

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY

Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví

LETECKÝ PŘEDPIS

PROVOZ LETADEL

ČÁST IV

L 6/IV

Uveřejněno pod číslem jednacím: xxx/xxxx-xxx-xx/x

**KONTROLNÍ SEZNAM STRAN
PŘEDPIS PROVOZ LETADEL – ČÁST IV (L 6/IV)**

Strana	Datum	Strana	Datum
i až xii	xx.xx.xxxx	DA - 1	xx.xx.xxxx
1 - 1 až 1 - 6	xx.xx.xxxx	DB - 1	xx.xx.xxxx
2 - 1	xx.xx.xxxx	DC - 1	xx.xx.xxxx
3 - 1 až 3 - 4	xx.xx.xxxx	DD - 1 až DD - 5	xx.xx.xxxx
4 - 1 až 4 - 15	xx.xx.xxxx	DE - 1	xx.xx.xxxx
5 - 1 až 5 - 4	xx.xx.xxxx	DF - 1 / DF - 2	xx.xx.xxxx
6 - 1 až 6 - 7	xx.xx.xxxx	DG - 1	xx.xx.xxxx
7 - 1 až 7 - 3	xx.xx.xxxx	DH - 1	xx.xx.xxxx
8 - 1 / 8 - 2	xx.xx.xxxx	DI - 1 až DI - 3	xx.xx.xxxx
9 - 1 až 9 - 3	xx.xx.xxxx	DJ - 1	xx.xx.xxxx
10 - 1	xx.xx.xxxx	DK - 1	xx.xx.xxxx
11 - 1 / 11 - 2	xx.xx.xxxx	DL - 1	xx.xx.xxxx
12 - 1	xx.xx.xxxx		
13 - 1	xx.xx.xxxx		
14 - 1 / 14 - 2	xx.xx.xxxx		
15 - 1	xx.xx.xxxx		
Dopl. 1 - 1 až Dopl. 1 - 3	xx.xx.xxxx		
Dopl. 2 - 1 až Dopl. 2 - 3	xx.xx.xxxx		
Dopl. 3 - 1 / Dopl. 3 - 2	xx.xx.xxxx		
Dopl. 4 - 1	xx.xx.xxxx		
Dopl. 5 - 1	xx.xx.xxxx		
Dopl. 6 - 1 až Dopl. 6 - 3	xx.xx.xxxx		
Dopl. 7 - 1 / Dopl. 7 - 2	xx.xx.xxxx		
Dopl. 8 - 1 až Dopl. 8 - 3	xx.xx.xxxx		
Dopl. 9 - 1	xx.xx.xxxx		
Dopl. 10 - 1	xx.xx.xxxx		

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Ministerstvo dopravy, jako příslušný správní orgán, uveřejňuje dle ustanovení § 102 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, letecký předpis:

PROVOZ LETADEL

ČÁST IV

(L 6/IV)

1. V tomto leteckém předpisu je použito textu jednoho dokumentu, a to:
Annex 6 – Operation of Aircraft, Part IV – International Operations – Remotely Piloted Aircraft Systems.

Ministerstvo dopravy provedlo redakci shora uvedeného dokumentu tak, aby jednotlivé části textu na sebe plynule a systematicky navazovaly.

2. Pro řešení případných sporů o pravomoc nebo příslušnost je třeba využít příslušných ustanovení platných právních předpisů České republiky, zejména pak zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, a zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Datum účinnosti tohoto předpisu je xx.xx.xxxx.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

OBSAH

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN

ÚVODNÍ USTANOVENÍ	i
ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV	iii
OBSAH	v
ZKRATKY	xi
Hlava 1 Definice a kategorie provozu	1-1
1.1 Definice	1-1
1.2 Kategorie provozu	1-6
Hlava 2 Působnost	2-1
Hlava 3 Všeobecná ustanovení a odpovědnosti provozovatele	3-1
3.1 Vyhovění zákonům, předpisům a postupům	3-1
3.2 Vyhovění zákonům, předpisům a postupům státu cizími provozovateli	3-2
3.3 Řízení bezpečnosti	3-2
3.4 Užívání psychoaktivních látek	3-3
3.5 Zápis do rejstříku	3-3
3.6 Služby kritické z pohledu bezpečnosti	3-3
Hlava 4 Letový provoz	4-1
4.1 Provozní zařízení	4-1
4.2 Provozní osvědčení a dozor nad prováděním letů	4-1
4.3 Příprava k letu	4-5
4.4 Postupy za letu	4-9
4.5 Provozní pravidla specifická pro RPAS	4-11
4.6 Povinnosti dálkově řídicího velitele letadla	4-13
4.7 Povinnosti referenta pro letový provoz/letového dispečera	4-14
4.8 Provoz s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO)	4-14
4.9 Příruční zavazadla	4-14
4.10 Zvládání únavy	4-14
Hlava 5 Provozní omezení daná výkonností RPAS	5-1
5.1 Všeobecná ustanovení	5-1

5.2	RPA, kterým bylo vydáno osvědčení letové způsobilosti v souladu s částmi VIII a IX předpisu L 8	5-1
5.3	Údaje o překážkách	5-3
5.4	Doplňující požadavky pro schválený provoz jednomotorových dálkově řízených letounů nad hustě osídlenými oblastmi	5-3
5.5	Doplňující požadavky pro provoz dálkově řízených vrtulníků 3. Třídy výkonnosti nad hustě osídlenými oblastmi	5-3
Hlava 6	Přístroje, vybavení RPAS a letová dokumentace	6-1
6.1	Všeobecná ustanovení	6-1
6.2	Všechny RPAS při všech letech	6-1
6.3	C2 spoj	6-1
6.4	Dálkově řídicí stanice	6-1
6.5	Systémy zapisovačů RPAS	6-2
6.6	Všechny RPAS při letu nad vodou	6-4
6.7	Všechna RPA s živými zvířaty nebo cestujícími na palubě při letech nad označenými zemskými oblastmi	6-4
6.8	Všechna RPA s živými zvířaty nebo cestujícími na palubě při letech ve velkých výškách	6-4
6.9	Všechna RPA při letech v podmínkách námrazy	6-4
6.10	Všechny RPAS provozované podle pravidel pro lety podle přístrojů (IFR)	6-4
6.11	Nouzové napájení RPS	6-5
6.12	Všechna RPA při nočních letech	6-5
6.13	RPA s přetlakovými kabinami s živými zvířaty nebo cestujícími na palubě – meteorologický radar	6-5
6.14	Všechna RPA při letech ve výšce nad 15 000 m (49 000 ft) – ukazatel záření	6-5
6.15	Ukazatel Machova čísla	6-5
6.16	Systémy signalizace blízkosti země (GPWS)	6-5
6.17	RPA s cestujícími na palubě – sedadla pro palubní průvodčí	6-5
6.18	Polohový maják nehody (ELT)	6-5
6.19	Určování polohy RPA v tísni	6-5
6.20	Schopnost detekce a vyhnutí (DAA)	6-5
6.21	Požadavky na odpovídače hlásící tlakovou nadmořskou výšku	6-6
6.22	Mikrofony	6-6
6.23	Dálkově řízené letouny – dopředný výstražný systém na střih větru	6-6
6.24	Dokumenty v držení provozovatele	6-6
6.25	Dokumenty na palubě RPA	6-7

	6.26	Dokumenty na RPS	6-7
Hlava 7		Komunikační, navigační a přehledové vybavení RPAS	7-1
	7.1	Komunikační vybavení	7-1
	7.2	Navigační vybavení	7-1
	7.3	Přehledové vybavení	7-3
	7.4	Zástavba vybavení	7-3
	7.5	Správa elektronických navigačních údajů	7-3
Hlava 8		Zachování letové způsobilosti RPA	8-1
	8.1	Odpovědnosti provozovatele za zachování letové způsobilosti	8-1
	8.2	Příručka provozovatele pro řízení údržby	8-1
	8.3	Program údržby	8-1
	8.4	Záznamy o zachování letové způsobilosti	8-2
	8.5	Informace pro zachování letové způsobilosti	8-2
	8.6	Modifikace a opravy	8-2
	8.7	Organizace oprávněná k údržbě	8-2
	8.8	Uvolnění do provozu	8-2
Hlava 9		Dálkově řídicí letová posádka	9-1
	9.1	Složení dálkově řídicí letové posádky	9-1
	9.2	Povinnosti členů dálkově řídicí letové posádky	9-1
	9.3	Výcvikové programy členů dálkově řídicí letové posádky	9-1
	9.4	Kvalifikace	9-2
	9.5	Vybavení dálkově řídicí letové posádky	9-3
Hlava 10		Referent pro letový provoz / letový dispečer	10-1
Hlava 11		Příručky, deníky a záznamy	11-1
	11.1	Letová příručka	11-1
	11.2	Příručka pro řízení údržby provozovatele	11-1
	11.3	Program údržby	11-1
	11.4	Palubní deník	11-1
	11.5	Uchovávání záznamů provozovatelem	11-2
	11.6	Seznamy nouzového a záchranného vybavení na palubě	11-2
	11.7	Záznamy zapisovačů letových údajů	11-2
Hlava 12		Palubní průvodčí	12-1
Hlava 13		Bezpečnost – ochrana před protiprávními činy (security)	13-1
	13.1	Všeobecně	13-1

	13.2	Provoz letiště	13-1
	13.3	Provozovatelé RPAS	13-1
	13.4	Hlášení protiprávních činů	13-1
	13.5	Vnitrostátní provoz RPAS	13-1
Hlava 14		Nebezpečné zboží	14-1
	14.1	Odpovědnosti státu	14-1
	14.2	Všeobecně	14-1
	14.3	Provozovatelé bez zvláštního schválení k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu	14-1
	14.4	Provozovatelé se zvláštním schválením, kteří dopravují nebezpečné zboží jako náklad	14-1
	14.5	Poskytování informací	14-2
	14.6	Vnitrostátní provoz RPAS	14-2
Hlava 15		Bezpečnost nákladového prostoru	15-1
	15.1	Přeprava zboží v nákladovém prostoru	15-1
	15.2	Požární ochrana	15-1
Doplněk 1		Světelné vyznačování RPA	Dopl. 1-1
	1.	Názvosloví	Dopl. 1-1
	2.	Vyznačení polohovými světly za letu	Dopl. 1-1
	3.	Vyznačení světly na vodě	Dopl. 1-1
Doplněk 2		Uspořádání a obsah provozní příručky	Dopl. 2-1
	1.	Uspořádání	Dopl. 2-1
	2.	Obsah	Dopl. 2-1
Doplněk 3		Doplňující požadavky pro schválený provoz jednomotorových RPA nad hustě osídlenými oblastmi	Dopl. 3-1
	1.	Spolehlivost motoru	Dopl. 3-1
	2.	Systémy a vybavení	Dopl. 3-1
	3.	Seznam minimálního vybavení	Dopl. 3-1
	4.	Informace v letové příručce	Dopl. 3-1
	5.	Hlášení událostí	Dopl. 3-2
	6.	Provozní plánování	Dopl. 3-2
	7.	Zkušenosti dálkově řídící letové posádky, výcvik a přezkušování	Dopl. 3-2
	8.	Traťová omezení při provozu nad vodní plochou	Dopl. 3-2
	9.	Osvědčování provozovatele nebo platnost	Dopl. 3-2
Doplněk 4		Požadavky na výkonnost systému měření výšky pro provoz ve vzdušném prostoru RVSM	Dopl. 4-1

Doplněk 5	Dozor provozovatelů RPAS související s bezpečností	Dopl. 5-1
	1. Základní letecká legislativa	Dopl. 5-1
	2. Zvláštní provozní předpisy	Dopl. 5-1
	3. Státní systém dozoru nad bezpečností a jeho funkce	Dopl. 5-1
	4. Odborně kvalifikovaný personál	Dopl. 5-1
	5. Odborný poradenský materiál, nástroje a zajištění informací zásadních pro bezpečnost	Dopl. 5-1
	6. Závazky osvědčování	Dopl. 5-1
	7. Závazky průběžného dohledu	Dopl. 5-1
	8. Vyřešení problémů souvisejících s bezpečností	Dopl. 5-1
Doplněk 6	Formát a obsah osvědčení provozovatele RPAS (ROC)	Dopl. 6-1
	1. Účel a rozsah	Dopl. 6-1
	2. Vzor ROC	Dopl. 6-1
	3. Provozní specifikace pro každý typ RPAS	Dopl. 6-2
Doplněk 7	Požadavky na systém řízení rizik spojených s únavou (FRMS)	Dopl. 7-1
	1. Politika a dokumentace FRMS	Dopl. 7-1
	2. Procesy řízení rizika spojeného s únavou	Dopl. 7-1
	3. Procesy FRMS zabezpečující bezpečnost	Dopl. 7-2
	4. Procesy podpory FRMS	Dopl. 7-2
Doplněk 8	Systémy zapisovačů RPAS	Dopl. 8-1
	1. Všeobecné požadavky	Dopl. 8-1
	2. Systém zapisovačů RPA	Dopl. 8-2
	3. Zaznamenávané funkce RPA	Dopl. 8-2
	4. Systém zapisovačů RPS	Dopl. 8-2
	5. Zaznamenávané funkce RPS	Dopl. 8-2
	6. Prohlídky systémů zapisovačů RPAS	Dopl. 8-3
Doplněk 9	Určování polohy RPA v tísni	Dopl. 9-1
Doplněk 10	Shrnutí článku 83 bis	Dopl. 10-1
Dodatek A	Zdravotnické prostředky na RPS	DA-1
	1. Druhy	DA-1
	2. Umístění	DA-1
Dodatek B	Provozní omezení daná výkonností RPA	DB-1
Dodatek C	Poradenský materiál pro lety RPA s turbínovými motory překračující dobu 60 minut letu na náhradní letiště na trati, včetně provozu s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO)	DC-1

Dodatek D	Osvědčování provozovatele RPAS a platnost	DD-1
	1. Účel a rozsah	DD-1
	2. Požadovaná odborná vyhodnocení bezpečnosti	DD-1
	3. Oprávnění	DD-2
	4. Jiná hlediska týkající se schválení nebo přijetí	DD-5
	5. Ověření standardu provozu	DD-5
	6. Změna osvědčení provozovatele RPAS	DD-5
Dodatek E	Seznam minimálního vybavení (MEL)	DE-1
Dodatek F	Systém dokumentace bezpečnosti letu	DF-1
	1. Úvod	DF-1
	2. Uspořádání	DF-1
	3. Ověření	DF-1
	4. Návrh	DF-1
	5. Rozmístění	DF-2
	6. Změna	DF-2
Dodatek G	Doplňující požadavky pro schválený provoz jednomotorových RPA nad hustě osídlenými oblastmi	DG-1
Dodatek H	Automatický přistávací systém, průhledový zobrazovač (HUD) nebo rovnocenné zobrazovače a systémy vidění	DH-1
Dodatek I	Úrovně záchranných a požárních služeb (HZS)	DI-1
	1. Účel a rozsah	DI-1
	2. Názvosloví	DI-1
	3. Minimální přijatelná kategorie HZS letiště	DI-1
Dodatek J	Nebezpečné zboží	DJ-1
	1. Účel a rozsah	DJ-1
	2. Názvosloví	DJ-1
	3. Státy	DJ-1
	4. Provozovatel	DJ-1
Dodatek K	Určování polohy RPA v tísni	DK-1
Dodatek L	Poradní informace pro ustanovení týkající se současných letových zapisovačů	DL-1

ZKRATKY

ACAS	Airborne collision avoidance system	Palubní protisrážkový systém
ADS-B	Automatic dependent surveillance – broadcast	Automatický závislý přehledový systém – vysílání
AGL	Above ground level	Nad úrovní země
AIP	Aeronautical information publication	Letecká informační příručka
ATC	Air traffic control	Řízení letového provozu
ATM	Air traffic management	Uspořádání letového provozu
ATS	Air traffic services	Letové provozní služby
BVLOS	Beyond visual line-of-sight	(Provoz) mimo vizuální dohled
C2CSP	C2 Link communications service provider	Poskytovatel komunikační služby C2 spoje
CDL	Configuration deviation list	Seznam povolených odchylek na draku
CNS	Communication, navigation and surveillance	Spojení (komunikace), navigace a přehled
COMAT	Operator material	Materiál provozovatele
CPDLC	Controller-pilot data link communications	Komunikace datovým spojem mezi řídícím a pilotem
DAA	Detect and avoid	Detekce a vyhnutí
EDTO	Extended diversion time operations	Provoz s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště
ELT	Emergency locator transmitter	Polohový maják nehody
ERP	Emergency response plan	Pohotovostní plán
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment	Evropská organizace pro vybavení používané v civilním letectví
FDAP	Flight data analysis programme	Program analýzy letových údajů
FDR	Flight data recorder	Zapisovač letových údajů
FRMS	Fatigue risk management system	Systém řízení rizik spojených s únavou
GPWS	Ground proximity warning system	Systém signalizace blízkosti země
HUD	Head-up display	Průhledový zobrazovač
HZS		Hasičské a záchranné služby
IFR	Instrument flight rules	Pravidla pro let podle přístrojů
IMC	Instrument meteorological conditions	Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů
MCM	Maintenance control manual	Příručka pro řízení údržby

MEL	Minimum equipment list	Seznam minimálního vybavení
MMEL	Master minimum equipment list	Základní seznam minimálního vybavení
MCTOM	Maximum certified take-off mass	Maximální schválená vzletová hmotnost
NM	Nautical mile	Námořní míle
NOTOC	Notice to Captain	Informace veliteli letadla o zvláštním druhu nákladu
PBN	Performance-based navigation	Navigace založená na výkonnosti
QoSD	Quality of service delivered	Dodávaná kvalita služby
QoSE	Quality of service experienced	Reálná kvalita služby
QoSR	Quality of service required	Požadovaná kvalita služby
RCP	Required communication performance	Požadovaná komunikační výkonnost
RFFS	Rescue and firefighting service	Hasičské a záchranné služby (<i>viz též HZS</i>)
ROC	RPAS operator certificate	Osvědčení provozovatele RPAS
RPA	Remotely piloted aircraft	Dálkově řízené letadlo
RPA-RS	Remotely piloted aircraft-recorder system	Systém zapisovačů RPA
RPAS	Remotely piloted aircraft system(s)	Systém(y) dálkově řízeného letadla
RPAS-RS	Remotely piloted aircraft system-recorder system	Systém zapisovačů RPAS
RPiC	Remote pilot-in-command	Dálkově řídící velitel letadla
RPL	Remote pilot licence	Průkaz způsobilosti dálkově řídícího pilota
RPS	Remote pilot station(s)	Dálkově řídící stanice
RPS-RS	Remote pilot station-recorder system	Systém zapisovačů RPS
RVR	Runway visual range	Dráhová dohlednost
RVSM	Reduced vertical separation minimum	Snížené minimum vertikálního rozstupu
SLA	Service level agreement	Dohoda o úrovni služby
SMS	Safety management system	Systém řízení bezpečnosti
SSR	Secondary surveillance radar	Sekundární přehledový radar
UAS	Unmanned aircraft system	Bezpilotní systém
VLOS	Visual line-of-sight	(Provoz) ve vizuálním dohledu

HLAVA 1 – DEFINICE A KATEGORIE PROVOZU

1.1 DEFINICE

Když jsou následující výrazy použity v tomto předpisu, mají následující význam:

Analýza letových údajů (Flight Data Analysis)

Proces analyzující zaznamenaná letová data za účelem zlepšení bezpečnosti letového provozu.

Automatický systém přistání (Automatic landing system)

Palubní systém, který zajišťuje automatické řízení letounu během přiblížení a přistání.

Bezpečnost (Safety)

Stav, při kterém jsou rizika spojená s leteckými činnostmi souvisejícími s provozem letadel nebo jej přímo podporujícími snížena a řízena na přijatelné úrovni.

Bod posledního návratu (Point of no return)

Poslední možný geografický bod, ze kterého může letoun pokračovat na letiště určení, stejně jako na dostupné náhradní letiště na trati, stanovené pro daný let.

C2 spoj (C2 Link)

Datový spoj mezi dálkově řízeným letadlem a dálkově řídicí stanicí za účelem řízení letu.

COMAT

Materiál provozovatele přepravovaný na palubě jeho letadla pro jeho vlastní potřebu.

Člen dálkově řídicí letové posádky (Remote flight crew member)

Člen letové posádky s průkazem způsobilosti, pověřený povinnostmi nezbytnými pro provoz systému dálkově řízeného letadla během doby letové služby.

Člen dálkově řídicí posádky (Remote crew member)

Osoba určená provozovatelem s povinnostmi spojenými s provozem systému dálkově řízeného letadla během doby letové služby.

Dálkově řídicí druhý pilot (Remote co-pilot)

Držitel průkazu způsobilosti dálkově řídicího pilota, sloužící v jiné pilotní funkci než dálkově řídicí velitel letadla, avšak s výjimkou dálkově řídicího pilota, který je v dálkově řídicí stanici výhradně pro účely získání letového výcviku.

Dálkově řídicí pilot (Remote pilot)

Osoba pověřená provozovatelem povinnostmi nezbytnými pro provoz dálkově řízeného letadla, která ovládá systémy řízení během doby letu.

Dálkově řídicí stanice (RPS) (Remote pilot station)

Součást systému dálkově řízeného letadla obsahující vybavení k řízení dálkově řízeného letadla.

Dálkově řídicí velitel letadla (RPiC) (Remote pilot-in-command)

Dálkově řídicí pilot určený provozovatelem k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

Dálkově řízené letadlo (RPA) (Remotely piloted aircraft)

Bezpilotní letadlo, které je řízeno z dálkově řídicí stanice.

Definovaný bod po vzletu (DPATO) (Defined point after take-off)

Bod ve fázi vzletu a počátečního stoupání, před kterým není zabezpečena schopnost vrtulníku pokračovat bezpečně v letu s jedním nepracujícím motorem a může být nezbytné provést vynucené přistání.

Poznámka: Definované body se vztahují pouze na dálkově řízené vrtulníky pro provoz 2. třídy výkonnosti.

Definovaný bod před přistáním (DPBL) (Defined point before landing)

Bod ve fázi přiblížení a přistání, za kterým není zabezpečena schopnost vrtulníku pokračovat bezpečně v letu s jedním nepracujícím motorem a může být nezbytné provést vynucené přistání.

Poznámka: Definované body se vztahují pouze na dálkově řízené vrtulníky pro provoz 2. třídy výkonnosti.

Detekce a vyhnutí (Detect and avoid)

Schopnost vidět, vnímat nebo detekovat konfliktní provoz nebo jiná nebezpečí a přijmout vhodné opatření.

Doba letové služby (Flight duty period)

Doba začínající okamžikem, ke kterému provozovatel od člena letové posádky nebo palubního průvodčího požaduje, aby se přihlásil do služby, která zahrnuje let nebo sérii letů, a která končí v okamžiku, kdy letoun zastaví a motory jsou vypnuty na konci posledního letu, během něhož dotyčná osoba pracuje jako člen posádky.

Poznámka: V případě RPAS zahrnuje členy dálkově řídicí letové posádky.

Doba letu – RPAS (Flight time – remotely piloted aircraft systems)

Celková doba od okamžiku, kdy dojde k navázání C2 spoje mezi dálkově řídicí stanicí (RPS) a dálkově řízeným letadlem (RPA) za účelem vzletu, nebo od okamžiku, kdy dálkově řídicí pilot převezme řízení po předání, do okamžiku, kdy dálkově řídicí pilot dokončí předání, nebo kdy je ukončen C2 spoj mezi RPS a RPA na konci letu.

Doba odpočinku (Rest period)

Souvislý a definovaný časový úsek následující po službě a/nebo časový úsek před službou, během kterého jsou členové letové posádky nebo palubní průvodčí zproštěni všech povinností.

Poznámka: V případě RPAS se vztahuje na členy dálkově řídicí letové posádky a ostatní členy dálkově řídicí posádky.

Doba služby (Duty period)

Doba, která začíná okamžikem, ke kterému provozovatel od člena letové posádky nebo palubního průvodčího požaduje, aby nastoupil do služby nebo ji začal vykonávat, a končí, jakmile tato osoba nemá žádné další povinnosti.

Poznámka: V případě RPAS zahrnuje členy dálkově řídicí letové posádky a ostatní členy dálkově řídicí posádky.

Dohled (Surveillance)

Činnosti státu, jejichž prostřednictvím stát proaktivně ověřuje pomocí kontrol a auditů, že držitelé průkazů způsobilosti, osvědčení, oprávnění a schválení v oblasti letectví neustále splňují stanovené požadavky a funkce na úrovni odborné způsobilosti a bezpečnosti požadované daným státem.

Dohoda o úrovni služby (SLA) (Service level agreement)

Dohoda mezi C2CSP a provozovatelem RPAS pokrývající bezpečnost, výkonnost, provozní oblast a ochranu poskytování C2 spoje před protiprávními činy, jak je požadováno pro zamýšlený provoz provozovatele RPAS.

Dozor nad bezpečností (Safety oversight)

Funkce vykonávaná státem, jejímž cílem je zajistit, že jednotlivci a organizace vykonávající činnosti v oblasti letectví splňují národní zákonné normy a předpisy týkající se bezpečnosti.

Dráhová dohlednost (Runway visual range (RVR))

Vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose RWY vidět denní dráhové značení nebo návěstidla ohraničující RWY nebo vyznačující její osu.

Helidek (Helideck)

Heliport umístěný na pevném nebo plovoucím zařízení mimo břeh.

Heliport (Heliport)

Letiště nebo vymezená plocha na konstrukci určená zcela nebo zčásti pro přilety, odlety a pozemní pohyby vrtulníků.

Poznámka: *Poznámka 1: Pokud je v celém tomto předpisu používán výraz „heliport“, je tím myšleno, že výraz se také použije pro letiště určená především pro použití letouny.*

Poznámka 2: *Vrtulníky mohou být provozovány na a z ploch jiných než heliporty.*

Incident (Incident)

Událost jiná než letecká nehoda, spojená s provozem letadla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu.

Poznámka: *Druhy incidentů, které mají zvláštní význam pro zpracování rozborů bezpečnosti, zahrnují incidenty uvedené v Dodatku C Předpisu L 13.*

Letadlo (Aircraft)

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

Letecká nehoda (Accident)

Událost spojená s provozem letadla, která se, v případě pilotovaného letadla, stala mezi dobou, kdy jakákoliv osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let, a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily, nebo která se, v případě bezpilotního letadla, stala mezi dobou, kdy letadlo je připraveno k pohybu pro účely letu, a dobou, kdy zastaví na konci tohoto letu a hlavní pohonná soustava je vypnuta, a při které:

a) některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem:

- přítomnosti v letadle, nebo
- přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla, včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo
- přímým působením proudu plynů (vytvořených letadlem),

s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem, nebo způsobila-li si je osoba sama nebo bylo způsobeno druhou osobou, nebo jestliže šlo o černého pasažéra ukrývajících se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku; nebo

b) letadlo bylo zničeno, nebo poškozeno tak, že poškození:

- nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla, a
- vyžádá si větší opravu nebo výměnu poškozených částí,

s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, jestliže toto poškození je omezeno pouze na jeden motor (včetně jeho příslušenství nebo motorových krytů); vrtulí (rotorových listů), okrajových částí křídel, antén, snímačů, lopatek, pneumatik, brzd, podvozku, aerodynamických krytů, palubní desky, krytů přistávacího zařízení, čelních skel, potahu letadla (jako jsou malé vrypy nebo proražení) nebo nevýznamná poškození listů hlavního rotoru, listů ocasního rotoru, přistávacího zařízení a těch poškození, která jsou zapříčiněna krupobitím nebo střetem s ptákem (včetně poškození krytu radarové antény na letadle); nebo

c) letadlo je nevhodné, nebo je na zcela nepřístupném místě.

Poznámka 1: *Pro jednotnost statistik, zranění mající za následek smrt do 30 dnů od data nehody je organizací ICAO klasifikováno jako smrtelné.*

Poznámka 2: *Letadlo je považováno za nevhodné, jestliže pátrání bylo úředně (oficiálně) ukončeno a trosky nebyly nalezeny (lokalizovány).*

Poznámka 3: *Typ bezpilotního letadla, u kterého se má zjišťovat příčina letecké nehody, je uvedený v ust. 5.1 Předpisu L 13.*

Poznámka 4: *Návod ke stanovení poškození letadla naleznete v Dodatku E Předpisu L 13.*

Letecké práce (Aerial work)

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

Letiště (Aerodrome)

Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela, nebo zčásti pro přilety, 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, vyvozujiící 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.

Poznámka: V případě RPAS zahrnuje informace týkající se celého systému, včetně RPS, a členy dálkově řídicí letové posádky.

Letový plán (Flight plan)

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

Lidská výkonnost

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

Náhradní letiště (Alternate aerodrome)

Letiště, na které letadlo může pokračovat, když přistání na letišti zamýšleného přistání nebo pokračování v letu na toto letiště není možné nebo žádoucí a jsou na něm dostupné nezbytné služby a zařízení, mohou na něm být splněny požadavky související s výkonností letadla, a které je v době očekávaného využití v provozu. Náhradní letiště zahrnují následující:

Náhradní letiště při vzletu (Take-off alternate)

Náhradní letiště, na kterém by bylo letadlo schopné přistát, je-li to nezbytné krátce po vzletu, kdy není možné použít letiště vzletu.

Náhradní letiště na trati (En-route alternate)

Náhradní letiště, na kterém by bylo letadlo schopné přistát, v případě, že se na trati stane let na náhradní letiště nezbytným.

Náhradní letiště určení (Destination alternate)

Náhradní letiště, na kterém by bylo letadlo schopné přistát, pokud přistání na letišti určení není možné nebo žádoucí.

Poznámka: Letiště odletu může být pro daný let i náhradním letištem na trati nebo náhradním letištem určení.

Nebezpečné zboží (Dangerous goods)

Předměty nebo látky, které mohou ohrožovat zdraví, bezpečnost, majetek nebo životní prostředí a které jsou uvedeny na seznamu nebezpečného zboží v technických instrukcích nebo které jsou takto v těchto instrukcích klasifikovány.

Poznámka: Mezinárodní letecká doprava nebezpečného zboží, včetně jeho klasifikace, se řídí ustanoveními Předpisu L 18.

NOTAM

Oznámení rozšiřované telekomunikačními prostředky obsahující informace o zřízení, stavu nebo změně kteréhokoli leteckého zařízení, služby nebo postupů, nebo o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem.

Osamocené letiště (Isolated aerodrome)

Letiště určení, pro které neexistuje náhradní letiště určení vhodné pro daný typ letounu.

Osvědčení provozovatele RPAS (ROC) (RPAS operator certificate)

Osvědčení opravňující provozovatele provádět přesně vymezený provoz RPAS.

Pohybová plocha (Movement area)

Část letiště určená pro vzlety, přistání a poježdění letadel, sestávající z provozní plochy a odbavovací plochy (ploch).

Poskytovatel komunikační služby C2 spoje (C2CSP) (C2 Link communication service provider)

Subjekt, který poskytuje část nebo celou službu C2 spoje pro provoz RPAS.

Poznámka: Provozovatel RPAS může být rovněž svým vlastním C2CSP.

Pozemní odbavení (Ground handling)

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

Pozorovatel RPA (RPA observer)

Způsobilá osoba, která absolvovala výcvik, určená provozovatelem, aby pomocí vizuálního pozorování dálkově řízeného letadla napomáhala dálkově řídicímu pilotovi při bezpečném provedení letu.

Provoz 1. třídy výkonnosti (Operations in performance Class 1)

Provoz o výkonnosti umožňující vrtulníku v případě selhání kritického motoru bezpečně pokračovat v letu na vhodnou přistávací plochu, pokud nedojde k selhání před dosažením bodu rozhodnutí o vzletu nebo po přeletu bodu rozhodnutí o přistání; v takových případech by měl být vrtulník schopen přistát v prostoru přerušového vzletu nebo přistání.

Poznámka: V případě RPAS platí pouze pro dálkově řízené vrtulníky.

Provoz 2. třídy výkonnosti (Operations in performance Class 2)

Provoz o výkonnosti umožňující vrtulníku v případě selhání kritického motoru bezpečně pokračovat v letu na vhodnou přistávací plochu, kromě toho když dojde k selhání na začátku vzletového manévru nebo na konci přistávacího manévru; v takových případech může být vyžadováno vynucené přistání.

Poznámka: V případě RPAS platí pouze pro dálkově řízené vrtulníky.

Provoz 3. třídy výkonnosti (Operations in performance Class 3)

Provoz o výkonnosti vyžadující v případě selhání kritického motoru kdykoliv během letu vynucené přistání.

Poznámka: V případě RPAS platí pouze pro dálkově řízené vrtulníky.

Provoz ve vizuálním dohledu (VLOS) (Visual line-of-sight (VLOS) operation)

Provoz, při němž dálkově řídící pilot nebo pozorovatel RPA udržuje přímý vizuální kontakt s dálkově řízeným letadlem bez použití pomocných prostředků.

Provozní příručka (Operations manual)

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

Provozní příručka letadla (Aircraft operating manual)

Příručka přijatá státem provozovatelem, 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 1: Provozní příručka letadla je částí provozní příručky.

Poznámka 2: V případě RPAS zahrnuje informace týkající se celého systému, včetně RPS.

Provozní řízení (Operational control)

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

Provozní specifikace (Operations specifications)

Oprávnění, včetně zvláštních oprávnění/schválení, podmínky a omezení spojené s osvědčením leteckého provozovatele a podléhající podmínkám v provozní příručce.

Poznámka: V případě RPAS se tyto specifikace pojí s osvědčením provozovatele RPAS.

Provozovatel (Operator)

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

Poznámka: Ve spojitosti s dálkově řízenými letadly je provozem letadel myšlen provoz RPAS.

Předání (Handover)

Akt předání pilotního řízení z jedné dálkově řídící stanice na druhou.

Přepnutí (Switchover)

Akt přenesení aktivní cesty datového spojení mezi RPS a RPA z jednoho ze spojů nebo jedné ze sítí, který (která) tvoří C2 spoj, na jiný spoj nebo jinou síť, který (která) tvoří C2 spoj.

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.

Poznámka: V případě RPAS toto zahrnuje všechny letadlové části a celky RPAS, ne pouze RPA.

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 dálkově řídícímu veliteli letadla při bezpečném provádění letu.

Rozhodná doba pro ztrátu C2 spoje (Lost C2 Link decision time)

Maximální přípustná doba před vyhlášením stavu ztráty C2 spoje, během které není výkonnost C2 spoje dostatečná k tomu, aby dálkově řídícímu pilotovi umožňovala aktivně řídit let bezpečným a včasným způsobem odpovídajícím vzdušnému prostoru a provozním podmínkám.

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.

Poznámka: V případě RPAS zahrnuje vybavení mimo provoz RPAS, ne pouze RPA.

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.

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.

Poznámka: V případě RPAS zahrnuje členy dálkově řídící letové posádky.

Stát letiště (State of the aerodrome)

Stát, na jehož území je letiště umístěno.

Poznámka: V případě RPAS letiště zahrnuje letiště, heliport nebo místo přistání v jurisdikci tohoto státu.

Stát poskytovatele služby RPS (State of the RPS service provider)

Stát, ve kterém má poskytovatel služby RPS své hlavní sídlo podniku.

Stát provozovatele (State of the operator)

Stát, ve kterém má provozovatel hlavní sídlo podniku, nebo stát, ve kterém je registrován, nemá-li takové hlavní sídlo podniku.

Stát zápisu do rejstříku (State of registry)

Stát, v jehož rejstříku je letadlo zapsáno.

Poznámka 1: V případě registrace letadla mezinárodní letecké společnosti na jiném než národním základě jsou státy, které ustavily tuto společnost, povinny společně a nerozdílně převzít závazky státu zápisu do rejstříku, vyplývající z Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Rezoluci Rady ICAO ze dne 14. prosince 1967 o státní příslušnosti a registraci letadel provozovaných mezinárodními leteckými společnostmi je možné nalézt v ICAO Doc 9587 (Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport).

Poznámka 2: V případě RPAS je tímto míněn stát, v jehož rejstříku je zapsáno RPA.

Stav ztráty C2 spoje (Lost C2 Link state)

Stav RPAS, ve kterém došlo ke snížení výkonnosti C2 spoje, v důsledku výpadku C2 spoje, který je delší než rozhodná doba pro ztrátu C2 spoje, do té míry, kdy už nestačí, aby dálkově řídicí pilot mohl aktivně řídit let bezpečným a včasným způsobem.

Syntetický systém vidění (SVS) (Synthetic vision system)

Systém zobrazující z údajů odvozené syntetické obrazy vnější scény z pohledu pilotního prostoru.

Systém dálkově řízeného letadla (RPAS) (Remotely piloted aircraft system)

Dálkově řízené letadlo, jeho příslušná(é) dálkově řídicí stanice, nezbytný(é) C2 spoj(e) a jakékoliv další součásti uvedené v typovém návrhu.

Systém dokumentace bezpečnosti letů (Flight safety documents system)

Soubor vzájemné dokumentace zavedený provozovatelem shrnující a uspořádávající informace nezbytné pro letový a pozemní provoz a zahrnující jako minimum provozní příručku a příručku pro řízení údržby provozovatele.

Systém řízení bezpečnosti (SMS) (Safety management system)

Systematický přístup k řízení bezpečnosti zahrnující nezbytné organizační struktury, odpovědnosti, zásady a postupy.

Systém řízení rizik spojených s únavou (FRMS) (Fatigue risk management system)

Na údajích založené prostředky průběžného sledování a řízení bezpečnostních rizik spojených s únavou na základě vědeckých principů a znalostí, stejně jako provozních zkušeností, které směřují k zajištění toho, že příslušný personál vykonává své úkoly s odpovídající úrovní bdělosti.

Systém ukončení letu (Flight termination system)

Systém určený k ukončení letu a minimalizaci pravděpodobnosti zranění osob nebo poškození majetku nebo jiných letadel.

Systém zapisovačů RPAS (RPAS-RS) (RPAS-recorder system)

Záznamový systém zastavěný v systému dálkově řízeného letadla pro účely získání údajů k doplnění vyšetřování nehod nebo událostí. Systémy zapisovačů RPAS se skládají z následujícího:

Systém zapisovačů RPA (RPA-RS) (RPA-recorder system)

Jakýkoliv typ záznamového systému zastavěného v dálkově řízeném letadle pro účely získání údajů k doplnění vyšetřování nehod nebo událostí.

Systém zapisovačů RPS (RPS-RS) (RPS-recorder system)

Jakýkoliv typ záznamového systému zastavěného na RPS pro účely získání údajů k doplnění vyšetřování nehod nebo událostí.

Údržba (Maintenance)

Provádění úkonů na letadle, dálkově řídicí stanici, motoru, vrtuli nebo přidružené letadlové části potřebných k zajištění jejich zachování letové způsobilosti, zahrnující kteroukoliv z následujících činností nebo jejich kombinací: generální opravu, prohlídku, výměnu dílů, odstranění závady a provedení modifikace nebo opravy.

Únava (Fatigue)

Fyziologický stav snížené duševní nebo fyzické způsobilosti vykonávat své povinnosti, vyplývající z úbytku spánku nebo delší nespavosti, denní fáze nebo pracovního zatížení (duševní a/nebo tělesné aktivity), který může narušit bdělost členů posádky a jejich schopnosti zajistit bezpečný provoz letadla nebo vykonávat své povinnosti související s bezpečností.

Vážný incident (Serious incident)

Incident, jehož okolnosti naznačují vysokou pravděpodobnost letecké nehody, jenž je spojený s provozem letadla a který se, v případě pilotovaného letadla, stal mezi dobou, kdy jakákoliv osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily, nebo který se, v případě bezpilotního letadla, stal mezi dobou, kdy letadlo je připraveno k pohybu pro účely letu, a dobou, kdy zastaví na konci tohoto letu a hlavní pohonná soustava je vypnuta.

Poznámka 1: Rozdíl mezi leteckou nehodou a vážným incidentem je pouze v následcích.

