené pravomoci úředníka. V takových Státech je pravomoc podepsat běžná schválení, jako je Seznam minimálního vybavení provozovatele pro určitá letadla, přidělena odborným inspektorům. Složitější nebo významná schválení jsou obvykle vydávána úředníky na vyšší organizační úrovni.

### 3.3.2 Ustanovení vyžadující schválení

Následující ustanovení vyžadují nebo podporují schválení uvedenými Státy. Schválení Státem provozovatele je vyžadováno ve všech činnostech osvědčování uvedených níže, kterým nepředchází jedna nebo více hvězdiček. Činnosti osvědčování uvedené níže, kterým předchází jedna nebo více hvězdiček, vyžadují schválení Státem zápisu do rejstříku (jediná hvězdička nebo „\*“) nebo Státem projekce (dvojitá hvězdička nebo „\*\*“). Nicméně Stát provozovatele by měl přijmout nezbytné kroky k zajištění toho, že provozovatelé, za které je odpovědný, vyhovují, kromě jeho vlastních požadavků, všem použitelným schválením vydaným Státem zápisu do rejstříku a/nebo Státem projekce.

*Poznámka: Položky, které vyžadují zvláštní oprávnění, zde nejsou uvedeny. Jejich seznam viz ust. 3.1.2.*

- a) \*\*Seznam povolených odchylek na draku (CDL) (Definice)
- b) \*\*Základní seznam minimálního vybavení (MMEL) (Definice)
- c) Metoda určování minimálních výšek letu (ust. 4.2.6.3)
- d) Metoda určení letištních provozních minim (ust. 4.2.7.1)
- e) Doplňující požadavky pro jednopilotní provoz podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci (ust. 4.9.1)
- f) **Zvládání** únavy  
(ust. ~~4.2.10.40.2~~)
- g) \*\*Dokument týkající se konfigurací, údržby a postupů (CMP) pro EDTO pro letouny se dvěma turbínovými motory (ust. 4.7.42)
- h) Doplňující požadavky pro provoz jednomotorových letounů s turbínovým pohonem v noci a/nebo