Poznámka 2: Příklady vážných incidentů jsou uvedeny v Dodatku C Předpisu L 13.

Vrtulník (Helicopter)

Letadlo těžší než vzduch, schopné letu převážně působením aerodynamických sil, vznikajících na jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé.

Poznámka: Některé státy používají výraz „rotorové letadlo“ jako alternativní výraz pro „vrtulník“.

Výpadek C2 spoje (C2 Link interruption)

Jakákoli dočasná situace, kdy je C2 spoj nedostupný, přerušený, zavádí přílišné zpoždění nebo má nedostatečnou integritu; ale kde nebyla překročena rozhodná doba pro ztrátu C2 spoje.

Zachování letové způsobilosti (Continuing airworthiness)

Soubor postupů, jejichž prostřednictvím letadlo, dálkově řídicí stanice, motor, vrtule nebo letadlová část 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.

Poznámka: V případě RPAS je RPS ekvivalentem pro „pilotní prostor“ a nemusí být specifická pro použitý typ RPA.

Záznamy o zachování letové způsobilosti (Continuing airworthiness records)

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

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.

1.2 KATEGORIE PROVOZU

Dle doporučení ICAO by měl být provoz bezpilotních letadel (UA) regulován způsobem, který je úměrný riziku konkrétního provozu. Vzhledem k širokému spektru provozu a typů UA je vhodné, aby kategorie pro provoz a související regulační režim pokrývaly celou škálu možných provozů stanovily státy. Obecné schéma kategorizace bývá následující:

- a) **Otevřená (Open)** (nízké riziko). Pro tuto kategorii, za předpokladu, že je provoz prováděn v rámci definovaných omezení (např. pouze provoz ve vizuálním dohledu (VLOS), stanovená vzdálenost od letišť a osob, maximální výška nad úrovní země (AGL)), mohou lety probíhat bez potřeby oprávnění od příslušného úřadu.
- b) **Specifická (Specific)** (střední riziko/regulované nižší riziko). Tato kategorie provozu by před uskutečněním letu (letů) vyžadovala provozní oprávnění od příslušného úřadu; byla by uplatněna příslušná omezení/omezení na základě druhu provozu, složitosti UAS a specifické kvalifikace a zkušeností provozního personálu. Schválení provozu by bylo založeno na analýze posouzení bezpečnostních rizik a jakýchkoli zmírňujících opatření použitých ke snížení jakýchkoli rizik na přijatelnou úroveň. Tato kategorie zahrnuje provoz, kde je riziko přeletu osob větší, než by bylo povoleno v kategorii a), nebo zahrnuje sdílení vzdušného prostoru s jinými letadly s piloty na palubě nebo bezpilotními letadly, ale je na úrovni nižší, než je úroveň, kdy by bylo opodstatněné plně uplatňování zásad letectví s piloty na palubě.
- c) **Certifikovaná (Certified)** (certifikovaný přístup k letové způsobilosti). Tato kategorie využívá stejnou metodu, která se používá pro regulaci letectví s piloty na palubě, protože rizika letectví, a tím i požadavky na bezpečnost letectví, spojené s tímto provozem, vzrostla na srovnatelnou úroveň. Vzhledem k vyššímu souvisejícímu riziku bude vyžadováno osvědčení provozovatele, dálkově řídicí letová posádka s průkazem způsobilosti a certifikace RPA. Provozy v této kategorii jsou primárně prováděny jako lety mimo vizuální dohled (BVLOS).

ČR:

Kategorizaci provozu bezpilotních systémů v ČR blíže specifikuje přímo použitelný předpis EU pro provoz bezpilotních systémů.¹

Poznámka: Standardy a doporučené postupy (SARPs) Annexu 6, Part IV obsahují požadavky na regulaci mezinárodního provozu v certifikované kategorii.

¹ Viz čl. 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních systémů, ve znění pozdějších změn.

HLAVA 2 – PŮSOBNOST

Tento předpis se vztahuje na provoz RPAS certifikovaných v souladu s Annexem 8 (resp. Předpisem L 8) provozovateli oprávněnými vykonávat mezinárodní provoz RPAS.

ČR:

Do doby vydání přímo použitelného předpisu EU se příslušná ustanovení Předpisu L 6/IV použijí rovněž pro vnitrostátní provoz RPAS v certifikované kategorii.

Ustanovení obsažená v tomto předpisu se nevztahují na provoz v otevřené a specifické kategorii provozu.

ČR:

Provoz v otevřené a specifické kategorii se v ČR řídí přímo použitelnými předpisy EU pro provoz bezpilotních systémů (UAS)¹ a dodatečnými národními postupy pro příslušné zeměpisné zóny pro UAS stanovenými formou opatření obecné povahy na jejich základě postupem dle § 44e až § 44i zákona o civilním letectví².

Poznámka 1: Standardy a doporučené postupy (SARPs) uvedené v tomto předpisu jsou v souladu se stávajícími požadavky uvedenými v Annexu 6, Part I, II a III (resp. Předpisech L 6/I, II a III), kde je to relevantní.

Poznámka 2: Tyto SARPs umožní státům povolit provoz RPAS v souladu s článkem 8 – Bepilotní letadla Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944).

Poznámka 3: Tyto SARPs v současnosti nepodporují provoz RPA přepravujících osoby na palubě.

Poznámka 4: V souladu s článkem 31 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví musí být každé letadlo používané k mezinárodnímu létání opatřeno osvědčením letové způsobilosti, které bylo vydáno nebo prohlášeno za platné státem, v němž je zapsáno do rejstříku (registrováno). Kromě toho pro provádění mezinárodních letů požaduje Annex 2, Appendix 4, aby pro provozování RPAS certifikovaného v souladu s Annexem 8 byli provozovatelé držitelé osvědčení provozovatele RPAS (ROC) vydaného v souladu s ustanoveními Annexu 6, Part IV a aby dálkově řídící piloti měli průkazy způsobilosti vydané nebo prohlášené za platné v souladu s ustanoveními Annexu 1.

Poznámka 5: Provozovatelé RPAS, pro které nejsou použitelné mezinárodní standardy letové způsobilosti obsaženy v Annexu 8, jako jsou ti v otevřené a specifické kategorii provozu, mohou provádět přeshraniční provoz v souladu s národními předpisy každého zúčastněného státu. „Přeshraniční“ provoz je takový provoz, kdy RPA překročí suverénní nebo územní hranice dvou nebo více států, nebo když se RPA a RPS nacházejí v různých státech. Zahrnuje také provoz RPA v rámci suverénních nebo územních hranic jiného státu, než je stát zápisu do rejstříku (registrace); nezahrnuje však provoz, při němž se buď RPA, nebo RPS nachází nad nebo na volném moři.

Poznámka 6: Annex 6, Part IV se vztahuje na provádění jakéhokoli mezinárodního provozu RPAS bez rozdílu – ať se jedná o obchodní leteckou dopravu nebo všeobecné letectví, včetně leteckých prací.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

¹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních systémů, ve znění pozdějších změn.

² Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 3 – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ A ODPOVĚDNOSTI PROVOZOVATELE

Poznámka 1: Ačkoliv Úmluva o mezinárodním civilním letectví přiděluje státu zápisu do rejstříku určité činnosti, které je tento stát oprávněn vykonávat, popřípadě zavázán vykonávat, uznalo Shromáždění ICAO v rámci Rezoluce A23-13, že stát zápisu do rejstříku tyto odpovědnosti nemusí být schopen přiměřeně plnit v případech, kdy je u letadel proveden(a) provozovatelem jiného státu nájem (lease), nájem kapacity (charter) nebo záměna letadla (interchange), zejména bez posádky, a že v takových případech nemusí Úmluva dostatečně určovat práva a závazky státu provozovatele až do doby nabytí platnosti článku 83 bis Úmluvy. Proto Rada ICAO vyhlásila, aby stát zápisu do rejstříku ve výše uvedených případech, kdy se zjistí, že není schopen přiměřeně plnit uložené činnosti podle Úmluvy, pověřil stát provozovatele, za předpokladu souhlasu tohoto státu, výkonem těch činností státu zápisu do rejstříku, které mohou být přiměřeně plněny státem provozovatele. Rozumí se, že do nabytí platnosti článku 83 bis Úmluvy může být tato záležitost otázkou pouze praktické vhodnosti a nemůže ovlivnit jednotlivá ustanovení Chicagské úmluvy, předepisující povinnosti státu zápisu do rejstříku nebo jiného třetího státu. Nicméně protože článek 83 bis Úmluvy nabyl platnosti dne 20. června 1997, takovéto převodní dohody vstoupí v platnost u těch smluvních států, které již mají schválený příslušný Protokol (ICAO Doc 9318) při splnění podmínek stanovených v článku 83 bis. Je třeba poznamenat, že od 3. listopadu 2022 musí být průkazy způsobilosti dálkově řídicích pilotů vydávány orgánem vydávajícím průkazy způsobilosti státu provozovatele v souladu s Přílohou (Annexem) 1 (viz Amendment 175). V souladu s tím není převod činností a povinností podle článku 83 bis pro průkazy způsobilosti dálkově řídicích pilotů relevantní, protože odpovědným úřadem je stát provozovatele.

Poznámka 2: V případě mezinárodního provozu společně prováděného s letouny, které nejsou ve všech případech zapsány v rejstříku stejného smluvního státu, žádné ustanovení tohoto předpisu nebrání dotýcným státům v uzavření dohody o společném výkonu činností původně přidělených státu zápisu do rejstříku ve smyslu ustanovení příslušných Příloh (Annexů) Chicagské úmluvy.

3.1 VYHOVĚNÍ ZÁKONŮM, PŘEDPISŮM A POSTUPŮM

3.1.1 Provozovatel musí zajistit, aby všichni ti, jež jsou zapojeni do provozu RPAS, byli v potřebném rozsahu seznámeni s povinností dodržovat zákony, předpisy a postupy těch států, v nichž:

- a) je provozováno RPA; a
- b) je umístěna RPS.

Poznámka: Při provozu nad volným mořem se bez výjimky aplikují standardy obsažené v Příloze (Annexu) 2 k Chicagské úmluvě.

3.1.2 Provozovatel musí zajistit, aby všichni jeho dálkově řídicí piloti dobře znali předpisy, pravidla a postupy vztahující se k výkonu jejich funkcí, které platí

nad územím, které bude přelétáváno, na letištích, jichž má být použito, a pro zabezpečovací zařízení patřící k nim. Provozovatel musí zajistit, aby ostatní členové jeho dálkové řídicí letové posádky dobře znali předpisy, pravidla a postupy, vztahující se k výkonu jejich funkce při provozu RPAS.

Poznámka: Informace pro dálkově řídicí piloty a provozní personál RPAS o parametrech postupů za letu a provozních postupech jsou obsaženy v Doc 10019 (Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)), Předpisech L 8168/I a L 8168/III. Kritéria pro konstrukci postupů pro let podle přístrojů jsou uvedena v Doc 8168 (PANS-OPS), Volume II. Kritéria pro bezpečnou výšku nad překážkami a používané postupy se mohou v určitých státech lišit od PANS-OPS, resp. L 8168 a znalost těchto rozdílů je z důvodů bezpečnosti důležitá.

3.1.3 Za provozní řízení odpovídá provozovatel nebo jím zmocněný zástupce.

3.1.4 Odpovědnost za provozní řízení musí být pověřen pouze dálkově řídicí velitel letadla (RPiC) a referent pro letový provoz/letový dispečer, jestliže schválená metoda řízení a dozoru letového provozu provozovatele vyžaduje použití referenta pro letový provoz/letového dispečera.

Poznámka: Návod k organizaci provozního řízení a úloze referenta pro letový provoz/letového dispečera je obsažen v Doc 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance). Podrobný návod k oprávnění, povinnostem a odpovědnostem referentů pro letový provoz/letových dispečerů je obsažen v Doc 10153 (Preparation of an Operations Manual). Požadavky na věk, dovednost, znalosti a praxi pro referenty pro letový provoz/letové dispečery s průkazem způsobilosti jsou obsaženy v Předpise L 1.

3.1.5 Jestliže je nouzová situace, která ohrožuje bezpečnost RPA nebo osob, známa nejprve referentovi pro letový provoz/letovému dispečerovi, musí opatření provedené osobou v souladu s ust. 4.7.2 zahrnovat, je-li to nezbytné, neprodlené oznámení příslušným úřadům podle povahy situace a žádost o pomoc, jestliže je vyžadována.

3.1.6 Vynutí-li si nouzová situace, při níž je ohrožena bezpečnost RPA nebo osob, použití opatření, kterými se poruší předpisy nebo postupy, musí o tom RPiC okamžitě uvědomit příslušné úřady. Je-li státem, ve kterém k události došlo, požadováno písemné hlášení, musí RPiC podat toto hlášení příslušnému úřadu tohoto státu; v takovém případě rovněž musí předložit kopii státu provozovatele a státu poskytovatele služby RPS, je-li odlišný. Hlášení musí být podáno co nejdříve, nejpozději však do 10 dnů.

3.1.7 Provozovatelé musí zajistit, aby RPiC měl na RPS k dispozici všechny důležité informace o

službách pátrání a záchrany v jednotlivých oblastech, nad nimiž RPA poletí.

Poznámka: Tyto informace jsou uvedeny v provozní příručce nebo mohou být dálkově řídicím pilotům zpřístupněny jiným vhodným způsobem.

3.1.8 Provozovatelé musí zajistit, aby všichni členové dálkově řídicí letové posádky prokázali schopnost hovořit a rozumět jazyku, používanému při radiotelefonní komunikaci, jak je uvedeno v Předpise L 1.

3.2 VYHOVĚNÍ ZÁKONŮM, PŘEDPISŮM A POSTUPŮM STÁTU CIZÍMI PROVOZOVATELI

3.2.1 Pokud stát zjistí případ nebo má podezření, že cizí provozovatel nevyhověl zákonům, předpisům a postupům použitelným na území daného státu nebo zjistí podobný vážný bezpečnostní problém spojený s tímto provozovatelem, musí okamžitě informovat daného provozovatele, a pokud to záležitost vyžaduje, i stát provozovatele. Jestliže stát provozovatele není současně státem zápisu do rejstříku, musí být toto oznámení zasláno také státu zápisu do rejstříku, spadá-li záležitost do odpovědnosti tohoto státu a vyžaduje-li oznámení.

3.2.2 V případě oznámení státem stanoveným v ust. 3.2.1, pokud to záležitost a její řešení vyžaduje, musí stát, ve kterém je provoz prováděn, zapojit stát provozovatele a stát zápisu do rejstříku do konzultace týkající se bezpečnostních standardů udržovaných provozovatelem.

Poznámka 1: Provoz RPAS může být současně prováděn ve více než jednom státě, jelikož RPA může létat v jednom státě, zatímco RPS je ve státě jiném.

Poznámka 2: Doc 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance) poskytuje návod pro dozorování provozu cizích provozovatelů. Příručka také obsahuje návod pro konzultace a související činnosti uvedené v ust. 3.2.2, včetně vzoru klauzule ICAO o letecké bezpečnosti, která, pokud je obsažena v bilaterální nebo multilaterální dohodě, zajišťuje konzultace mezi státy, pokud jsou bezpečnostní problémy zjištěny jakoukoliv stranou bilaterální nebo multilaterální dohody o leteckých službách.

3.3 ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

3.3.1 Provozovatel letounu musí zavést systém řízení bezpečnosti (SMS), který zahrnuje rámec a zásady definované v Předpisu L 19, Hlavě 4 a Doplňku 2 a v této Hlavě.

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

3.3.2 Provozovatel RPAS by měl jako součást svého systému řízení bezpečnosti zavést a udržovat program analýzy letových údajů (FDAP), který zahrnuje letové údaje, včetně dat C2 spoje, které musí být na RPS, RPA zapisovány, a jakékoli další údaje stanovené státem provozovatele.

Poznámka: Provozovatel může uzavřít smlouvu na provozování programu analýzy letových údajů

s dalším partnerem, pokud si zachová celkovou odpovědnost za údržbu takového programu.

3.3.3 Je-li FDAP zaveden, musí obsahovat záruky ochrany zdroje(ů) těchto údajů v souladu s Doplňkem 3 k Předpisu L 19.

Poznámka: Návod k zavedení FDAP je obsažen v Doc 10000 (Manual on Flight Data Analysis Programmes (FDAP)).

3.3.4 Státy nesmí povolit použití zvukových nebo obrazových záznamů systému zapisovačů RPA (RPA-RS) nebo systémů zapisovačů RPS (RPS-RS) k jiným účelům, než je odborné zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu v souladu s Předpisem L 13, s výjimkou, kdy záznamy nebo přepisy:

- a) se vztahují k události související s bezpečností identifikované v rámci systému řízení bezpečnosti; jsou omezeny na relevantní části anonymizovaného přepisu záznamu; a podléhají ochraně v souladu s Předpisem L 19;
- b) jsou požadovány pro použití v trestních řízeních nesouvisejících s událostí, která je předmětem odborného zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu a podléhají ochraně v souladu s Předpisem L 19; nebo
- c) jsou použity pro prohlídky systémů zapisovačů, jak je stanoveno v oddílu 6 Doplňku 8.

Poznámka: Ustanovení týkající se ochrany údajů o bezpečnosti, informací vztahujících se k bezpečnosti a souvisejících zdrojů jsou obsažena v Doplňku 3 k Předpisu L 19. Jakmile je zahájeno odborné zjišťování příčin podle Předpisu L 13, podléhají záznamy vztahující se k odbornému zjišťování příčin ochraně poskytované Předpisem L 13.

3.3.5 Státy nesmí povolit použití záznamů RPA-RS a RPS-RS a těch, které nejsou uvedeny ust. 3.3.4, stejně jako přepisů těchto záznamů k jiným účelům, než je odborné zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu v souladu s Předpisem L 13, s výjimkou, kdy záznamy nebo přepisy podléhají ochraně poskytované Předpisem L19 a:

- a) jsou provozovatelem používány pro účely letové způsobilosti a údržby;
- b) jsou provozovatelem používány pro práci programu analýzy letových údajů požadovaného tímto předpisem;
- c) jsou požadovány pro použití v řízeních nesouvisejících s událostí zahrnující odborné zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu;
- d) jsou anonymizovány; nebo
- e) jsou zpřístupněny v souladu s postupy pro ochranu údajů.

Poznámka: Ustanovení týkající se ochrany údajů o bezpečnosti, informací vztahujících se k bezpečnosti a souvisejících zdrojů jsou obsažena v Doplňku 3 k Předpisu L 19.

3.3.6 Provozovatel musí jako součást svého systému řízení bezpečnosti zavést systém dokumentace bezpečnosti letů pro využití a vedení provozního personálu.

3.4 UŽÍVÁNÍ PSYCHOAKTIVNÍCH LÁTEK

Poznámka: Ustanovení týkající se užívání psychoaktivních látek jsou obsažena v Předpisu L 1, ust. 1.2.7 a Předpisu L 2, ust. 2.5.

3.5 ZÁPIS DO REJSTŘÍKU

3.5.1 RPA používaná v mezinárodním provozu musí být zapsána v rejstříku v souladu s ustanoveními Předpisu L 7.

3.5.2 Identifikace RPS

3.5.2.1 Provozovatel musí v provozní příručce uvést následující podrobnosti týkající se všech RPS, které provozuje:

- a) fyzická nebo právnická osoba, která je vlastníkem každé RPS;
- b) výrobce RPS a označení RPS výrobce;
- c) sériové číslo každé RPS;
- d) označení typu, modelu a varianty každého RPA, které je RPS schopna řídit; a
- e) další relevantní údaje požadované platnými právními předpisy.

3.6 SLUŽBY KRITICKÉ Z POHLEDU BEZPEČNOSTI

3.6.1 Provozovatel musí ověřit, že poskytovatel služeb kritických z pohledu bezpečnosti má organizační strukturu, dokumentované postupy, zdroje a personál dostatečné k zajištění bezpečného poskytování služeb.

3.6.2 Služby kritické z pohledu bezpečnosti mimo jiné zahrnují:

- a) poskytování zeměpisných údajů a omezení;
- b) sběr a předávání dat o událostech;
- c) výcvik dálkově řídicích pilotů;
- d) komunikační služby podporující C2 spoj;
- e) poskytování služeb prostřednictvím RPS nacházející se kdekoli ve světě; a
- f) poskytování služeb souvisejících s plánováním a řízením letu, včetně souvisejících posouzení bezpečnostních rizik.

3.6.3 Bezpečný provoz C2 spoje

3.6.3.1 Stát provozovatele musí být odpovědný za dozor nad poskytováním služby C2 spoje, ať už jsou některé součásti C2 spoje pod kontrolou provozovatele RPAS nebo poskytovatele komunikační služby C2 spoje (C2CSP).

Poznámka: Dozor poskytování služby C2 spoje může být prováděn jako součást dozoru systému řízení bezpečnosti provozovatele RPAS vykonávaného státem provozovatele.

3.6.3.2 Když operátor vykonává přímou kontrolu nad celým C2 spojem (spoji), je odpovědný za bezpečný provoz všech součástí C2 spoje. Tyto odpovědnosti musí být podrobně popsány v interní dohodě o úrovni služeb (SLA) provozovatele.

3.6.3.3 Pokud je část nebo celý C2 spoj (spoje) pod provozní kontrolou C2CSP, provozovatel musí před zahájením provozu uzavřít s C2CSP SLA.

3.6.3.4 SLA musí být schválena státem provozovatele.

3.6.3.5 SLA musí obsahovat alespoň následující:

- a) právní identifikaci strany (stran);
- b) rozsah poskytované služby včetně provozní doby a oblasti služby;
- c) požadavky na výkonnost poskytování C2 spoje, včetně QoS, která je úměrná specifikaci C2 spoje požadované za běžných podmínek pro zamýšlený provoz provozovatele;
- d) bezpečnostní opatření a řízení, včetně požadavků na ochranu před protiprávními činy pro poskytování C2 spoje;
- e) postupy pro plánované odstávky a nepředvídané události, včetně požadavků na hlášení;
- f) odpovědnosti a procesy řízení bezpečnosti související s řízením bezpečnostních rizik a zajištěním bezpečnosti, včetně posouzení a zmírňování bezpečnostních rizik, monitorování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti, bezpečnostních hlášení a analýzy bezpečnosti;
- g) ujednání pro usnadnění dozoru nad poskytováním služby C2 spoje státem provozovatele; a
- h) pohotovostní plán (ERP) C2CSP včetně toho, jak by se řešily ztráty služeb a jak by byly obnoveny.

3.6.3.6 Při výkonu své funkce dozoru nad poskytováním služby C2 spoje v souladu s ust. 3.6.3.1 musí stát provozovatele:

- a) ověřit, že služba C2 spoje má být poskytována oprávněným C2CSP;

Poznámka: Takové oprávnění nebo schválení by normálně vydal stát, ve kterém se C2CSP nachází. Další pokyny jsou uvedeny v dokumentu „Manual on C2 Links for Remotely Piloted Aircraft Systems“ (připravuje se).

- b) zajistit, že provozovatel zavedl a zdokumentoval monitorovací procesy, které zajistí, že poskytování služby C2 spoje splňuje stanovené požadavky, včetně požadované kvality služby (QoS) a zabezpečení C2 spoje;
- c) zajistit, že provozovatel zavedl a zdokumentoval monitorovací procesy za účelem zjistit nálezy a požadovat a monitorovat nápravná opatření související s poskytováním služby C2 spoje;
- d) zajistit, aby provozovatel v případě potřeby přijal vhodná opatření k vyřešení nálezů týkajících se poskytování služeb C2 spoje zjištěných při aplikaci procesů nepřetržitého monitorování; a
- e) schválit v souladu se svými vnitrostátními předpisy využití C2CSP, který byl oprávněn podle ust. 3.6.3.6 a) výše.

3.6.3.7 C2CSP musí zavést a zdokumentovat procesy provádění monitorování dodávané kvality služby (QoSD) C2CSP jako součást svých rutinních operací s cílem zajistit, aby poskytování služby C2

spoje splňovalo použitelné požadavky, včetně QoS R C2 spoje specifikované v SLA.

3.6.3.8 Provozovatel musí být odpovědný za monitorování, zda QoS D poskytování služby C2 spoje splňuje QoS R, včetně jeho zabezpečení, a musí:

- a) zdokumentovat jakékoli pozorované anomálie; a
- b) hlásit jakékoli pozorované anomálie C2CSP, v souladu se SLA.

3.6.3.9 Provozovatel musí státu provozovatele oznámit:

- a) všechny degradace poskytování C2 spoje s ohledem na SLA, k nimž došlo v průběhu provozu; a
- b) degradace, které nelze vyřešit přímou interakcí mezi provozovatelem a C2CSP, když C2CSP není provozovatelem.

3.6.4 Bezpečný provoz RPS

3.6.4.1 Provozovatel musí být odpovědný za bezpečný provoz všech RPS zapojených do provozu.

3.6.4.2 Každá použitá RPS musí být instalována v zamýšleném provozním místě personálem, který má požadovanou úroveň odbornosti a kvalifikovanosti, jak je stanoveno držitelem typového osvědčení.

3.6.4.3 Během instalace RPS musí osoba provádějící instalaci ověřit, že splňuje příslušné požadavky na letovou způsobilost a provozní požadavky a že zajišťuje řádné spojení se specifikovaným typem (typy) RPA.

3.6.4.4 Pokud je jedna nebo více RPS zapojených do provozu pod kontrolou poskytovatele služeb, musí být tento poskytovatel služeb pod bezpečnostním dozorem státu provozovatele spolu se státem poskytovatele služeb RPS, pokud se liší.

Poznámka 1: Kvalifikovanost dálkově řídicí letové posádky je řešena v ust. 9.4.6.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se dozoru poskytovatele služeb RPS lze nalézt v Doc 10019 (Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)).

3.6.4.5 Pokud je jedna nebo více RPS zapojených do provozu pod kontrolou poskytovatele služeb, tento poskytovatel služeb přidělí úkoly pouze:

- a) dálkově řídicím letovým posádkám, které jsou řádně vyškoleny a kvalifikovány;
- b) dálkově řídicím pilotům s platným průkazem způsobilosti dálkově řídicího pilota (RPL) vydaným nebo uznaným státem provozovatele, doplněným o příslušné kvalifikace; a
- c) dálkově řídicím letovým posádkám, které jsou zdravotně způsobilé.

3.6.4.5.1 Bezpečnost, ochrana před protiprávními činy a výkonnost poskytované služby RPS musí být přijatelné pro stát provozovatele a stát poskytovatele služeb RPS.

3.6.4.5.2 Je-li RPS provozována poskytovatelem služeb RPS, musí být aspekty bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy RPS řešeny v dohodě SLA mezi provozovatelem RPAS a poskytovatelem služeb RPS.

3.6.4.5.3 Jakákoli dohoda SLA s poskytovatelem služeb RPS musí zahrnovat záznamy o zachování letové způsobilosti uvedené v ust. 8.4.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 4 – LETOVÝ PROVOZ

4.1 PROVOZNÍ ZAŘÍZENÍ

4.1.1 Provozovatel musí zajistit, že nedojde k zahájení letu, dokud přiměřenými prostředky nebylo zjištěno, že pozemní, a/nebo vodní zařízení, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků, jež jsou k dispozici a jsou pro bezpečný provoz RPAS výslovně požadovány, jsou dostačující pro podmínky druhu provozu, 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 k dispozici buď prostřednictvím informací publikovaných leteckou informační službou, nebo z jiných dosažitelných zdrojů.

4.1.2 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.

4.1.3 Provozovatel musí, jako součást svého systému řízení bezpečnosti, vyhodnotit úroveň zabezpečení dostupnosti hasičských a záchranných služeb (HZS) na každém letišti, které má být uvedeno v provozním letovém plánu tak, aby bylo zajištěno, že je pro provozované RPA dostupná přijatelná úroveň ochrany.

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

4.1.4 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 provozovatele RPAS (ROC)

4.2.1.1 Provozovatel nesmí být činný v mezinárodním provozu RPAS, pokud není držitelem platného osvědčení provozovatele RPAS (ROC) vydaného státem provozovatele.

4.2.1.2 Každý stát by měl rozšířit požadavek na držení platného osvědčení provozovatele pro vnitrostátní provoz RPAS, který zohlední povahu a složitost provozu RPAS a vezme v úvahu využití

vzdušného prostoru a zmírňující opatření přiměřená riziku pro třetí strany.

4.2.1.3 ROC musí jeho držitele opravňovat k provádění provozu RPAS v souladu se stanovenými provozními specifikacemi.

Poznámka: Ustanovení vztahující se k obsahu osvědčení provozovatele RPAS a s ním spojených provozních specifikací jsou obsažena v ust. 4.2.1.7 a ust. 4.2.1.8.

4.2.1.4 Stát provozovatele vydá ROC, jestliže mu provozovatel prokázal, že má přiměřenou organizaci, metodu určování, posuzování a zmírňování rizik souvisejících s letovým provozem, požadavky na výcvik, pozemní odbavení a údržbu, odpovídající zaměření a rozsahu vymezeného provozu.

Poznámka: Dodatek D obsahuje návod na vydání osvědčení provozovatele RPAS.

4.2.1.5 Pro provozovatele, kteří jsou rovněž držiteli osvědčení leteckého provozovatele (AOC) na základě Předpisu L 6/I nebo L 6/III nebo příslušného přímo použitelného předpisu EU, by měl stát provozovatele definovat plán integrovaného dozoru, který by zahrnoval všechny použitelné body auditu. Aby se předešlo duplicitě auditů, mohou být započítány konkrétní body auditu, které již byly dokončeny během cyklu plánování dozoru AOC, za splnění čtyř podmínek:

- konkrétní bod auditu by měl být stejný pro všechna uvažovaná osvědčení;
- měly by existovat uspokojivé důkazy o tom, že takové specifické body auditu byly provedeny a že všechna nápravná opatření byla provedena ke spokojenosti státu provozovatele;
- stát provozovatele by měl být přesvědčen, že neexistují žádné důkazy o tom, že by se standardy zhoršily s ohledem na tyto specifické body auditu, které byly započítány;
- interval mezi dvěma audity pro konkrétní bod, který je započten, by neměl překročit příslušný cyklus plánování dozoru.

4.2.1.6 Prodloužení platnosti ROC závisí na:

- dodržování požadavků uvedených v ust. 4.2.1.4 pod dozorem státu provozovatele; a
- zpřístupnění jakýchkoli zařízení, dokumentů, záznamů a vybavení, které stát provozovatele vyžaduje k provedení dozoru.

4.2.1.7 ROC musí obsahovat alespoň následující informace a musí odpovídat uspořádání dle Doplňku 6:

- stát provozovatele a vydávající úřad;
- číslo ROC a datum ukončení platnosti;
- název provozovatele, obchodní název (liší-li se) a adresu hlavního místa obchodní činnosti;

- d) datum vydání a jméno, podpis a funkce zástupce vydávajícího úřadu; a
- e) odkaz na místo v řízeném dokumentu na palubě letadla, kde lze nalézt kontaktní informace o vedení provozovatele. Pokud jde o řízený dokument:
- 1) elektronická kopie musí být umístěna na RPA; a
 - 2) elektronická nebo papírová kopie musí být snadno přístupná na každé RPS.

4.2.1.8 Provozní specifikace spojené s ROC musí odpovídat uspořádání a obsahovat alespoň informace, jak je uvedeno v Doplňku 6.

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

4.2.1.9 Formát (např. papírový nebo elektronický) dokumentu ROC musí být přijatelný pro všechny státy, v nichž má být RPA provozováno.

4.2.1.10 Stát provozovatele by měl udělit provozovatelům, kteří jsou schválení k provádění provozu pod AOC a ROC, jediné „sloučené“ osvědčení uvádějící práva v provozní specifikaci tvořící přílohu k tomuto jedinému osvědčení.

Poznámka 1: Sloučené osvědčení může zahrnovat práva AOC na základě např. Předpisu L 6/I nebo L 6/III a práva ROC na základě tohoto předpisu.

Poznámka 2: Vzhledem k tomu, že v Předpisu L 6/I nebo L 6/III neexistují žádná ustanovení o zápočtu při udělení osvědčení AOC, držitel osvědčení ROC by musel splnit všechny požadavky Předpisu L 6/I nebo L 6/III, aby získal osvědčení AOC.

4.2.1.11 Provozovatel musí zajistit, aby odpovědný ředitel identifikovaný v souladu s Doplňkem 2 Předpisu L 19 měl pravomoc zajistit, aby všechny činnosti mohly být financovány a prováděny v souladu s ROC.

Poznámka: Odpovědný ředitel je odpovědný za implementaci a údržbu efektivního systému řízení bezpečnosti (Předpis L 19, Doplňk 2, ust. 1.2).

4.2.1.12 Provozovatel musí jmenovat osobu nebo skupinu osob, k jejichž řídicím odpovědnostem za řízení patří zajištění toho, aby byl provozovatel i nadále v souladu s ROC, zákony, předpisy a postupy těch států, v nichž je provoz prováděn.

Poznámka: Oblasti, pro které je osoba nebo jsou osoby jmenovány, obvykle zahrnují: provoz RPAS, zachování letové způsobilosti, výcvik posádek a řízení bezpečnosti.

4.2.1.13 Žádost o ROC se musí podat státu provozovatele.

4.2.1.14 Stát provozovatele musí zavést systém jak pro certifikaci, tak pro průběžný dohled nad provozovatelem v souladu s Doplňkem 5 k tomuto předpisu a Doplňkem 1 k Předpisu L 19, aby bylo zajištěno, že budou dodržovány požadované standardy provozu stanovené v ust. 4.2.

4.2.1.15 Stát provozovatele musí zajistit, aby činnosti provozovatele byly v souladu se schváleními a omezeními stanovenými státem zápisu do rejstříku.

Poznámka 1: Prvotní certifikace a průběžný dohled nad provozovatelem mohou být založeny na procesu popsaném v Doc 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance) pro provozovatele obchodní letecké dopravy, s možnými úpravami pro pokrytí specifických rysů provozu RPAS (např. předání mezi RPS).

Poznámka 2: Pokyny týkající se převodu odpovědností státem zápisu do rejstříku na stát provozovatele v souladu s článkem 83 bis jsou obsaženy v Doc 10059 (Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation).

4.2.2 Smluvně zajišťované služby

4.2.2.1 Pokud provozovatel uzavře smlouvu o zajišťování jakékoli služby související s bezpečností nebo ochranou před protiprávními činy na podporu svého provozu se třetí stranou, která není státem osvědčena k provádění takové činnosti (v souladu s tímto oddílem), smluvní třetí strana musí dodržovat všechny postupy provozovatele RPAS, včetně postupů týkajících se řízení bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy, jak byly schváleny státem provozovatele.

4.2.2.2 Provozovatel musí zajistit, aby úřadům státu, kde jsou smluvní služby poskytovány, byl umožněn přístup do prostor, zařízení, k vybavení a dokumentům smluvní organizace v rozsahu požadovaném pro zjištění trvalého plnění použitelných standardů uvedených v tomto předpisu a Předpisu L 19.

4.2.2.3 Provozovatel musí zajistit, aby smluvní poskytovatelé služeb umožnili přístup do prostor, zařízení, k vybavení a dokumentům smluvní organizace úřadům státu, kde jsou smluvní služby poskytovány, v rozsahu požadovaném pro zjištění trvalého plnění použitelných standardů uvedených v tomto předpisu a Předpisu L 19.

4.2.3 Dozorování provozu prováděného cizím provozovatelem

4.2.3.1 Smluvní státy musí uznat jako platné ROC vydané jiným smluvním státem za předpokladu, že požadavky, podle kterých bylo osvědčení vydáno, jsou alespoň rovnocenné použitelným standardům stanoveným v tomto předpisu a v Předpisu L 19.

4.2.3.2 Státy musí vytvořit program s postupy pro dozorování provozu RPAS na jejich území, který je prováděn cizím provozovatelem, a postupy pro přijímání vhodného opatření, pokud je nutné pro zachování bezpečnosti.

4.2.3.3 Provozovatel musí splňovat a udržovat požadavky stanovené státem, ve kterých je provoz prováděn.

Poznámka: Návod pro dozorování provozu cizích provozovatelů poskytuje Doc 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance).

4.2.3.4 Pokud má provozovatel v úmyslu mít provozní základnu, ze které se vykonává provozní řízení, v jiném státě, než je stát provozovatele, musí to

oznámit státu, ve kterém se bude provozní základna nacházet.

Poznámka 1: Provozní základna je obvykle místo, kde pracuje personál zapojený do provozu RPAS a nachází se záznamy související s provozem.

Poznámka 2: Stát, ve kterém bude umístěna provozní základna, může vyžadovat další schválení nebo oprávnění.

4.2.4 Provozní příručka

4.2.4.1 Provozovatel musí jako pomůcku pro zúčastněný provozní personál vydat provozní příručku v souladu s Doplňkem 2 tohoto předpisu. Provozní příručka musí být podle potřeby doplňována a změnována, aby bylo zajištěno, že informace v ní obsažené jsou aktuální. Všechny tyto doplňky nebo změny musí být předávány všem osobám, které jsou povinny tuto příručku používat.

4.2.4.2 Stát provozovatele musí stanovit provozovateli povinnost, aby mu předložil kopii provozní příručky se všemi doplňky anebo změnami pro přehled a přijetí, a kde to bude nezbytné, pro schválení. Provozovatel musí do provozní příručky zařadit závazné informace požadované státem provozovatele.

Poznámka 1: Požadavky na uspořádání a obsah provozní příručky jsou uvedeny v Doplňku 2.

Poznámka 2: Zvláštní ustanovení v provozní příručce vyžadují schválení státem provozovatele v souladu se standardy v ust. 4.2.8, 6.1.3, 9.3.1 a 13.1.2.

4.2.5 Provozní pokyny – všeobecně

4.2.5.1 Provozovatel musí zajistit, aby všichni provozní personál byl náležitě poučen o svých povinnostech a odpovědnostech a o vztahu těchto povinností k celkovému provozu.

4.2.5.2 RPA nesmí pojíždět po pohybové ploše letiště, jestliže osoba, která jej řídí:

- a) nemá platné oprávnění vydané provozovatelem nebo určeným zástupcem;
- b) není plně kvalifikovaná pro pojiždění s RPA;
- c) nemá kvalifikaci pro použití radiotelefonního spojení;
- d) neobdržela instrukce od kompetentní osoby týkající se plánu letiště, trati pojiždění, znaků, značení, světelných návěstidel, signálů a instrukcí ATC, frazeologie a postupů a není schopna řídit se požadovanými provozními požadavky pro bezpečný pohyb na letišti.

4.2.5.3 Provozovatel by měl vydat provozní instrukce a zajistit informace o výkonnosti RPA ve stoupání se všemi pracujícími motory, které umožní dálkově řídicímu veliteli letadla (RPiC) stanovit gradient stoupání, kterého lze dosáhnout během odletu za daných podmínek vzletu a uvažovaných postupů vzletu. Tyto informace by měly být uvedeny v provozní příručce.

Poznámka: Požadavky na výkonnost jsou popsány v ust. 5.2.

4.2.6 Simulace nouzových situací za letu

4.2.6.1 Provozovatel musí zajistit, aby za letu s nákladem nebyly simulovány nouzové nebo mimořádné situace.

4.2.6.2 Provozovatel musí zajistit, aby výcvik simulovaných nouzových a mimořádných situací za letu byl prováděn pouze po pečlivém zvážení a zmírnění rizik pro třetí strany.

4.2.7 Kontrolní seznamy povinných a nouzových úkonů

Dálkově řídicí letová posádka musí používat kontrolní seznamy povinných a nouzových úkonů, kterými je vybavena v souladu s ust. 6.1.3 před, v průběhu a po všech fázích letu a v případě nouze, aby vyhověla provozním postupům uvedeným v letové příručce nebo v jiných dokumentech spojených s osvědčením letové způsobilosti nebo jinak v provozní příručce. Návrh a zaměření kontrolního seznamu povinných a nouzových úkonů musí věnovat pozornost lidským činitelům.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se použití zásad lidských činitelů lze nalézt v Doc 9683 (Human Factors Training Manual).