- v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC) (ust. 5.4.1)
- i) Seznam minimálního vybavení (MEL) pro konkrétní letadlo (ust. 6.1.2)
- j) **Použití HUD, EVS, SVS nebo CVS (ust. 6.24)**
- k) Provoz s navigací založenou na výkonnosti (ust. 7.2.2**b**)
- ~~k)~~ Provoz s minimální navigační výkonností (MNPS) (ust. 7.2.~~35~~ b)
- ~~l) Provoz se sníženým minimem vertikálních rozstupů (RVMS) (ust. 7.2.4 b)~~
- 
- m) Postupy pro řízení elektronických navigačních údajů (ust. 7.4.1)
- n) \*Program údržby pro konkrétní letadlo (ust. 8.3.1)
- o) \*Organizace oprávněná k údržbě (ust. 8.7.1.1); [do 4. listopadu 2020]
- oa) \*Organizace oprávněná k údržbě (Předpis L 8, Část II, ust. 6.2); [od 5. listopadu 2020]
- p) \*Metodologie zajištění jakosti údržby (ust. 8.7.3.1); [do 4. listopadu 2020]
- pa) \*Metodologie zajištění jakosti údržby (Předpis L 8, Část II, ust. 6.4.1); [od 5. listopadu 2020]
- q) Programy výcviku letových posádek (ust. 9.3.1)
- r) Výcvik v dopravě nebezpečného zboží (ust. 9.3.1, Poznámka 5)
- s) Letištní dodatečná bezpečná výška (ust. 9.4.3.3 a)
- t) Oblastní, traťová a letištní kvalifikace velitele letadla (ust. 9.4.3.5)
- u) Použití zařízení pro výcvik letové simulace (ust. 9.3.1, Poznámka 2 a ust. 9.4.4, Poznámka 1)
- v) Metoda řízení a dozoru letového provozu (ust. 4.2.1.4 a ust. 10.1)
- w) \*\*Závazné úkoly údržby a časové intervaly (ust. 11.3.2)
- x) Programy výcviku palubních průvodčích (ust. 12.4)
- y) **Bezpečnostní výcvikový program (ust. 13.4)**
- 3.4 Ustanovení, která vyžadují odborné vyhodnocení
- Další ustanovení v Části I vyžadují, aby Úřad provedl odborné vyhodnocení. Tato ustanovení obsahují fráze „přijatelné pro Úřad“, „uspokojivé pro Úřad“, „určeno Úřadem“, „považováno za přijatelné pro Úřad“, a „předepsáno Úřadem“. Zatímco to neznamená nutně požadování schválení Úřadem, vyžadují tato ustanovení, aby Úřad alespoň přijal řešenou záležitost poté, co provede zvláštní přezkoumání nebo vyhodnocení. Tato ustanovení jsou:
- a) Podrobnosti o kontrolních seznamech pro konkrétní letadlo (Definice: Provozní příručka letadla a ust. 6.1.3)
- b) Podrobnosti o systémech konkrétního letadla (Definice: Provozní příručka letadla a ust. 6.1.3)
- c) Závazné materiály pro Provozní příručku (ust. 4.2.2.2/Doplňku 2)
- d) Systémy sledování vývoje stavu motoru (ust. 5.4.2)
- e) Vybavení letounů provozovaných s jedním pilotem podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci (ust. 6.22)
- f) Požadavky pro povolení provozu ve vzdušném prostoru s RVSM (ust. 7.2.5)
- g) Sledování výkonnosti ve vztahu k udržování výšky letounů schválených pro provoz ve vzdušném prostoru s RVSM (ust. 7.2.6)
- h) Postupy pro doručení a vložení elektronických navigačních údajů do letadel (ust. 7.4.2)
- i) \* Odpovědnosti provozovatele za údržbu konkrétního letadla (ust. 8.1.1)
- j) \* Systém údržby a uvolňování do provozu (ust. 8.1.2)
- k) \* Příručka pro řízení údržby (ust. 8.2.1)
- l) \* Závazný materiál pro Příručku pro řízení údržby (ust. 8.2.4)
- m) \* Hlášení informací o zkušenostech z údržby (ust. 8.5.1)
- n) \* Zavedení nezbytných nápravných opatření v údržbě (ust. 8.5.2)
- o) \* Požadavky na modifikace a opravy (ust. 8.6)
- p) \* Minimální úroveň způsobilosti personálu údržby (ust. 8.7.5.3); [do 4. listopadu 2020]
- pa) \* Minimální úroveň způsobilosti personálu údržby (Předpis L 8, Část II, ust. 6.6.4); [od 5. listopadu 2020]

- q) Požadavek na leteckého navigátora (ust. 9.1.4)
- r) Zařízení pro výcvik (ust. 9.3.1)
- s) Kvalifikace instruktorů (ust. 9.3.1)
- t) Potřeba opakovacího výcviku (ust. 9.3.1)
- u) Použití korespondenčních kurzů a písemných přezkoušení (ust. 9.3.1, Poznámka 4)
- v) Použití zařízení pro výcvik letové simulace (ust. 9.3.2)
- w) Záznamy kvalifikace letové posádky (ust. 9.4.3.4)
- x) Jmenovaný zástupce Státu provozovatele (ust. 9.4.4)
- y) Požadavky na zkušenosti, nedávnou praxi a výcvik pilota pro jednopilotní provoz podle pravidel podle přístrojů (IFR) nebo v noci (ust. 9.4.5.1 a ust. 9.4.5.2)
- z) \* Změny Letové příručky (ust. 11.1)
- aa) Minimální počet palubních průvodčů přidělených na konkrétní letadlo (ust. 12.1)
- ab) Požadavky na výkonnost systému měření výšky pro provoz ve vzdušném prostoru s RVSM (Doplněk 4, odst. 1 a 2)
- Provoz jednomotorových letounů*
- ac) Spolehlivost turbínových motorů pro schválený provoz jednomotorových letounů v noci a/nebo v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC) (Doplněk 3, ust. 1.1)
- ad) Systémy a vybavení (Doplněk 3, odst. 2)
- ae) Seznam minimálního vybavení (Doplněk 3, odst. 3)
- af) Informace v Letové příručce (Doplněk 3, odst. 4)
- ag) Hlášení událostí (Doplněk 3, odst. 5)
- ah) Provozní plánování (Doplněk 3, odst. 6)
- ai) Zkušenosti letové posádky, výcvik a přezkušování (Doplněk 3, odst. 7)
- aj) Traťová omezení při provozu nad vodní plochou (Doplněk 3, odst. 8)
- ak) Osvědčování provozovatele nebo platnost (Doplněk 3, odst. 9)

**43.5. Činnosti přijetí****43.5.1 Přijetí**

**43.5.1.1** Skutečný rozsah odborného vyhodnocení připravenosti provozovatele Úřadem k vedení určitého letového provozu by měl být mnohem širší v porovnání právě s těmi ustanoveními, která vyžadují nebo v sobě zahrnují schválení. Během osvědčování by měl Úřad zajistit, že provozovatel bude vyhovovat všem požadavkům Části I před zahájením mezinárodního provozu obchodní letecké dopravy.

**43.5.1.2** Koncept „přijetí“ je některými Státy používán jako formální metoda pro zajištění toho, že všechny rozhodující stránky osvědčování provozovatele jsou přezkoumány Státem před formálním vydáním AOC. Použitím tohoto konceptu tyto Státy uplatňují svoje právo mít odborné inspektory, kteří přezkoumávají koncepce a postupy provozovatele mající vliv na provozní bezpečnost. Skutečné provedení dokumentu vyjadřujícího toto přijetí (předpokládá se, že takový dokument je vydán) může být přeneseno na odborného inspektora přiděleného k osvědčování.

**43.5.2 Hlášení o shodě**

Některé Státy používají hlášení o shodě, aby zdokumentovaly přijetí, která provedou ve vztahu k příslušnému provozovateli. To je dokument předložený provozovatelem, který podrobně popisuje s konkrétními odkazy na provozní příručky nebo příručky údržby, jak bude splňovat všechny použitelné předpisy Státu. Tento druh dokumentu je uveden v *Doc 8335, pododst. 3.3.2 e)* a v *Airworthiness Manual (Doc 9760), Volume I, pododst. 6.2.1 c) 4)*. Takové hlášení o shodě by mělo být aktivně používáno během procesu osvědčování a aktualizováno, je-li to nezbytné, aby odráželo změny v přístupech a postupech provozovatele, požadované Státem. Potom je konečné hlášení o shodě zahrnuto do záznamů Státu o osvědčování společně s dalšími záznamy o osvědčování. Hlášení o shodě je výtečná metoda prokázání skutečnosti, že provozovatel byl náležitě osvědčen s ohledem na všechny použitelné předpisové požadavky.

**43.5.3 Provozní příručky a příručky údržby**

**43.5.3.1** Do 4. listopadu 2020 provozní příručky a příručky údržby a jakékoliv následné změny by měly být předloženy Úřadu (ust. 4.2.2.2, 8.1.1, 8.2.4, 8.3.2, 8.7.2.3). Úřad také stanovuje minimální obsah těchto příruček (ust. 11.2, 11.3, 11.4 a Doplněk 2). Příslušné části příručky provozovatele podléhající vyhodnocení by měly být uvedeny v odborné směrnici Úřadu, např. příručka koncepce provozu, provozní příručka, příručka palubních průvodčů, traťová dokumentace a příručka pro výcvik. Některé Úřady vydávají formální dokument, kterým přijímají každou příručku a jakékoliv následné změny.