4.2.8 Minimální výšky letu

4.2.8.1 Provozovatel je oprávněn stanovit minimální výšky letu pro ty prolétávané tratě, pro které byly minimální nadmořské výšky letu stanoveny přelétávaným státem nebo odpovědným státem, za předpokladu, že nebudou menší než hodnoty stanovené tímto státem.

4.2.8.2 Provozovatel musí přesně vymezit a zařadit do provozní příručky metodu určování minimálních výšek letu pro ty provozované trati, kde minimální výšky letu nebyly přelétávaným státem nebo odpovědným státem stanoveny. Minimální výšky letu, určené zmíněnou metodou, nesmí být nižší, než předepisuje Předpis L 2.

4.2.8.3 Metoda určování minimálních výšek letu by měla být schválena státem provozovatele.

4.2.8.4 Stát provozovatele by měl takovou metodu schválit pouze po pečlivém zvážení pravděpodobných účinků dále uvedených vlivů na bezpečnost uvažovaného provozu:

- a) přesnost a spolehlivost, s níž lze určit polohu RPA;
- 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.

4.2.9 Letištní provozní minima

4.2.9.1 Stát provozovatele musí požadovat, aby provozovatel stanovil pro všechna letiště používaná v jeho provozu letištní provozní minima jím schválenou metodou. Tato minima nesmí být nižší než

minima stanovená státem letiště, pokud tento neschválil pro provoz RPAS minima nižší.

Poznámka: Tento standard nepožaduje, aby stát letiště letištní provozní minima stanovil.

4.2.9.2 Stát provozovatele musí požadovat, že při stanovení letištních provozních minim, která se použijí pro jakýkoli provoz RPAS, bude provozovatel brát zřetel na tyto faktory:

- a) typ, výkonnost a manévrovací schopnosti RPA a jakékoli podmínky nebo omezení stanovené v letové příručce;
- b) složení dálkově řídicí letové posádky, její kvalifikovanost a zkušenost;
- c) rozměry a charakteristiky drah, heliportů a přistávacích míst, které mohou být použity;
- d) vhodnost a výkonnost schopností RPAS pro přiblížení a automatické přistání;
- e) zařízení dostupná RPiC pro účely navigace a/nebo řízení dráhy 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 prostorech počátečního stoupání po vzletu a nezbytné rezervy výšky nad překážkami;
- i) podmínky předepsané v provozních specifikacích; a
- j) jakákoli minima, která mohou být vyhlášena státem letiště.

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

4.2.9.3 Stát provozovatele musí vydat zvláštní oprávnění pro provoz, který zahrnuje použití schopnosti automatického přistání, bez ohledu na převládající meteorologické podmínky.

4.2.9.3.1 Pro přistání za nízké dohlednosti, pokud návrh RPAS umožňuje, aby bylo provedeno vizuálně, musí vydat stát provozovatele zvláštní schválení pro přiblížení podle přístrojů za nízké dohlednosti, které bude prováděno pouze, pokud je poskytována informace o RVR.

Poznámka: V tomto případě „vizuálně“ může znamenat provoz VLOS nebo jakékoli syntetické/kamerové řešení, které dálkově řídicímu pilotovi umožňuje monitorovat a upravit dráhu RPA podél země.

4.2.9.4 Stát provozovatele musí vydat zvláštní oprávnění pro provoz, který zahrnuje použití schopnosti automatického vzletu, bez ohledu na převládající meteorologické podmínky.

4.2.9.4.1 Pro vzlet za nízké dohlednosti, pokud návrh RPAS umožňuje, aby byl proveden vizuálně, musí vydat stát provozovatele zvláštní schválení minimální RVR pro vzlet.

Poznámka 1: V tomto případě „vizuálně“ může znamenat provoz VLOS nebo jakékoli syntetické/kamerové řešení, které dálkově řídicímu

pilotovi umožňuje monitorovat a upravit dráhu RPA podél země.

Poznámka 2: Obecně je dohlednost pro vzlet stanovena podmínkami RVR. Rovněž může být použita rovnocenná horizontální dohlednost.

4.2.9.5 Provozní minima pro 3D přiblížení podle přístrojů pro provoz RPAS, které využívá postupy přiblížení podle přístrojů, kde je přistání prováděno vizuálně, musí být určena stanovením nadmořské výšky rozhodnutí (DA) nebo výšky rozhodnutí (DH) a minimální dohlednosti nebo RVR.

Poznámka: V tomto případě „vizuálně“ může znamenat provoz VLOS nebo jakékoli syntetické/kamerové řešení, které dálkově řídicímu pilotovi umožňuje monitorovat a upravit dráhu RPA pod DA nebo DH.

4.2.10 Výška nad prahem dráhy pro automatické přistání nebo 3D přiblížení podle přístrojů

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

4.2.11 Záznamy o palivu a oleji

Poznámka: Ve zbývajících částech tohoto předpisu je pojem „palivo“ zamýšlen tak, aby zahrnoval všechny zdroje energie, např. pohonné hmoty na bázi ropy, solární energie, baterie nebo jakýkoli budoucí zdroj, který poskytuje energii RPA.

4.2.11.1 Provozovatel musí vést záznamy o palivu, aby stát provozovatele mohl ověřit, zda byly pro každý let splněny požadavky uvedené v ust. 4.3.6 a 4.3.7.1.

4.2.11.2 Pokud motor při mazání závisí na oleji, musí provozovatel vést záznamy o spotřebě oleje, aby stát provozovatele mohl ověřit, že vývoj spotřeby oleje ukazuje, že RPA mělo dostatečné množství oleje pro dokončení každého letu.

4.2.11.3 Záznamy o palivu a oleji musí provozovatel uchovávat po dobu 3 měsíců od ukončení letu.

4.2.12 Dálkově řídicí posádka

4.2.12.1 Dálkově řídicí velitel letadla (RPiC)

Provozovatel musí pro každý let stanovit jednoho dálkově řídicího pilota velitelem letadla.

4.2.12.2 Provozovatel musí určit pouze jednoho dálkově řídicího pilota, který bude v daném okamžiku vykonávat funkci dálkově řídicího velitele RPA.

4.2.12.3 Provozovatel povolí RPiC v daném okamžiku řídit pouze jedno RPA.

4.2.12.4 Po dobu průběhu jednoho letu RPAS může provozovatel pro RPA určit více než jednoho RPiC.

4.2.12.5 Odpovědnosti RPiC by měly být přeneseny na RPiC, který přebírá řízení RPA při provádění předání RPS.

Poznámka 1: Během letu RPA může dojít k několika změnám jednotlivce určeného jako RPiC.

Poznámka 2: Ustanovení týkající se předání a převzetí řízení mezi dálkově řídicími piloty v rámci jediné RPS jsou k dispozici v ust. 4.4.12 a 4.4.13 tohoto předpisu.

4.2.12.6 V případě, že by došlo během letu ke ztrátě zdravotní způsobilosti RPiC, měl by provozovatel pro výkon funkce velitele letadla určit záložního dálkově řídicího pilota.

4.2.13 Cestující

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

4.3 PŘÍPRAVA K LETU

4.3.1 Let nesmí být zahájen, dokud doklady o letové přípravě nejsou vyplněny a RPiC se nepřesvědčil, že:

- a) RPA je způsobilé k letu a příslušná osvědčení (tj. letové způsobilosti, o zápisu do leteckého rejstříku) jsou na palubě RPA;
- b) přístroje a vybavení zastavěné/instalované v RPAS jsou s přihlédnutím k očekávaným podmínkám letu a požadavkům vzdušného prostoru dostačující;
- c) RPS použitá (použité) pro let je provozuschopná (jsou provozuschopné) a kompatibilní s použitým RPA;
- d) předpokládá se, že po dobu trvání letu bude dostupný C2 spoj (spoje) splňující kritéria výkonnosti;
- e) QoS R2 spoje pro každou fázi letu je popsána v dokumentaci přípravy letu a je dálkově řídicímu pilotovi provozovatelem zajištěna;
- f) bylo pro RPA vydáno potvrzení o údržbě, jak je předepsáno v ust. 8.8 tohoto předpisu;
- g) hmotnost RPA a poloha těžiště letadla dovoluje bezpečné provedení letu s přihlédnutím k jeho očekávaným podmínkám;
- h) jakýkoli náklad je správně rozložen a bezpečně zajištěn;
- i) provozní omezení RPA uvedená v provozní příručce nebo rovnocenném dokumentu nebudou překročena;
- j) byly splněny požadavky uvedené v ust. 4.3.3 týkající se plánování letu; a
- k) v souladu s Dodatkem 4 Předpisu L 2 byla získána zvláštní oprávnění požadovaná článkem 8 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

Poznámka 1: Tyto odpovědnosti stanovené v ust. 4.3.1 výše se vztahují na prvního dálkově řídicího velitele letadla odpovědného za let RPA.

Poznámka 2: Požadavky týkající se toho, jaké dokumenty je třeba mít na palubě RPA a na RPS, naleznete v oddílu 6.25 tohoto předpisu.

4.3.2 Vyplněné formuláře přípravy letu musí provozovatel uchovávat po dobu 3 měsíců od ukončení letu.

4.3.3 Provozní plánování letů

Poznámka: Odděleně od procesů provozního plánování letů podrobně popsanych v této části jsou požadavky na letové plány, které mají být poskytnuty stanovištěm ATS, obsaženy v Předpisu L 2 a Předpisu L 4444.

4.3.3.1 Provozní letový plán musí být vyplněn pro každý zamýšlený let. Musí být schválen a podepsán prvním dálkově řídicím velitelem letadla (RPiC) odpovědným za let RPA, a je-li to požadováno, i referentem letového provozu/dispečerem letecké dopravy a jeho kopie musí být uložena u provozovatele, nebo pověřeného zástupce, nebo jestliže tento postup nelze zajistit, musí být ponechán na správě letiště nebo proti podpisu na vhodném místě v místě odletu.

Poznámka: Povinnosti referenta letového provozu/dispečera letecké dopravy jsou stanoveny v ust. 4.7 tohoto předpisu.

4.3.3.2 Kdykoli dojde ke změně RPiC, musí RPiC přebírající řízení RPA před převzetím velení pro následující úseky letu odsouhlasit provozní letový plán.

4.3.3.3 Provozní příručka musí obsahovat popis obsahu a použití provozního letového plánu.

4.3.3.4 Odsouhlasení provozního letového plánu musí být zaznamenána způsobem přijatelným pro stát provozovatele a uchovávána po dobu tří měsíců od ukončení letu.

4.3.3.5 Provozovatel musí stanovit postupy plánování letů, které zajistí bezpečné provedení letu na základě zvážení výkonnosti RPAS, dalších provozních omezení a příslušných očekávaných podmínek na trati, po níž se má letět, a na dotčených letištích, včetně náhradních letišť.

4.3.3.6 V provozní příručce musí být zahrnuty postupy plánování letů, včetně zohlednění nouzových situací za letu.

4.3.3.7 Provozovatel musí zajistit, aby byly dálkově řídicímu pilotovi poskytnuty informace týkající se činitelů, které by mohly ovlivnit kvalitu C2 spoje pro každý úsek provozu, a vhodná opatření k minimalizaci dopadu zhoršeného C2 spoje.

4.3.3.8 Provozní plánování letů by mělo zahrnovat specifické potřeby pro RPAS, jako je počet dálkově řídicích pilotů a plánování doby služby posádky pro dlouhé vytrvalostní lety. Možná bude třeba zvážit i budoucí dostupnost RPS. Tyto požadavky nemusí být k dispozici v době odletu, ale mohou být nezbytné pro provoz v pozdější fázi letu.

4.3.3.9 Provozovatel musí stanovit v provozní příručce postupy, které zajistí bezproblémový provoz po celou dobu letu, včetně různých fází letu, jako je vzlet, stoupání, cestovní let, přiblížení a přistání prováděné dálkově řídicími piloty odpovědnými za každou fázi letu.

4.3.4 Náhradní letiště

4.3.4.1 Pro letiště, které má být vybráno jako náhradní, musí dostupné informace uvádět, že

v předpokládané době použití bude k dispozici C2 spoj potřebný k provedení přistání.

4.3.4.2 Náhradní letiště při vzletu

4.3.4.2.1 Náhradní letiště při vzletu musí být zvoleno a uvedeno v letovém plánu, jestliže jsou na letišti odletu meteorologické podmínky horší než letištní minima pro přistání stanovená pro daný provoz provozovatelem nebo pokud nebude možný návrat na letiště odletu z jiných důvodů.

4.3.4.2.2 Náhradní letiště při vzletu se musí nacházet ve vzdálenosti a v rámci doby letu od letiště odletu, která je snadno dosažitelná s ohledem na vypočítanou výkonnost a vytrvalost RPA.

4.3.4.2.3 Dostupné informace o letišti, které bude zvoleno jako náhradní letiště při vzletu, musí ukazovat, že v předpokládaném čase použití budou podmínky stejné nebo lepší než letištní provozní minima stanovená provozovatelem pro takový let.

4.3.4.3 Náhradní letiště určení

4.3.4.3.1 Pro let prováděný podle pravidel letu podle přístrojů musí být v provozním letovém plánu a v letovém plánu ATS zvoleno a uvedeno alespoň jedno náhradní letiště určení, pokud:

a) doba letu z letiště odletu nebo z bodu, v němž došlo k přeplánování za letu, na letiště určení není taková (při zohlednění všech meteorologických podmínek a provozních informací souvisejících s daným letem), že v předpokládaném čase použití existuje důvodná jistota, že:

- 1) bude možné provést přiblížení a přistání bez nutnosti spoléhání se na postup přiblížení podle přístrojů; a
- 2) v předpokládaném čase použití letiště určení budou pro dálkově řízená letadla použitelné dvě samostatné dráhy, přičemž alespoň jedna z nich bude mít vyhlášený postup pro přiblížení podle přístrojů; nebo

b) není letiště osamocené. Provoz na osamocené letiště nevyžaduje výběr náhradního letiště určení a musí být plánován v souladu s ust. 4.3.6.4 d) 4);

- 1) pro každý let na osamocené letiště musí být určen bod posledního návratu; a
- 2) let na osamocené letiště nesmí pokračovat za bod posledního návratu, pokud aktuální vyhodnocení meteorologických podmínek, provozu a dalších provozních podmínek nenaznačuje, že v předpokládaném čase použití může být provedeno bezpečné přistání.

Poznámka 1: Samostatné dráhy znamenají dvě nebo více drah na stejném letišti uspořádané tak, že pokud je jedna dráha uzavřena, na další (dalších) dráze (drahách) může probíhat provoz.

Poznámka 2: Poradenský materiál pro plánování provozu na osamocené letiště je uveden v Doc 9976 (Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual).

4.3.4.3.2 Dvě náhradní letiště určení musí být zvolena a uvedena v provozním letovém plánu a v letovém plánu ATS, pokud pro letiště určení:

- a) meteorologické podmínky v předpokládaném čase použití budou horší než letištní provozní minima stanovená pro daný provoz provozovatelem; nebo
- b) meteorologické informace nejsou dostupné.

4.3.4.3.3 Je-li určen náhradní heliport v pobřežních vodách, musí být určen za následujících podmínek:

- a) je-li bod odletu pozemní, náhradní heliport určení v pobřežních vodách se použije pouze po přeletu bodu posledního návratu. Před přeletem bodu posledního návratu musí být využity pozemní náhradní heliporty;
- b) při určování vhodnosti náhradního heliportu musí být zvážena a zohledněna mechanická spolehlivost kritických řídicích systémů a kritických součástí;
- c) před přiletem na náhradní heliport musí být na náhradním heliportu proveditelná možnost přistání s jedním nepracujícím motorem (OEI);
- d) pokud je to možné, musí být zaručena dostupnost helideku;
- e) meteorologické informace musí být spolehlivé a přesné.

Poznámka: Technika přistání specifikovaná v letové příručce po selhání řídicího systému může zabránit jmenování určitých helideků jako náhradních heliportů.

4.3.4.4 Bez ohledu na ust. 4.3.4.1 a 4.3.4.2 může stát provozovatele na základě výsledků provozovatelova zvláštního posouzení bezpečnostního rizika, které prokáže, jak bude udržena rovnocenná úroveň bezpečnosti, schválit provozní varianty ke kritériím pro výběr náhradních letišť. Zvláštní posouzení bezpečnostního rizika musí obsáhnout alespoň následující:

- a) schopnosti provozovatele;
- b) celkové schopnosti RPAS;
- c) dostupné letištní technologie, schopnosti a infrastruktura;
- d) jakost a spolehlivost meteorologických informací;
- e) identifikovaná nebezpečí a bezpečnostní rizika spojená s každou variantou náhradního letiště; a
- f) konkrétní opatření pro zmírnění rizik.

Poznámka: Poradenský materiál pro provedení posouzení bezpečnostních rizik a určení variant, včetně jejich příkladů, je obsažen v Doc 9976 (Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual) a Doc 9859 (Safety Management Manual).

4.3.5 Meteorologické podmínky

4.3.5.1 Let, který má být proveden podle pravidel letu podle přístrojů (IFR):

- a) nesmí být zahájen z letiště odletu, pokud meteorologické podmínky v době použití neodpovídají letištním provozním minimům stanoveným pro daný provoz provozovatelem nebo nejsou lepší; a
- b) nesmí být zahájen nebo pokračovat za bod přeplánování za letu, pokud na letišti plánovaném pro přistání nebo na každém náhradním letišti zvoleném v souladu s ust. 4.3.4 neukazují poslední meteorologická hlášení nebo kombinace

posledních zpráv a předpovědí, že meteorologické podmínky v předpokládaném čase použití nebudou odpovídat letištním provozním minimům stanoveným pro daný provoz provozovatelem nebo nebudou lepší.

4.3.5.2 Provozovatel musí stanovit vhodné přírůstkové hodnoty, přijatelné pro stát provozovatele, pro výšku základny oblačnosti a dohlednost, které by měly být přidány k provozovatelem stanoveným letištním provozním minimům, aby bylo zajištěno, že bude při určování, zda je nebo není přiblížení a přistání možné provést bezpečně na každém náhradním letišti, zachována dostatečná bezpečnostní rezerva.

Poznámka: Poradenský materiál pro výběr těchto přírůstkových hodnot je obsažen v Doc 9976 (Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual).

4.3.5.3 Stát provozovatele musí schválit časovou rezervu stanovenou provozovatelem pro předpokládaný čas použití letiště.

Poznámka: Poradenský materiál pro stanovení odpovídající časové rezervy pro předpokládaný čas použití letiště je obsažen v Doc 9976 (Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual).

4.3.5.4 Let, který má být proveden v oblasti, v níž bylo hlášeno nebo v níž se očekává tvoření námrazy, nesmí být zahájen, není-li RPA schváleno a vybaveno pro let v těchto podmínkách.

4.3.5.5 Naplánovaný let nebo let, který má být proveden při podezření nebo zjištění podmínek přízemní námrazy, nesmí být zahájen, jestliže RPA nebylo prohlédnuto z hlediska námrazy a v případě nutnosti nebylo-li provedeno odmrazení nebo ošetření proti námraze. Akumulace námrazy nebo zjištění jiných přirozených znečištění musí být odstraněno, aby u RPA byly zachovány podmínky letové způsobilosti před zahájením vzletu.

Poznámka: Návod je obsažen v Doc 9640 (Manual of Aircraft Ground De-Icing/Anti-Icing Operations).

4.3.6 Požadavky na zásobu paliva

4.3.6.1 RPA musí mít na palubě dostatečnou zásobu použitelného paliva umožňující bezpečné dokončení plánovaného letu a odchýlení se od plánovaného provozu.

4.3.6.2 Pokud se plánuje výroba nebo dodávka paliva během letu (např. doplňování paliva za letu nebo nabíjení baterií prostřednictvím solární energie), musí si RPA v každém daném okamžiku zachovat dostatečnou kapacitu pro pokračování k bezpečnému přistání, včetně nezbytných rezerv a paliva pro nepředvídané události.

4.3.6.3 Minimální zásoba použitelného paliva, které má být na palubě, musí být založena na:

- údajích o spotřebě paliva:
 - poskytnutých výrobcem RPAS; nebo
 - na aktuálních údajích konkrétního RPA získaných ze systému sledování spotřeby paliva, jsou-li dostupné; a

Poznámka: Pokud žádné konkrétní údaje o spotřebě paliva pro přesné podmínky letu neexistují, může být RPA provozováno v souladu s údaji o odhadované spotřebě paliva.

- provozních podmínkách pro plánovaný let, včetně:
 - předpokládané hmotnosti RPA;
 - oznámení NOTAM;
 - posledních meteorologických hlášení nebo kombinací posledních zpráv a předpovědí;
 - postupů ATS, omezení a předpokládaných zdržení; a
 - vlivů odložených úkolů údržby a/nebo povolených odchylek na draku.
- účinnosti a kapacitě zařízení pro uložení paliva (např. baterií) pro plánované provozní podmínky s ohledem na případnou degradaci těchto zařízení.

4.3.6.4 Výpočet potřebného množství použitelného paliva před letem musí zahrnovat:

- palivo pro pojíždění*, odpovídající množství paliva, jehož spotřeba se očekává před vzletem s přihlédnutím k místním podmínkám v místě odletu a ke spotřebě paliva pomocné energetické jednotky (APU);
- traťové palivo*, odpovídající množství paliva, které umožní RPA let od vzletu až po přistání na letišti určení, při zohlednění provozních podmínek dle ust. 4.3.6.3 b);
Poznámka: Traťové palivo na začátku letu může být u některých typů RPA nebo druhů provozu sníženo (např. solární RPA nebo doplňování paliva za letu).
- palivo pro nepředvídané okolnosti*, odpovídající množství paliva potřebného ke kompenzaci nepředvídaných faktorů;
Poznámka: Nepředvídané faktory jsou ty, které by mohly mít vliv na spotřebu paliva při letu na letišti určení, jako jsou odchylky jednotlivého RPA od údajů očekávané spotřeby paliva, odchylky od předpovídaných meteorologických podmínek, výrazná zdržení a odchylky od plánovaného směrování letu a/ nebo plánovaných cestovních hladin.
- palivo pro let na náhradní letiště určení*, odpovídající:
 - v případě, že je náhradní letiště určení požadováno, množství paliva, které RPA umožní:
 - provést nezdařené přiblížení na letišti určení;
 - stoupat do předpokládané cestovní hladiny;
 - udržovat předpokládané směrování;
 - klesat do bodu, ve kterém bude zahájeno předpokládané přiblížení; a
 - provést přiblížení a přistání na náhradním letišti určení; nebo
 - v případě, že jsou požadována dvě náhradní letiště určení, potřebné množství paliva vypočtené dle ust. 4.3.6.4 d) 1), které RPA umožní pokračovat na náhradní letiště určení, které vyžaduje větší množství paliva pro let na náhradní letiště; nebo

- 3) v případě, že je let prováděn bez zvoleného náhradního letiště určení, potřebné množství paliva, které RPA umožní let po dobu 15 minut vyčkávací rychlostí ve výšce 450 m (1 500 ft) nad nadmořskou výškou letiště určení při standardních podmínkách; nebo
- 4) v případě, že je letiště plánovaného přistání osamocené:
- i) pro RPA s jiným než turbínovým motorem množství paliva potřebné pro let po dobu 45 minut plus 15 % plánované doby letu v cestovní hladině, včetně konečné zálohy paliva, nebo 2 hodiny, podle toho, které množství je nižší; nebo
 - ii) pro RPA s turbínovým motorem množství paliva potřebné pro let po dobu 2 hodin se spotřebou při normálním cestovním letu nad letištěm určení, včetně konečné zálohy paliva;
- e) *konečnou zálohu paliva*, odpovídající množství paliva vypočteného za použití odhadované hmotnosti při příletu na náhradní letiště určení nebo plánované letiště určení, pokud není náhradní letiště určení vyžadováno:
- 1) pro RPA s jiným než turbínovým motorem množství paliva potřebné pro let po dobu 45 minut při rychlosti a v nadmořské výšce stanovené státem provozovatele; nebo
 - 2) pro RPA s turbínovým motorem množství paliva potřebné pro let po dobu 30 minut vyčkávací rychlostí ve výšce 450 m (1 500 ft) nad nadmořskou výškou letiště při standardních podmínkách;
- f) *dodatečné palivo*, odpovídající doplňkovému množství paliva požadovanému, jestliže minimální množství paliva vypočtené v souladu s ust. 4.3.6.4 b), c), d) a e) nepostačí k tomu, aby:
- 1) RPA umožnilo, bude-li to třeba, klesat a pokračovat v letu na náhradní letiště v případě selhání motoru na základě předpokladu, že k selhání dojde v nejkritičtějších bodě na trati,
 - i) vyčkávat 15 minut ve výšce 450 m (1 500 ft) nad nadmořskou výškou letiště při standardních podmínkách, a
 - ii) provést přiblížení a přistát;
 - 2) byly splněny dodatečné požadavky nestanovené výše;
- Poznámka: Plánování paliva pro selhání, ke kterému dojde v nejkritičtějších bodě na trati (4.3.6.4 f) 1)) může uvést RPA do nouzové situace spojené se zásobou paliva na základě ust. 4.3.7.2.*
- g) *palivo dle uvážení*, odpovídající mimořádnému množství paliva, které má být na palubě dle uvážení RPiC.

4.3.6.5 Provozovatelé by měli určit jednu hodnotu konečné zálohy paliva pro každý typ a variantu RPA ze své flotily zaokrouhlenou na snadno zapamatovatelnou číslici.

4.3.6.6 Let nesmí být zahájen, pokud použitelná zásoba paliva nesplňuje požadavky ust. 4.3.6.4 a), b), c), d), e) a f), je-li to požadováno, a nesmí pokračovat z bodu přeplánování za letu, pokud

použitelná zásoba paliva nesplňuje požadavky ust. 4.3.6.4 b), c), d), e) a f), je-li to požadováno.

4.3.6.7 Bez ohledu na ust. 4.3.6.4 a), b), c), d) a f) může stát provozovatele na základě výsledků provozovatelova zvláštního posouzení bezpečnostního rizika, které prokáže, jak bude udržena rovnocenná úroveň bezpečnosti, schválit jiné varianty výpočtu množství paliva pro pojiždění, traťového paliva, paliva pro nepředvídané okolnosti, paliva pro let na náhradní letiště a dodatečného paliva. Zvláštní posouzení bezpečnostního rizika musí obsáhnout alespoň:

- a) výpočty zásob paliva pro let;
- b) schopnosti provozovatele začlenit:
 - i) daty řízenou (data-driven) metodu zahrnující program sledování spotřeby paliva; a/nebo
 - ii) pokročilé využívání náhradních letišť; a
- c) konkrétní opatření pro zmírnění rizik.

Poznámka: Poradenský materiál pro provedení posouzení bezpečnostního rizika, programy sledování spotřeby paliva a pokročilé využívání náhradních letišť je obsažen v Doc 9976 (Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual).

4.3.6.8 Jestliže po zahájení letu dojde k jinému využití paliva, než bylo zamýšleno v průběhu předletové přípravy, je nutné znovu provést analýzu a, v případě potřeby, úpravu plánovaného letu.

Poznámka: Poradenský materiál pro postupy řízení palivového systému za letu, včetně opětovné analýzy, úpravy a/nebo přeplánování letu v případě, kdy palivo pro nepředvídané okolnosti začne být spotřebováváno již před vzletem, je uveden v Doc 9976 (Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual).

4.3.7 Řízení palivového systému za letu

4.3.7.1 Provozovatel musí stanovit politiku a postupy, schválené státem provozovatele, kterými zajistí provádění kontrol množství paliva a řízení palivového systému za letu.

4.3.7.2 Dálkově řídící velitel letadla (RPiC) musí zajistit, že je průběžně kontrolováno, že zbylé množství použitelného paliva není nižší než zásoba paliva požadovaná pro pokračování letu na letiště, na němž může být provedeno bezpečné přistání s plánovanou konečnou zálohou paliva, která má zbyť po přistání.

Poznámka: Kontrola konečné zálohy paliva je určena k zajištění bezpečného přistání na každém letišti v případě, kdy mohou nepředvídané okolnosti zabránit dokončení letu tak, jak byl původně naplánován. Poradenský materiál pro plánování letu včetně okolností, které mohou vyžadovat opětovnou analýzu, úpravu a/nebo přeplánování letu před vzletem, nebo na trati, je uveden v Doc 9976 (Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual).

4.3.7.2.1 RPiC musí od ATC vyžadovat informaci o zdržení, pokud mohou neočekávané okolnosti vést k přistání na letišti určení se zásobou paliva nižší, než je konečná záloha paliva plus palivo vyžadované pro let na náhradní letiště nebo palivo pro let na osamocené letiště.

4.3.7.2.2 RPiC musí ATC předat informaci o stavu minimálního paliva vyhlášením MINIMÁLNÍ PALIVO, chce-li i nadále přistát na stanoveném letišti, pokud pilot vypočte, že jakákoliv změna stávajícího letového povolení na toto letiště může vést k přistání se zásobou paliva nižší, než je plánovaná konečná záloha paliva.

Poznámka 1: Vyhlášení MINIMÁLNÍHO PALIVA informuje ATC o tom, že všechny plánované volby letiště zamýšleného k přistání se omezily na volbu jednoho určeného letiště a jakákoliv změna současného povolení může vést k přistání s konečnou zálohou paliva menší, než bylo plánováno. Toto není nouzová situace, ale náznak toho, že pokud by došlo k dalšímu zdržení, nouzová situace může nastat.

Poznámka 2: Poradenský materiál pro vyhlášení minimálního paliva je obsažen v Doc 9976 (Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual).

4.3.7.2.3 RPiC musí vyhlásit nouzový stav paliva vysláním MAYDAY MAYDAY MAYDAY PALIVO, pokud existuje na základě vypočteného množství použitelného paliva předpoklad, že množství dostupného paliva po přistání na nejbližším letišti vhodném pro bezpečné přistání může být nižší než plánovaná konečná záloha paliva.

Poznámka 1: Pojem plánovaná konečná záloha paliva odkazuje na hodnotu vypočtenou podle ust. 4.3.6.4 e) a představuje minimální množství paliva požadované po přistání na jakémkoliv letišti.

Poznámka 2: Slova MAYDAY PALIVO popisují povahu tísňového stavu, jak je vyžadováno Předpisem L 10/II, ust. 5.3.2.1.1 b) 3).

Poznámka 3: Poradenský materiál pro řízení palivového systému za letu je obsažen v Doc 9976 (Flight Planning and Fuel Management (FPFM) Manual).

4.3.8 Plnění paliva s cestujícími na palubě

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

4.3.9 Zásoba kyslíku

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

4.3.10 Časové možnosti systému protipožárních opatření v nákladovém prostoru

Všechny lety by měly být plánovány tak, aby doba letu na náhradní letiště, kde může být provedeno bezpečné přistání, nepřesáhla časové možnosti systému protipožárních opatření v nákladovém prostoru RPA, když jsou určeny v příslušné dokumentaci RPA, snížené o provozní bezpečnostní rezervu určenou státem provozovatele.

Poznámka 1: Časové možnosti systému protipožárních opatření v nákladovém prostoru budou uvedeny v příslušné dokumentaci RPA, když mají být vzaty do úvahy pro daný provoz.

Poznámka 2: Běžná provozní bezpečnostní rezerva používaná pro tento účel je patnáct minut.

4.4 POSTUPY ZA LETU

4.4.1 Letištní provozní minima

4.4.1.1 V letu na letiště zamýšleného přistání se nesmí pokračovat, nenaznačují-li poslední informace, že v očekávané době přiletu může být přistání na tomto letišti nebo nejméně na jednom náhradním letišti určení provedeno v souladu s letištním provozním minimem stanoveným podle ust. 4.2.9.1.

4.4.1.2 Přiblížení podle přístrojů nesmí pokračovat pod výškou 300 m (1000 ft) nad letištěm nebo do úseku konečného přiblížení, jestliže hlášená dohlednost nebo rozhodující RVR neodpovídají letištním provozním minimům nebo nejsou lepší.

Poznámka: Kritéria pro úsek konečného přiblížení jsou obsažena v dokumentu Doc 8168 (PANS-OPS), Volume II.

4.4.1.3 V případě přiblížení na letiště, kde má být konečná část přistání prováděna vizuálně, pokud po vstupu do úseku konečného přiblížení nebo po sestupu pod 300 m (1000 ft) nad letištěm klesla hlášená dohlednost nebo rozhodující RVR pod stanovená minima, může přiblížení pokračovat do DA/H nebo MDA/H. V žádném případě nesmí RPA pokračovat v přiblížení na přistání za bod, za kterým by již nebyla dodržena provozní minima stanovená pro toto letiště.

Poznámka 1: V tomto případě „vizuálně“ může znamenat provoz VLOS nebo jakékoli syntetické/kamerové řešení, které dálkově řídícímu pilotovi umožňuje monitorovat a upravit dráhu RPA pod DA nebo DH.

Poznámka 2: Rozhodující RVR (controlling RVR) znamená hlášené údaje jednoho nebo více pozorovacích stanovišť RVR (dotykové zóny, střední a koncové části dráhy) použitých k stanovení, zda provozní minima jsou nebo nejsou dodržena. Tam, kde je použito RVR, je rozhodující RVR (controlling RVR) RVR dotykové zóny, pokud stát nestanovil jiná kritéria.

4.4.2 Meteorologická pozorování

Poznámka: Postupy pro meteorologická pozorování na palubě letadla za letu, jejich zaznamenávání a hlášení jsou obsaženy v Předpise L 3, Předpise L 10157, Předpise L 4444 a v Předpise L 7030. V případě RPA mohou být taková pozorování získána z palubních senzorů.

4.4.2.1 RPiC musí podat mimořádné hlášení z letadla (AIREP) týkající se brzdícího účinku RWY, pokud je tento horší, než bylo hlášeno.

Poznámka: Postupy pro tvorbu mimořádných hlášení z letadla týkajících se brzdícího účinku RWY jsou uvedeny v Předpisu L 4444, Hlavě 4 a Doplnku 1.

4.4.3 Nebezpečné podmínky za letu

Nebezpečné podmínky za letu, se kterými se RPA setkalo, vyjma těch, které jsou spojeny s meteorologickými podmínkami, by měly být hlášeny příslušné letecké stanici, co možno nejdříve. Podávané zprávy by měly obsahovat takové údaje, které mohou být důležité pro bezpečnost jiných letadel.

4.4.4 Pracovní místa členů dálkově řídicí letové posádky

4.4.4.1 Vzlet a přistání. Všichni členové dálkově řídicí letové posádky, pokud jsou ve službě pro vzlet a přistání, musí být na svých místech.

4.4.4.2 Let na trati. Všichni členové dálkově řídicí letové posádky, pokud jsou na svých místech ve službě, musí se zdržovat na svém pracovním místě, vyjma případů, kdy jejich nepřítomnost je nezbytná k výkonu funkcí spojených s provozem RPA nebo z důvodu fyziologických potřeb.

4.4.5 Použití kyslíku

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

4.4.6 Ochrana palubních průvodčích a cestujících

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

4.4.7 Provozní pokyny provozovatele předávané za letu

Provozní pokyny obsahující změnu letového plánu ATS musí být koordinovány s příslušným stanovištěm ATS, je-li to možné, před jejich předáním dálkově řídicímu pilotovi.

Poznámka: Pokud výše uvedená koordinace nebyla možná, provozní pokyny provozovatele nezbavují dálkově řídicího pilota odpovědnosti získat příslušné povolení od stanoviště ATS, je-li to použitelné, před provedením změny letového plánu.

4.4.8 Postupy letu podle přístrojů

4.4.8.1 Pro každou přístrojovou dráhu nebo letiště využitelné pro lety podle přístrojů musí být pro podporu přiblížení podle přístrojů schválen a vyhlášen státem, v němž se dané letiště nachází, jeden nebo více postupů přiblížení podle přístrojů.

4.4.8.2 Všechny RPAS provozované v souladu s pravidly letu podle přístrojů musí dodržovat postupy pro let podle přístrojů, které byly schváleny státem, v němž se dané letiště nachází, nebo státem, který je odpovědný za heliport, pokud se nachází mimo území jakéhokoli státu.

Poznámka: Informace pro dálkově řídicí piloty o parametrech postupů za letu a provozních postupech je obsažena v Předpise L 8168/II. Kritéria pro konstrukci postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou uvedena v Doc 8168 (PANS-OPS), Volume II. Kritéria pro bezpečnou výšku nad překážkami a používané postupy se mohou v určitých státech od PANS-OPS lišit a znalost těchto rozdílů je z důvodů bezpečnosti důležitá (viz Hlava 3, ust. 3.1.1).

4.4.9 Provozní postupy pro omezení hluku RPA

4.4.9.1 Provozní postupy pro omezení hluku RPA by měly odpovídat ustanovením Předpisu L 8168/III.

4.4.9.2 Postupy pro omezení hluku stanovené provozovatelem pro libovolný typ RPA musí být pro tento typ shodné na všech letištích.

Poznámka: Jednotný postup nemusí splňovat požadavky na některých letištích.

4.4.10 Provozní postupy RPAS pro rychlosti stoupání a klesání

Pokud není pokynem stanoviště řízení letového provozu stanoveno jinak, měli by provozovatelé stanovit postupy pro stoupání nebo klesání letounu do přidělené nadmořské výšky nebo letové hladiny tak, aby se uskutečnilo při rychlosti menší než 8 m/s nebo 1 500 ft/min (v závislosti na dostupném přístrojovém vybavení) posledních 300 m (1000 ft) stoupání nebo klesání do přidělené hladiny, pokud si je dálkově řídicí pilot vědom jiného letadla v přilehlé nadmořské výšce nebo letové hladině nebo pokud se k ní přibližuje, a to proto, aby se vyvaroval přijetí zbytečné rady k vyhnutí podle palubního protisrážkového systému (ACAS II), jestliže se nachází v této přilehlé nadmořské výšce nebo letové hladině nebo se k ní přibližuje.

Poznámka: Materiál týkající se vytvoření těchto postupů je obsažen v Předpisu L 8168/III, Dílu 4, Hlavě 3.

4.4.11 Provozní postupy RPAS týkající se výkonnosti pro přistání

V případě dálkově řízených letounů nesmí přiblížení na přistání pokračovat pod 300 m (1 000 ft) nad výškou letiště nad mořem, pokud si RPiC není jistý, že informace o výkonnosti letounu, spolu s dostupnými informacemi o stavu povrchu RWY naznačují, že lze bezpečně přistát.

Poznámka 1: Postupy používané letišti k posouzení a hlášení stavu povrchu RWY jsou obsaženy v Doc 9981 (PANS-Aerodromes) a postupy týkající se použití informací o stavu povrchu RWY na palubě letadla v Doc 10064 (Aeroplane Performance Manual).

Poznámka 2: Poradenský materiál ohledně tvorby informace o výkonnosti RPA je obsažen v Doc 10064 (Aeroplane Performance Manual).

4.4.12 Předání

4.4.12.1 Všechny RPS zapojené do předání musí být pod provozním řízením provozovatele.

4.4.12.2 Provozovatel musí vypracovat postupy pro předání řízení RPA z jedné RPS na druhou, které zajistí následující:

- dostupnost přejímající RPS;
- dálkově řídicí pilot, který iniciuje předání, si ponechává odpovědnost za RPA, dokud není předání dokončeno a dálkově řídicí pilot v přejímající RPS nepotvrdí, že kontrola byla zřízena;
- dálkově řídicí pilot přebírající řízení RPA je informován nebo krátce instruován o platném povolení ATC a aktuálním kmitočtu rádiové komunikace a/nebo oprávnění datového spoje;
- řídicí nastavení přejímající RPS jsou správně sladěna s konfigurací RPA;

- e) typ přejímající RPS je uveden v osvědčení letové způsobilosti RPA účastnického se předání;
- f) RPA je uvnitř pokrytí C2 spoje jak převádějící, tak přejímající RPS;
- g) spojení mezi převádějící a přejímající RPS zapojenými do předání je dostupné a co možná nejbližší reálnému času;
- h) převádějící RPS si může ponechat nebo znovu získat kontrolu nad RPA v případě, že předání přejímající RPS je neúspěšné;
- i) upozornění dálkově řídicímu veliteli letadla (RPiC) týkající se přepravy nebezpečného zboží, včetně NOTOC, jsou předána RPiC přebírajícímu kontrolu nad RPA; a
- j) předán je palubní deník a technický deník RPA je přístupný přejímající RPS před provedením předání, aby se mohl dálkově řídicí pilot přebírající řízení RPA seznámit s aktuálním stavem RPAS, včetně jakýchkoli poruch/selhání systému;
- k) RPiC byly před provedením předání poskytnuty následující informace:
 - 1) poloha RPA a okolního provozu;
 - 2) aktuální meteorologické podmínky;
 - 3) předpověď počasí nebo podmínky v místě určení;
 - 4) stav a konfigurace C2 spoje;
 - 5) změny nebo omezení zamýšleného letu nebo výkonnosti RPA; a
 - 6) omezení nebo výpadky související s ATM (např. komunikačních, navigačních, přehledových zařízení).