**43.5.3.1A** Od 5. listopadu 2020 provozní příručky a příručky údržby a jakékoliv následné změny by měly být předloženy Úřadu (ust. 4.2.2.2, 8.1.1,

8.2.4, 8.3.2 a Předpis L 8, Část II, ust. 6.3.3). Úřad také stanovuje minimální obsah těchto příruček (ust. 11.2, 11.3, 11.4 a Doplněk 2). Příslušné části příručky provozovatele podléhající vyhodnocení by měly být uvedeny v odborné směrnici Úřadu, např. příručka koncepce provozu, provozní příručka, příručka palubních průvodčích, traťová dokumentace a příručka pro výcvik. Některé Úřady vydávají formální dokument, kterým přijímají každou příručku a jakékoliv následné změny.

**43.5.3.2** Odborné vyhodnocení Úřadu by mělo, kromě zajištění toho, že je osloven veškerý požadovaný obsah, posoudit, zda by zvláštní přístupy a postupy vedly k žádoucímu výsledku. Například, specifikace pro provozní letový plán (Doplněk 2, ust. 2.1.16) by měly poskytnout návod pro postupné vyplnění, s nezbytností vyhovět ust. 4.3 týkající se obsahu a uchování těchto plánů.

**43.5.3.3** Osvědčené pracovní postupy, jejichž příkladem je skutečné vyplnění provozního letového plánu pro posouzení letovou posádkou a dispečery (ačkoliv to není Standard), mohou být během osvědčování rovněž vyžádány odborným hodnotitelem Úřadu. Tato stránka odborného vyhodnocení by měla být prováděna inspektory se zkušenostmi s osvědčováním provozovatele. Hlavním faktorem ve vztahu k hodnocení osvědčených pracovních postupů pro konkrétní letadlo, konkrétní vybavení nebo které mají omezené použití, je nasazení hodnotitelů, kteří jsou příslušně kvalifikováni v tom postupu, jež má být vyhodnocen.

#### **54. Jiná hlediska týkající se schválení nebo přijetí**

Některé Státy činí opatření pro schválení nebo přijetí určitých rozhodujících dokumentů, záznamů nebo postupů stanovených v Části I, třebaže příslušné Standardy Předpisu L 6/I toto schválení nebo přijetí Státem provozovatele nepožadují. Následují některé příklady:

~~a) Bezpečnostní program (ust. 3.2.1)~~

~~b) Program rozboru letových údajů (ust. 3.23.3)~~

~~c) Metoda pro získání leteckých údajů (ust. 4.1.1)~~

~~d) Dostatečnost záznamů o palivu a oleji (ust. 4.2.910)~~

~~e) Dostatečnost záznamů o době letu, letové službě a době odpočinku (ust. 4.2.10.3, 9.6, 12.510)~~

~~f) Dostatečnost deníku údržby letadla (ust. 4.3.1 a b) a c))~~

~~g) Dostatečnost prohlášení o nákladu (ust. 4.3.1 d), e) a f))~~

~~h) Dostatečnost provozního plánu (ust. 4.3.1 g))~~

~~i) Metoda pro získání meteorologických údajů (ust. 4.3.5.1 a 4.3.5.2)~~

~~j) Metoda vyhovující uložení příručních zavazadel (ust. 4.8)~~

~~k) Provozní omezení výkonnosti letounu (ust. 5.2.4)~~

~~l) Metoda získávání a používání údajů o překážkách na letišti (ust. 5.3)~~

~~m) Dostatečnost karet s informacemi pro cestující (ust. 6.2.2 d))~~

~~n) Postupy pro dálkovou navigaci (7.2.1 b))~~

~~o) Obsah palubního deníku (ust. 11.4.1); a~~

~~p) Obsah bezpečnostního výcvikového programu (ust. 13.4)~~

#### **65. Ověření standardu provozu**

Standard 4.2.1.5 stanoví, že platnost AOC musí záviset na udržování původních standardů pro osvědčení ze strany provozovatele (ust. 4.2.1.4) pod dozorem Úřadu. Toto dozоровání vyžaduje, aby byl stanoven systém průběžného dozoru, který zajistí, že požadované standardy provozu jsou udržovány (ust. 4.2.1.7). Vhodným výchozím bodem v rozvoji takového systému je vyžádání roční nebo pololetní kontroly, pozorování a zkoušek k ověření platnosti požadovaných činností týkajících se **zvláštního opravňování**, schvalování osvědčování a přijetí.

#### **76. Změna Osvědčení leteckého provozovatele**

Osvědčování provozovatele je nepřetržitý proces. Jen málo provozovatelů bude během času spokojeno s prvními oprávněními vydanými společně s jejich AOC. Možnosti rozvíjejícího se trhu způsobí, že provozovatel změní modely letadel a bude požadovat schválení pro nové oblasti provozu, které vyžadují další doplňkové schopnosti. Stát by měl vyžadovat doplňková odborná vyhodnocení před vydáním formálních písemných dokumentů, které schvalují jakékoliv změny původního AOC a dalších oprávnění. Tam, kde je to možné, by každá žádost měla být „překlenuta“, použitím původního oprávnění jako základu k určení rozsahu nastávajícího hodnocení Úřadem před vydáním formálního dokumentu.

## DODATEK J – NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ (Doplňující Hlavu 14)

### 1. Účel a rozsah

Tento dodatek poskytuje poradenský materiál, který se vztahuje k přepravě nebezpečného zboží jako nákladu. Hlava 14 tohoto předpisu obsahuje provozní požadavky pro nebezpečné zboží, které se vztahují na všechny provozovatele. Provozovatelé, kteří mají zvláštní oprávnění schválení k dopravě nebezpečného zboží musí splňovat dodatečné požadavky. Navíc k provozním požadavkům tohoto předpisu musí splňovat další požadavky Předpisu L 18 a Technických instrukcí.

### 2. Názvosloví

Pokud je v tomto dodatku použit následující výraz, má tento význam:

#### Náklad (Cargo)

Jakýkoliv majetek přepravovaný letadlem jiný než pošta a doprovázená (zapsaná) nebo nesprávně zaslaná zavazadla.

*Poznámka 1: Tato definice se liší od definice pojmu „náklad“ uvedené v Předpisu L 9 – Zjednodušení formalit.*

*Poznámka 2: Materiál COMAT, který splňuje klasifikační kritéria pro nebezpečné zboží a který je dopravován v souladu s Částí 1, ust. 2.2.2 nebo Částí 1, ust. 2.2.3 nebo Částí 1, ust. 2.2.4 Technických instrukcí, je považován za náklad (např. součásti letadel, jako jsou chemické generátory kyslíku, prvky systému kontroly paliva, hasicí přístroje, oleje, mazadla, čisticí prostředky).*

### 3. Státy

3.1 Stát provozovatele by měl v provozní specifikaci vyznačit, ~~že zda bylo zda má nebo nemá~~ provozovatel vydáno zvláštní oprávnění schválení k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu. ~~Součástí by měla být jakákoliv omezení. Pokud je provozovatel schválen k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu, mohou být v provozní specifikaci uvedena jakákoliv omezení.~~

3.2 Zvláštní Provozní schválení oprávnění může být uděleno pouze pro přepravu konkrétních druhů nebezpečného zboží (např. suchý led, biologický materiál, nebezpečné zboží Kategorie B a o výjimečném množství) nebo materiálu COMAT.

3.3 Příloha k Technickým instrukcím obsahuje poradenský materiál k odpovědnostem státu vůči provozovatelům. Obsahuje dodatečné informace k Části 7 Technických instrukcí o ukládání a nakládání, poskytování informací, kontrolách, vynucování a informacím Předpisu L 6 vztahujícím se k odpovědnostem státu za dopravu nebezpečného zboží.

3.4 Přeprava nebezpečného zboží jinak než jako náklad (např. při zdravotních letech, pátrání a záchraně) je popsána v Části 1, Hlavě 1 Technických instrukcí. Výjimky pro přepravu nebezpečného zboží, které představuje buď vybavení letadla, nebo je určené k použití na jeho palubě během letu, jsou podrobně popsány v Části 1, ust. 2.2.1 Technických instrukcí.