4.4.12.3 V kterémkoli okamžiku může RPA aktivně řídit pouze jedna RPS.

4.4.12.4 RPS plánující převzít řízení RPA může monitorovat činnosti RPS provádějící řízení, s cílem získat situační povědomí nebo usnadnit komunikaci mezi dálkově řídicími piloty, ale povely RPA by měla posílat pouze po předání řízení.

4.4.12.5 Členové dálkově řídicí letové posádky zapojení do předávání musí mít kvalifikaci pro:

- a) RPS, které obsluhují;
- b) převáděné RPA; a
- c) část nebo fázi letu, který provádějí.

Poznámka: K ověření kvalifikace členů dálkově řídicí letové posádky zapojených do předávání lze použít elektronickou metodu pro provozovatele.

4.4.12.6 Předání prováděná, když je RPA na zemi z důvodu údržby nebo za jinými účely, se provádějí pouze v případě, že:

- a) RPA je zabezpečeno tak, aby se zabránilo neúmyslným pozemním pohybům nebo vzletu; a
- b) C2 spoj je schválen pro použití na zemi, kde jsou umístěny RPA a RPS.

Poznámka: Pro usnadnění údržby nebo pojiždění může být provozovatelem oprávněn provádět předání, v souladu s ust. 4.2.5.2, jiný kvalifikovaný personál než dálkově řídicí piloti.

4.4.13 Předání řízení mezi dálkově řídicími piloty v rámci jedné RPS

4.4.13.1 Provozovatel musí vypracovat postupy pro předání řízení RPA mezi dálkově řídicími piloty, kdy jeden dálkově řídicí pilot střídá druhého na stejné RPS. Tyto postupy musí zahrnovat následující minimální informace, které mají být poskytnuty dálkově řídicímu pilotovi přebírajícímu řízení RPA:

- a) aktuální stav RPAS, včetně všech poruch/selhání systému;
- b) poloha RPA a okolního provozu;
- c) platná povolení ATC, stanoviště ATC a komunikační kmitočet nebo kanál a při použití komunikace datovým spojem aktuální oprávnění datového spoje;
- d) aktuální meteorologické podmínky;
- e) předpověď počasí nebo podmínky v místě určení;
- f) stav paliva a dalších provozních hmot RPA;
- g) stav a konfigurace C2 spoje;
- h) změny nebo omezení zamýšleného letu nebo výkonnosti RPA;
- i) omezení nebo výpadky související s ATM (např. komunikačních, navigačních, přehledových zařízení); a
- j) upozornění RPiC týkající se přepravy nebezpečného zboží, včetně NOTOC, podle použitelnosti.

4.4.13.2 Pokud bude letový provoz vyžadovat předání odpovědnosti RPiC během letu, provozovatel musí stanovit postupy předání, které zajistí bezpečnou kontinuitu provozu.

4.5 PROVOZNÍ PRAVIDLA SPECIFICKÁ PRO RPAS

Poznámka: Všeobecná provozní pravidla použitelná pro RPAS viz Předpis L 2, Dodatek 4.

4.5.1 Navázání, zajištění a ukončení C2 spoje

4.5.1.1 Je-li řízeno prostřednictvím C2 spoje, pojiždění nebo pohyb po zemi nesmí být zahájen nebo musí být přerušeno, pokud reálná kvalita služby (QoSE) nezajišťuje dálkově řídicímu pilotovi požadovanou výkonnost pro bezpečné ovládání RPA.

4.5.1.2 Vzlet nesmí být zahájen nebo, je-li to bezpečné, musí být přerušeno, pokud QoSE nezajišťuje dálkově řídicímu pilotovi požadovanou výkonnost pro bezpečné ovládání RPA.

4.5.1.3 Přepnutí na jiný C2 spoj nebo síť musí být provedeno v souladu s postupy definovanými v provozní příručce. Tyto postupy zahrnují potvrzení QoSE přijímajícího C2 spoje nebo sítě.

4.5.1.4 Dálkově řídicí pilot musí iniciovat stav ztráty C2 spoje, pokud během letu dálkově řídicí pilot určil, že QoSE je pro aktivní řízení letu bezpečným a včasným způsobem nedostatečná.

4.5.2 Provoz ve vizuálním dohledu

Pro části letu vyžadující postupy pro provoz ve vizuálním dohledu (VLOS), včetně provozu v noci, musí dálkově řídicí pilot nebo pozorovatel RPA udržovat přímý vizuální kontakt s RPA bez použití pomocných prostředků.

4.5.3 Vzlet a přistání

Poznámka 1: RPAS lze provozovat z letišť, která zahrnují jak letiště, tak heliporty, otevřené pro veřejnost nebo jiná místa splňující provozní požadavky a splňující požadavky na konfiguraci, návrh a výkonnost systému.

Poznámka 2: Tato část se vztahuje rovněž na vypouštění a návrat.

4.5.3.1 Pro provoz na jiných místech, než jsou letiště otevřená pro veřejnost, musí provozovatel nebo dálkově řídicí pilot před zahájením provozu na tomto místě vzít v úvahu toto:

- a) vzletovou a přistávací plochu a její stav, včetně ochrany osob a majetku;
- b) meteorologické podmínky vhodné pro zamýšlený let;
- c) umístění a výšku všech překážek, které by mohly bránit vzletu nebo přistání;
- d) výkonnost a schopnosti související s bezpečnými výškami nad překážkami, postupy odletu nebo přiletu (pokud jsou použitelné) a případnými omezeními letu;
- e) komunikace s příslušným stanovištěm ATS, je-li požadována;
- f) poskytování služeb zajišťujících požadovanou výkonnost C2 spoje (doba vyřízení, dostupnost, kontinuita a integrita);
- g) vyhovění povolením a pokynům ATC v řízeném vzdušném prostoru nebo udržení dostatečného odstupu od ostatního letového provozu v neřízeném vzdušném prostoru; a
- h) dostupnost pozemní infrastruktury, služeb a zařízení požadovaných pro vzlet/vypuštění, přistání/návrat a pojiždění (je-li použitelné).

4.5.4 Zařízení pro vypuštění a návrat

4.5.4.1 Tam, kde je vyžadováno specifické zařízení pro vypouštění a návrat, musí být umístění, nastavení a provoz vypouštěcího a návratového zařízení koordinováno s provozovatelem letiště a příslušným stanovištěm (příslušnými stanovišti) ATS, aby bylo zajištěno, že nebude nepříznivě ovlivněna bezpečnost.

4.5.4.2 Pozemní posádka RPAS a/nebo dálkově řídicí letová posádka musí umístit, připravit, nastavit a zkontrolovat, zda stav a provozuschopnost veškerého požadovaného vypouštěcího a návratového zařízení je:

- a) v souladu s pokyny výrobce;
- b) v umístění koordinovaném s provozovatelem letiště a příslušným stanovištěm (stanovišti) ATS, pokud se na letišti nacházejí; a
- c) pro provoz na jiných místech, než jsou letiště otevřená veřejnosti, v umístění, které poskytuje ochranu osobám a majetku.

4.5.4.3 Provozovatel musí zajistit, aby požadované vypouštěcí a návratové zařízení bylo provozuschopné před každým vypuštěním a aby bylo kompatibilní s každým používaným RPA.

4.5.4.4 Během vypouštění a návratu je do prostoru vypouštění a návratu RPA povolen vstup pouze osobám a vozidlům oprávněným provozovatelem.

Poznámka: Další pokyny týkající se plochy pro vypouštění a návrat lze nalézt v Doc 10019 (Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)), Volume II (připravuje se).

4.5.5 Nouzové a nenadálé situace

Provozní příručka RPAS musí obsahovat postupy ke zmírnění alespoň následujících situací:

- a) ztráta C2 spoje, včetně potenciální ztráty spojení letadlo-země;
- b) ztráta základních systémů nebo navigačních dat;
- c) nedostupnost požadovaných služeb nebo zařízení;
- d) neplánované uzavření vzdušného prostoru nebo letišť;
- e) nouzové přistání;
- f) ztráta zdravotní způsobilosti posádky RPS; a
- g) neúmyslné uvolnění nebezpečného zboží.

4.5.6 Místa nouzového přistání, přistání na vodu, ukončení letu

Poznámka: V závislosti na konfiguraci RPA mohou mít dálkově řídicí piloti během nouzové situace omezenou schopnost pozorovat skutečné detaily na zemi v blízkosti RPA. Dálkově řídicí pilot se může v mnohem větší míře spoléhat na předběžné plánování nouzových scénářů, k nimž může na zamýšlené trati letu dojít.

4.5.6.1 Při plánování nebo výběru míst nouzového přistání musí dálkově řídicí piloti upřednostnit bezpečnost osob na zemi před návratem RPA.

4.5.6.2 Během letu musí dálkově řídicí piloti přehodnotit vybrané oblasti nouzového přistání tak, aby byla minimalizována rizika pro osoby a majetek na zemi, přičemž zvažují následující:

- a) typ terénu a překážky na zemi;
- b) hustota obyvatelstva a shromáždění osob na volném prostranství;
- c) dostupnost z hlediska návratu nebo hašení požáru;
- d) blízkost letišť;
- e) možnost přistání na volné vodě; a
- f) druh a množství nebezpečného zboží na palubě.

4.5.6.3 Provozovatel musí stanovit postupy pro použití systému ukončení letu, pokud je RPA takto vybaveno.

4.5.7 Postupy pro nenadálé situace a nouzové postupy týkající se C2 spoje

4.5.7.1 Pokud některá z částí C2 spoje selže, musí být přijata opatření k minimalizaci doby, po kterou dálkově řídicí pilot let RPA aktivně neřídí.

4.5.7.2 Provozní příručka RPAS musí uvádět opatření, která má dálkově řídicí pilot provést, aby se minimalizovala doba, po kterou je RPAS ve stavu ztráty C2 spoje.

4.5.7.3 Přepnutí v případě nenadálé situace musí být provedeno v souladu s bezpečnostními opatřeními a postupy, které zajistí, že přijímající C2 spoj nebo síť jsou autentizovány a autorizovány.

4.5.7.4 Předání v případě nenadálé situace musí být provedeno v souladu s bezpečnostními opatřeními a postupy, které zajistí, že přejímající RPS je autentizována a autorizována převzít kontrolu nad RPA.

4.5.7.5 Dálkově řídicímu pilotovi musí být poskytnuty prostředky nebo proces pro předvídání výpadků C2 spoje nebo stavů ztráty C2 spoje.

4.5.8 Ztráta C2 spoje

4.5.8.1 V případě ztráty C2 spoje musí být RPA schopno sledovat předem naprogramovaný a předvídatelný profil dráhy letu.

4.5.8.2 Před letem musí provozovatel zajistit, že pokud RPAS přejde do stavu ztráty C2 spoje, bude RPA postupovat podle postupů obsažených v Předpisu L 2 nebo v letecké informační příručce (AIP) příslušného státu.

4.5.8.3 Provozovatel musí stanovit postupy pro posádku pro případ výpadku C2 spoje a ztráty C2 spoje.

Poznámka: Další postupy týkající se nouzových situací, poruchy hlasového spojení a nenadálých situací jsou popsány v Předpisu L 4444, Hlava 15.

4.5.8.4 Při provozu ve vzdušném prostoru, kde je vyžadováno vybavení odpovídacem SSR, musí RPAS/RPA pro indikaci stavu ztráty C2 spoje nastavit odpovídač na kód 7400 módu A.

4.5.8.5 Při provozu ve vzdušném prostoru, kde je vyžadováno vybavení ADS-B, nebo pokud je ADS-B součástí schopnosti detekce a vyhnutí (DAA) RPA, musí být RPAS/RPA schopna/schopno zvolit vhodnou funkci pro indikaci stavu ztráty C2 spoje.

4.5.8.6 Jakmile jsou aktivovány postupy ztráty C2 spoje pro jakýkoli let provozovaný jako řízený let nebo jakýkoli let, který může ovlivnit jiná letadla letící v řízeném vzdušném prostoru, a případně po úspěšném obnovení C2 spoje, musí o tom dálkově řídicí piloti neprodleně informovat stanoviště ATC.

4.6 POVINNOSTI DÁLKOVĚ ŘÍDÍCÍHO VELITELE LETADLA (RPiC)

Poznámka: Ust. 4.2.12 připouští použití více RPiC v průběhu jednoho letu.

4.6.1 RPiC je odpovědný za provoz a bezpečnost RPA od okamžiku, kdy je RPA připraveno k pohybu za účelem vzletu, až do okamžiku úplného zastavení na konci letu a vypnutí primárního systému pohonu.

4.6.1.1 RPiC musí plnit povinnosti RPiC během období popsaného v ust. 4.6.1 výše, nebo pro lety zahrnující použití více RPiC od doby, kdy tato osoba převzala povinnosti od předchozího RPiC, dokud tyto povinnosti nebudou převzaty jiným RPiC, nebo případně zastavení RPA na konci letu.

4.6.2 RPiC musí zajistit, aby byly kontrolní seznamy stanovené v ust. 4.2.7 tohoto předpisu plněny do všech podrobností.

4.6.3 RPiC musí být odpovědný za to, že nejbližšímu příslušnému úřadu oznámí nejrychlejšími dostupnými prostředky jakoukoli nehodu týkající se RPAS, při níž dojde k těžkému zranění nebo usmrcení jakékoli osoby nebo k značnému poškození **letadla** nebo jiného majetku.

Poznámka: Mezi příslušné úřady může patřit úřad pro civilní letectví a úřad pro odborné zjišťování příčin nehod ve státě události a ve státě, kde se nachází RPS, pokud se liší. Další podrobnosti o hlášení nehod jsou obsaženy v Předpisu L 13, Hlava 4.

4.6.3.1 V případě, že RPiC není ust. 4.6.3 schopen splnit, měl by nejbližší příslušné úřady informovat provozovatel.

4.6.4 RPiC, nebo osoba určená provozovatelem musí být odpovědní za to, že v co nejkratším čase podají provozovateli hlášení o všech zjištěných nebo předpokládaných závadách na RPAS.

4.6.5 RPiC musí být odpovědný za vedení palubního deníku nebo všeobecné deklarace, které obsahují informace uvedené v ust. 11.4.2 tohoto předpisu.

Poznámka: Na základě Rezoluce A10-36 desátého zasedání Shromáždění ICAO (Caracas, červen – červenec 1956) může být „všeobecná deklarace“ (popsaná v Předpisu L 9), pokud je připravena tak, aby obsahovala všechny informace požadované článkem 34 (Úmluvy o mezinárodním civilním letectví) s ohledem na palubní deník, považována smluvními státy za přijatelnou formu palubního deníku.

4.7 POVINNOSTI REFERENTA PRO LETOVÝ PROVOZ/LETOVÉHO DISPEČERA

4.7.1 Kde je to provozní příručkou předepsáno, musí referent pro letový provoz/letový dispečer ve spojení s metodou řízení a dozoru letového provozu v souladu s ust. 4.2.1.4:

- a) pomáhat dálkově řídicímu veliteli letadla (RPIc) při přípravě letu a poskytovat příslušné informace;
- b) pomáhat RPIc při přípravě provozního letového plánu a letového plánu ATS, podepisovat je, je-li to požadováno, a druhý jmenovaný předat do evidence příslušnému stanovišti ATS;
- c) předávat během letu RPIc vhodnými prostředky informace, které mohou být důležité pro bezpečné provedení letu; a
- d) oznámit příslušnému stanovišti ATS, pokud nemůže být poloha RPA určena pomocí prostředků sledování letadel a pokusy o navázání komunikace s dálkově řídicím pilotem jsou neúspěšné.

4.7.2 Referent pro letový provoz/letový dispečer musí v případě nouze:

- a) zahájit takové postupy, popsané v provozní příručce, a současně vyloučit přijetí jakéhokoliv opatření, které by mohlo být v rozporu s postupy ATC; a
- b) sdělit RPIc informace vztahující se k bezpečnosti, které by mohly být nezbytné pro bezpečné provedení letu, včetně informací vztahujících se k jakýmkoliv změnám letového plánu, které se stanou nezbytnými v průběhu letu.

Poznámka: Je stejně důležité, aby také RPIc podával podobné informace referentovi pro letový provoz/letovému dispečerovi během provádění letu, zejména v souvislosti s nouzovými situacemi.

4.8 PROVOZ S PRODLOUŽENOU DOBOU LETU NA NÁHRADNÍ LETIŠTĚ (EDTO)

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

4.9 PŘÍRUČNÍ ZAVAZADLA

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

4.10 ZVLÁDÁNÍ ÚNAVY

Poznámka: Poradenský materiál pro tvorbu a implementaci předpisů týkajících se zvládání únavy je uveden v Doc 9966 (Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches).

4.10.1 Stát provozovatele musí vytvořit předpisy pro oblast zvládání únavy. Tyto předpisy musí být založeny na vědeckých principech, znalostech a provozních zkušenostech s cílem zajistit, že členové dálkově řídicích letových posádek vykonávají své úkoly s odpovídající úrovní bdělosti. Následně musí stát provozovatele stanovit:

- a) normativní předpisy pro doby služby, omezení doby služby a požadavky na dobu odpočinku; a
- b) předpisy vztahující se k FRMS v souladu s Doplňkem 7, pokud schválí provozovateli využívání systému řízení rizik spojených s únavou (FRMS).

4.10.2 Stát provozovatele musí vyžadovat, aby provozovatel v souladu s ust. 4.10.1 a za účelem řízení bezpečnostních rizik spojených s únavou zavedl buď:

- a) doby služby, omezení doby služby a požadavky na dobu odpočinku, které odpovídají normativním předpisům státu provozovatele pro oblast zvládání únavy; nebo
- b) FRMS v souladu s ust. 4.10.1 b) pro veškeré činnosti související s provozem, nebo
- c) FRMS v souladu s ust. 4.10.5 pro část činností souvisejících s provozem a požadavky ust. 4.10.2 a) pro zbylé činnosti.

Poznámka: Dodržování normativních předpisů týkajících se zvládání únavy nezabývá provozovatele odpovědností za řízení rizik, včetně rizik spojených s únavou, pomocí systému řízení bezpečnosti (SMS) v souladu s ustanoveními Předpisu L 19.

4.10.3 Pokud provozovatel přijme požadavky normativních předpisů pro oblast zvládání únavy pro část nebo veškeré činnosti související s provozem, stát provozovatele:

- a) musí požadovat důkaz, že omezení nejsou překročena a že jsou splněny požadavky pro dobu mimo službu;
- b) musí požadovat, aby provozovatel obeznámil svůj personál se zásadami řízení únavy a se svou politikou týkající se řízení únavy;
- c) musí stanovit postup umožňující odchylky od normativních předpisů týkajících se zvládání únavy, s cílem řešit veškerá další rizika spojená s náhlými, nepředvídatelnými provozními okolnostmi; a
- d) může za výjimečných okolností, na základě vyhodnocení rizika provedeného provozovatelem, schválit odchylky od těchto předpisů. Schválené odchylky musí poskytovat rovnocennou nebo vyšší úroveň bezpečnosti, než je ta, které je dosaženo za užití normativních předpisů pro oblast zvládání únavy.

4.10.4 Pokud provozovatel zavádí FRMS, aby řídil bezpečnostní rizika spojená s únavou v souvislosti s poskytováním části nebo veškerých činností souvisejících s provozem v souladu s ust. 4.10.2 b), stát musí:

- a) vyžadovat, aby provozovatel měl nastaveny postupy k začlenění funkcí FRMS do ostatních funkcí řízení bezpečnosti; a
- b) schválit FRMS, v souladu s dokumentovaným procesem, který zajišťuje úroveň bezpečnosti přijatelnou pro stát.

Poznámka: Ustanovení o ochraně informací vztahujících se k bezpečnosti, která podporují nepřetržitou dostupnost informací požadovaných k FRMS, jsou uvedena v Předpisu L 19.

4.10.5 Pokud provozovatel zavádí FRMS, aby řídil bezpečnostní rizika spojená s únavou, musí alespoň:

- a) v rámci FRMS zapracovat vědecké principy a znalosti;
- b) průběžně identifikovat nebezpečí spojená s únavou a z toho vyplývající rizika;

- c) zajistit, že nápravná opatření nezbytná pro účinné zmírňování rizik spojených s daným nebezpečím, jsou zaváděna bezodkladně;
- d) zajišťovat průběžné sledování a pravidelné vyhodnocování zmírnění rizik spojených s únavou dosaženého těmito opatřeními; a
- e) zajišťovat průběžné zlepšování celkové výkonnosti FRMS.

Poznámka: Podrobné požadavky pro FRMS jsou uvedeny v Doplňku 7.

4.10.6 Státy by měly požadovat, aby byl FRMS součástí SMS provozovatele, je-li zaveden.

Poznámka: Začlenění FRMS do SMS je popsáno v Doc 9966 (*Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches*).

4.10.7 Provozovatel musí vést záznamy o době služby a době odpočinku všech svých členů dálkově řídicích letových posádek a uchovávat je po dobu stanovenou státem provozovatele.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 5 – PROVOZNÍ OMEZENÍ DANÁ VÝKONNOSTÍ RPAS

5.1 VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

5.1.1 RPA musí být provozována v souladu s ustanoveními podrobné a úplné předpisové základny výkonnosti stanovenými státem zápisu do rejstříku v souladu s použitelnými standardy této Hlavy.

Poznámka 1: Předpis o výkonnosti odráží pro provádění provozu jak různé fáze letu, tak provozní prostředí.

Poznámka 2. Návod, který napomáhá státům při vytvoření předpisu o výkonnosti, poskytuje Doc 10110 (Helicopter Code of Performance Development Manual).

5.1.2 S výjimkou ust. 5.4 a 5.5 pro jednomotorová RPA smí být RPA provozována jen na takových tratích, včetně odchylek od tratí, které dovolují v případě poruchy kritického motoru provést bezpečné vynucené přistání.

5.1.2.1 Pro dálkově řízené vrtulníky, bez ohledu na ust. 5.1.2 může stát provozovatele na základě výsledku hodnocení rizika umožnit, aby byly v předpisu o výkonnosti stanoveného v souladu s ust. 5.1.1 zahrnuty odchylky bez bezpečného vynuceného přistání. Hodnocení rizika musí zohledňovat alespoň následující:

- a) druh a okolnosti provozu;
- b) oblast/terén, nad kterými je provoz prováděn, a hustota zalidnění;
- c) pravděpodobnost poruchy kritického motoru a délka jejímu vystavení a přípustnost takové události;
- d) postupy a systémy pro sledování a udržování spolehlivosti motoru (motorů);
- e) výcvik a provozní postupy ke zmírnění následků poruchy kritického motoru; a
- f) vybavení dálkově řízeného vrtulníku.

Poznámka: Poradenský materiál ohledně provádění hodnocení rizika s cílem umožnit odchylky od potřeby bezpečného vynuceného přistání, včetně zmírňujících strategií pro snížení rizika, je uveden v Doc 10110 (Helicopter Code of Performance Development Manual).

5.1.2.2 V případě, že stát povolí provoz nad hustě osídlenými oblastmi prováděný dálkově řízenými vrtulníky v 3. třídě výkonnosti, musí být takový provoz prováděn v souladu s ust. 5.5.

5.1.3 Pro RPAS, pro které nejsou použitelné Části VIII, IX a X Předpisu L 8 kvůli výjimce stanovené článkem 41 Úmluvy, by měl stát zápisu do rejstříku zajistit, že je úroveň výkonnosti určená v ust. 5.2 pokud možno splněna.

5.2 RPA, KTERÝM BYLO VYDÁNO OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI V SOULADU S ČÁSTMI VIII A IX PŘEDPISU L 8

5.2.1 Požadavky obsažené v ust. 5.2.2 až 5.2.10 platí pro RPA, pro něž platí Části VIII a IX Předpisu L 8.

Poznámka: Následující standardy nezahrnují kvantitativní specifikace srovnatelné se specifikacemi obsaženými ve vnitrostátních předpisech letové způsobilosti. V souladu s ust. 5.1.1 mají být doplněny o národní požadavky připravené smluvními státy.

5.2.2 Úroveň výkonnosti stanovená použitelnými ustanoveními úplné a podrobné předpisové základny odkazované v ust. 5.1.1 pro RPA uvedená v ust. 5.2.1 musí být přinejmenším rovnocenná celkové úrovni výkonnosti požadované touto Hlavou.

5.2.3 RPA musí být provozováno v souladu s podmínkami svého osvědčení letové způsobilosti a v mezích schválených provozních omezení obsažených v jeho letové příručce.

5.2.4 Stát zápisu do rejstříku musí učinit taková opatření, která jsou v jeho možnostech, aby zajistil dodržení všeobecné míry bezpečnosti podle těchto ustanovení za všech očekávaných provozních podmínek, včetně těch, které nejsou jmenovitě uvedeny v ustanoveních této Hlavy.

5.2.5 Let nesmí být zahájen, nenavědčující-li údaje o výkonnosti uvedené v letové příručce, doplněné, je-li to nezbytné, dalšími údaji přijatelnými pro stát provozovatele, že při letu, který má být vykonán, lze dodržet ust. 5.2.6 až 5.2.10.

5.2.6 Při plnění ustanovení této Hlavy se musí brát v úvahu všechny činitele, které mají podstatný vliv na výkonnost RPA, které mimo jiné zahrnují:

- a) hmotnost RPA;
- b) provozní postupy;
- c) tlakovou výšku odpovídající výšce letiště;
- d) pro dálkově řízené letouny – sklon dráhy;
- e) okolní teplotu;
- f) vítr;
- g) stav povrchu dráhy, heliportu nebo místa přistání v předpokládaném čase použití, tj. přítomnost sněhu, rozbředlého sněhu, vody a/nebo ledu v případě pozemních RPA, stavu vodní hladiny v případě vodních RPA; a
- h) specifikaci a výkonnost C2 spoje.

5.2.7 Takové vlivy uvedené v ust. 5.2.6 výše musí být vzaty v úvahu buď přímo jako provozní parametry, nebo nepřímo pomocí tolerancí nebo mezí,

kteřé mohou být uvedeny při sestavování údajů o výkonnosti nebo v úplném a podrobném předpisu o výkonnosti, podle něhož se RPA provozuje.

Poznámka: V případě dálkově řízených letounů jsou zásady pro použití informací o stavu povrchu RWY na palubě letadla v souladu s ust. 4.4.11 obsaženy v Doc 10064 (Aeroplane Performance Manual).

5.2.8 Omezení hmotnosti

5.2.8.1 Hmotnost RPA při zahájení vzletu nesmí být větší než hmotnost, při níž jsou splněny požadavky ust. 5.2.8.4, ani větší než hmotnost, při níž jsou splněny požadavky ust. 5.2.9 a 5.2.10 se započtením očekávaných snížení hmotnosti v průběhu letu a vypouštění paliva předpokládaného při uplatnění ust. 5.2.10, resp. 5.2.8.3 a 5.2.11 pro náhradní letiště.

5.2.8.2 V žádném případě nesmí hmotnost při zahájení vzletu přesahovat maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce pro tlakovou výšku odpovídající nadmořské výšce letiště a všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální vzletové hmotnosti.

5.2.8.3 V žádném případě nesmí vypočtená hmotnost pro předpokládanou dobu přistání na letišti zamýšleného přistání a na kterémkoliv náhradním letišti překročit maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce pro tlakovou výšku odpovídající nadmořské výšce těchto letišť a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální přistávací hmotnosti.

5.2.8.4 V žádném případě nesmí hmotnost RPA při zahájení vzletu nebo v předpokládané době přistání na letišti zamýšleného přistání a na kterémkoliv náhradním letišti překročit maximální hmotnost, při které byla prokázána hluková způsobilost podle příslušných ustanovení Předpisu L 16/I, ledaže by bylo stanoveno jinak za výjimečných okolností pro určité letiště nebo dráhu, kde neexistuje problém hlukového zatížení, státem letiště, v němž takové letiště leží.

5.2.9 Fáze vzletu

5.2.9.1 *Dálkově řízené letouny.* Dálkově řízený letoun musí být v případě selhání kritického motoru, nebo kvůli jiným důvodům, schopen v kterémkoliv bodě při vzletu buď přerušit vzlet a zastavit v mezích použitelné délky přerušného vzletu, nebo pokračovat ve vzletu a přeletět ve svislé a vodorovné bezpečné vzdálenosti všechny překážky podél dráhy letu, dokud není dálkově řízený letoun v poloze, aby vyhověl ust. 5.2.10.3.

5.2.9.1.1 Pro dálkově řízené letouny – dochází-li ke ztrátě délky dráhy při vyrovnávání dálkově řízeného letounu do osy před vzletem, musí být tato ztráta započítána při stanovení použitelné délky dráhy.

5.2.9.2 *Dálkově řízené vrtulníky – provoz 1. třídy výkonnosti.* Dálkově řízený vrtulník musí být schopen v případě selhání kritické pohonné jednotky, které je rozpoznáno v nebo před bodem rozhodnutí o vzletu, přerušit vzlet a zastavit v dostupném prostoru přerušného vzletu nebo v případě selhání kritické pohonné jednotky, které je rozpoznáno v nebo za bodem rozhodnutí o vzletu, pokračovat ve vzletu

překonáním všech překážek s dostatečným odstupem podél dráhy letu, dokud není dálkově řízený vrtulník v poloze, aby vyhověl ust. 5.2.10.3.

5.2.9.3 *Dálkově řízené vrtulníky – provoz 2. třídy výkonnosti.* Dálkově řízený vrtulník musí být schopen v případě selhání kritické pohonné jednotky v jakémkoliv čase po dosažení definovaného bodu po vzletu (DPATO) pokračovat ve vzletu překonáním všech překážek s dostatečným odstupem podél dráhy letu, dokud není dálkově řízený vrtulník v poloze, aby vyhověl ust. 5.2.10.3. Před DPATO může selhání kritické pohonné jednotky způsobit vynucené přistání dálkově řízeného vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ust. 5.1.2.

5.2.9.4 *Dálkově řízené vrtulníky – provoz 3. třídy výkonnosti.* V každém bodě dráhy letu selhání pohonné jednotky způsobí vynucené přistání dálkově řízeného vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ust. 5.1.2.

5.2.10 Fáze na trati

5.2.10.1 *Dálkově řízené letouny – selhání jednoho motoru.* V případě dálkově řízených letounů s nejméně dvěma motory musí být dálkově řízený letoun při selhání kritického motoru kdekoli na trati nebo na plánovaných odchylkách od trati schopen pokračovat v letu na letiště, které mu umožní přistát v souladu s ust. 5.2.11.1, aniž by v jakémkoliv bodě sestoupil pod minimální nadmořskou výšku nad překážkami.

5.2.10.2 *Dálkově řízené letouny – selhání dvou motorů.* V případě dálkově řízených letounů se třemi a více motory musí být dálkově řízený letoun kdekoli na trati, jsou-li zde náhradní letiště a celková doba trvání letu takové, že musí být zohledněna pravděpodobnost selhání druhého motoru, má-li být udržena obecná úroveň bezpečnosti plynoucí z požadavků této Hlavy, schopen pokračovat v letu na náhradní letiště na trati a přistát, a to v případě, že dojde k selhání kterýchkoliv dvou motorů.

5.2.10.3 *Dálkově řízené vrtulníky – provoz 1. a 2. třídy výkonnosti.* Dálkově řízený vrtulník musí být schopen v případě selhání kritické pohonné jednotky v jakémkoliv bodě na trati pokračovat v letu na místo, ve kterém mohou být splněny podmínky ust. 5.2.11.2 pro provoz 1. třídy výkonnosti nebo podmínky ust. 5.2.11.3 pro provoz 2. třídy výkonnosti, aniž by sestoupil pod stanovenou minimální nadmořskou výšku letu v jakémkoliv bodě.

5.2.10.4 *Dálkově řízené vrtulníky – provoz 3. třídy výkonnosti.* Dálkově řízený vrtulník musí být schopen se všemi pracujícími pohonnými jednotkami pokračovat po zamýšlené trati nebo na plánovaný náhradní heliport, aniž by sestoupil pod stanovenou minimální nadmořskou výšku letu v jakémkoliv bodě. V každém bodě dráhy letu způsobí selhání pohonné jednotky vynucené přistání dálkově řízeného vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ustanovení 5.1.2.

5.2.11 *Fáze přiblížení a přistání*

5.2.11.1 *Dálkově řízené letouny.* Dálkově řízený letoun musí být schopen přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu při přiblížení a přistání na letišti zamýšleného přistání nebo na kterémkoliv náhradním letišti s jistotou, že zastaví v mezích použitelné délky přistání na daném letišti, nebo pro vodní dálkově řízené letouny, že dostatečně sníží rychlosti v mezích použitelné délky pro přistání. Je třeba vzít v úvahu předvídané odchylky v technice přiblížení a přistání, jestliže k těmto odchýlkám nebylo přihlédnuto při stanovení údajů o výkonnosti.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se přiměřených rezerv pro posouzení délky „v čase přistání“ je obsažen v Doc 10064 (Aeroplane Performance Manual).

5.2.11.2 *Dálkově řízené vrtulníky – provoz 1. třídy výkonnosti.* V případě selhání kritické pohonné jednotky před bodem rozhodnutí o přistání, které je rozpoznáno v jakémkoliv bodě během fáze přiblížení a přistání, musí být dálkově řízený vrtulník na heliportu určení a jakémkoliv náhradním heliportu schopen přeletem všech překážek v dráze přiblížení přistát a zastavit v rámci použitelné délky přistání, nebo provést přerušené přistání a přeletět všechny překážky v dráze letu s dostatečným odstupem rovnocenným tomu, který je stanoven v ust. 5.2.9.2. V případě selhání, ke kterému dojde za bodem rozhodnutí o přistání, musí být dálkově řízený vrtulník schopen přistát a zastavit v rámci použitelné délky přistání.

5.2.11.3 *Dálkově řízené vrtulníky – provoz 2. třídy výkonnosti.* V případě selhání kritické pohonné jednotky před definovaným bodem před přistáním (DPBL) musí být dálkově řízený vrtulník na heliportu určení a jakémkoliv náhradním heliportu schopen přeletem všech překážek v dráze přiblížení buď přistát a zastavit v rámci použitelné délky přistání, nebo provést přerušené přistání a přeletět všechny překážky v dráze letu s dostatečným odstupem rovnocenným tomu, který je stanoven v ust. 5.2.9.3. Za DPBL může selhání kritické pohonné jednotky způsobit vynucené přistání dálkově řízeného vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ust. 5.1.2.

5.2.11.4 *Dálkově řízené vrtulníky – provoz 3. třídy výkonnosti.* V každém bodě dráhy letu způsobí selhání pohonné jednotky vynucené přistání dálkově řízeného vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ust. 5.1.2.

5.3 ÚDAJE O PŘEKÁŽKÁCH

5.3.1 Provozovatel musí používat dostupné údaje:

- a) pro dálkově řízené letouny – k vytvoření postupů ke splnění ust. 5.2.10.1; nebo
- b) pro dálkově řízené vrtulníky – k vytvoření postupů k dosažení fází vzletu, počátečního stoupání, přiblížení a přistání podrobně popsaných v předpisu o výkonnosti stanoveném státem provozovatele.

Poznámka: Způsoby předkládání údajů o překážkách jsou uvedeny v Předpisu L 4 a L 15, Hlavě 5 a Doplňku 1 a Předpisu L 10066, Hlavě 5.

5.3.2 Při hodnocení, zda byly splněny požadavky ust. 5.2.9, musí provozovatel vzít v úvahu přesnost map.

5.4 DOPLŇUJÍCÍ POŽADAVKY PRO SCHVÁLENÝ PROVOZ JEDNOMOTOROVÝCH DÁLKOVĚ ŘÍZENÝCH LETOUNŮ NAD HUSTĚ OSÍDLENÝMI OBLASTMI

5.4.1 Při schvalování provozu jednomotorových dálkově řízených letounů nad hustě osídlenými oblastmi musí stát provozovatele zajistit, že je schvalování letové způsobilosti dálkově řízeného letounu provedeno podle příslušných postupů a že je celková úroveň bezpečnosti stanovená Předpisem L 6 a L 8 zajištěna:

- a) spolehlivostí motoru;
- b) postupy údržby provozovatele, provozními postupy, postupy pro letové odbavení a programy výcviku posádky; a
- c) vybavením a dalšími požadavky poskytnutými v souladu s Doplňkem 3.

5.4.2 Všechny jednomotorové dálkově řízené letouny provozované nad hustě osídlenými oblastmi musí být vybaveny automatickým systémem sledování vývoje stavu motoru.

5.5 DOPLŇUJÍCÍ POŽADAVKY PRO PROVOZ DÁLKOVĚ ŘÍZENÝCH VRTULNÍKŮ 3. TŘÍDY VÝKONNOSTI NAD HUSTĚ OSÍDLENÝMI OBLASTMI

5.5.1 Provoz dálkově řízených vrtulníků 3. třídy výkonnosti smí být prováděn pouze v prostředí nad povrchem, které je přijatelné pro příslušný úřad státu, nad kterým je provoz prováděn.

5.5.2 Při schvalování provozu dálkově řízených vrtulníků 3. třídy výkonnosti nad hustě osídlenými oblastmi musí stát provozovatele zajistit, že je schvalování letové způsobilosti dálkově řízeného vrtulníku provedeno podle příslušných postupů a že je celková úroveň bezpečnosti určená Předpisem L 6 a Předpisem L 8 zajištěna:

- a) spolehlivostí motorů;
- b) postupy údržby provozovatele, provozními postupy a programy výcviku posádky; a
- c) vybavením a dalšími požadavky poskytnutými v souladu s Doplňkem 3.

Poznámka: Návod k doplňujícím požadavkům na provoz dálkově řízených vrtulníků 3. třídy výkonnosti nad hustě osídlenými oblastmi je obsažen v Doc 10019 (Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)).

5.5.3 Provozovatelé dálkově řízených vrtulníků v 3. třídě výkonnosti provozovaných nad hustě osídlenými oblastmi musí mít program sledování vývoje stavu motoru a musí ke sledování motorů využívat doporučené nástroje, systémy, provozní postupy a postupy údržby výrobců motoru a vrtulníku.

5.5.4 Aby se snížil výskyt mechanických selhání dálkově řízených vrtulníků 3. třídy výkonnosti provozovaných nad hustě osídlenými oblastmi, mělo by se využívat sledování stavu vibrací pro systém pohonu ocasního rotoru.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 6 – PŘÍSTROJE, VYBAVENÍ RPAS A LETOVÁ DOKUMENTACE

Poznámka: Podrobná ustanovení týkající se komunikačního a navigačního vybavení RPAS jsou uvedena v Hlavě 7.

6.1 VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

6.1.1 V RPA nebo na RPS musí být zastaveny 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 RPAS a okolnostech, za nichž má být provoz prováděn. Předepsané přístroje a vybavení včetně jejich zástavby musí být schváleny nebo přijaty státem zápisu do rejstříku.

Poznámka: Informace týkající se vybavení požadovaného pro provoz v daném vzdušném prostoru lze nalézt v Předpisu L 7030 a leteckých informačních příručkách (AIP).