### 4. Provozovatel

4.1 Provozovatelův program výcviku by měl pokrývat alespoň aspekty dopravy nebezpečného zboží uvedené v Technických instrukcích, Tabulce 1-4 pro provozovatele, kteří jsou držiteli zvláštního oprávnění, nebo Tabulce 5-1 pro provozovatele, kteří nejsou jeho držiteli. Opakovací výcvik musí být poskytnut v období 24 měsíců od předchozího výcviku s výjimkou případů, kdy je v Technických instrukcích stanoveno jinak.

4.2 Program výcviku vztahující se k nebezpečnému zboží, včetně zásad a postupů souvisejících s personálem třetích stran, který je zapojený do přijímání, odbavování, nakládání a vykládání nákladu, by měl být podrobně popsán v provozní příručce.

4.3 Technické instrukce požadují, aby provozovatel prostřednictvím provozní příručky a/nebo jiných vhodných příruček poskytl a zpřístupnil informace letovým posádkám, dalším zaměstnancům a agentům pozemního odbavení, aby mohli splnit svou odpovědnost ve vztahu k dopravě nebezpečného zboží, a dále požadují, aby byl počáteční výcvik poskytnut personálu před výkonem pracovních úkolů spojených s nebezpečným zbožím.

4.4 Provozovatel by měl splňovat a dodržovat požadavky stanovené státem, ve kterém je provoz prováděn, a to v souladu s ust. 4.2.2.3 tohoto předpisu.

4.5 Provozovatel může požadovat zvláštní oprávnění pouze k dopravě konkrétních druhů nebezpečného zboží jako nákladu (např. suchý led, biologický materiál, nebezpečné zboží Kategorie B a o výjimečném množství a materiál COMAT).

4.6 Dodatek 1 k Části S-7, Hlavě 7 Přílohy k Technickým instrukcím obsahuje dodatečný poradenský materiál a informace k požadavkům vztahujícím se na provozovatele, kteří jsou nebo nejsou držiteli zvláštního oprávnění k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu.

4.7 Všichni provozovatelé by měli vytvořit a zavést systém, který zajistí, že stále reagují na aktuální změny a aktualizace předpisů. Technické instrukce obsahují podrobné instrukce nezbytné pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží. Tyto instrukce jsou vydávány každé dva roky a jsou účinné vždy od 1. ledna lichého roku.

Tabulka AL-5. Vysvětlení požadavků na zástavbu zapisovačů komunikace datovým spojem (DLC)

Řádky	Datum, kdy bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti	Datum, kdy bylo vydáno typové osvědčení letadla nebo poprvé schválena modifikace pro zástavbu vybavení DLC	Datum aktivace pro použití vybavení DLC	Požadován záznam DLC	Odkaz SARP
1	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	Ano	6.3.3.1.1
2	1. ledna 2016 nebo později	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	Ano	6.3.3.1.1
3	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	Ano	6.3.3.1.2
4	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	Ne	6.3.3.1.2
5	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	Ne <sup>1</sup>	6.3.3.1.2 6.3.3.1.3

*Nevyžaduje se, ale doporučuje se.*

## 1. HLAVIČKA TABULKY

1.1 *Datum, kdy bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti*, nevyžaduje vysvětlení.

1.2 *Datum, kdy bylo vydáno typové osvědčení letadla nebo poprvé schválena modifikace pro zástavbu vybavení DLC*, je datum, které umožňuje zástavbu vybavení DLC na letadlo a odkazuje na schválení letové způsobilosti zástavby letadlových celků, jako jsou ustanovení týkající se konstrukce a elektroinstalace, kterým má vybavení DLC vyhovovat. Tato schválení letové způsobilosti mají obvykle formu typového osvědčení doplňkového typového osvědčení nebo změny typového osvědčení.

1.2.1 Není neobvyklé, že se původní zákazníci letadla, kteří mají schválení letové způsobilosti týkající se schopnosti DLC, rozhodli neinstalovat zařízení DLC nebo se rozhodli nenechat jej aktivovat, i když je pro něj letadlo připraveno.