6.1.2 Provozovatel musí v provozní příručce poskytnout seznam minimálního vybavení (MEL), schválený státem provozovatele, který dálkově řídicímu veliteli letadla umožní rozhodnout, zda let může zahájit nebo v něm pokračovat z mezilehlého místa, 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 neovlivní dodržení požadavků letové způsobilosti RPA platných ve státě zápisu do rejstříku.

Poznámka: Pokyny týkající se seznamu minimálního vybavení jsou obsaženy v Dodatku E.

6.1.3 Provozovatel musí poskytnout provoznímu personálu a dálkově řídicí letové posádce provozní příručku RPAS pro každý typ provozovaného RPA, obsahující normální, mimořádné a nouzové postupy vztahující se k provozu RPA/RPS. Příručka musí obsahovat podrobnosti o systémech RPA/RPS a kontrolní seznamy povinných úkonů, které mají být používány. Návrh provozní příručky musí věnovat pozornost zásadám lidských činitelů.

Poznámka 1: Požadavky týkající se uspořádání a obsahu provozní příručky obsahuje Doplněk 2.

Poznámka 2: Státy mohou jako základ pro vypracování provozní příručky odkazovat na přijaté a uznávané oborové předpisy.

Poznámka 3: Poradenský materiál ohledně uplatňování zásad lidských činitelů lze nalézt v Doc 9683 (Human Factors Training Manual).

6.1.4 RPAS provozovaný na základě dohody dle článku 83 bis Úmluvy

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

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

6.2 VŠECHNY RPAS PŘI VŠECH LETECH

RPAS musí být vybaven nezbytnými systémy a přístroji, které dovolí dálkově řídicímu pilotovi kontrolovat dráhu letu RPA, provádět všechny obraty v souladu s požadovanými postupy a dodržovat provozní omezení RPA v předpokládaných provozních podmínkách.

6.3 C2 SPOJ

C2 spoj musí vyhovovat požadavkům stanoveným v Předpisu L 10/VI.

6.4 DÁLKOVĚ ŘÍDICÍ STANICE**6.4.1 Všeobecně**

C2 spoj musí vyhovovat požadavkům stanoveným v Předpisu L 10/VI.

Poznámka: Aspekty řízení konfigurace RPAS jsou řešeny v Předpisu L 8, Části X.

6.4.1.1 RPS musí být vybavena vhodnými ovládacími prvky a zobrazovači (displeji), které umožní dálkově řídicímu pilotovi (pilotům) monitorovat a řídit zamýšlený provoz RPA na zemi i ve vzduchu.

6.4.1.2 RPS musí umožnit dálkově řídicímu pilotovi (pilotům) provádět jakékoli požadované manévry a řešit nouzové situace při dodržení provozních omezení v očekávaných provozních podmínkách.

6.4.1.3 RPS musí dálkově řídicímu pilotovi (pilotům) poskytovat prostředky ke komunikaci se stanovišti ATS a případně dalšími uživateli vzdušného prostoru.

6.4.1.4 RPS musí být vybavena tak, aby dálkově řídicímu pilotovi poskytla včas a zřetelně všechny relevantní informace, výstrahy a varování týkající se provozu.

6.4.2 Pracovní prostředí RPS

6.4.2.1 Provozovatel musí zajistit, aby RPS byla umístěna v prostředí, které:

- a) umožňuje dálkově řídicímu pilotovi (pilotům) soustředit se na své úkoly; a
- b) minimalizuje rušivé vlivy.

6.4.2.2 Provozovatel musí zajistit, aby pracovní prostředí pro dálkově řídicí letovou posádku bralo v úvahu uplatňování zásad lidských činitelů.

Poznámka 1: Poradenský materiál ohledně uplatňování zásad lidských činitelů lze nalézt v Doc 9683 (Human Factors Training Manual).

Poznámka 2: Ohledy týkající se pracovního prostředí mohou zahrnovat přiměřený prostor, osvětlení, klimatizaci, ergonomický nábytek a snadnou dostupnost požadovaných informací nebo nástrojů pro provoz.

6.4.2.3 Zobrazovače (displeje) musí být uspořádány tak, aby dálkově řídicí pilot (piloti) mohl (mohli) snadno vidět indikace ze svého stanoviště.

6.4.2.4 Dálkově řídicí letová posádka musí mít k dispozici prostředky pro měření a zobrazování času v hodinách, minutách a sekundách.

6.4.3 Příručky, mapy a informace

6.4.3.1 Dálkově řídicí pilot musí mít na RPS k dispozici následující příručky, mapy a informace:

- a) provozní příručku předepsanou ust. 4.2.4 nebo nejméně ty její části, které se týkají letového provozu;
- b) letovou příručku pro RPAS nebo jiné dokumenty obsahující údaje o výkonnosti požadované pro použití Hlavy 5 a všechny ostatní informace nezbytné pro provoz RPAS v rámci podmínek jeho osvědčení letové způsobilosti, pokud tyto údaje nejsou dostupné v provozní příručce;
- c) mapy platné a vhodné pro trať navrhovaného letu a pro každou další trať, o které lze důvodně předpokládat, že na ni může být let odkloněn;
- d) postupy stanovené v Předpisu L 2 pro velitele letadel, proti nimž je zakročováno;
- e) vizuální signály pro použití zakročujícím letadlem a letadlem, proti němuž je zakročováno, je-li to relevantní pro používané RPA, jak je uvedeno v Předpisu L 2;
- f) příslušný průkaz způsobilosti každého člena dálkově řídicí letové posádky;
- g) kontrolní seznamy, na které odkazuje ust. 4.2.7; a
- h) veškeré informace a postupy označené jako relevantní v posouzení bezpečnosti provedeném provozovatelem, včetně postupů pro nouzové a postupy pro nenadálé situace.

6.4.3.2 Každá RPS musí mít k dispozici letovou příručku pro každý typ RPA, který může být a má být z této RPS provozován.

6.4.4 Plány pro nenadálé situace

6.4.4.1 Provozovatel musí dálkově řídicí letové posádce poskytnout možnost kontaktovat příslušné stanoviště ATS a koordinovat s ním v případě evakuace RPS.

6.4.4.2 Dálkově řídicí letová posádka musí v případě evakuace RPS kontaktovat příslušné stanoviště ATS a koordinovat s ním.

6.4.4.3 Provozovatel musí vypracovat, zveřejnit a zavést plány pro nenadálé situace k zajištění alternativních zařízení RPS, když nejsou přidělena zařízení RPS k dispozici.

Poznámka: Rozsáhlý výpadek ovlivňující přidělená zařízení RPS v jednom místě může

vyžadovat použití alternativních zařízení RPS v jiných lokalitách.

6.4.4.4 Plány pro nenadálé situace musí zahrnovat alespoň následující:

- a) ustanovení o alternativních zařízeních a službách;
- b) podrobné dohody mezi zúčastněnými stranami před tím, než nastane událost vyžadující opatření pro nenadálé situace, včetně způsobu a načasování vyhlášení takových ujednání; a
- c) podrobnosti týkající se alternativních zařízení RPS, infrastruktury a dálkově řídicích pilotů.

6.4.4.5 Tyto plány by měly být vypracovány po konzultaci s dotčenými zúčastněnými stranami.

Poznámka: Pokud má být zařízení RPS umístěno v geografické oblasti náchylné k nepříznivým přírodním jevům (např. zemětřesení nebo záplavy), může provozovatel zvážit posílení opatření pro nenadálé situace, aby zajistil, že náhradní zařízení RPS bude během krátké doby vhodné pro dlouhodobý provoz v případě úplného zničení původního zařízení RPS.

6.5 SYSTÉMY ZAPISOVAČŮ RPAS

Poznámka 1: Systémy zapisovačů RPAS zaznamenávají data ze všech systémů na palubě RPA a RPS (např. video z RPA, data audio, datová a C2 spoje).

Poznámka 2: Podrobné požadavky na systémy zapisovačů RPAS jsou obsaženy v Doplňku 8.

Poznámka 3: Informace, které pomohou při návrhu zapisovačů používaných pro RPAS mohou poskytnout dokumenty EUROCAE ED-112A (Minimum Operational Performance Specifications (MOPS) for Flight Recorders) a EUROCAE ED-155 (Minimum Operational Performance Specifications (MOPS) for Lightweight Flight Recording Systems).

6.5.1 Použitelnost

6.5.1.1 V případě všech RPA o maximální schválené vzletové hmotnosti (MCTOM) větší než 2 250 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 18. března 2027 nebo později, musí RPA-RS na palubě RPA zaznamenávat údaje související s funkcemi RPA stanovené v oddílu 3 Doplňku 8.

6.5.1.2 V případě všech RPA o MCTOM 2 250 kg nebo nižší by měly být na palubě RPA zaznamenávány údaje související s funkcemi RPA stanovené v Doplňku 8.

6.5.1.3 Všechny RPS řídicí RPA provozované podle Předpisu L 6/IV, které jsou vyrobeny 18. března 2027 nebo později, musí být vybaveny RPS-RS.

Poznámka: Funkce, které mají být zaznamenávány RPS-RS jsou popsány v oddílu 4 Doplňku 8.

6.5.2 Doba záznamu

6.5.2.1 Všechny RPA-RS musí být schopny uchovat informace zaznamenané od okamžiku, kdy je letadlo připraveno k pohybu pro účely letu, a dobou, kdy zastaví na konci tohoto letu a hlavní pohonná soustava

je vypnuta, nebo posledních 25 hodin, podle toho, co je delší.

6.5.2.2 RPS-RS musí začít nepřetržitě zaznamenávat od zahájení kontrol RPS před připojením k určitému RPA, ať už před letem nebo za letu, dokud není ukončeno spojení s určitým RPA, ať už za letu nebo po letu, a jsou dokončeny kontroly po připojení RPS.

6.5.2.3 V případě více RPS, které postupně řídí let určitého RPA, musí každá RPS zaznamenávat údaje po dobu uvedenou v ust. 6.5.2.2.

Poznámka: Cílem je zachytit veškeré činnosti dálkově řídicího pilota, které mají vliv na provoz, od předletových kontrol RPA po dokončení letu.

6.5.3 Konstrukce a zástavba

RPA-RS musí být konstruovány, umístěny a zastavěny tak, aby byla zajištěna maximální prakticky možná ochrana záznamů a aby bylo možné zapsané informace uchovat, obnovit a analyzovat. Systémy zapisovačů musí splňovat předepsané specifikace na odolnost proti nárazu a ochranu proti ohni.

6.5.4 Zachovávání údajů

Poznámka: Povinnosti provozovatele týkající se uložení záznamů RPA-RS a RPS-RS jsou uvedeny v ust. 11.7.

6.5.4.1 V případě nehody nebo incidentu, ke kterému dojde během letu, musí být údaje zaznamenané RPA-RS, pokud to vyžaduje ust. 6.5.1.1, a RPS-RS zachovány pro účely vyšetřování.

6.5.4.2 *Ochrana RPA-RS při nárazu.* Všechny RPA, které mají mít RPA-RS v souladu s ust. 6.5.1.1, musí být vybaveny RPA-RS chráněnými v souladu s průmyslovými specifikacemi na odolnost proti nárazu a ochranu proti ohni pro systémy letových zapisovačů. Odolnost proti nárazu a ochrana proti ohni musí být založena na analýze potenciálního poškození záznamového média.

6.5.4.3 *Ochrana RPS-RS.* RPS-RS musí zajišťovat, aby zaznamenané údaje byly bezpečně uchovávány s ohledem na podmínky prostředí, bezpečnost a nouzové situace, které by mohly ovlivnit integritu RPS. Pokud je RPS přepravována na palubě vozidla, plavidla nebo jiného letadla, RPS-RS musí zahrnovat odolnost proti nárazu a ochranu proti ohni.

6.5.4.4 RPA-RS se musí, jakmile je to možné, po ukončení letu vypnout, pokud došlo nebo existuje podezření, že došlo k nehodě nebo incidentu, a nesmí být znovu uveden do činnosti, než bude v souladu s Předpisem L 13 určeno, jak bude se zapisovači naloženo.

6.5.4.5 RPS-RS musí zachovat původní zaznamenané údaje týkající se nehody nebo incidentu RPA, aniž by to ovlivnilo další provoz RPS-RS. Původní zaznamenané údaje týkající se nehody nebo incidentu RPA musí být zachovány a uschovány do doby, než bude v souladu s Předpisem L 13 určeno, jak bude se zapisovači naloženo.

Poznámka: Potřebu obnovy zaznamenaných údajů z RPA-RS a RPS-RS určí úřad pro odporné zjišťování příčin leteckých nehod státu, který provádí odborné zjišťování příčin s patřičným zřetelem k závažnosti události a daným okolnostem, včetně dopadu na provoz.

6.5.5 Obnova údajů systému zapisovačů RPAS

6.5.5.1 RPA splňující standardy použitelnosti uvedené v Hlavě 2 a ust. 6.5.1 tohoto předpisu musí být vybavena prostředky schválenými státem provozovatele sloužícími k obnově údajů ze systémů zapisovačů RPAS (RPAS-RS) a jejich včasnému zpřístupnění.

6.5.5.2 Při schvalování prostředků sloužících ke včasnému zpřístupnění údajů RPAS-RS musí brát stát provozovatele v úvahu následující:

- a) možnosti provozovatele;
- b) celkové schopnosti RPAS certifikované státem projekce;
- c) spolehlivost prostředků k obnově příslušných kanálů zapisovače hlasu RPS-RS; a
- d) konkrétní opatření pro zmírnění rizik.

Poznámka: Poradenský materiál pro schvalování prostředků sloužících ke včasnému zpřístupnění údajů letového zapisovače je obsažen v Doc 10054 (Manual on Location of Aircraft in Distress and Flight Recorder Data Recovery).

6.5.6 Zachování provozuschopnosti

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

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

6.5.7 Systémy zapisovačů RPS

6.5.7.1 Všeobecně

6.5.7.1.1 Všechny RPAS, u nichž se požaduje, aby splňovaly provozní požadavky tohoto předpisu (definované v Hlavě 2) a standardy použitelnosti uvedené v ust. 6.5.1.3, musí zaznamenávat hlasové spojení a akustické prostředí na RPS.

Poznámka: Informace, které mají být zapisovány, jsou podrobně popsány v Doplňku 8.

6.5.7.1.2 Všechny RPS, u nichž se požaduje, aby splňovaly provozní požadavky tohoto předpisu (definované v Hlavě 2) a standardy použitelnosti uvedené v ust. 6.5.1.3, musí zaznamenávat informace zobrazované dálkově řídicí letové posádce na elektronických zobrazovačích (displejích), stejně jako manipulaci s přepínači a voliči dálkově řídicí letovou posádkou, jak je definováno v Doplňku 8.

6.5.7.1.2.1 Záznam rozhraní dálkově řídicí letové posádky a stroje musí být možné korelovat se zaznamenaným zvukem RPS.

6.5.7.1.3 Všechny RPS musí na RPS-RS zaznamenávat data spojená s funkcemi definovanými v oddílu 5 Doplnku 8.

6.5.7.2 Dokumentace RPS-RS

6.5.7.2.1 Provozovatel musí uchovávat dokumentaci nezbytnou pro převod zaznamenaných letových dat na letové parametry vyjádřené v technických jednotkách. Tato dokumentace musí být na vyžádání poskytnuta úřadům pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod.

6.5.7.2.2 Dokumentace nezbytná k převodu zaznamenaných dat na údaje použitelné týmem pro vyšetřování nehod by měla být poskytnuta v elektronické podobě.

Poznámka: Specifikaci průmyslu pro dokumentaci týkající se parametrů letových zapisovačů lze nalézt v dokumentu ARINC 647A (Flight Recorder Electronic Documentation) nebo v rovnocenném dokumentu.

6.5.7.2.3 Provozovatel musí uchovávat záznam každé RPS, která řídila RPA během každého letu.

6.5.7.3 Ochrana dat před protiprávními činy

Data musí být zabezpečena způsobem, který zabrání čtení dat bez použití speciálních nástrojů nebo technik. Šifrování dat RPA-RS nebo RPS-RS se nesmí používat, protože by to mohlo ovlivnit obnovu dat v případě poškození paměti nebo média.

6.5.8 Zapisovače datového spoje

Všechny RPS, které využívají kteroukoli z aplikací pro komunikaci datovým spojením uvedených v Doplnku 8 a musí být vybaveny RPS-RS, musí zaznamenávat komunikaci datovým spojením.

6.6 VŠECHNY RPAS PŘI LETU NAD VODOU

6.6.1 Vodní RPA

6.6.1.1 Vodní RPA při všech letech musí být vybaveny zařízením pro vysílání zvukových signálů předepsaných v Mezinárodním řádu pro zabránění srážkám na moři, je-li to použitelné.

6.6.1.2 Vodní RPA by mělo být vybaveno:

- a) kotvou, pokud nemá být vodní RPA přivázáno k pevnému přístavišti; a
- b) vlečnou kotvou (drogue), je-li nutná k pomoci při manévrování

Poznámka: Vodními RPA jsou i obojživelná RPA používaná jako vodní.

6.6.2 RPA bez konfigurace pro provoz na moři

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

6.6.3 Všechna RPA při dálkových letech nad vodou

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

6.7 VŠECHNA RPA S ŽIVÝMI ZVÍŘATY NEBO CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ PŘI LETECH NAD OZNAČENÝMI ZEMSKÝMI OBLASTMI

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

6.8 VŠECHNA RPA S ŽIVÝMI ZVÍŘATY NEBO CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ PŘI LETECH VE VELKÝCH VÝŠKÁCH

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

6.9 VŠECHNA RPA PŘI LETECH V PODMÍNKÁCH NÁMRAZY

6.9.1 Všechna RPA provozovaná za okolností, kde je hlášena nebo očekávána námraza, musí být vybavena vhodným odmrazovacím/protinámrazovým zařízením.

6.9.2 Aby bylo vyhověno ust. 6.9.1, musí být RPA v případě potřeby vybavena systémem detekce námrazy.

6.10 VŠECHNY RPAS PROVOZOVANÉ PODLE PRAVIDEL PRO LETY PODLE PŘÍSTROJŮ (IFR)

6.10.1 Všechny RPAS letící podle pravidel pro lety podle přístrojů musí být vybaveny prostředky ke zjištění alespoň následujících informací:

- a) magnetický kurz;
- b) tlaková nadmořská výška;
- c) vzdušná rychlost;
- d) letová poloha RPA;
- e) teplota vnějšího vzduchu;
- f) rychlost stoupání a klesání; a
- g) poruchy systému indikace nadmořské výšky, vzdušné rychlosti nebo letové polohy.

Poznámka: Požadavky uvedené v ust. 6.10.1 lze splnit jedním nebo kombinací systémů za předpokladu, že zůstane zachována táž ochrana proti celkovému selhání.

6.10.2 Při letech podle IFR musí být dálkově řídicímu pilotovi (pilotům) na RPS zobrazeny informace v ust. 6.10.1.

Poznámka: Požadavky uvedené v ust. 6.10.1 lze splnit jedním nebo kombinací zobrazovačů (displejů) za předpokladu, že zůstane zachována táž ochrana proti celkovému selhání.

6.10.3 RPAS musí být vybaveny takovými dalšími přístroji a vybavením, které může předepsat příslušný úřad.

Poznámka: Další požadavky týkající se zvláštních oprávnění pro RPAS zapojené v mezinárodním letectví jsou obsaženy v Předpisu L 2, Dodatek 4.

6.11 NOUZOVÉ NAPÁJENÍ RPS

6.11.1 RPS musí být vybavena nouzovým zdrojem napájení, nezávislým na hlavním elektrickém zdroji nebo systémech dodávky generované energie, který je schopen dodávat energii po dobu, která je dostatečná k provedení opatření pro nenadálé situace nebo převedení řízení RPA na alternativní RPS.

6.11.2 Nouzový zdroj napájení musí být automaticky v provozu po úplném selhání hlavního systému výroby elektrické energie a musí být jasné indikováno, že RPS je provozována na nouzový zdroj.

6.11.3 Při provozu na nouzový zdroj napájení musí RPS poskytnout dálkově řídicímu pilotovi minimálně základní letové informace požadované k provedení bezpečného návratu.

6.12 VŠECHNA RPA PŘI NOČNÍCH LETECH

Všechna RPA musí být při nočních letech vybavena:

- a) veškerým vybavením uvedeným v ust. 6.10;
- b) světly předepsanými Předpisem L 2 pro letadla za letu nebo při provozu na pohybové ploše letiště; a
Poznámka: Specifikace světel, která splňují požadavky Předpisu L 2 pro polohová světla, jsou obsaženy v Doplňku 1. Všeobecné charakteristiky světel jsou uvedeny v Předpise L 8.
- c) dvěma přístávacími světlomety.

6.13 RPA S PŘETLAKOVÝMI KABINAMI S ŽIVÝMI ZVÍŘATY NEBO CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ – METEOROLOGICKÝ RADAR

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

6.14 VŠECHNA RPA PŘI LETECH VE VÝŠCE NAD 15 000 M (49 000 FT) – UKAZATEL ZÁŘENÍ

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

6.15 UKAZATEL MACHOVA ČÍSLA

RPA s omezením rychlostí vyjádřeným Machovým číslem musí být vybavena prostředkem pro zobrazení Machova čísla na RPS.

6.16 SYSTÉMY SIGNALIZACE BLÍZKOSTI ZEMĚ (GPWS)**6.16.1 Použitelnost**

6.16.1.1 Pokud návrh RPAS již nezahrnuje schopnost plně řešit riziko srážky se zemí, musí být všechna RPA provádějící lety IFR vybavena GPWS, který má funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

6.16.1.2 Pokud je GPWS v RPA zastavěn, musí provozovatel zavést postupy správy databáze, které zajistí včasnou distribuci a aktualizaci platných údajů o terénu a překážkách v systému GPWS.

6.16.1.3 GPWS musí poskytovat automaticky dálkově řídicí letové posádce včasnou a nezáměnnou výstrahu, jestliže je RPA v potenciálně nebezpečné blízkosti země.

6.16.1.4 GPWS, 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 vysunuté poloze;
 - 2) vztlakové klapky v jiné než přistávací poloze; a
- e) nadměrné sklesání pod přístrojovou sestupovou dráhu.

6.17 RPA S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ – SEDADLA PRO PALUBNÍ PRŮVODČÍ

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

6.18 POLOHOVÝ MAJÁK NEHODY (ELT)

ELT musí být vybavena pouze RPA v konfiguraci pro přepravu osob na palubě.

6.19 URČOVÁNÍ POLOHY RPA V TÍSNI

Poznámka: SARPs pro RPAS se v současnosti RPA s osobami na palubě nezabývají. Proto ustanovení vztahující se na služby pátrání a záchrany v souvislosti s RPAS nebyly doposud vypracovány.

6.20 SCHOPNOST DETEKCE A VYHNUTÍ (DAA)

Poznámka: Zde specifikované provozní požadavky pro konfliktní provoz jsou určeny ke splnění požadavků Předpisu L 2 pro předcházení kolizím, včetně blízkosti a práva přednosti.

6.20.1 Provozní požadavky DAA

6.20.1.1 Stát provozovatele musí zajistit, aby provozovatel zavedl a zdokumentoval provozní omezení, postupy pro používání vybavení DAA a související požadavky na výcvik.

6.20.1.2 Jakýkoli RPAS provozovaný podle IFR musí mít schopnost DAA, která umožňuje dálkově řídicímu pilotovi vyhnout se konfliktnímu provozu a jiným nebezpečím.

Poznámka: Dalšími nebezpečími mohou být myšleny terén, počasí, turbulence v úplavu, neslučitelné činnosti ve vzdušném prostoru a, je-li letadlo na zemi, pozemní vozidla a další překážky na pohybové ploše letiště.

6.20.1.3 Schopnost DAA vyhnutí se srážce ve vzduchu musí fungovat v souladu s příslušnými ustanoveními Předpisu L 10/IV, Částí 1 a 2.

Poznámka 1: Schopnost DAA nutně nevyžaduje zastavěné zařízení RPAS. Může být podporována jinými formami externího vybavení (např. pozemním

systémem detekce a vyhnutí), pokud je to nutné, aby plnil svou funkci.

Poznámka 2: Ztráta schopnosti DAA je řešena v Doc 10019 (Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)).

Poznámka 3: SARPs pro vybavení DAA v Předpise L 10/IV budou zpočátku řešit pouze rizika konfliktního provozu ve vzduchu.

6.20.1.4 DAA musí dálkově řídicímu pilotovi poskytnout možnost udržování bdělosti za účelem detekce a vyhnutí se potenciální srážce s jiným letadlem.

6.20.1.5 DAA musí dálkově řídicímu pilotovi poskytnout možnost přijmout vhodná opatření, když jsou současně přítomna různá nebezpečí, ať už DAA pro tato nebezpečí zajišťuje jeden systém nebo různé systémy.

6.20.1.6 Dálkově řídicí pilot musí být schopen zasáhnout do řízení automatizovaných manévru k vyhnutí se nebezpečí, s výjimkou případu výpadku C2 spoje.

Poznámka: Postupy pro provoz DAA jsou obsaženy v Předpise L 8168/III.

6.20.1.7 Ovládací prvky, zobrazovače (displeje) a výstrahy RPAS musí dálkově řídicímu pilotovi umožnit rozpoznat, kdy může být nutné učinit kroky k potlačení automatizovaného manévru k vyhnutí se nebezpečí.

6.20.2 Automatizované vyhnutí se srážce

6.20.2.1 RPA musí být vybaveno automatizovaným systémem, který provádí příslušné manévry pro vyhnutí se srážce, s výjimkou případů, kdy lze odpovědnost dálkově řídicího pilota vyhnout se srážce dostatečně vykonávat jiným způsobem.

6.20.2.2 Bez ohledu na ust. 6.20.2.1 může stát provozovatele schválit provoz RPAS bez automatizovaného vyhnutí se srážce na základě výsledků specifického posouzení bezpečnostních rizik provedeného provozovatelem, které prokáže, jak bude udržována rovnocenná úroveň bezpečnosti. Specifické posouzení bezpečnostních rizik musí zahrnovat alespoň:

- a) integritu a výkonnost C2 spoje;
- b) rozmanitost více C2 spojů, pokud jsou instalovány; a
- c) spolehlivost ostatních systémů, které jsou požadovány, aby dálkově řídicímu pilotovi umožnily provádět řízení trajektorie letu RPA.

Poznámka 1: Přítomnost jakýchkoli jednobodových poruch v jednom nebo více systémech RPAS, které by mohly vést k časté a/nebo dlouhodobé ztrátě schopnosti dálkově řídicího pilota řídit trajektorii letu RPA, bude vyžadovat automatizované prostředky k provádění manévru k vyhnutí se konfliktnímu provozu.

Poznámka 2: Pokyny týkající se posuzování bezpečnostních rizik jsou uvedeny v Doc 9859 (Safety Management Manual).

6.21 POŽADAVKY NA ODPOVÍDAČE HLÁSÍCÍ TLAKOVOU NADMOŘSKOU VÝŠKU

6.21.1 Všechna RPA musí být vybavena odpovídačem módu S, který pracuje v souladu s příslušnými ustanoveními Předpisu L 10/IV.

6.21.2 Všechna RPA musí být vybavena zdrojem údajů, který poskytuje informace o tlakové nadmořské výšce s přesností rozlišení 7,62 m (25 ft) nebo lepší.

6.21.3 Odpovídače módu S musí být vybaveny stavem RPA ve vzduchu/na zemi.

Poznámka: Tato ustanovení zlepší účinnost palubních protisrážkových systémů, stejně jako účinnost letových provozních služeb, které využívají radary s módem S. Při přesnosti rozlišení 7,62 m (25 ft) nebo lepší se významně zlepší zejména procesy traťového sledování.

6.22 MIKROFONY

Všichni členové dálkově řídicí letové posádky, kteří jsou na RPS ve službě, musí komunikovat prostřednictvím handsfree mikrofónů, kdykoli je situace taková, že je nesmí rozptylovat celkové prostředí uvnitř RPS a po celou dobu:

- a) fáze odletu a přiletu letu; a
- b) období, kdy je považováno za nezbytné pozorné sledování letu.

Poznámka: Zaznamenávání provozního prostředí RPS viz Doplněk 8, ust. 5.2.

6.23 DÁLKOVĚ ŘÍZENÉ LETOUNY – DOPŘEDNÝ VÝSTRAŽNÝ SYSTÉM NA STŘIH VĚTRU

6.23.1 Všechny dálkově řízené letouny by měly být vybaveny dopředným výstražným systémem na střih větru.

6.23.2 Dopředný výstražný systém na střih větru by měl být schopen poskytnout dálkově řídicímu pilotovi včasnou zvukovou a vizuální výstrahu na střih větru před dálkově řízeným letounem a požadovanou informaci, která umožní dálkově řídicímu pilotovi bezpečně zahájit a pokračovat v postupu nezdařeného přiblížení nebo provést přiblížení okruhem, nebo provést manévru úniku, je-li to nezbytné. Systém by měl dálkově řídicímu pilotovi poskytnout rovněž indikaci o dosažení limitů k povolenému automatickému přiblížení, je-li toto zařízení použito.

6.24 DOKUMENTY V DRŽENÍ PROVOZOVATELE

6.24.1 Všeobecně

V místě provozního řízení provozovatele nebo na jiném místě určeném státem provozovatele musí být k dispozici v autentické podobě následující dokumenty, příručky a informace specifické pro provozovatele:

- a) ROC;
- b) provozní specifikace relevantní pro modely RPA a RPS spojené s ROC;

- c) zvláštní oprávnění/schválení získaná od států odlišných od státu provozovatele, jak vyžaduje Dodatek 4 k Předpisu L 2;
- d) osvědčení o zápisu do rejstříku každého RPA;
- e) osvědčení letové způsobilosti každého RPA;
- f) povolení ke zřízení a provozování radiostanic, je-li to použitelné;
- g) hlukové osvědčení, je-li to použitelné;
- h) dokumenty jakýchkoli dalších celků RPAS, je-li to použitelné;
- i) letová(é) příručka(y) každého modelu RPA;
- j) provozní příručka;
- k) příručka pro řízení údržby (MCM);
- l) smlouvy a dohody o úrovni služeb s třetími stranami poskytujícími služby související s bezpečností, je-li to použitelné;
- m) osvědčení o pojištění odpovědnosti za škodu, je-li požadováno;
- n) pohotovostní plán (ERP) pokrývající činnosti vyplývající z rizik pro RPS, jako jsou zemětřesení, záplavy, bezpečnostní incidenty atd.; a
- o) jakýkoli jiný dokument požadovaný státem provozovatele.

6.25 DOKUMENTY NA PALUBĚ RPA

6.25.1 Ověřená kopie ROC specifikovaná v ust. 4.2.1 Hlavy 4 a kopie provozních specifikací relevantních pro RPA, které byly vydané ve spojení s tímto osvědčením, musí být na palubě RPA a být k dispozici na každé RPS použité pro daný provoz. Pokud jsou ROC a související provozní specifikace vydány státem provozovatele v jiném jazyce než v angličtině, musí být přiložen anglický překlad.

6.25.2 Kromě toho musí být na palubě každého RPA snadno přístupné následující dokumenty a musí být k dispozici na každé RPS použité při provozu pro kontrolu oprávněnými kontrolními orgány. Pokud jsou tyto dokumenty vystaveny v jiném jazyce než v angličtině, musí být přiložen anglický překlad:

- a) osvědčení o zápisu do rejstříku RPA;
- b) osvědčení letové způsobilosti RPA;
- c) příslušné průkazy způsobilosti každého člena dálkově řídicí letové posádky;
- d) povolení ke zřízení a provozování radiostanice;
- e) hlukové osvědčení, je-li to použitelné;
- f) palubní deník RPA;

Poznámka: Kromě toho může mít palubní deník RPA oddíly, které jsou rovněž uchovávány na každé RPS používané při provozu.

- g) technický deník RPA; a
- h) pokud přepravuje náklad, seznam nákladu a podrobné prohlášení o nákladu.

6.25.3 Formát a přístup (např. papírově nebo elektronicky) k dokumentům uvedeným v ust. 6.25.1 a 6.25.2 musí být přijatelné pro všechny státy zapojené do provozu.

Poznámka 1: Výše uvedené dokumenty mohou být přístupné elektronicky prostřednictvím informací na palubě RPA, jako je QR kód.

Poznámka 2: Mezi státy zapojené do provozu může patřit stát zápisu do rejstříku, stát, odkud RPA odletělo, stát zamýšleného přistání a jakékoli státy, které jsou přelétávány.

6.26 DOKUMENTY NA RPS

6.26.1 Na každé RPS použité pro daný provoz musí být k dispozici minimálně následující dokumenty, příručky a informace:

- a) příslušné průkazy způsobilosti každého člena dálkově řídicí letové posádky zapojeného do provozu během příslušných dob služby;
- b) letová příručka nebo její příslušná část, včetně seznamu povolených odchylek na draku (CDL);
- c) provozní příručka nebo její příslušná část, včetně seznamu minimálního vybavení (MEL);
- d) příslušné kontrolní seznamy;
- e) provozní specifikace relevantní pro modely RPA a RPS;
- f) palubní deník RPA;
- g) technický deník RPA;
- h) technický deník RPS;
- i) podrobnosti o podaných a aktuálních letových plánech ATS a provozních letových plánech, je-li to použitelné;
- j) aktuální a vhodné letecké mapy pro trať letu a všechny tratě, na kterých lze důvodně předpokládat, že let může být odkloněn, včetně map odletů, přiletů a přiblížení pro všechna příslušná letiště/heliporty, nebo elektronický přístup k takovým mapám;
- k) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu;
- l) dokumentace NOTAM a letecké informační služby (AIS) pro briefing nebo elektronický přístup k ní;
- m) meteorologické informace;
- n) požadavky na palivo, naplněné palivo a záznamy;
- o) pokud RPA přepravuje náklad, seznam nákladu a podrobné prohlášení o nákladu;
- p) pokud RPA přepravuje nebezpečné zboží, oznámení o nebezpečném zboží;
- q) dokumentaci o hmotnosti a vyvážení; a
- r) jakákoli další dokumentace, která se může týkat letu nebo může být vyžadována státem (státy) zapojeným do provozu.

6.26.2 Formát a přístup (např. elektronicky) k výše uvedeným dokumentům musí být přijatelné pro stát provozovatele a stát, kde se RPS nachází.

6.26.3 Dokumenty, příručky a informace uchovávané na RPS musí být na žádost poskytnuty státnímu orgánu provádějícímu kontrolu RPS nebo RPA nejúčinnějším dostupným způsobem.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 7 – KOMUNIKAČNÍ, NAVIGAČNÍ A PŘEHLEDOVÉ VYBAVENÍ RPAS

7.1 KOMUNIKAČNÍ VYBAVENÍ

7.1.1 Komunikační vybavení RPAS snadno dostupné dálkově řídícímu pilotovi musí umožňovat:

- a) obousměrné spojení s letištní službou řízení;
- b) příjem meteorologických informací v každém okamžiku letu; a
- c) obousměrné spojení v každém okamžiku letu nejméně s jednou leteckou stanicí a se všemi ostatními leteckými stanicemi a na těch kmitočtech, které jsou předepsány příslušným úřadem.

Poznámka: Požadavky ust. 7.1.1 budou považovány za splněné, jestliže se prokáže, že spojení požadovaných tímto odstavcem může být dosaženo za obvyklých podmínek šíření rádiových vln na uvažované trati.

7.1.2 Radiové komunikační vybavení RPAS musí zajišťovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

7.1.3 Pro provoz, kde je požadováno, aby komunikační vybavení splňovalo specifikace RCP pro komunikaci založenou na výkonnosti (PBC), musí RPAS, navíc k požadavkům stanoveným v ust. 7.1.1:

- a) být vybaven komunikačním vybavením, které umožní jeho provoz v souladu s předepsanými specifikacemi RCP;
- b) mít informace týkající se schopností RPAS dle specifikace RCP uvedených v letové příručce nebo jiné dokumentaci RPAS schválené státem projekce nebo státem zápisu do rejstříku; a
- c) mít informace týkající se schopností RPAS dle specifikace RCP, které jsou zahrnuty v MEL.

Poznámka 1: Informace týkající se konceptu komunikace a přehledu založených na výkonnosti (Performance-based Communication and Surveillance – PBCS) a poradenský materiál k jeho implementaci jsou uvedeny v Doc 9869 (Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual).

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se schopností RPAS dle specifikace RCP je uveden v dokumentu „Manual on C2 Links for Remotely Piloted Aircraft Systems“ (přpravuje se).

7.1.4 Stát provozovatele musí zajistit, aby pro provoz, kde byla pro PBC předepsána specifikace RCP, provozovatel stanovil a zdokumentoval:

- a) normální a mimořádné postupy, včetně postupů pro nenadálé situace;
- b) požadavky na kvalifikaci a odbornou způsobilost dálkově řídící letové posádky v souladu s příslušnými specifikacemi RCP;
- c) výcvikový program pro příslušný personál odpovídající zamýšlenému provozu; a

- d) příslušné postupy pro údržbu k zajištění zachování letové způsobilosti, v souladu s příslušnými specifikacemi RCP.

Poznámka: Stát provozovatele může vyžadovat alternativní prostředky komunikace s ATC, pokud je komunikace ATC přenášena přes RPA, aby se zmírnily dopady selhání RPA ve funkci prostředníka.

7.1.5 Stát provozovatele musí zajistit, že, pokud jde o RPAS uvedené v ust. 7.1.3, existují dostatečné požadavky týkající se:

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

7.2 NAVIGAČNÍ VYBAVENÍ

7.2.1 RPAS musí být vybaven navigačním vybavením, které dálkově řídícímu pilotovi umožní let:

- a) podle provozního letového plánu; a
- b) podle požadavků letových provozních služeb.

7.2.2 Pro provoz, pro který byly předepsány navigační specifikace pro navigaci založenou na výkonnosti (PBN), musí RPAS navíc k požadavkům stanoveným v ust. 7.2.1 mít:

- a) navigační vybavení, které umožní provoz podle předepsané navigační specifikace (specifikací); a
- b) informace týkající se schopností RPAS dle navigační specifikace uvedených v letové příručce nebo jiné dokumentaci RPAS schválené státem projekce nebo státem zápisu do rejstříku; a
- c) informace týkající se schopností RPAS dle navigační specifikace, které jsou zahrnuty v MEL.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se navigační specifikace je obsažen v Doc 9613 (Performance-based Navigation (PBN) Manual).

7.2.3 Stát provozovatele musí zajistit, aby pro provoz, kde byla pro PBN předepsána navigační specifikace, provozovatel stanovil a zdokumentoval:

- a) normální a mimořádné postupy, včetně postupů pro nenadálé situace;
- b) požadavky na kvalifikaci a odbornou způsobilost dálkově řídící letové posádky v souladu s příslušnými navigačními specifikacemi;
- 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 Doc 9997 (Performance-based Navigation (PBN) Operational Approval Manual).

Poznámka 2: Nedílnou součástí normálních a mimořádných postupů je správa elektronických navigačních údajů.

7.2.4 Stát provozovatele 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 Doc 9997.

7.2.5 Pro lety v definovaných částech vzdušného prostoru, ve kterých jsou na základě oblastní dohody předepsány specifikace minimální navigační výkonnosti (MNPS), musí být RPAS vybaven takovým navigačním vybavením, které:

- nepřerušeně poskytuje indikaci dálkově řídicí letové posádce o dodržení nebo odchýlení se od trati s požadovaným stupněm přesnosti v kterémkoliv bodě na trati; a
- bylo schváleno státem provozovatele pro dotčený provoz MNPS.

Poznámka: Předepsané specifikace minimální navigační výkonnosti a postupy, jimiž se řídí jejich použití, jsou publikovány v Regionálních doplňkových postupech (Předpisu L 7030).

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

- RPAS musí být vybaven vybavením schopným:
 - indikovat dálkově řídicí letové posádce letovou hladinu, v níž letí;
 - automaticky udržovat zvolenou letovou hladinu;
 - signalizovat dálkově řídicí letové posádce odchylku od zvolené letové hladiny. Prahová hodnota sepnutí signalizace nesmí být větší než ± 90 m (300 ft);
 - automaticky hlásit tlakovou nadmořskou výšku; a
- stát provozovatele musí vydat zvláštní schválení pro provoz RVSM.

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

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

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

7.2.8 Stát provozovatele po projednání se státem zápisu do rejstříku, je-li to vhodné, musí zajistit, že, pokud jde o RPAS uvedené v ust. 7.2.6, existují dostatečné požadavky týkající se:

- získávání hlášení o výkonnosti ve vztahu k dodržování výšky letu vydaných sledujícími stanovišti zřízenými v souladu s Hlavou 3 Předpisu L 11; a
- přijetí okamžitého nápravného opatření pro konkrétní RPAS nebo typy RPAS, uvedené v těchto hlášeních jako nevyhovující požadavkům ve vztahu k dodržování výšky letu pro provoz ve vzdušném prostoru, ve kterém je uplatňováno RVSM.

7.2.9 Stát provozovatele, který vydal provozovateli zvláštní schválení RVSM, musí stanovit požadavky, které zajistí, že alespoň u dvou RPA z každé typové skupiny RPA provozované provozovatelem je monitorována schopnost udržet stanovenou výšku alespoň jednou každé dva roky nebo v rámci intervalu 1 000 letových hodin na RPA, podle toho, jaké období je delší. Jestliže skupina typů RPA provozovaná provozovatelem zahrnuje jediné RPA, musí být monitorování u tohoto RPA 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 Hlavou 3 Předpisu L 11.

7.2.10 Všechny státy, které jsou odpovědné za vzdušný prostor, kde je zavedeno RVSM nebo vydaly majitelům/provozovatelům zvláštní schválení RVSM v rámci jejich státu, musí stanovit opatření a postupy, které zajistí, že bude přijato příslušné opatření vzhledem k RPAS a majitelům/provozovatelům, pokud bude shledáno, že jsou provozovány ve vzdušném prostoru RVSM bez platného zvláštního schválení RVSM.

Poznámka 1: Je potřeba, aby se tato opatření a postupy vztahovaly jak na situaci, kdy byl dotčený RPAS provozován bez zvláštního schválení ve vzdušném prostoru státu, tak na situaci, kdy je shledáno, že provozovatel, za kterého má stát odpovědnost regulačního dozoru, provozoval svůj RPAS bez požadovaného zvláštního schválení ve vzdušném prostoru jiného státu.

Poznámka 2: Poradenský materiál vztahující se k zvláštnímu schválení pro provoz v prostoru RVSM je obsažen v Doc 9574 (Manual on a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive).

7.2.11 RPAS musí být dostatečně vybaven navigačním vybavením, aby bylo zajištěno, že v případě poruchy jedné části vybavení v kterémkoliv 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 1: Tento požadavek lze splnit jiným způsobem, než je zdvojení vybavení.

Poznámka 2: Informační materiál týkající se vybavení RPAS nezbytného pro lety ve vzdušném prostoru, kde se používají RVSM 300 m (1 000 ft) nad FL 290 obsahuje Doc 9574 (Manual on a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive).

7.2.12 Na každém letišti, na kterém provozovatel RPAS hodlá provádět přiblížení a přistání podle přístrojů, včetně všech určených náhradních letišť, musí být RPAS vybaven navigační schopností, která:

- a) poskytuje dostatečnou výkonnost a funkcionalitu pro vedení RPA na přistání; nebo
- b) umožňuje dálkově řídicímu pilotovi provést přistání za VLOS nebo prostřednictvím nepřímého pozorování s využitím vhodně certifikovaného vizuálního přehledového systému nebo metodiky.

7.2.13 Při pojiždění RPA musí být RPAS vybaven navigační schopností poskytující dostatečnou výkonnost a funkcionalitu k vedení RPA do určeného bodu na pohybové ploše.

Poznámka: Tento požadavek platí stejně pro situace, kdy RPA pojíždí pod přímou kontrolou dálkově řídicího pilota, nebo kdy RPA pojíždí v rámci automatizované funkce.

7.3 PŘEHLEDOVÉ VYBAVENÍ

7.3.1 RPAS 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 RPAS navíc k požadavkům stanoveným v ust. 7.3.1 mít:

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

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

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

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

- a) normální a mimořádné postupy, včetně postupů pro nenadálé situace;
- b) požadavky na kvalifikaci a odbornou způsobilost dálkově řídicí letové posádky v souladu s příslušnými specifikacemi RSP;

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

7.3.4 Stát provozovatele musí zajistit, že, pokud jde o RPAS uvedené v ust. 7.3.2, existují dostatečné požadavky týkající se:

- a) získávání hlášení o sledované přehledové výkonnosti vydávaných v rámci monitorovacích programů zavedených v souladu s Hlavou 3 Předpisu L 11; a
- b) přijetí okamžitého nápravného opatření pro konkrétní RPAS, typy RPAS nebo provozovatele uvedené v těchto hlášeních jako nevyhovující specifikaci RSP.

7.4 ZÁSTAVBA VYBAVENÍ

Zástavba vybavení musí být taková, aby porucha některé jeho části sloužící pro komunikační, navigační nebo přehledové účely nebo pro jakoukoliv jejich kombinaci, nezpůsobila poruchu jiné části sloužící ke komunikačním, navigačním nebo přehledovým účelům.

Poznámka: Další informace o faktorech významných pro bezpečnost, jako je spoléhání se na společný zdroj pro přehled a/nebo navigaci, naleznete v Hlavě 2 Předpisu L 4444.

7.5 SPRÁVA 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 stát provozovatele neschválil postupy provozovatele, které zajistí, že použitý proces a dodané produkty splňují přijatelné standardy integrity a že jsou produkty kompatibilní s plánovanou funkcí vybavení, které je bude používat. Stát provozovatele musí zajistit, že provozovatel průběžně sleduje jak proces, tak produkty.

Poznámka 1: Informační materiál týkající se procesů, kterými se mohou dodavatelé údajů řídit, je obsažen v RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76 a RTCA DO-201A/EUROCAE ED-77.

Poznámka 2: Specifikace týkající se řádu přesnosti, rozlišení, klasifikace integrity a technik detekce chyb digitálních dat v souvislosti s leteckými daty jsou obsaženy v Předpisu L 10066.

7.5.2 Provozovatel musí zavést postupy, které zajistí včasnou distribuci a vložení platných a nezměněných elektronických navigačních údajů do všech RPAS, které to vyžadují.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 8 – ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI RPA

Poznámka 1: Pro účely této Hlavy pojem „RPA“ zahrnuje jeho pohonné soustavy, vrtule, letadlové celky, agregáty, přístroje, vybavení a aparatury včetně nouzového vybavení.

Poznámka 2: Zatímco osvědčení letové způsobilosti se vydává pouze celku letadla RPAS, jsou v této Hlavě také nepřímě uvedeny aspekty zachování letové způsobilosti RPS.

Poznámka 3: Odkazy celé této Hlavy náleží do požadavků státu zápisu do rejstříku. V případě, že stát provozovatele není totožný se státem zápisu do rejstříku, je nezbytné uvážit některé dodatečné požadavky státu provozovatele.

Poznámka 4: Poradenský materiál týkající se požadavků na zachování letové způsobilosti je obsažen v Doc 9760 (Airworthiness Manual).

8.1 ODPOVĚDNOSTI PROVOZOVATELE ZA ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

8.1.1 Provozovatelé musí podle postupů přijatelných pro stát zápisu do rejstříku zajistit, že:

- a) každé RPA je udržováno v letově způsobilém stavu;
- b) provozní a nouzové vybavení nezbytné pro provedení zamýšleného letu je v provozuschopném stavu;
- c) osvědčení letové způsobilosti RPA zůstává v platnosti; a
- d) každá RPS vyhovuje schválenému návrhu a je udržována ve stavu pro bezpečný provoz RPAS.

8.1.2 Provozovatel nesmí provozovat RPAS, pokud není údržba RPAS, včetně jakéhokoli přidruženého motoru, vrtule a letadlové části, provedena:

- a) organizací k údržbě v souladu s Hlavou 6 Části II Předpisu L 8 oprávněnou buď státem zápisu do rejstříku, nebo jiným smluvním státem a uznanou státem zápisu do rejstříku; nebo
- b) osobou nebo organizací v souladu s postupy schválenými státem zápisu do rejstříku;

a na základě provedené údržby je uvolněn do provozu.

8.1.3 Provozovatel musí zaměstnat osobu nebo skupinu osob, aby zajistil, že veškerá údržba je prováděna v souladu s příručkou pro řízení údržby.

8.1.4 Provozovatel musí zajistit, že údržba jeho RPAS je prováděna v souladu s programem údržby.

8.1.5 Provozovatel musí zajistit, že personál údržby absolvoval počáteční a pokračovací výcvik přijatelný pro stát provozovatele, který zahrnuje uplatňování zásad lidských činitelů.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se uplatňování zásad lidských činitelů lze nalézt v Doc 9683 (Human Factors Training Manual).

8.2 PŘÍRUČKA PROVOZOVATELE PRO ŘÍZENÍ ÚDRŽBY

8.2.1 Pro použití a vedení dotčeného personálu údržby a provozu musí provozovatel zajistit příručku pro řízení údržby pro RPA a RPS, přijatelnou pro stát zápisu do rejstříku v souladu s ust. 11.2. Návrh příručky musí dodržovat zásady lidských činitelů.

Poznámka 1: Poradenský materiál týkající se uplatňování zásad lidských činitelů lze nalézt v Doc 9683 (Human Factors Training Manual).

Poznámka 2: Tento dokument se může skládat ze samostatných částí nebo dokonce samostatných příruček, které se týkají RPA a RPS.

8.2.2 Provozovatel musí zajistit, aby byla příručka pro řízení údržby podle potřeby změněna tak, aby informace v ní obsažené byly aktuální.

8.2.3 Kopie všech změn příručky pro řízení údržby musí být ihned zaslány všem organizacím a osobám, kterým byla příručka vydána.

8.2.4 Provozovatel musí státu provozovatele a státu zápisu do rejstříku poskytnout kopii příručky pro řízení údržby, společně se všemi změnami a/nebo revizemi a zpracovat do ní závazné materiály požadované státem provozovatele nebo státem zápisu do rejstříku.

8.3 PROGRAM ÚDRŽBY

8.3.1 Pro použití a vedení dotčeného personálu údržby a provozu musí provozovatel zajistit program údržby, schválený státem zápisu do rejstříku, obsahující pokyny podle ust. 11.3 pro RPA, RPS a jakoukoli pozemní infrastrukturu pod přímou kontrolou tohoto provozovatele. Při návrhu a uplatňování programu údržby provozovatele musí být dodržovány zásady lidských činitelů.

Poznámka 1: Pozemní infrastruktura a vybavení zahrnují mimo jiné vypouštěcí a návratové zařízení a jakékoli zařízení C2 spoje pod kontrolou provozovatele, související s provozem RPAS.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se uplatňování zásad lidských činitelů lze nalézt v Doc 9683 (Human Factors Training Manual).

8.3.2 Kopie všech změn programu údržby musí být ihned zaslány všem organizacím a osobám, kterým byl program údržby vydán.

8.4 ZÁZNAMY O ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

8.4.1 Provozovatel musí zajistit uchování následujících záznamů po dobu uvedenou v ust. 8.4.2:

- celková doba provozu (v hodinách, kalendářní době a cyklech, jak je předepsáno) RPA a všech celků RPAS s omezenou životností;
- aktuální stav plnění požadavků všech závazných informací pro zachování letové způsobilosti;
- příslušné podrobnosti o modifikacích a opravách;
- doba provozu (v hodinách, kalendářní době a cyklech, jak je předepsáno) od poslední generální opravy RPA nebo celků RPAS, které mají stanovenou povinnou dobu do generální opravy;
- aktuální stav RPAS související s plněním programu údržby; a
- podrobné záznamy o údržbě prokazující splnění všech požadavků pro podepsání uvolnění do provozu.

8.4.2 Záznamy podle ust. 8.4.1 a) až e) musí být uchovány po dobu minimálně 90 dní od trvalého vyřazení příslušných celků z provozu a záznamy podle ust. 8.4.1 f) po dobu minimálně jednoho roku od podepsání uvolnění do provozu.

8.4.3 V případě dočasné změny provozovatele musí být záznamy k dispozici novému provozovateli. V případě trvalé změny provozovatele musí být záznamy převedeny na nového provozovatele.

Poznámka: V souvislosti s ust. 8.4.3 bude muset být posouzení, co má být považováno za dočasnou změnu provozovatele, provedeno státem zápisu do rejstříku s ohledem na potřebu zajistit kontrolu vedení záznamů, které bude závislé na jejich zpřístupnění a možnosti provádět jejich aktualizaci.

8.4.4 Záznamy pro každé RPA a každou RPS uchovávané a převáděné v souladu s ust. 8.4 se musí uchovávat ve formě a formátu, který zajišťuje čitelnost, bezpečnost a integritu záznamů po celou dobu jejich uchovávání.

Poznámka 1: Druh a formát záznamů může zahrnovat například papírové záznamy, video záznamy, elektronické záznamy, nebo jakoukoli jejich kombinaci.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se elektronických záznamů o zachování letové způsobilosti je obsažen v Doc 9760 (Airworthiness Manual).

8.5 INFORMACE PRO ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

8.5.1 Provozovatel RPAS certifikovaného podle Předpisu L 8 musí ve vztahu k zachování letové

způsobilosti monitorovat a vyhodnocovat údržbu a provozní zkušenosti a poskytovat informace předepsané státem zápisu do rejstříku a podávat hlášení s využitím systému uvedeného v ust. 4.2.3.1 f) a 4.2.5 Hlavy 4 Části II Předpisu L 8.

8.5.2 Provozovatel RPAS certifikovaného podle Předpisu L 8 musí od organizace odpovědné za typový návrh dostávat a vyhodnocovat informace a doporučení pro zachování letové způsobilosti a musí zavádět z toho vyplývající opatření, která jsou považována za nezbytná, v souladu s postupy přijatelnými pro stát zápisu do rejstříku.

Poznámka: Pokyny k výkladu výrazu „organizace odpovědná za typový návrh“ jsou obsaženy v Doc 9760 (Airworthiness Manual).

8.6 MODIFIKACE A OPRAVY

Všechny modifikace a opravy musí vyhovět požadavkům letové způsobilosti přijatelným pro stát zápisu do rejstříku. Musí být stanoveny postupy, které zajistí uchování informací dokládajících splnění požadavků letové způsobilosti.

8.7 ORGANIZACE OPRÁVNĚNÁ K ÚDRŽBĚ

Organizace oprávněná k údržbě musí splňovat požadavky Předpisu L 8, Části II, Hlavy 6 – Oprávnění organizace k údržbě.

8.8 UVOLNĚNÍ DO PROVOZU

8.8.1 Pokud je údržba prováděna organizací oprávněnou k údržbě, musí být uvolnění do provozu vydáno touto organizací v souladu s požadavky Předpisu L 8, Části II, Hlavy 6, ust. 6.8.

8.8.2 Pokud údržba není prováděna organizací oprávněnou k údržbě, musí být uvolnění do provozu vyplněno a podepsáno osobou, která je držitelem průkazu způsobilosti dle příslušných požadavků Předpisu L 1, k osvědčení toho, že práce údržby byly provedeny uspokojivě a v souladu se schválenými údaji a postupy přijatelnými pro stát zápisu do rejstříku.

8.8.3 Pokud údržba není prováděna organizací oprávněnou k údržbě, musí uvolnění do provozu obsahovat následující:

- základní informace o provedené údržbě, včetně podrobného odkazu na použité schválené údaje;
- datum ukončení provedené údržby; a
- totožnost osoby nebo osob, které podepisují uvolnění do provozu.

HLAVA 9 – DÁLKOVĚ ŘÍDÍCÍ LETOVÁ POSÁDKA

9.1 SLOŽENÍ DÁLKOVĚ ŘÍDÍCÍ LETOVÉ POSÁDKY

9.1.1 Počet členů a složení dálkově řídicí letové posádky nesmí být menší, resp. jiné, než je stanoveno v provozní příručce. Dálkově řídicí letové posádky musí být doplněny dalšími členy nad minimum vymezené v letové příručce nebo jiných dokumentech spojených s osvědčením letové způsobilosti, je-li to nezbytné ve vztahu k typu použitého RPA a RPS, k druhu provozu a k době letu mezi body, kde se dálkově řídicí letové posádky střídají.

9.1.2 Provozovatel musí stanovit postupy pro plánování dálkově řídicí letové posádky, zejména s ohledem na dlouhodobé lety.

9.1.3 Radiotelegrafista (radiofonista)

Po celou dobu provozu RPAS musí být v dálkově řídicí letové posádce nejméně jeden člen s oprávněním obsluhovat radiové vysílací zařízení, jež se má používat, vydané nebo uznané státem zápisu do rejstříku.

9.2 POVINNOSTI ČLENŮ DÁLKOVĚ ŘÍDÍCÍ LETOVÉ POSÁDKY

9.2.1 Provozovatel musí pro provoz RPAS určit rozdělení rolí a úkolů členům dálkově řídicí letové posádky.

9.2.2 Provozovatel musí pro každý typ RPS přidělit všem členům dálkově řídicí posádky nezbytné povinnosti, které musí každý člen splnit v případě nouze nebo v případě nouzové evakuace RPS.

9.2.3 Opakovací výcvik těchto povinností musí být obsažen ve výcvikovém programu provozovatele, musí zahrnovat používání všech nouzových a záchranných zařízení, která jsou na daném typu používána, a nácvik nouzové evakuace RPS, je-li to vhodné.

9.3 VÝCVIKOVÉ PROGRAMY ČLENŮ DÁLKOVĚ ŘÍDÍCÍ LETOVÉ POSÁDKY

9.3.1 Provozovatel musí zavést a dodržovat program výcviku na zemi a za letu, schválený státem provozovatele, který zajistí stupeň vycvičenosti všech členů dálkově řídicí letové posádky nezbytný k bezchybnému výkonu uložených povinností. Výcvikový program (se) musí:

- a) zahrnovat zařízení pro pozemní a letový výcvik a kvalifikované instruktory RPAS podle určení státu provozovatele;
- b) skládat z pozemní a letové části na RPAS třídy nebo typu, pro který bude člen dálkově řídicí posádky přidělen;

- c) obsahovat nácvik vhodné spolupráce dálkově řídicí letové posádky, nácvik všech typů nouzových a mimořádných situací nebo postupů zapříčiněných pohonnou jednotkou, drakem nebo vysazením systémů;
- d) obsahovat poruchy RPS, včetně požáru, přírodních katastrof jako zemětřesení, nebo jiných abnormalit;
- e) obsahovat výcvik příčin nezvyklých poloh a způsobů jejich předcházení;
- f) obsahovat výcvik ve znalostech a dovednostech souvisejících s postupy letu pro zamýšlené oblasti provozu, lidské výkonnosti, včetně zvládání chyb a ohrožení, a v dopravě nebezpečného zboží;
- g) zajistit hlavně ve vztahu k mimořádným nebo nouzovým postupům, aby všichni členové dálkově řídicí letové posádky znali činnosti, za které jsou odpovědní, a vztah těchto činností k činnostem ostatních členů dálkově řídicí letové posádky;
- h) opakovat v časových intervalech stanovených státem provozovatele a jeho součástí je vyhodnocení způsobilosti;
- i) zavádět program opakovacího výcviku optimalizace činnosti posádky (CRM) pro dálkově řídicí letovou posádku; a
- j) v případě RPAS vybavených schopností DAA zajistit, že je každý člen dálkově řídicí letové posádky řádně vyškolen, aby byl způsobilý takové vybavení používat.

Poznámka 1: Ustanovení 4.2.6 zakazuje simulovat nouzové nebo mimořádné situace během letu, při němž je dopravováno zboží.

Poznámka 2: Stát provozovatele může určit vhodný rozsah letového výcviku, který v daném případě může být plněn na zařízeních pro výcvik letové simulace, která pro tento účel schválil.

Poznámka 3: Rozsah opakovacího výcviku podle ust. 9.2 a 9.3 může být změněn a nemusí být v takovém rozsahu jako výcvik počáteční na daném typu RPA a RPS.

Poznámka 4: Stát provozovatele může schválit používání různých vhodných forem a prostředků pro periodický pozemní výcvik a úpravy jeho rozsahu.

Poznámka 5: Pro více informací o požadavcích na výcvik pro přepravu nebezpečného zboží viz Hlava 14.

Poznámka 6: Návod pro tvorbu výcvikových programů zahrnujících znalosti a dovednosti v oblasti lidské výkonnosti lze nalézt v Doc 9683 (Human Factors Training Manual).

Poznámka 7: Informace pro piloty a provozní personál RPAS o letových postupech a provozních postupech letadla jsou obsaženy v Předpisech L 8168/I a L 8168/III. Kritéria pro konstrukci letových postupů jsou uvedena v Doc 8168 (PANS-OPS), Volume II. Kritéria pro bezpečnou výšku nad překážkami a používané postupy se mohou v určitých státech lišit od PANS-OPS a znalost těchto rozdílů je z důvodů bezpečnosti důležitá.

Poznámka 8: Návod pro návrh výcvikových programů dálkově řídicích letových posádek lze nalézt v Doc 9995 (*Manual of Evidence-based Training*).

Poznámka 9: Návod na různé způsoby vyhodnocení způsobilosti lze nalézt v Doc 9868 (*PANS-TRG, Procedures for Air Navigation Services – Training*), Attachment k Chapter 2.

Poznámka 10: Postupy pro výcvik zvládnutí nezvyklých poloh a jejich předcházení na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD) jsou uvedeny v Doc 9868 (*PANS-TRG*).

Poznámka 11: Poradenský materiál k výcviku zvládnutí nezvyklých poloh a jejich předcházení na FSTD je uveden v Doc 10011 (*Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training*).

9.3.2 Požadavek na opakovací letový výcvik na příslušném typu RPA nebo RPS je považován za splněný, jestliže se:

- použije zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, přičemž typ používaného zařízení a rozsah výcviku na něm je schválen státem provozovatele; nebo
- provede ve stanoveném období přezkoušení na daném typu RPAS v rozsahu požadovaném v ust. 9.4.6.

9.4 KVALIFIKACE

Poznámka: Viz Doc 9379 (*Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System*) jako obecný návod na kvalifikaci pro více typů, létání na více typech a zápočet na více typech.

9.4.1 Provozovatel určí dálkově řídicího pilota, aby jednal jako dálkově řídicí velitel letadla, pouze pokud:

- má minimální úroveň výcviku, zkušenosti a nedávnosti uvedenou v provozní příručce; a
- v případě provozu ve vícečlenné posádce absolvoval velitelský kurz vhodný pro předpokládaný provoz.

9.4.2 Provozovatel musí zajistit, že je každý člen dálkově řídicí posádky:

- držitelem platného průkazu způsobilosti vydaného nebo uznaného státem provozovatele;
- držitelem příslušných kvalifikací; a
- je odborně způsobilý k výkonu přidělených povinností.

9.4.3 Když dálkově řídicí velitel letadla nebo druhý pilot létá s několika variantami stejného RPAS nebo různými RPAS s podobnými charakteristikami z hlediska provozních postupů, systémů a ovládání, stát provozovatele musí rozhodnout, za jakých podmínek a pro které varianty RPA a RPS lze kombinovat požadavky ust. 9.4.2 a).

9.4.4 Nedávná praxe

9.4.4.1 Provozovatel nesmí určit dálkově řídicího pilota do funkce velitele letadla, aby vykonával povinnosti při vzletu a přistání nebo aby řídil RPAS během vzletu a přistání, pokud tento dálkově řídicí pilot neprovedl alespoň tři vzlety a přistání během předchozích 90 dnů se stejnou kombinací RPA a RPS

nebo na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace schváleném pro tento účel.

9.4.4.2 Provozovatel nesmí určit dálkově řídicího pilota do funkce velitele letadla nebo druhého pilota pro žádnou část letu, pokud tento dálkově řídicí pilot neprovedl alespoň tři lety během předchozích 90 dnů se stejnou kombinací RPA a RPS nebo na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace schváleném pro tento účel.

9.4.5 Oblastní, traťová a letištní kvalifikace dálkově řídicího velitele letadla

9.4.5.1 Provozovatel nesmí ustanovit dálkově řídicího pilota do funkce velitele letadla na trati nebo její části, pro kterou nemá v dané době platnou požadovanou kvalifikaci, pokud nesplní podmínky uvedené v ust. 9.4.5.2 a 9.4.5.3.

9.4.5.2 Každý takový dálkově řídicí pilot musí prokázat provozovateli, že zná adekvátně:

- trať, která má být letěna, a letiště, kterých má být použito, včetně znalostí:
 - terénu a minimálních bezpečných výšek;
 - sezonních meteorologických podmínek;
 - meteorologických, komunikačních a zabezpečovacích zařízení, služeb, a postupů;
 - postupů pro pátrání a záchranu; a
 - navigačních zařízení a postupů, včetně postupů dálkové navigace spojených s tratí letu; a
- příletové, odletové a vyčkávací postupy, postupy předepsané pro let nad hustě obydlenými místy a v prostorech s hustým leteckým provozem, překážky, skutečný situační plán, osvětlení, postupy pro vyčkávání a přiblížení podle přístrojů a platná provozní minima.

Poznámka: Znalosti příletových, odletových a vyčkávacích přiblížovacích postupů mohou být prokázány na schváleném výcvikovém leteckém simulátoru.

9.4.5.3 Dálkově řídicí velitel letadla (RPiC) musí jako člen dálkově řídicí letové posádky nebo jako pozorovatel na RPS provést skutečné přiblížení na každé letišti přistání na trati za doprovodu dálkově řídicího pilota, který je pro toto letiště kvalifikován, vyjma případů, kdy:

- přiblížení k letišti není nad obtížným terénem a postupy pro přiblížení podle přístrojů, prostředky a zařízení, které jsou k dispozici, jsou podobné těm, se kterými je dálkově řídicí pilot obeznámen, s tím, že k normálním provozním minimům se připočte dodatková hodnota schválená státem provozovatele nebo je přiměřená jistota, že přiblížení a přistání může být provedeno za vizuálních podmínek;
- sestup z výšky počátečního přiblížení může být ve dne proveden za vizuálních podmínek; nebo
- provozovatel seznámil RPiC s přistáním na letišti přiměřenými obrazovými prostředky; nebo
- uvedené letiště sousedí s jiným letištem, pro které má RPiC platné oprávnění přistát.

9.4.5.4 Provozovatel musí udržovat záznamy o kvalifikaci dálkově řídicích pilotů a záznamy o způsobu, jakým tato kvalifikace byla dosažena, v souladu s požadavky státu provozovatele.

9.4.5.5 Provozovatel nesmí ustanovit dálkově řídicího pilota jako velitele letadla na trati nebo v této oblasti stanovené provozovatelem a schválené státem provozovatele, pokud takový dálkově řídicí pilot neprovedl v průběhu posledních 12 měsíců jeden let jako dálkově řídicí pilot nebo jako přezkušující dálkově řídicí pilot nebo jako pozorovatel na RPS:

- a) v této stanovené oblasti; a
- b) jestliže je to vhodné, na jakémkoliv trati, kde mají být použity postupy pro vzlet nebo přistání spojené s takovou trati nebo s jakýmkoliv plánovaným letištem, vyžadující uplatnění zvláštních dovedností nebo zkušeností.

9.4.5.6 V případě, že uplynulo více než 12 měsíců, v nichž RPiC neprovedl let na trati v bezprostřední blízkosti a nad podobným terénem, v takové stanovené oblasti, trati nebo letišti a neabsolvoval nácvik těchto postupů na výcvikovém zařízení, které je dostatečné pro tento účel, musí si obnovit před dalším letem ve funkci RPiC kvalifikaci v takové oblasti nebo na takové trati v souladu s ust. 9.4.5.2 a 9.4.5.3.

9.4.6 Přezkušování způsobilosti dálkově řídicího pilota

9.4.6.1 Provozovatel musí zajistit, že technika pilotáže a schopnost vykonávat nouzové postupy jsou přezkušovány takovým způsobem, který tuto způsobilost dálkově řídicího pilota prokáže pro každou kombinaci RPA a RPS.

9.4.6.2 Kde může být provoz prováděn podle pravidel letu podle přístrojů (IFR), musí provozovatel zajistit, aby schopnosti dálkově řídicích pilotů provádět IFR lety byla prokázána buď přezkušujícím dálkově řídicímu pilotovi provozovatele pověřenému státem provozovatele, nebo zástupci státu provozovatele.

9.4.6.3 Přezkoušení v ust. 9.4.6.1 a 9.4.6.2 musí být provedena dvakrát za 12 měsíců. Jakékoliv dvě takové zkoušky, které jsou podobné a které nastanou v rozmezí čtyř po sobě následujících měsíců, nelze považovat za splnění tohoto požadavku.

Poznámka 1: Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace schválená státem provozovatele mohou být použita pro ty části přezkoušení, pro které jsou konkrétně schválena.

Poznámka 2: Viz Doc 9625 (Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices).

9.4.6.4 Pokud provozovatel plánuje dálkově řídicí letovou posádku na několik kombinací RPA a RPS nebo různé kombinace RPA a RPS s podobnými charakteristikami z hlediska provozních postupů, systémů a ovládání, musí stát provozovatele rozhodnout, podle kterých podmínek mohou být požadavky ust. 9.4.6.1 a pro které varianty RPA a RPS slučovány.

9.5 VYBAVENÍ DÁLKOVĚ ŘÍDICÍ LETOVÉ POSÁDKY

Je-li člen dálkově řídicí letové posádky držitelem průkazu, podle něhož byl uznán způsobilým k výkonu funkce s podmínkou, že bude nosit vhodné brýle / kontaktní čočky, musí mít při výkonu svých povinností snadno dostupné náhradní brýle / kontaktní čočky.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 10 – REFERENT PRO LETOVÝ PROVOZ / LETOVÝ DISPEČER

10.1 Pokud stát provozovatele požaduje, aby byl referent pro letový provoz/letový dispečer, je-li jeho služeb použito ve spojení se schválenou metodou řízení a dozoru nad letovým provozem, držitelem průkazu způsobilosti, musí mít takový referent pro letový provoz/letový dispečer průkaz způsobilosti vydaný v souladu s ustanoveními Předpisu L 1.

10.2 Při přijetí dokladu o kvalifikacích, jiného než odpovídá držiteli průkazu způsobilosti referenta pro letový provoz/letového dispečera, musí stát provozovatele, v souladu se schválenou metodou řízení a dozoru nad letovým provozem, požadovat, aby tyto osoby splňovaly alespoň požadavky stanovené v Předpise L 1 pro referenty pro letový provoz/letové dispečery.

10.3 Referent pro letový provoz/letový dispečer nesmí být určen do služby, pokud:

- a) uspokojivě nedokončil zvláštní výcvikový kurz provozovatele, který se vztahuje ke všem zvláštním prvkům jeho schválené metody řízení a dozoru letového provozu, stanovené v ust. 4.2.1.4;

Poznámka: Návod na skladbu osnovy takového výcviku je uveden v Doc 10106 (Manual on Flight Operations Officers/Flight Dispatchers Competency-based Training and Assessment).

- b) nevykonával v průběhu předcházejících 12 měsíců alespoň jeden kvalifikační let na RPS jako pozorovatel dálkově řídicí letové posádky přes libovolnou oblast, pro kterou je tato osoba oprávněna vykonávat letový dozor. Let by měl zahrnovat přistání na tolika letištích, kolik jich lze provést;

Poznámka: Pro účel kvalifikačního letu musí být referent pro letový provoz/letový dispečer schopný sledovat systém vnitřní komunikace dálkově řídicí letové posádky a rádiovou komunikaci a být schopen pozorovat činnosti dálkově řídicí letové posádky.

- c) neprokázal provozovateli znalost:

- 1) obsahu provozní příručky popsané v Doplnku 2;
- 2) rádiového vybavení používaného RPAS; a
- 3) navigačního vybavení používaného RPAS;

- d) neprokázal provozovateli znalost dále uvedených podrobností týkajících se provozu, za který odpovídá, a oblastí, v nichž je tato osoba oprávněna vykonávat letový dozor:

- 1) sezónních meteorologických podmínek a zdrojů meteorologických informací;
- 2) účinků meteorologických podmínek na C2 spoj a rádiový příjem v používaných RPAS;
- 3) zvláštností a omezení každého navigačního systému používaného na dané trati;
- 4) směrnic pro nakládání RPA;

- e) neprokázal provozovateli znalost a dovednosti týkající se lidské výkonnosti ve vztahu k dispečerským povinnostem; a

- f) neprokázal provozovateli způsobilost vykonávat povinnosti uvedené v ust. 4.7.

10.4 Referent pro letový provoz/letový dispečer ve službě se musí průběžně seznamovat se všemi problémy leteckého provozu, které se vztahují k jeho funkci, včetně znalostí a dovedností, které se vztahují k lidské výkonnosti.

Poznámka: Poradenský materiál pro tvorbu výcvikových programů zahrnujících znalosti a dovednosti v oblasti lidské výkonnosti lze nalézt v Doc 9683 (Human Factors Training Manual).

10.5 Referent pro letový provoz/letový dispečer nesmí být pověřen výkonem služby, jestliže v období 12 po sobě následujících měsíců službu nevykonával, pokud nebyla splněna ust. 10.3.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 11 – PŘÍRUČKY, DENÍKY A ZÁZNAMY

Poznámka: V této Hlavě nejsou uvedeny následující příručky, doklady a záznamy, které se vztahují k tomuto předpisu:

- záznamy o pohonných hmotách a oleji (viz ust. 4.2.11)
- záznamy o zachování letové způsobilosti (viz ust. 8.4)
- záznamy o době letu, době letové služby, době služby a době odpočinku (viz ust. 4.10.7)
- formulář přípravy letu (viz ust. 4.3)
- letový plán provozovatele (viz ust. 4.3.3.1)
- záznamy traťové a letištní kvalifikace dálkově řídicího velitele letadla (viz ust. 9.4.5.4).

11.1 LETOVÁ PŘÍRUČKA

Poznámka: Letová příručka obsahuje informace stanovené v Předpisu L 8.

Letová příručka musí být aktualizována prováděním změn nařízených státem zápisu do rejstříku.

11.2 PŘÍRUČKA PRO ŘÍZENÍ ÚDRŽBY PROVOZOVATELE

Příručka pro řízení údržby provozovatele zajištěná v souladu s ust. 8.2, může být vydána v samostatných částech a musí obsahovat následující informace:

- a) popis postupů požadovaných podle ust. 8.1.1 včetně, je-li to použitelné:
 - 1) popisu administrativní dohody mezi provozovatelem a organizací oprávněnou k údržbě;
 - 2) popisu postupů údržby RPA a RPS a postupů pro dokončení a podpis uvolnění do provozu, je-li údržba založena na jiném systému, než je systém organizace oprávněné k údržbě.
- b) jména a povinnosti osoby nebo osob požadovaných podle ust. 8.1.3;
- c) odkaz na program (programy) údržby požadovaný podle ust. 8.3.1;
- d) popis způsobů použitých pro vyplňování a uchovávání záznamů o zachování letové způsobilosti provozovatele, požadovaných podle ust. 8.4;
- e) popis postupů pro sledování, vyhodnocení a hlášení údržby a provozních zkušeností požadovaných podle ust. 8.5.1;
- f) popis postupů pro plnění požadavků na hlášení informací z provozu podle ust. 4.2.3 f) a 4.2.5 Hlavy 4 Části II Předpisu L 8;
- g) popis postupů pro vyhodnocování informací pro zachování letové způsobilosti a realizaci výsledných opatření podle požadavku ust. 8.5.2;
- h) popis postupů pro realizaci opatření vyplývajících ze závazných informací pro zachování letové způsobilosti;

- i) popis zavedení a udržování systému analýzy a nepřetržitého sledování výkonnosti a účinnosti programu (programů) údržby pro účely odstraňování nedostatků tohoto programu;
- j) popis typů a verzí RPA a RPS, na které se příručka vztahuje;
- k) popis postupů pro zajištění, že neprovozuschopnosti ovlivňující letovou způsobilost jsou zaznamenány a napraveny; a
- l) popis postupů pro oznámení významných událostí v provozu státu zápisu do rejstříku.

11.3 PROGRAM ÚDRŽBY

11.3.1 Program údržby pro každé RPA a každou RPS a jakoukoli pozemní komunikační infrastrukturu, požadovaný podle ust. 8.3, musí obsahovat následující informace:

Poznámka: Pozemní infrastruktura a vybavení zahrnují mimo jiné zařízení pro vypuštění a návrat a jakékoli zařízení C2 spoje pod kontrolou provozovatele související s provozem RPAS.

- a) úkoly údržby a jejich časové intervaly, ve kterých budou vykonány, s uvážením předpokládaného využití RPAS;
- b) je-li to použitelné, program zachování integrity konstrukce;
- c) postupy pro změny nebo odchylky od výše uvedených písm. a) a b); a
- d) je-li to použitelné, popisy programu sledování stavu a spolehlivosti RPAS a všech jeho celků.

11.3.2 Úkoly údržby a časové intervaly, které byly stanoveny závaznými ve schválení typového návrhu, musí být jako takové označeny.

11.3.3 Program údržby by měl být založen na informacích k programu údržby poskytnutých státem projekce nebo organizací odpovědnou za typový návrh a jakýchkoliv dalších použitelných zkušenostech.

11.4 PALUBNÍ DENÍK

11.4.1 Pro každé RPA zapojené v mezinárodním letectví musí být veden palubní deník, do kterého musí být na konci doby služby každého dálkově řídicího velitele letadla zapsány údaje o RPAS a jeho posádce.

Poznámka: Palubní deník RPA může také sestávat z částí, která zůstává v RPA, a částí RPS na každé dálkově řídicí stanici.

11.4.2 Palubní deník RPA by měl obsahovat následující položky:

- a) značka státní příslušnosti a rejstříková značka RPA;
- b) záznam o každé RPS použité v průběhu letu;

- c) doba používání pro každou RPS a časy převedení mezi RPS;
- d) datum;
- e) jména a přidělené funkce členů dálkově řídicí letové posádky a ostatních členů dálkově řídicí posádky;
- f) místa a časy odletu a příletu;
- g) doby letu;
- h) účel a druh letu;
- i) incidenty, pozorování související s RPAS, pokud k nim došlo; a
- j) podpis (podpisy) dálkově řídicího velitele (dálkově řídicích velitelů) letadla.

11.4.3 Podpis by měl být vyžadován v každém případě, kdy dojde ke změně dálkově řídicího velitele letadla, k čemuž může dojít během dlouhodobých letů, zatímco RPA zůstává ve vzduchu.

11.4.4 Popsaný palubní deník se musí uschovat tak, aby byly k dispozici úplné záznamy o vykonaných letech v posledních šesti měsících.

Poznámka: Může být potřeba, aby v palubním deníku bylo více podpisových kolonek dálkově řídicího velitele letadla.

11.5 UCHOVÁVÁNÍ ZÁZNAMŮ PROVOZOVATELEM

11.5.1 Provozovatel musí zavést systém vedení záznamů, který umožní dostatečné ukládání a spolehlivou výsledovatelnost všech činností, zahrnující zejména všechny prvky související s provozem RPAS,

jak je definováno v provozní příručce, a procesy systému řízení, jak jsou definovány v této Hlavě.

11.5.2 Formát záznamů musí být specifikován v postupech provozovatele.

11.5.3 Záznamy musí být uchovávány způsobem, který zajistí ochranu před poškozením, pozměněním a odcizením, po dobu stanovenou státem provozovatele.

11.6 SEZNAMY NOUZOVÉHO A ZÁCHRANNÉHO VYBAVENÍ NA PALUBĚ

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

11.7 ZÁZNAMY ZAPISOVAČŮ LETOVÝCH ÚDAJŮ

11.7.1 Provozovatel musí zajistit v největším možném rozsahu zachování všech záznamů RPA-RS a RPS-RS v případě zapojení RPAS do letecké nehody nebo incidentu, a je-li to nutné, i příslušných zapisovačů, a jejich bezpečnou úschovu až do jejich předání stanoveného v souladu s Předpisem L 13.