1.3 *Datum aktivace pro použití vybavení DLC* odkazuje na datum, kdy byla poprvé pro použití aktivována aplikace DLC uvedená v ust. 5.1.2 Doplnku 8.

1.3.1 Vybavení pro komunikaci datovým spojem (DLC), jak je použito v těchto ustanoveních, odkazuje na fyzickou jednotku (fyzické jednotky) (např. skříňka (skříňky)), která byla schválena podle standardu minimální výkonnosti vydaného certifikačním úřadem (např. TSO nebo ETSO).

1.3.2 Aktivace funkcí DLC odkazuje na schválenou aktivaci softwaru funkcí DLC nebo schválené aktualizace softwaru.

1.4 *Požadován záznam DLC* odkazuje na požadavek na záznam zprávy DLC v souladu s ust. 6.3.3.1.1, 6.3.3.1.2 a 6.3.3.1.3.

## 2. VŠEOBECNĚ

2.1 Datum, které určuje požadavek na zapisovač DLC, je datum, kdy byly schváleny schopnosti CVR letadla. Datum, kdy bylo vybavení DLC schváleno podle standardu minimální výkonnosti je pro účely požadavku na zapisovač CVR irrelevantní.

2.2 Aby vybavení DLC vyhovovalo schválení letové způsobilosti, je potřeba, aby bylo schopné používat, bez modifikace, zastavěné celky letadla, které jsou nezbytné k zajištění funkce DLC, jako jsou:

- a) router datového spoje (např. nacházející se v jednotce řízení komunikace);
- b) rádia (např. VHF, datový spoj HF, Satcom) a související antény.

2.3 Schválené aktualizace softwaru zastavěného vybavení nebo schválená aktivace softwaru funkcí obvykle nemění shodu vybavení DLC se zbytkem systémů letadla.

## 3. PŘÍKLADY

3.1 Pro řádky 1 a 2:

- Požadavek na záznam se řídí standardy ust. 6.3.3.1.1, který vychází z toho, kdy bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti. Jakékoli pozdější modifikace letové způsobilosti související se schopností DLC zprošňují letadlo povinností zaznamenávat zprávy DLC.

3.2 Pro řádky 3 až 5 – obecně:

- Požadavek na záznam se řídí standardy ust. 6.3.3.1.2 a vychází z toho, zda letadlo má, nebo nemá schválení letové způsobilosti pro schopnosti DLC, a z data jeho vydání.
- Jelikož zde před 1. lednem 2016 neexistoval jakýkoli požadavek na záznam zpráv DLC, schválení letové způsobilosti související se schopností DLC vydaná před tímto datem nemusí tuto funkci nezbytně zahrnovat.

3.3 Pro řádek 3:

- Požadavek na záznam platí bez ohledu na to, kdy bylo vydáno osvědčení letové způsobilosti, protože schválení letové způsobilosti související se schopností DLC bylo vydáno 1. ledna 2016 nebo později. Datum zástavby vybavení obvykle bude po schválení letové způsobilosti.

3.4 Pro řádek 4:

- Požadavek na záznam neplatí, protože osvědčení letové způsobilosti letadla a schválení letové způsobilosti související se schopností DLC bylo vydáno před 1. lednem 2016. Datum zástavby vybavení DLC nehraje pro požadavky na záznam zpráv DLC roli, dokud toto vybavení vyhovuje tomuto schválení letové způsobilosti.

3.5 Pro řádek 5:

- Požadavek na záznam neplatí, protože osvědčení letové způsobilosti letadla a schválení letové způsobilosti související se schopností DLC bylo vydáno před 1. lednem 2016. Datum zástavby vybavení DLC nehraje pro požadavky na záznam zpráv DLC roli, dokud toto vybavení vyhovuje tomuto schválení letové způsobilosti.
- Bez ohledu na výše uvedené, pokud zástavba vybavení DLC proběhne 1. ledna 2016 nebo později, měly by být zprávy DLC zaznamenávány v souladu s doporučeními ust. 6.3.3.1.3.