11.7.2 V případě využití smluvního poskytovatele služby RPS musí provozovatel zajistit zachování všech záznamů RPS-RS v případě zapojení RPAS do letecké nehody nebo incidentu, a je-li to nutné, i příslušných zapisovačů, a jejich bezpečnou úschovu až do jejich předání stanoveného v souladu s Předpisem L 13.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 12 – PALUBNÍ PRŮVODČÍ

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 13 – BEZPEČNOST – OCHRANA PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY (SECURITY)**13.1 VŠEOBECNĚ**

13.1.1 Každý smluvní stát musí stanovit strukturu, odpovědnosti, procesy a postupy k podpoře a vytvoření kultury neustálého zlepšování a posilování bezpečnosti letectví pro provoz RPAS.

Poznámka: Podrobné postupy a pokyny pro bezpečnost letectví, včetně ochrany infrastruktury civilního letectví proti bezpilotním letadlům poskytuje dokument Doc 8973 (Aviation Security Manual) (dokument stupně utajení vyhrazené). Je určen na pomoc státům při provádění jejich příslušných národních bezpečnostních programů ochrany civilního letectví, které vyžadují specifikace v přílohách Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

13.1.2 Každý smluvní stát musí zajistit vývoj a provádění výcvikových programů souvisejících s RPAS a certifikačního systému, který zajistí, že instruktoři RPAS budou kvalifikováni v příslušných předmětech v souladu s národním bezpečnostním programem ochrany civilního letectví.

13.2 PROVOZ LETIŠTĚ

Každý smluvní stát musí vyžadovat, aby letiště sloužící provozu RPAS zahrnula do svého písemného bezpečnostního programu letiště opatření pro provoz RPAS vhodná ke splnění požadavků národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví.

13.3 PROVOZOVATELÉ RPAS

Každý smluvní stát musí zajistit, aby provozovatelé RPAS vytvořili, zavedli a udržovali písemný bezpečnostní program provozovatele RPAS a související výcvikový program, který splňuje požadavky národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví daného státu.

Poznámka: Další pokyny týkající se bezpečnostních požadavků pro RPAS poskytuje Doc 10019 (Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)).

13.4 HLÁŠENÍ PROTIPRÁVNÍCH ČINŮ

13.4.1 Po protiprávním činu musí dálkově řídicí velitel letadla podat neprodleně zprávu o takovém činu určenému místnímu úřadu.

13.4.2 Každý smluvní stát dotčený protiprávním činem zahrnujícím RPAS je povinen ICAO poskytnout všechny příslušné informace týkající se bezpečnostních aspektů protiprávního činu vměšování, co nejdříve po vyřešení činu.

13.5 VNITROSTÁTNÍ PROVOZ RPAS

Požadavky této Hlavy by měly být uplatňovány rovněž v případě vnitrostátního provozu RPAS.

ZAMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZAMĚRNĚ NEPOUŽITO

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 dokumentu Technické instrukce pro bezpečnou dopravu nebezpečného zboží vzduchem (Doc 9284 – Technical Instruction for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air) (dále jen „Technické instrukce“) obsahuje odpovědnosti provozovatele a požadavky související s hlášením incidentů a leteckých nehod.

Poznámka 3: 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. součástí letadel, jako jsou lithium-iontové (Li-ion) baterie, lithium-kovové baterie, chemické generátory kyslíku, prvky systému kontroly paliva, hasicí přístroje, oleje, mazadla, čisticí prostředky).

Poznámka 4: Ohledně bezpečnosti nákladového prostoru viz také Hlava 15.

14.2 VŠEOBECNĚ

Doprava nebezpečného zboží jako nákladu na palubě RPA nesmí být povolena, nebylo-li státem provozovatele vydáno zvláštní schválení.

14.3 PROVOZOVATELÉ BEZ ZVLÁŠTNÍHO SCHVÁLENÍ K DOPRAVĚ NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ JAKO NÁKLADU

Stát provozovatele musí zajistit, že provozovatelé, kteří 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 ve své 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;

- 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.

14.4 PROVOZOVATELÉ SE ZVLÁŠTNÍM SCHVÁLENÍM, KTERÍ DOPRAVUJÍ NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ JAKO NÁKLAD

Stát provozovatele musí vydat zvláštní schválení pro 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 a požadavky předpisů daného státu, podle vhodnosti. Program výcviku vztahující se k nebezpečnému zboží musí být podrobně popsán v provozní příručce provozovatele;
- b) stanovili ve své 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;
 - 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;
 - 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 Hlavou 2 Části 7 Technických instrukcí;
 - ii) že dálkově řídicímu 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 RPA;
 - 5) poskytnout dálkově řídicímu veliteli letadla přesné informace vztahující se k nebezpečnému zboží, které má být

přepravováno na palubě jako náklad, ve formátu předepsaném v Předpisu L 18 a Technických instrukcích; a

- 6) oznámit pohotovostním službám v případě incidentu nebo letecké nehody informace poskytnuté dálkově řídícímu veliteli letadla prostřednictvím NOTOC.

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

14.5 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.

14.6 VNITROSTÁTNÍ PROVOZ RPAS

Standardy a doporučené postupy stanovené v této Hlavě by měly být všemi smluvními státy uplatňovány i v případě vnitrostátního provozu RPAS.

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

ZAMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 15 – BEZPEČNOST NÁKLADOVÉHO PROSTORU

Poznámka: Pokyny týkající se nebezpečí spojených s přepravou zboží v nákladovém prostoru, provádění zvláštního posouzení bezpečnostních rizik v souladu s Doc 9859 (Safety Management Manual) a odpovědností za přepravu nebezpečného zboží jsou uvedeny v Doc 10102 (Guidance for Safe Operations Involving Aeroplane Cargo Compartments).

15.1 PŘEPRAVA ZBOŽÍ V NÁKLADOVÉM PROSTORU

Stát provozovatele musí zajistit, aby provozovatel stanovil zásady a postupy pro přepravu zboží v nákladovém prostoru, které zahrnují provedení zvláštního posouzení bezpečnostních rizik. Posouzení bezpečnostních 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 RPA 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 letové příručce nebo v jiné průvodní dokumentaci pro provoz RPAS 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 Doc 10102 (Guidance for Safe Operations Involving Aeroplane Cargo Compartments).

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 RPA spojených s protipožární ochranou nákladového prostoru do doby, kdy RPA bezpečně přistane.

Poznámka: Pokyny k zásadám a postupům, které se zabývají zbožím, které má být přepravováno v nákladovém prostoru, jsou uvedeny v Doc 10102 (Guidance for Safe Operations Involving Aeroplane Cargo Compartments).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 1 – SVĚTELNÉ VYZNAČOVÁNÍ RPA

(Viz Hlava 6, ust. 6.12)

1. NÁZVOSLOVÍ

Výrazy uvedené v tomto Doplnku mají následující význam:

Brázdění vody (Making way)

RPA na hladině vody brázdí vodu, když pluje vůči ní určitou rychlostí.

Horizontální rovina (Horizontal plane)

Rovina procházející podélnou osou RPA a kolmá k rovině souměrnosti RPA.

Ovladatelnost (Under command)

RPA je na hladině vody ovladatelné, když je schopno provádět obraty požadované Mezinárodními pravidly pro zabránění srážkám na moři, za účelem vyhnutí se dalšímu plavidlu.

Plavba (Under way)

RPA na hladině vody pluje, jestliže neuváznuo na dně nebo není upoutáno k nějakému pevnému předmětu na zemi nebo na vodě.

Podélná osa RPA (Longitudinal axis of the RPA)

Zvolená osa rovnoběžná se směrem letu při normální cestovní rychlosti procházející těžištěm RPA.

Úhly krytí (Angles of coverage)

- Úhel krytí A je tvořen dvěma protínajícími se vertikálními rovinami svírajícími úhly 70° doprava a 70° doleva s vertikální rovinou procházející podélnou osou při pohledu na záď RPA ve směru podélné osy.
- Úhel krytí F je tvořen dvěma protínajícími se vertikálními rovinami svírajícími úhly 110° doprava a 110° doleva, s vertikální rovinou procházející podélnou osou při pohledu na příď RPA ve směru podélné osy.
- Úhel krytí L je tvořen dvěma protínajícími se vertikálními rovinami, z nichž jedna je rovnoběžná s podélnou osou RPA a druhá s ní svírá úhel 110° doleva od první při pohledu na příď RPA ve směru podélné osy.
- Úhel krytí R je tvořen dvěma protínajícími se vertikálními rovinami, z nichž jedna je rovnoběžná s podélnou osou RPA a druhá s ní svírá úhel 110° doprava od první při pohledu na příď RPA ve směru podélné osy.

Vertikální roviny (Vertical planes)

Roviny kolmé k horizontální rovině.

Viditelný (Visible)

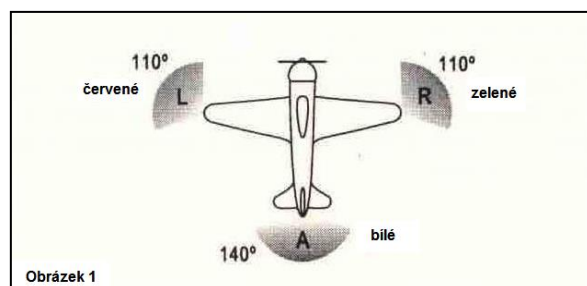
Viditelný za tmavé noci při jasném ovzduší.

2. VYZNAČENÍ POLOHOVÝMI SVĚTLY ZA LETU

Poznámka: Níže uvedená světla jsou určena ke splnění požadavků Předpisu L 2 pro polohová světla.

Následující necloněná polohová světla musí být viditelná tak, jak je znázorněno na Obrázku 1:

- červeným světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu v úhlu krytí L;
- zeleným světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu v úhlu krytí R;
- bílým světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu dozadu v úhlu krytí A.



Obrázek 1

3. VYZNAČENÍ SVĚTLY NA VODĚ

3.1 Všeobecně

Poznámka: Zde uvedená světla jsou určena ke splnění požadavků Předpisu L 2 pro světelné vyznačení RPA na vodě.

Mezinárodní pravidla pro zabránění srážkám na moři požadují, aby byla za následujících okolností rozsvícena různá světla:

- při plavbě;
- při vlečení jiného plavidla nebo letadla;
- je-li RPA vlečeno;
- není-li ovladatelné a nebrázdí-li vodu;
- brázdí-li vodu, ale není-li ovladatelné;
- kotví-li; a
- při uváznutí na dně.

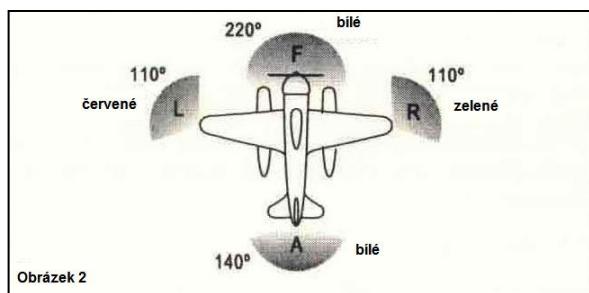
Dále jsou popsána světla požadovaná pro RPA v jednotlivých případech.

3.2 Při plavbě

RPA musí být vyznačeno necloněnými světly stálé intenzity tak, jak je znázorněno na Obrázku 2:

- červeným světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu v úhlu krytí L;
- zeleným světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu v úhlu krytí R;

- c) bílým světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu dozadu v úhlu krytí A; a
- d) bílým světlem vyzařovaným v úhlu krytí F.

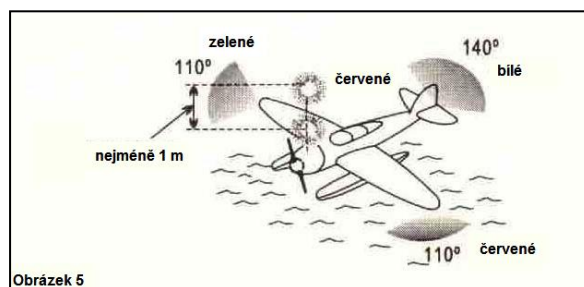


Obrázek 4

3.6 Brázdí-li vodu, ale není-li ovladatelné

Jak je znázorněno na Obrázku 5, světla popsaná v ust. 3.5 a navíc světla popsaná v ust. 3.2 a), b) a c).

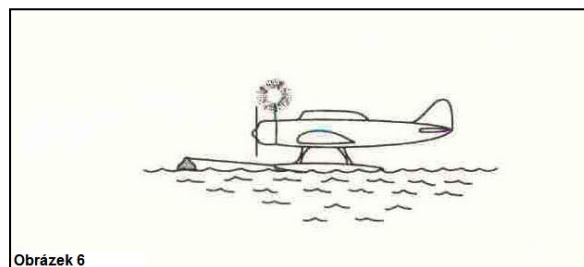
Poznámka: Označení světly předepsané v ust. 3.5 a 3.6 musí být považováno posádkami ostatních letadel za signály, že RPA, které je jimi označeno, není ovladatelné a nemůže se tedy vyhnout. Tato světla nejsou signály RPA v tísni, vyžadujícího pomoc.



Obrázek 5

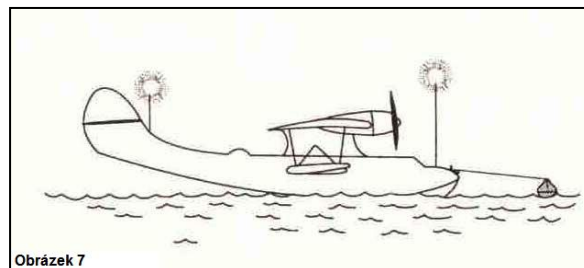
3.7 Kotví-li

Bílé světlo stálé intenzity (Obrázek 6) viditelné ze všech směrů ve vzdálenosti nejméně 3,7 km (2 NM) a umístěné tak, aby bylo nejlépe vidět, jestliže je celková délka menší než 50 m.



Obrázek 6

Bílé přední světlo stálé intenzity a bílé zadní světlo stálé intenzity (Obrázek 7) viditelná ze všech směrů ve vzdálenosti nejméně 5,6 km (3 NM) a umístěná tak, aby byla nejlépe vidět, jestliže je celková délka rovná nebo větší než 50 m.



Obrázek 7

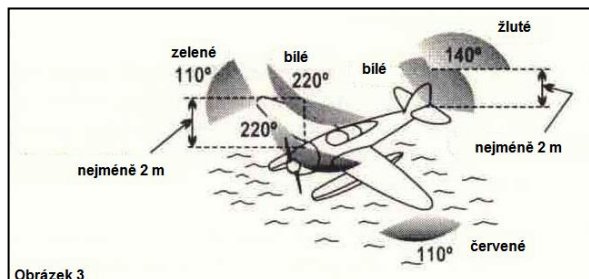
Bílé světlo stálé intenzity na každé straně (Obrázek 8 a 9) k označení maximálního rozpětí, viditelné, pokud je to proveditelné, ze všech směrů do vzdálenosti

Světla popsaná v bodech a), b) a c) by měla být viditelná na vzdálenost nejméně 3,7 km (2 NM). Světlo popsané v bodě d) by mělo být viditelné na vzdálenost nejméně 9,3 km (5 NM), pokud je upevněno na RPA o délce 20 m nebo větší nebo viditelné na vzdálenost nejméně 5,6 km (3 NM), pokud je upevněno na RPA o délce menší než 20 m.

3.3 Při vlečení jiného plavidla nebo RPA

RPA musí být vyznačeno necloněnými světly stálé intenzity tak, jak je znázorněno na Obrázku 3:

- a) světly popsanými v ust. 3.2;
- b) druhým světlem majícím stejnou charakteristiku jako světlo popsané v ust. 3.2 d) a upevněným svisle nejméně 2 m nad nebo pod ním; a
- c) žlutým světlem majícím jinak stejnou charakteristiku jako světlo popsané v ust. 3.2 c) a upevněným nejméně 2 m svisle nad ním.



Obrázek 3

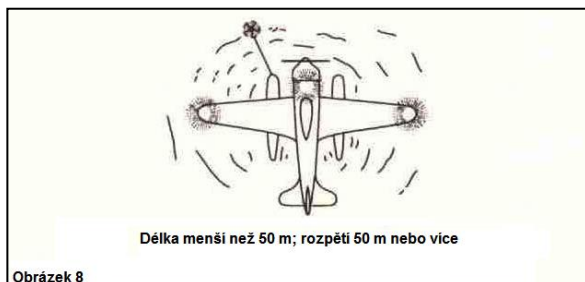
3.4 Je-li RPA vlečeno

Necloněná světla stálé intenzity popsaná v ust. 3.2 a), b) a c).

3.5 Není-li ovladatelné a nebrázdí-li vodu

Jak je znázorněno na Obrázku 4, dvě červená světla stálé intenzity umístěná na nejlépe viditelném místě, svisle nad sebou a alespoň 1 m od sebe vzdálená a takové povahy, aby byla viditelná ve všech směrech do vzdálenosti nejméně 3,7 km (2 NM).

nejméně 1,9 km (1 NM), je-li rozpětí letounu 50 m nebo větší.



3.8 Uvázne-li na dně

Světla předepsaná v ust. 3.7 a dále dvě červená světla stálé intenzity ve svislé řadě, nejméně 1 m od sebe umístěná tak, aby byla viditelná ve všech směrech.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 2 – USPOŘÁDÁNÍ A OBSAH PROVOZNÍ PŘÍRUČKY

(Viz Hlava 4, ust. 4.2.4.1)

1. USPOŘÁDÁNÍ

Provozní příručka, která může být vydána v oddělených částech odpovídajících zvláštním požadavkům provozu RPAS, podle Hlavy 4, ust. 4.2.4.1, musí odpovídat následující struktuře:

- a) Všeobecná část;
- b) Provozní informace o RPAS;
- c) Oblasti, tratě a letiště; a
- d) Výcvik.

2. OBSAH

Provozní příručka odkazovaná v ust. 1 musí obsahovat alespoň následující:

2.1 Všeobecná část

2.1.1 Vymezení odpovědnosti provozního personálu zúčastněného na letovém provozu.

2.1.2 Informace a zásady vztahující se ke zvládání únavy, včetně:

- a) politik týkajících se omezení doby letu, doby letové služby, doby služby a požadavků na odpočinek pro členy dálkově řídicích letových posádek v souladu s Hlavou 4, ust. 4.10.2 a); a
- b) kde je to použité, politiky a dokumentace týkající se provozovatelova FRMS v souladu s Doplňkem 7.

2.1.3 Seznam navigačního vybavení, které musí být na palubě, a všech požadavků týkajících se provozu s předepsanou navigací založenou na výkonnosti.

2.1.4 Postupy dálkové navigace a určení a využití náhradních letišť, je-li to provozně relevantní.

2.1.5 Okolnosti, za kterých se musí udržovat rádiový poslech.

2.1.6 Metodu stanovení minimálních nadmořských výšek letu.

2.1.7 Metody stanovení letištních provozních minim.

2.1.8 Uspořádání a postupy pozemního odbavení.

2.1.9 Postupy pro dálkově řídicího velitele letadla podle Předpisu L 12 pro případ, že zpozoruje leteckou nehodu.

2.1.10 Složení dálkově řídicí letové posádky pro každý druh provozu, včetně posloupnosti velení.

2.1.11 Zvláštní instrukce pro výpočet množství paliva a oleje na palubě, které bere v úvahu všechny

provozní okolnosti, včetně možnosti poruchy jednoho nebo více motorů na trati.

2.1.12 Instrukce pro řízení hmotnosti a vyvážení.

2.1.13 Instrukce pro provádění a kontrolu pozemního odmrazení / ochrany proti námraze.

2.1.14 Údaje provozního letového plánu.

2.1.15 Standardní provozní postupy (SOP) pro každou fázi letu.

2.1.16 Pokyny k použití normálních kontrolních seznamů úkonů a časové rozvržení jejich použití.

2.1.17 Postupy pro nenadálé situace při odletu.

2.1.18 Pokyny k ovlivnění dodržování nadmořské výšky a použití automatizované nebo standardně hlášené nadmořské výšky dálkově řídicí letovou posádkou.

2.1.19 Pokyny k použití autopilotů a automatických řízení tahu.

Poznámka: Pokyny k použití autopilotů a automatického řízení tahu, společně s ust. 2.1.24 a 2.1.28, jsou zásadní pro vyhýbání se leteckým nehodám souvisejícím s přiblížením a přistáním a řízeným letem do terénu.

2.1.20 Pokyny k porozumění letovým povolením ATC a k jejich přijetí, zejména obsahuje-li výšku nad terénem.

2.1.21 Briefingy odletu a přiblížení.

2.1.22 Postupy pro seznámení se s oblastmi, tratěmi a letišti.

2.1.23 Postup ustálených přiblížení.

2.1.24 Omezení rychlosti klesání v blízkosti povrchu.

2.1.25 Podmínky požadované k zahájení nebo pokračování přiblížení podle přístrojů.

2.1.26 Pokyny pro provádění postupů přesných (PA) a přístrojových přiblížení (APV a NPA).

2.1.27 Rozvržení úkolů dálkově řídicích letových posádek a postupů pro rozdělení zátěže posádky během noci a postupů přiblížení podle přístrojů za IMC.

2.1.28 Pokyny a požadavky na výcvik k zabránění řízeného letu do terénu a zásady pro používání systému signalizace blízkosti země (GPWS), je-li zastavěn.

2.1.29 Zásady, příkazy, postupy a požadavky na výcvik pro vyhnutí se srážce a používání schopnosti detekce a vyhnutí se (DAA).

Poznámka: Postupy pro provoz ACAS jsou obsaženy v Předpise L8168/I a Předpise L 4444, Hlavách 12 a 15.

2.1.30 Informace a pokyny týkající se zakročování proti civilním RPA, obsahující:

- a) postupy pro dálkově řídicí velitele letadla, proti kterému je zakročováno, předepsané Předpisem L 2; a
- b) vizuální signály používané zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno, obsažené v Předpise L 2.

2.1.31 Pro RPA určené k zamýšlenému provozu ve výšce nad 15 000 m (49 000 ft) postupy v případě rozhodnutí klesat zahrnující:

- a) nutnost poskytnout příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) předběžné upozornění na vzniklou situaci a získat povolení klesat; a
- b) popis činnosti pro případ, že spojení s ATS nelze navázat nebo je přerušeno.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se informací, které mají být poskytnuty, je obsažen v oběžníku Circular 126 (Guidance Material on SST Aircraft Operations).

2.1.32 Podrobnosti systému řízení bezpečnosti (SMS) v souladu s Doplňkem 2 Předpisu L 19.

2.1.33 Informace a instrukce pro přepravu nebezpečného zboží v souladu s Hlavou 14, včetně návodu postupu v případě nouzové situace.

Poznámka: Poradenský materiál pro vývoj zásad a postupů pro projednání incidentů s nebezpečným zbožím na palubě letadel je obsažen v Doc 9481 (Emergency Response Guidance of Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods).

2.1.34 Bezpečnostní pokyny a směrnice.

2.2 Provozní informace o RPAS

2.2.1 Certifikační omezení a provozní omezení

2.2.2 Normální, mimořádné a nouzové postupy dálkově řídicí letové posádky a kontrolní seznamy povinných úkonů, které se k nim vztahují, požadované v Hlavě 6, ust. 6.1.3.

2.2.3 Provozní pokyny a informace o výkonech RPA při stoupání se všemi pracujícími motory, jsou-li prováděny v souladu s Hlavou 4, ust. 4.2.5.3.

2.2.4 Údaje pro plánování před letem a během letu s různým tahem/výkonem a nastavením rychlosti.

2.2.5 Maximální složky bočního a zadního větru pro každý provozovaný typ RPA a snížení těchto hodnot s ohledem na nárazy větru, nízkou dohlednost, stav povrchu dráhy, zkušenosti dálkově řídicí posádky, použití autopilota, mimořádné nebo nouzové okolnosti nebo na jakékoliv další významné provozní činitele.

2.2.6 Instrukce a údaje pro vypočítání hmotnosti a vyvážení.

2.2.7 Instrukce pro nakládání RPA a zajištění nákladu.

2.2.8 Systémy RPAS, příslušné ovládání a instrukce pro jejich použití podle toho, jak požaduje Hlava 6, ust. 6.1.3.

2.2.9 Seznam minimálního vybavení a seznam povolených odchylek na draku pro provozované typy RPA a schválené druhy provozu, včetně všech požadavků týkajících se provozu s předepsanou navigací založenou na výkonnosti. Kontrolní seznam záchranných nouzových prostředků a instrukce k jejich použití.

2.2.10 Postupy nouzové evakuace RPS, včetně postupů specifických pro typ, koordinace dálkově řídicí posádky, přidělení nouzových stanovišť dálkově řídicí posádce a uložení povinností jednotlivým členům dálkově řídicí posádky v případě nouze.

2.2.11 Postupy zmírňujících opatření nejméně pro případ nouzových a nenadálých situací, jak požaduje Hlava 4, ust. 4.5.5.

2.2.12 Postupy související s kvalitou C2 spoje a zmírňující opatření pro případ degradace C2 spoje, jak požaduje Hlava 4, ust. 4.3.3.7.

2.2.13 Postupy navázání, zajištění a ukončení C2 spoje, včetně postupů přepnutí, jak požaduje Hlava 4, ust. 4.5.1.

2.2.14 Postupy pro zajištění bezproblémového provozu po celou dobu letu, jak požaduje Hlava 4, ust. 4.3.3.9.

2.3 Tratiště a letiště

2.3.1 Traťovou dokumentaci zajišťující, že dálkově řídicí letová posádka bude mít pro každý let informace o spojovacích, navigačních, letištních zařízeních, přiblíženích podle přístrojů, přiletech podle přístrojů a přístrojových odletech vhodné pro provoz a všechny ostatní informace, které provozovatel považuje za potřebné pro řádné provedení letového provozu.

2.3.2 Minimální nadmořské výšky letu pro každou trať, která má být letěna.

2.3.3 Letištní provozní minima pro každé letiště přicházející v úvahu jako letiště zamýšleného přistání nebo jako letiště náhradní.

2.3.4 Zvýšení letištních provozních minim v případě degradace stavu přiblížovacích nebo letištních zařízení.

2.3.5 Potřebné informace související se všemi předpisy požadovanými letovými profily včetně, avšak neomezujícími stanovení:

- a) požadavků délky dráhy pro vzlet pro RPA, za podmínek pro suchou, mokrou a znečištěnou dráhu, včetně těch, které jsou vyžádány poruchami systému, které mají vliv na použitelnou délku vzletu;

- b) omezení stoupání při vzletu;
- c) omezení stoupání na trati;
- d) omezení stoupání při přiblížení, omezení stoupání při přistání;
- e) požadavků délky dráhy pro přistání pro RPA, za podmínek pro suchou, mokrou a znečištěnou dráhu, včetně těch, které jsou vyžádány poruchami systému, které mají vliv na použitelnou délku přistání; a
- f) doplňujících informací, jako jsou omezení rychlosti na pneumatiky.

2.4 Výcvik

2.4.1 Podrobnosti programu výcviku dálkově řídicí letové posádky, jak požaduje Hlava 9, ust. 9.3.

2.4.2 Podrobnosti programu výcviku referenta letového provozu/dispečera letecké dopravy, je-li pověřen výkonem služby spojené s metodou dozoru nad letovým provozem v souladu Hlavou 4, ust. 4.2.1.

Poznámka: Podrobnosti programu výcviku referenta letového provozu/dispečera letecké dopravy jsou v Hlavě 10, ust. 10.2.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**DOPLNĚK 3 – DOPLŇUJÍCÍ POŽADAVKY PRO SCHVÁLENÝ PROVOZ JEDNOMOTOROVÝCH RPA
NAD HUSTĚ OSÍDLENÝMI OBLASTMI**

(Viz Hlava 5, ust. 5.4.1, 5.5.1)

1. SPOLEHLIVOST MOTORU

1.1 Spolehlivost motoru musí být dána četností poklesu výkonu menší než 1 za 100 000 motorových hodin.

Poznámka: Pokles výkonu je v této souvislosti definován jako jakýkoliv pokles výkonu, jehož příčinou může být zjištění poruchy motoru nebo špatné konstrukce nebo zástavby motorového celku, včetně konstrukce nebo zástavby pomocných palivových systémů nebo řídicích systémů motoru. (Viz Dodatek G.)

1.2 Provozovatel musí být odpovědný za sledování vývoje stavu motoru.

1.3 Pro snížení pravděpodobnosti poruch motoru za letu musí být motor vybaven:

- a) u motorů se zapalovacím systémem – zapalovacím systémem, který se aktivuje automaticky nebo umožňuje manuální ovládání pro vzlet a přistání a během letu při viditelné vlhkosti;
- b) systémem detekce magnetických částic nebo rovnocenným systémem, který sleduje motor, skříň pomocných pohonů a převodovou skříň a který obsahuje systém signalizace v pilotním prostoru; a
- c) nouzovým zařízením pro řízení výkonu motoru, které dovoluje stálý provoz motoru prostřednictvím dostatečného rozsahu výkonu pro bezpečné dokončení letu v případě jakékoliv přiměřeně pravděpodobné poruchy palivového regulátoru, baterií nebo systémů palivových článků.

2. SYSTÉMY A VYBAVENÍ

Jednomotorová RPA schválená pro provoz nad hustě osídlenými oblastmi musí být vybavena následujícím:

- a) Systémy a vybavením schopným přenášet data nebo přenosové schopnosti na RPS k zajištění pokračování bezpečného letu a usnadnění dosažení bezpečného vynuceného přistání po poruše motoru za všech přípustných provozních podmínek:
 - 1) rádiovým výškoměrem;
 - 2) dvěma umělými horizonty napájenými z nezávislých zdrojů;
 - 3) prostředkem poskytujícím alespoň jeden pokus o opětovné spuštění motoru;
 - 4) meteorologickým radarem, pokud je tato schopnost zajišťována z RPA;
 - 5) certifikovaným systémem prostorové navigace, v němž mohou být naprogramovány polohy letišť a oblastí pro bezpečné vynucené přistání a který poskytuje okamžitě dostupné informace o směru a vzdálenosti k těmto místům;

6) pokud je konstrukce RPAS taková, že dálkově řídicí pilot má k dispozici prostředky vnějšího výhledu z RPA, přistávací světlo, které je nezávislé na přistávacím zařízení a je schopno přiměřeně osvětlit dotykovou plochu při vynuceném přistání v noci; a

7) systémem varování před požárem motoru.

b) Systémy určenými k zajištění pokračování bezpečného letu a usnadnění dosažení bezpečného vynuceného přistání po poruše motoru za všech přípustných provozních podmínek:

1) dvěma nezávislými zdroji elektrické energie, každý z nich musí být schopen napájet všechny předpokládané kombinace stálých elektrických zatížení za letu pro přístroje, vybavení a systémy; a

2) nouzovým elektrickým záložním napájecím systémem dostatečné kapacity a odolnosti, aby po ztrátě veškeré vyráběné elektrické energie, zajistil alespoň:

- i) zachování provozu C2 spoje, schopnosti detekce a vyhnutí se (DAA) a všech hlavních letových přístrojů, komunikačních a navigačních systémů během sestupu z maximální certifikované nadmořské výšky v sestupové konfiguraci až do dokončení přistání;
- ii) vysunutí vztlačových klapek a přistávacího zařízení, je-li to použitelné;
- iii) elektrickou energii k vyhřívání jedné Pitotovy trubice, která musí sloužit dálkově řídicímu pilotovi k indikaci vzdušné rychlosti;
- iv) opakované spuštění motoru, je-li to použitelné; a
- v) provoz rádiového výškoměru.

3. SEZNAM MINIMÁLNÍHO VYBAVENÍ

Stát provozovatele musí požadovat seznam minimálního vybavení provozovatele schválený v souladu s Hlavou 5, ust. 5.4 nebo 5.5, aby přesně stanovil provozní vybavení pro provoz nad hustě osídlenými oblastmi.

4. INFORMACE V LETOVÉ PŘÍRUČCE

Letová příručka musí obsahovat omezení, postupy, stav oprávnění a další informace vztahující se k provozu jednomotorového RPA nad hustě osídlenými oblastmi.

5. HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ

5.1 Provozovatel oprávněný pro provoz jednomotorových RPA nad hustě osídlenými oblastmi musí státu provozovatele hlásit všechny významné poruchy, nesprávné činnosti a závady, který je následovně oznámí státu projekce.

5.2 Stát provozovatele musí přezkoumat bezpečnostní údaje a sledovat informace o spolehlivosti, aby mohl přijmout opatření nezbytná k zajištění, že je dosaženo předpokládané úrovně bezpečnosti. Stát provozovatele oznámí důležité události a vývoj jednotlivých záležitostí příslušnému držiteli typového osvědčení a státu projekce.

6. PROVOZNÍ PLÁNOVÁNÍ

6.1 Traťové plánování provozovatele musí brát v úvahu při hodnocení plánovaných tratí a oblastí provozu veškeré významné informace, včetně následujících:

- a) povahu terénu, který má být přelétáván, včetně možného pro provedení bezpečného vynuceného přistání v případě poruchy motoru nebo významné nesprávné činnosti, aniž by došlo k bezdůvodnému zvýšení rizika u osob na zemi nebo jiných uživatelů vzdušného prostoru;
- b) meteorologické informace, včetně sezónních a dalších nepříznivých meteorologických vlivů, které mohou ovlivnit let; a
- c) další kritéria a omezení stanovená státem provozovatele.

6.2 Provozovatel musí určit letiště nebo oblasti pro bezpečné vynucené přistání dostupné pro použití v případě poruchy motoru a jejich umístění musí být naprogramováno do systému prostorové navigace.

Poznámka 1: Bezpečné vynucené přistání znamená v této souvislosti přistání v oblasti, ve které může být očekáváno, že nedojde k vážnému zranění

nebo ztrátě života, přestože RPA může způsobit rozsáhlé poškození.

Poznámka 2: Provoz na tratích a v meteorologických podmínkách, které dovolují bezpečné vynucené přistání v případě poruchy motoru, jak je stanoveno v Hlavě 5, ust. 5.1.2, není požadován Doplňkem 3, ust. 6.1 a 6.2 pro RPA schválené v souladu s Hlavou 5, ust. 5.4 nebo 5.5. Dostupnost oblastí pro bezpečné vynucené přistání ve všech bodech podél trati není pro tato RPA přesně stanovena kvůli velmi vysoké spolehlivosti motorů, doplňkovým systémům a provoznímu vybavení, postupům a požadavkům na výcvik stanoveným v tomto Doplňku.

7. ZKUŠENOSTI DÁLKOVĚ ŘÍDÍCÍ LETOVÉ POSÁDKY, VÝCVIK A PŘEZKUŠOVÁNÍ

7.1 Stát provozovatele musí předepsat minimální zkušenosti dálkově řídicí letové posádky požadované pro provoz schválených jednomotorových RPA nad hustě osídlenými oblastmi.

7.2 Výcvik a přezkušování dálkově řídicí letové posádky provozovatele musí příslušet provozu schválených jednomotorových RPA, přičemž musí pokrývat normální, mimořádné a nouzové postupy a zejména, poruchy motoru, včetně sestupu do vynuceného přistání.

8. TRAŤOVÁ OMEZENÍ PŘI PROVOZU NAD VODNÍ PLOCHOU

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

9. OSVĚDČOVÁNÍ PROVOZOVATELE NEBO PLATNOST

Provozovatel musí prokázat způsobilost k provádění provozu jednomotorového RPA nad hustě osídlenými oblastmi prostřednictvím postupu osvědčování a opravňování stanoveného státem provozovatele.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**DOPLNĚK 4 – POŽADAVKY NA VÝKONNOST SYSTÉMU MĚŘENÍ VÝŠKY
PRO PROVOZ VE VZDUŠNÉM PROSTORU RVSM***(Viz Hlava 7, ust. 7.2.7)*

1. Návrh systému měření výšky a jakékoli chyby v něm musí být posuzovány v souvislosti s bezpečností letových systémů RPAS jako celku; včetně, ale bez omezení na potenciální ztrátu nebo latenci C2 spoje, a pokračující validní funkci schopnosti detekce a vyhnutí se (DAA).
2. Vzhledem ke skupinám RPA, které jsou formálně shodného návrhu a konstrukce s ohledem na všechny podrobnosti, které by mohly ovlivnit správnost výkonnosti RPA ve vztahu k dodržování výšky letu, musí být schopnost výkonnosti RPA ve vztahu k dodržování výšky letu taková, že celková vertikální chyba (TVE) pro skupinu RPA musí mít střední hodnotu ne větší než 25 m (80 ft) a musí mít standardní odchylku ne větší než $28 - 0,013z^2$ pro $0 \leq z \leq 25$, kdy z je hodnota střední TVE v metrech, nebo $92 - 0,004z^2$ pro $0 \leq z \leq 80$, kde je hodnota z ve stopách (ft). Dále musí mít složky TVE následující charakteristiky:
 - a) střední chyba systému měření výšky (ASE) skupiny nesmí přesáhnout hodnotu 25 m (80 ft);
 - b) součet absolutních hodnot střední ASE a třech standardních odchylek ASE nesmí přesáhnout 75 m (245 ft); a
- c) rozdíly mezi přesně danou letovou hladinou a indikovanou tlakovou nadmořskou výškou, kterou RPA právě letí, musí být souměrné okolo hodnoty 0 m, se standardní odchylkou ne větší než 13,3 m (43,7 ft) a navíc, úbytek v četnosti odchylek s rostoucí hodnotou odchylky musí být alespoň exponenciální.
3. Vzhledem k RPA, pro které jsou charakteristiky draku a zastavěného systému měření výšky jedinečné, a tak nemohou být klasifikovány jako patřící do skupiny RPA zahrnuté odstavcem 2, musí být schopnost výkonnosti RPA ve vztahu k udržování výšky letu taková, že složky TVE RPA mají následující charakteristiky:
 - a) chyba systému měření výšky (ASE) nesmí přesáhnout hodnotu 60 m (200 ft) za všech podmínek letu; a
 - b) rozdíly mezi přesně danou letovou hladinou a indikovanou tlakovou nadmořskou výškou, kterou RPA právě letí, musí být souměrné okolo hodnoty 0 m, se standardní odchylkou ne větší než 13,3 m (43,7 ft) a navíc, úbytek v četnosti odchylek s rostoucí hodnotou odchylky musí být alespoň exponenciální.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 5 – DOZOR PROVOZOVATELŮ RPAS SOUVISEJÍCÍ S BEZPEČNOSTÍ

(Viz Hlava 4, ust. 4.2)

Poznámka 1: Doplněk 1 k Předpisu L 19 obsahuje obecná ustanovení pro státní systém dozoru nad bezpečností.

Poznámka 2: Tento doplněk obsahuje doplňková ustanovení pro dozor mezinárodních provozovatelů RPAS související s bezpečností.

1. ZÁKLADNÍ LETECKÁ LEGISLATIVA

1.1 Stát provozovatele musí uzákonit a zavést právní normy, které umožní státu regulovat osvědčování a průběžný dozor provozovatelů RPAS a řešení problémů souvisejících s bezpečností zjištěných úřadem.

Poznámka 1: Výraz úřad, jak je používán v Doplněku 5, odkazuje na Úřad pro civilní letectví, stejně jako rovnocenné organizace, včetně inspektorů a personálu.

Poznámka 2: Návod pro inspekce, osvědčování a průběžný dozor provozu je obsažen v Doc 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance) a v Doc 9760 (Airworthiness Manual).

2. ZVLÁŠTNÍ PROVOZNÍ PŘEDPISY

2.1 Stát provozovatele musí přijmout předpisy, které umožní osvědčování a průběžný dozor provozu RPAS a údržby RPAS ve shodě s Přílohami (Annexy) k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví.

3. STÁTNÍ SYSTÉM DOZORU NAD BEZPEČNOSTÍ A JEHO FUNKCE

3.1 Stát provozovatele musí zajistit, že úřad je odpovědný za dozor provozovatelů RPAS související s bezpečností.

3.2 Stát provozovatele musí používat metodologii k určení požadavků na počet inspektorů podle velikosti a složitosti civilního provozu RPAS v daném státu.

3.3 Metodologie uvedená v ust. 3.2 by měla být zdokumentována.

3.4 Stát provozovatele musí zajistit, že inspektoři úřadu mají odpovídající podporu, písemné pověření a přepravu k tomu, aby nezávisle vykonávali své úkoly týkající se osvědčování a průběžného dozoru.

3.5 Stát provozovatele musí zajistit, že provozovatel vede úplné záznamy o osvědčeních, oprávněních a schváleních pro RPA, každou RPAS a každého C2CSP, pro každou fázi letu a veškerý provozní personál, pokrývající všechny fáze letu RPAS. Podrobné požadavky na dokumentaci viz Hlava 6, ust. 6.24, 6.25 a 6.26.

4. ODBORNĚ KVALIFIKOVANÝ PERSONÁL

Stát provozovatele musí požadovat, aby počáteční a opakovací výcvik inspektorů úřadu obsahoval předměty specifické pro daný RPAS.

Poznámka: Návod na praxi a výcvik inspektorů je obsažen v Doc 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance).

5. ODBORNÝ PORADENSKÝ MATERIÁL, NÁSTROJE A ZAJIŠTĚNÍ INFORMACÍ ZÁSADNÍCH PRO BEZPEČNOST

5.1 Stát provozovatele musí zajistit, že inspektoři úřadu jsou vybaveni odbornými příručkami obsahujícími zásady, postupy a standardy, které mají být použity při osvědčování a průběžném dozoru provozovatelů RPAS.

5.2 Stát provozovatele musí zajistit, že inspektoři úřadu jsou vybaveni odbornými příručkami obsahujícími zásady, postupy a standardy, které mají být použity při řešení problémů souvisejících s bezpečností, včetně donucování.

5.3 Stát provozovatele musí zajistit, že inspektoři úřadu jsou vybaveni odbornými příručkami, které se vztahují k etice, osobnímu chování a vyvarování se skutečným nebo vnímaným konfliktům zájmů při výkonu úředních povinností.

6. ZÁVAZKY OSVĚDČOVÁNÍ

Stát provozovatele musí před zahájením nového provozu RPAS požadovat, aby provozovatelé RPAS prokázali, že mohou bezpečně provádět navrhovaný provoz.

Poznámka: Více informací v tomto ohledu poskytuje Dodatek D.

7. ZÁVAZKY PRŮBĚŽNÉHO DOHLEDU

Stát provozovatele musí používat průběžný plán dozoru, aby se potvrdilo, že provozovatelé soustavně plní příslušné požadavky pro prvotní osvědčení a že každý provozovatel RPAS provádí svou činnost uspokojivě.

8. VYŘEŠENÍ PROBLÉMŮ SOUVISEJÍCÍCH S BEZPEČNOSTÍ

Poznámka: Ustanovení týkající se vyřešení problémů souvisejících s bezpečností jsou obsažena v Doplněku 1 k Předpisu L 19.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 6 – FORMÁT A OBSAH OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE RPAS (ROC)

(Viz Hlava 4, ust. 4.2.1.7)

1. ÚČEL A ROZSAH

1.1 ROC a s ním spojené specifické provozní specifikace musí obsahovat alespoň informace požadované v ustanoveních níže, a to ve standardním formátu.

1.2 ROC 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 ROC.

2. VZOR ROC

Poznámka: Požaduje se, aby na palubě RPA byla elektronická kopie ROC (viz ust. 6.26).

OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE RPAS		
¹	STÁT PROVOZOVATELE²	¹
	VYDÁVAJÍCÍ ÚŘAD³	
ROC č. ⁴ : Datum ukončení platnosti ⁵ :	NÁZEV PROVOZOVATELE⁶ Obchodní název provozovatele ⁷ : Adresa provozovatele ⁸ : Telefon ⁹ : E-mail:	KONTAKTNÍ INFORMACE¹⁰ Kontakty, na kterých může být bez zbytečného prodlení kontaktováno vedení provozovatele, jsou uvedeny v _____ ¹¹ .
Toto osvědčení osvědčuje, že provozovatel _____ ¹² je oprávněn k mezinárodnímu provozu RPAS tak, jak je stanoveno v provozních specifikacích, v souladu s provozní příručkou a _____ ¹³ .		
Datum vydání ¹⁴ :	Jméno a podpis ¹⁵ : Funkce	

Poznámky:

- Pro použití státem provozovatele.*
- Nahradte názvem státu provozovatele.*
- Nahradte identifikací vydávajícího úřadu státu provozovatele.*
- Jedinečné číslo ROC, vystavené státem provozovatele.*
- Datum, po kterém přestane být ROC platné (dd-mm-rrrr).*
- Nahradte registrovaným názvem provozovatele.*
- Obchodní název provozovatele, pokud se liší. Vyplňte „dba“ (doing business as) před obchodní názvem.*
- Adresa hlavního místa obchodní činnosti provozovatele.*
- Telefonní čísla hlavního místa obchodní činnosti provozovatele, včetně mezinárodního předčísle dané země. Je-li k dispozici e-mailová adresa, měla by být uvedena.*
- Kontakty, obsahující telefonní čísla, včetně mezinárodního předčísle dané země, a e-mailovou adresu (je-li k dispozici), na kterých může být bez zbytečného prodlení kontaktováno vedení provozovatele v záležitostech týkajících se letového provozu, letové způsobilosti, kvalifikovanosti dálkové řídicí letové posádky, nebezpečného zboží a dalších příslušných záležitostí.*
- Vyplňte odkaz na řízený dokument na palubě RPA, 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“.*
- Registrovaný název provozovatele.*

13. Vypíšte odkaz na příslušné civilní letecké předpisy.
 14. Datum vydání ROC (dd-mm-rrrr).
 15. Funkce, jméno a podpis zástupce úřadu. Kromě toho může být na ROC použito úřední razítko.

3. PROVOZNÍ SPECIFIKACE PRO KAŽDÝ TYP RPAS

Poznámka: Hlava 6, ust. 6.25.1 požaduje, aby byla na palubě RPA kopie provozních specifikací.

3.1 Pro každý typ RPA ve flotile provozovatele, který je určený prostřednictvím výrobce RPA, typu a série, musí být zahrnuty následující informace:

- a) kontakty vydávajícího úřadu;
 b) název provozovatele a číslo ROC;
 c) datum vydání a podpis zástupce úřadu;
 d) typ RPA;

e) typ RPS;

f) druhy a oblasti provozu; a

g) zvláštní omezení a zvláštní oprávnění/schválení.

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. 4.2.1.8, musí být následující:

Poznámka: MEL tvoří nedílnou součást provozní příručky.

PROVOZNÍ SPECIFIKACE RPAS (podléhající schváleným podmínkám v provozní příručce)				
PODROBNÉ KONTAKTY VYDÁVAJÍCÍHO ÚŘADU ¹				
Telefon: _____ Mobil: _____ Email: _____				
ROC č. ² : _____ Název provozovatele ³ : _____ Datum ⁴ : _____ Podpis: _____				
Obchodní název provozovatele ³ : _____				
Typ ⁵ a série RPA:				
Typ a série RPS:				
Druhy provozu ⁶ :				
Oblast provozu ⁷ :				
Zvláštní omezení ⁸ :				
ZVLÁŠTNÍ OPRAVNĚNÍ	ANO	NE	POPIS ⁹	POZNÁMKY
Nebezpečné zboží	☐	☐		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti Přiblížení a přistání Vzlet Provozní přínos	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	CAT ¹⁰ : ____ RVR: ____ m DH: ____ ft RVR ¹¹ : ____ m ¹²	
RVSM ¹³ ☐ N/A	☐	☐		
EDTO ¹⁴ ☐ N/A	☐	☐	Prahový čas ¹⁵ : ____ minuty Maximální doba letu na náhradní letiště ¹⁵ : ____ minuty	
Navigační specifikace vyžadující oprávnění (AR) pro provoz s PBN ¹⁶	☐	☐	¹⁶	
Zachování letové způsobilosti	☐	☐	¹⁷	
EFB	☐	☐	¹⁸	
Různé ¹⁹	☐	☐		

Poznámky:

1. Telefonní čísla úřadu, včetně mezinárodního předčísle dané země. Je-li k dispozici e-mailová adresa, měla by být uvedena.
2. Vyplňte odpovídající číslo ROC.
3. Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Vyplňte „dba“ (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 RPA, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny. Klasifikace a uspořádání CAST/ICAO jsou dostupné na: <http://www.intlaviationstandards.org>.
Poznámka: V tomto bloku může být uvedeno více položek.
6. Provoz ve velmi vysokých hladinách (VHL) nad FL 600, letecké práce, dlouhodobé lety, obchodní letecká doprava atd.
7. Uvedte geografickou oblast (geografické oblasti) schváleného provozu (prostřednictvím geografických souřadnic, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo státních nebo oblastních hranic) definovanou vydávajícím úřadem.
8. Uvedte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze denní lety, omezení hustoty osídlení a nadmořské výšky).
9. V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé zvláštní schválení (s příslušnými kritérii).
10. Vyplňte použitelnou kategorii přiblížení podle přístrojů (např. CAT II, III). Vyplňte minimální RVR v metrech a výšku rozhodnutí (DH) ve stopách (ft). Uvedené kategorii 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. Vyhrazeno pro budoucí použití.
15. Vyhrazeno pro budoucí použití.
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 RPAS a předpis, který vyžaduje provedení prací, tj. v rámci ROC nebo zvláštního oprávnění (např. nařízení Komise (ES) č. 1321/2014, Část M, Hlava G).
18. N/A pro provoz RPAS.
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, schválená navigační výkonnost).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 7 – POŽADAVKY NA SYSTÉM ŘÍZENÍ RIZIK SPOJENÝCH S ÚNAVOU (FRMS)

Poznámka: Poradenský materiál pro vytvoření a zavedení předpisů vztahujících se k FRMS je uveden v Doc 9966 (Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches).

Systém řízení rizik spojených s únavou (FRMS) stanovený v souladu s Hlavou 4, ust. 4.10.1 b), musí obsahovat alespoň tyto prvky:

1. POLITIKA A DOKUMENTACE FRMS**1.1 Politika FRMS**

1.1.1 Provozovatel musí definovat svou politiku FRMS společně s jasně identifikovanými prvky FRMS.

1.1.2 Tato politika musí vyžadovat, aby byl rozsah provozních činností začleněných pod FRMS jasně definován v provozní příručce.

1.1.3 Tato politika musí:

- a) odrážet sdílenou odpovědnost vedení, členů dálkově řídicích letových posádek a dalšího zapojeného personálu;
- b) jasně stanovovat cíle bezpečnosti v rámci FRMS;
- c) být schválena podpisem odpovědného vedoucího organizace;
- d) být předána s viditelným schválením na všechny příslušné úseky a úrovně organizace;
- e) deklarovat závazek vedení k systému účinných hlášení souvisejících s bezpečností;
- f) deklarovat závazek vedení k poskytnutí dostatečných zdrojů pro FRMS;
- g) deklarovat závazek vedení k průběžnému zlepšování FRMS;
- h) vyžadovat, aby byly definovány jasné vazby odpovědnosti pro vedení, členy dálkově řídicích letových posádek a další zapojený personál;
- i) vyžadovat pravidelná vyhodnocování, která zajistí, že je politika stále relevantní a vhodná.

Poznámka: Systém účinných hlášení souvisejících s bezpečností je popsán v Doc 9859 (Safety Management Manual (SMM)).

1.2 Dokumentace FRMS

Provozovatel musí vytvořit a aktualizovat dokumentaci FRMS, která popisuje a zaznamenává:

- a) politiku a cíle FRMS;
- b) procesy a postupy FRMS;
- c) odpovědnosti, zodpovědnosti a pravomoci související s těmito procesy a postupy;
- d) mechanismy průběžného zapojení vedení, členů dálkově řídicích letových posádek a dalšího zapojeného personálu;

- e) programy výcviku FRMS, požadavky na výcvik a jeho evidenci;
- f) plánované a skutečné doby letu, doby služby a odpočinku společně s významnými odchylkami a důvody zaznamenaných odchylek; a
Poznámka: Významné odchylky jsou popsány v Doc 9966 (Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches).
- g) výstupy FRMS, včetně závěrů vycházejících ze shromážděných údajů, doporučení a přijatých opatření.

2. PROCESY ŘÍZENÍ RIZIKA SPOJENÉHO S ÚNAVOU**2.1 Rozpoznávání nebezpečí**

Poznámka: Ustanovení týkající se ochrany informací vztahujících se k bezpečnosti jsou obsažena v Doplňku 3 k Předpisu L 19.

Provozovatel musí vytvořit a udržovat tři základní a dokumentované procesy pro rozpoznávání nebezpečí spojeného s únavou:

2.1.1 Prediktivní

Prediktivní proces musí určit nebezpečí spojená s únavou pomocí kontrol plánování dálkově řídicích posádek s uvažováním známých faktorů ovlivňujících spánek a únavu a jejich vlivů na výkonnost. Kontrolní metody mohou zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:

- a) provozní zkušenosti provozovatele nebo průmyslu a sběr údajů z podobných druhů činností;
- b) metody plánování založené na evidenci; a
- c) biologicko-matematické modely.

2.1.2 Proaktivní

Proaktivní proces musí určit nebezpečí spojená s únavou v rámci běžného letového provozu. Kontrolní metody mohou zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:

- a) osobní hlášení rizik spojených s únavou;
- b) průzkumy únavy dálkově řídicích posádek;
- c) údaje související s výkonností dálkově řídicích letových posádek;
- d) dostupné databáze o bezpečnosti a vědecké studie; a
- e) rozborů plánované a skutečně odpracované doby.

2.1.3 Reaktivní

Reaktivní proces musí určit podíl nebezpečí spojených s únavou na hlášeních a událostech spojených s možnými negativními důsledky pro bezpečnost, aby bylo možné stanovit, jak by mohl být dopad únavy minimalizován. Impulzem pro tento proces by mohla být alespoň jedna z následujících položek:

- a) hlášení související s únavou;
- b) důvěrná hlášení;
- c) auditní zprávy;
- d) incidenty; a
- e) události spojené s analýzou letových údajů.

2.2 Vyhodnocení rizika

2.2.1 Provozovatel musí vytvořit a zavést postupy vyhodnocování rizika, které určí pravděpodobnost a možnou vážnost událostí spojených s únavou a určí, kdy související rizika vyžadují zmírnění.

2.2.2 Postupy vyhodnocení rizika musí umožnit přezkoumávání rozpoznaných nebezpečí a dát je do souvislosti s:

- a) provozními postupy;
- b) jejich pravděpodobností;
- c) možnými důsledky; a
- d) účinností existujících mezí a kontrol souvisejících s bezpečností.

2.3 Zmírňování rizika

Provozovatel musí vytvořit a zavést postupy zmírňování rizika, které umožní:

- a) zvolit vhodné strategie zmírňování rizika;
- b) tyto strategie zavést; a
- c) sledování zavedení těchto strategií a jejich účinnosti.

3. PROCESY FRMS ZABEZPEČUJÍCÍ BEZPEČNOST

Provozovatel musí vytvořit a zavést procesy zabezpečující bezpečnost, které:

- a) zajistí průběžné sledování výkonnosti FRMS, rozborů trendů vývoje a poměřitelnost k ověření účinnosti prvků řízení bezpečnostního rizika souvisejícího s únavou. Zdroje údajů mohou zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:

- 1) hlášení nebezpečí a vyšetřování;
 - 2) audity a průzkumy; a
 - 3) rozborů a studie související s únavou;
- b) zajistí formální postup řízení změn, který musí zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:
 - 1) určení změn v provozním prostředí, které mohou ovlivnit FRMS;
 - 2) určení změn v rámci organizace, které mohou ovlivnit FRMS; a
 - 3) zvážení dostupných nástrojů, které by mohly být použity k udržení nebo zlepšení výkonnosti FRMS před zavedením změn; a
 - c) zajistí průběžné zlepšování FRMS, které musí zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:
 - 1) odstranění a/nebo modifikaci prvků řízení rizika, které měly nechtěné následky nebo nejsou nadále potřebné kvůli změnám provozního nebo organizačního prostředí;
 - 2) rutinní hodnocení provozních prostor, vybavení, dokumentace a postupů; a
 - 3) určení potřeby zavedení nových procesů a postupů ke zmírnění nově vznikajících rizik souvisejících s únavou.

4. PROCESY PODPORY FRMS

Procesy podpory FRMS přispívají k průběžnému budování FRMS, průběžnému zlepšování jeho celkové výkonnosti a dosahování optimálních úrovní bezpečnosti. Provozovatel musí jako součást svého FRMS vytvořit a zavést následující:

- a) programy výcviku zajišťující odbornou způsobilost odpovídající rolím a zodpovědnostem vedení, dálkově řídicích letových posádek a veškerého zapojeného personálu do plánovaného FRMS; a
- b) účinný komunikační plán FRMS, který:
 - 1) vysvětluje politiku FRMS, postupy a zodpovědnosti všem příslušně zainteresovaným osobám; a
 - 2) popisuje komunikační kanály používané ke sběru a šíření informací souvisejících s FRMS.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 8 – SYSTÉMY ZAPISOVAČŮ RPAS

(Viz Hlava 6, ust. 6.5)

Text tohoto Doplněku obsahuje pokyny pro zástavbu letových zapisovačů do RPAS zapojených do mezinárodního letectví. Zapisování dat RPAS kritických z pohledu bezpečnosti bude prováděno jak v RPA na RPA-RS, tak na RPS na RPS-RS. Letové zapisovače chráněné před nárazem na RPA tvoří jeden nebo větší počet z následujících systémů:

- zapisovače letových údajů (FDR);
- zapisovač hlasu RPA (k záznamu hlasové komunikace přenášené přes RPA);
- zapisovač obrazu kamery RPA (k záznamu dat z palubních kamer);
- zapisovač komunikace datovým spojem (DLR).

Letové zapisovače zastavěné na RPS by měly být vhodné pro prostředí, kde se RPS nachází, s ohledem na podmínky prostředí, zabezpečení a nouzové situace, které by mohly ovlivnit integritu RPS (např. pevné místo, mobilní, samostatné zařízení, uvnitř budovy atd.). Pokud je RPS přepravována na palubě vozidla, plavidla nebo jiného letadla, musí RPS-RS zahrnovat odolnost proti nárazu a ochranu proti ohni. Ochranou dat RPS-RS se zabývá ust. 6.5.4.

1. VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

1.1 Schránky pevných RPA-RS musí být opatřeny výraznou oranžovou barvou.

1.2 Schránky pevných letových zapisovačů RPA-RS 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 pracující na kmitočtu 37,5 kHz. Toto zařízení musí být schopné provozu nejméně po dobu 90 dnů po jeho spuštění.

1.3 RPA-RS musí být zastavěny tak, aby:

- a) pravděpodobnost poškození záznamů byla minimální;
- b) existovaly zvukové nebo vizuální prostředky ověřující správnou činnost RPA-RS při předletové kontrole; a
- c) se zabránilo uvedení mazacího zařízení do činnosti během letu nebo nárazem při nehodě, mají-li RPA-RS zařízení na vymazávání záznamu; a
- d) pro dálkové řídicí letovou posádku na RPS musí být k dispozici funkce vymazání, která po aktivaci upraví záznam RPAS-RS 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 RPAS-RS pomocí běžného přehrání nebo kopírování. Nebrání ale, aby k těmto záznamům získaly přístup úřady pro vyšetřování nehod, pomocí speciálních technik přehrávání a kopírování záznamů.

1.4 RPA-RS musí být zastavěny tak, aby byly napájeny elektrickou energií z nejspolehlivějšího zdroje RPA, nebo v případě RPS by RPS-RS měl být rovněž napojen na nejspolehlivější zdroj, aniž by byla ohrožena dodávka hlavním nebo nouzovým systémům.

1.5 RPAS-RS musí při zkouškách metodami schválenými příslušným osvědčujícím úřadem prokázat způsobilost pracovat v extrémních podmínkách prostředí, pro které jsou navrženy.

1.6 Musí být zajištěny prostředky pro přesnou časovou synchronizaci záznamů RPAS-RS.

1.7 Výrobce musí příslušnému osvědčujícímu úřadu poskytnout následující informace týkající se RPAS-RS:

- a) provozní instrukce výrobce, omezení vybavení a postupy pro zástavbu;
- b) základ nebo zdroj parametrů a rovnice vztahující se k přepočtu měřicích jednotek;
- c) zkušební protokoly výrobce; a
- d) podrobné informace za účelem zajištění zachování provozuschopnosti RPAS-RS.

1.8 RPAS-RS sestává ze tří částí: požadavky na záznam dat a vybavení potřebné v RPA; záznam C2 spoje; a požadavky na záznam dat a vybavení potřebné na RPS. Všechna přijatá a vysílaná data musí být zaznamenávána, ať už se jedná o letová data, zvuková nebo obrazová data používaná k řízení RPA, nebo letová data přenášená do RPA. Všechna zaznamenaná data musí být časově synchronizována s UTC, nesmí být zašifrována (pro zajištění kompatibility s ust. 6.5.7.3) a musí být opatřena veškerou dokumentací potřebnou k extrakci dat.

1.9 Dokumentace uspořádání datového rámce by měla být v elektronické podobě a měla by být zaznamenána na RPS-RS. Kromě toho, pokud je to možné, v závislosti na velikosti RPA by měla být na RPA-RS zaznamenána kopie dokumentace uspořádání datového rámce týkající se dat RPA-RS.

Poznámka: Omezení týkající se šifrování se vztahuje na zaznamenávaná data a není určeno k omezení použití šifrování v systémech vyžadujících takovou ochranu (např. C2 spoj).

1.10 Používání a ochrana datových záznamů a zejména přístupnost zvukových a obrazových dat používaných pro řízení letu RPA musí podléhat regulaci. Ustanovení v Předpisu L 13, ust. 5.2 a Dodatku E jsou použitelná během odborného zjišťování

příčin leteckých nehod a incidentů a ustanovení v Předpisu L 19 jsou použitelná pro úvahy v oblasti řízení bezpečnosti. Ustanovení specifická pro ochranu záznamů RPAS lze nalézt v ust. 3.3.4 tohoto předpisu.

1.11 Údaje musí být uchovávány po dobu minimálně 30 dnů od dokončení letu nebo úseku letu na RPS-RS, ale s ohledem na možnost prodloužených letů s dlouhou vytrvalostí by měla být doba uchovávání údajů odpovídajícím způsobem prodloužena.

1.12 Letové údaje RPA jsou potřebná pro přesnou rekonstrukci letu RPA. Jak je uvedeno v ust. 6.5.1 tohoto předpisu, RPA na základě své MCTOM a RPS musí mít schopnost zaznamenávat letové informace. Pro RPA s MCTOM 2 250 kg nebo méně mohou být tyto letové údaje namísto zaznamenávání na RPA přenášeny během letu za účelem záznamu pomocí RPS-RS.

1.13 Je-li požadováno, aby RPA mělo na palubě RPA-RS v souladu s ust. 6.5.1, musí RPS samostatně zaznamenávat letová data za účelem rekonstrukce letu z údajů přijatých RPS.

1.14 Data týkající se C2 spoje mezi RPA a RPS musí být zaznamenávány jak na RPA, je-li požadováno, aby mělo na palubě RPA-RS v souladu s ust. 6.5.1, tak na RPS, aby bylo možné určit integritu C2 spoje během letu.

2. SYSTÉM ZAPISOVAČŮ RPA

2.1 Podle ust. 6.5.1 tohoto předpisu není pro RPA s MCTOM menší než 2 250 kg RPA-RS povinný. Typ a velikost RPA-RS zastavěného na takové RPA by jako takové měly záviset na velikosti RPA a druhu provozu, kterého se účastní. Pro RPA s MCTOM 2 250 kg nebo vyšší by měly být použity systémy zapisovačů stejných schopností, jaké jsou zastavěny na konvenčních letadlech podobné velikosti.

2.2 U RPA s MCTOM menší než 2 250 kg, kde jsou standardy ochrany proti nárazu a ohni nepraktické, by letové údaje měly být zaznamenávány takovým způsobem, aby ustanovení o ochraně proti nárazu a ohni byla úměrná riziku ztráty letových údajů v důsledku letecké nehody nebo vážného incidentu.

3. ZAZNAMENÁVANÉ FUNKCE RPA

RPA se skládá z řady složitých systémů, které mohou vyžadovat zaznamenávání více a různých funkcí než u konvenčních letadel podobné velikosti. Pro RPA s MCTOM 2 250 kg nebo vyšší funkce, které musí být zaznamenávány na RPA, zahrnují, ale neomezuji se na:

- dálkové ovládání (*telecommand*) (informace vzestupným C2 spojením (*C2 uplink*)) a telemetrie (*telemetry*) (informace sestupným C2 spojením (*C2 downlink*)) přijímané a odesílané RPA prostřednictvím C2 spoje;
- informace potřebné k přesné rekonstrukci dráhy letu, rychlosti, letové polohy, nadmořské výšky a konfigurace RPA, s četností minimálně jednou za sekundu;

- informace potřebné k určení provozního stavu systémů RPA, které zahrnují přinejmenším řízení letu, pohon, napájení, navigační a letové režimy;
- parametry související s provozem C2 spoje pro určování typů chyb, výpadků nebo poruch spoje;
- informace týkající se nenadálých nebo nouzových situací vedoucích k varovným výstrahám, například porucha GPWS, porucha detekce a vyhnutí se (DAA), varování před požárem na palubě, porucha generátoru atd.;
- obrazy související s jakoukoli funkcí streamování obrazu používanou k řízení RPA.

Poznámka: V případě RPA s MCTOM menší než 2 250 kg by určení těchto parametrů nebo funkcí, které mají být zaznamenávány, bylo založeno na druhu provozu RPA.

4. SYSTÉM ZAPISOVAČŮ RPS

4.1 Schopnosti záznamu dat na RPS by normálně neměly být limitovány omezeními hmotnosti a výkonu záznamového systému, jako jsou ta, která existují v konvenčních letadlech. Jako takové lze rozšířit možnosti zapisovače a zaznamenat větší objemy dat s malým nebo žádným omezením délky záznamů. Kromě toho nemusí být vyžadována ochrana proti nárazu pro RPS-RS na RPS. Mělo by se zvážít zaznamenávání „duplicitních dat“, aby se umožnila rekonstrukce chyb vzestupného spoje v případě, že se takové chyby vyskytnou během letu s nehodou nebo incidentem. V případě streamování letových dat z RPA by měl být RPS-RS schopen zaznamenat tato velká množství letových dat.

4.2 RPS může řídit několik RPA postupně během různých fází jejich letu a jedno RPA může využívat několik RPS postupně během doby určitého letu. Letová data je třeba zaznamenávat, aby bylo možné rekonstruovat zobrazení vzdušné situace, které bylo použito k řízení každého jednotlivého RPA. V případě RPS, která postupně řídí více RPA, musí být v zaznamenaných letových datech identifikovatelná data vyměňovaná s každým RPA.

4.3 V případě, že několik RPS řídí jedno RPA během celého jeho letu, je třeba zaznamenat data, aby bylo možné rekonstruovat informace z dálkového ovládání (vzestupného C2 spoje), které byly použity pro řízení RPA.

4.4 Určení parametrů a specifikací seznamu parametrů, které mají být zaznamenány, by mělo být provedeno ve vztahu k druhu provozu, kterého se RPAS účastní.

5. ZAZNAMENÁVANÉ FUNKCE RPS

5.1 Škála RPS může sahát od ručního zařízení až po multikonzolovou stanici. Může být stacionární (zastavěná v přepravním kontejneru nebo velkém operačním řídicím středisku) nebo mobilní (zastavěná ve vozidle/lodi/letadle). Parametry, které by měly být zaznamenány na RPS, jsou následující:

- uplinkové a downlinkové parametry přijaté a odesílané z RPS přes C2 spoj;
- parametry potřebné k přesnému určení, jaké vstupy provedl dálkové řídicí pilot pro řízení RPA.

V případech, kdy má dálkově řídicí pilot přímé řízení letové polohy RPA, musí být údaje o poloze zaznamenávány s přiměřenou četností;

- c) parametry týkající se významných činností dálkově řídicího pilota, například: přepnutí C2 spoje, zahájení/dokončení/pokusy o předání RPS, jakož i související časy, kdy k nim došlo, aktuální stav kritických systémů RPS včetně poloh přepínačů/ovládacích prvků a nastavení zobrazovacího zařízení (displeje);
- d) parametry potřebné k přesné rekonstrukci toho, co bylo zobrazeno dálkově řídicímu pilotovi během letu, kdy došlo k události, pokud jde o dráhu letu, rychlost, nadmořskou výšku, letovou polohu a konfiguraci RPA;
- e) musí být zaznamenány obrazy související s jakoukoli funkcí streamování obrazu používanou k řízení RPA; a
- f) aplikace komunikace datovým spojením, včetně digitální komunikace s uspořádáním letového provozu (ATM), které mají vliv na navigaci a profil dráhy letu RPA.

5.2 Aby bylo možné zjistit, zda a jak k výsledkům události přispěly lidské činitele, musí být zaznamenáváno provozní prostředí, ve kterém dálkově řídicí piloti pracují, včetně zvukových a obrazových dat používaných pro řízení RPA.

5.3 Prostředí RPS je ekvivalentní pilotnímu prostoru konvenčního letadla a jako takové musí být zaznamenáván veškerý zvuk. To bude zahrnovat celkový zvuk prostředí a jakékoli provozní rozhovory s ATC, ostatními piloty, rozhovory s operačním střediskem/letovým dispečinkem a všechny telefonní hovory.

5.4 Pro záznam zvuku celkového prostředí by měl být použit prostorový mikrofon a při vícepilotním provozu by mělo být součástí oddělení kanálu pilotů od provozního personálu.

5.5 Zaznamenávat by se měla i jiná než zvuková komunikace. Například komunikace, jako jsou textové zprávy a komunikace podobná komunikaci mezi řídicím a pilotem datovým spojením (CPDLC) a/nebo zprávám ATM týkajícím se komunikace, navigace a sledování (CNS).

5.6 Obrazová data z RPS musí poskytovat informace o neverbální komunikaci, činnostech dálkově řídicího pilota a dalších vnějších rušivých vlivech, které mohly přispět k události. Obrazová data používaná pro řízení RPA také poskytnou informace o tom, co bylo efektivně zobrazeno dálkově řídicímu pilotovi v případech, kdy parametry ze záznamů letových dat nebyly správně zaznamenány. Obrazová data používaná k řízení RPA by také objasnila, co viděl dálkově řídicí pilot jako zachycené palubní kamerou RPA a přenesené do RPS prostřednictvím C2 spoje v případech, kdy je RPA řízeno pomocí videa zobrazovaného dálkově řídicímu pilotovi.

Poznámka: Aby bylo respektováno soukromí dálkově řídicí letové posádky, měla by být oblast záběru RPS navržena, pokud je to možné, tak, aby vylučovala hlavu a ramena členů dálkově řídicí letové posádky sedících ve své běžné pracovní poloze.

6. PROHLÍDKY SYSTÉMŮ ZAPISOVAČŮ RPAS

6.1 Prvky vestavěného testu pro RPA-RS musí být sledovány pomocí automatických kontrol.

6.2 U RPA-RS 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.

6.3 Prohlídky záznamů musí být provedeny takto:

- a) rozbor zaznamenaných údajů RPA-RS musí zajistit, že zapisovač pracuje správně po základní dobu záznamu;
- b) záznamy parametrů z celého letu musí být přezkoumány v technických jednotkách z důvodu vyhodnocení platnosti všech zaznamenaných funkcí. U letů delších než 2 hodiny musí toto přezkoumání zahrnovat každou fázi letu, včetně minimálně 30 minut cestovního nebo vyčkávacího letu. Zvláštní pozornost musí být věnována parametrům z jednoúčelových snímačů RPA-RS. Parametry snímávané ze sběrnic elektrické sítě RPA není nutné ověřovat, jestliže je jejich provozuschopnost kontrolována jinými systémy RPA;
- c) odečítací zařízení musí mít nezbytné programové vybavení k věrnému převedení zaznamenaných hodnot do technických jednotek a k určení stavu časově nespojitých signálů;
- d) přezkoušení zaznamenaných obrazů použitých k řízení RPA, které mají být zaznamenávány, musí být provedeno přehráním obrazových záznamů; a
- e) je-li v RPA nebo na RPS zastavěn kamerový systém k zaznamenávání obrazů, musí tento systém zaznamenat zkušební obrazy z každého zdroje v RPAS a z příslušných vnějších zdrojů, aby se zajistilo, že všechny požadované obrazy splňují standardy pro kvalitu záznamu.

6.4 RPA-RS a RPS-RS musí být považován za neschopný provozu, jestliže dochází ke špatné kvalitě dat ve významném časovém úseku, nesrozumitelnosti signálů nebo pokud je jedna nebo více povinných funkcí zaznamenáno nesprávně.

6.5 Poslední zpráva z prohlídky záznamů musí být z důvodů sledování na požádání zpřístupněna regulačním úřadům.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 9 – URČOVÁNÍ POLOHY RPA V TÍSNI

(Viz Hlava 6, ust. 6.19)

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 10 – SHRUTÍ ČLÁNKU 83 bis

(Viz Hlava 6, ust. 6.1.4)

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK A – ZDRAVOTNICKÉ PROSTŘEDKY NA RPS

DRUHY A UMÍSTĚNÍ ZDRAVOTNICKÝCH POTŘEB

1. DRUHY

V souladu s národními předpisy a požadavky na zdravotnické prostředky na pracovišti by měly být na RPS začleněny zdravotnické potřeby jako souprava (soupravy) první pomoci.

2. UMÍSTĚNÍ

2.1 Souprava první pomoci a univerzální souprava pro ochranu zdraví by měly být rozloženy rovnoměrně, jak je to jen možné, po celém pracovišti, ale měly by být snadno přístupné pro dálkově řídicí letovou posádku.

2.2 Pokud je na RPS lékařská souprava první pomoci, měla by být uložena na vhodném, bezpečném místě.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK B – PROVOZNÍ OMEZENÍ DANÁ VÝKONNOSTÍ RPA

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**DODATEK C – PORADENSKÝ MATERIÁL PRO LETY RPA S TURBÍNOVÝMI MOTORY PŘEKRAČUJÍCÍ
DOBU 60 MINUT LETU NA NÁHRADNÍ LETIŠTĚ NA TRATI, VČETNĚ PROVOZU S PRODLOUŽENOU
DOBOU LETU NA NÁHRADNÍ LETIŠTĚ (EDTO)**

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK D – OSVĚDČOVÁNÍ PROVOZOVATELE RPAS 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 provozovatele RPAS (ROC) „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 ROC nebo doplněním jakýchkoliv dodatečných oprávnění k ROC.

1.3 Standardní postupy osvědčování

Ustanovení 4.2.1.14 požaduje, aby stát provozovatele stanovil systém osvědčování, který zajistí splnění požadovaných standardů pro prováděný 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 provozovatele RPAS zahrnuje činnosti přijímané státem v záležitostech předložených pro jejich přezkoumání. Činnosti mohou být kategorizovány jako zvláštní oprávnění/schválení, schválení nebo přijetí v závislosti na povaze reakce státu na záležitost předloženou k přezkoumání.

2.1.2 Zvláštní oprávnění/schválení je schválení, které je zdokumentováno v provozních specifikacích pro příslušné provozovatele RPAS a typy RPA.

2.1.3 Schválení je aktivní reakce státu 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 státem.

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

2.1.5 Fráze „... schválený státem ...“ nebo podobné fráze, které používají slovo „schválení“, jsou často používány v tomto předpisu. Ustanovení naznačující přezkoumání a znamenající schválení nebo alespoň „přijetí“ státem se v tomto předpisu vyskytují dokonce častěji. Kromě těchto zvláštních frází tento předpis obsahuje velký počet odkazů na požadavky, které by měly minimálně vytvořit potřebu pro alespoň odborné přezkoumání státem. Tento dodatek sdružuje a popisuje zvláštní Standardy a doporučené postupy pro snadné použití státy.

2.1.6 Stát 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 provozovatele provádět daný provoz.

2.2 Prokazování nezbytná před některými zvláštními oprávněními a schváleními

2.2.1 Ustanovení 4.2.1.4 zavazuje stát provozovatele, aby před osvědčením provozovatele požadoval dostatečné prokázání provozovatelem, že je státu umožněno vyhodnotit přijatelnost organizace provozovatele, metody řízení a dozoru dálkově řízeného 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 tímto předpisem, jako je zvláštní oprávnění pro provoz RVSM nebo PBN, mají významné dopady na bezpečnost a měla by být ověřena prokázáním předtím, než stát 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 náležité záznamy bezpečnosti, obecně shodný. V těchto státech odborně kvalifikovaní inspektoři vyhodnotí reprezentativní vzorek skutečného výcviku, údržby a provozu před vydáním ROC nebo dodatečných oprávnění k ROC.

2.3 Zaznamenávání činností osvědčování

2.3.1 Je důležité, aby činnosti států týkající se osvědčování, zvláštního opravňování, schvalování a přijetí byly dostatečně dokumentovány. Stát 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 případech, že stát a provozovatel mají jiný názor na provoz, k jehož vedení je provozovatel oprávněn.

2.3.2 Některé státy 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 státy 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 stát plní své závazky vůči ICAO týkající se osvědčování provozovatele.

2.4 Koordinace vyhodnocení provozu a letové způsobilosti

Některá posouzení zvláštního oprávnění, schválení nebo přijetí v tomto předpisu budou vyžadovat vyhodnocení provozu a letové způsobilosti. Například zvláštní oprávnění pro automatická přistání 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 RPA a RPS, 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 oprávnění, schválení nebo přijetí.

2.5 Odpovědnosti států provozovatele a státu zápisu do rejstříku

2.5.1 Předpis L 6/IV ukládá státu provozovatele odpovědnost za první osvědčení, vydání ROC a průběžný dozor provozovatele RPAS. Předpis L 6/IV 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 provozovatel vyhovuje požadavkům státu zápisu do rejstříku.

2.5.2 Je nezbytné, aby stát provozovatele byl spokojen s opatřeními, prostřednictvím kterých jeho provozovatelé RPAS používají RPA 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 konkrétní odpovědnosti dozoru.

Poznámka: Návod týkající se odpovědností státu provozovatele a státu zápisu do rejstříku v souvislosti s nájmem/pronájmem, nepravidelným provozem a při záměně letadel v provozu je obsažen v Doc 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance). Návod týkající se převodu odpovědností ze státu zápisu do rejstříku na stát provozovatele v souladu s článkem 83 bis je obsažen v oběžníku Circular 295 (Guidance on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation) (materiál tohoto oběžníku byl z velké části aktualizován v Doc 10059 (Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation)).

3. OPRÁVNĚNÍ

Oprávnění dává provozovateli, vlastníkovvi nebo dálkově řídicímu veliteli letadla právo provádět schválený provoz. Oprávnění mohou mít formu zvláštních oprávnění/schválení, schválení, nebo přijetí.

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) schopnosti automatického přistání a vzletu [ust. 4.2.9.3 a 4.2.9.4];
- b) provoz za nízké dohlednosti (LVO) prováděný „vizuálně“ [ust. 4.2.9.3.1 a 4.2.9.4.1];
- c) navigační specifikace pro provoz PBN vyžadující oprávnění (AR) [ust. 7.2.4];
- d) snížené minimum vertikálních rozstupů (RVSM) [ust. 7.2.6]; a
- e) nebezpečné zboží [ust. 14.4].

3.1.3 Příklad provozní specifikace je uveden v Doplňku 6.

3.2 Osvědčení provozovatele RPAS (ROC)

3.2.1 ROC požadované Předpisem L 6/IV, Hlavou 4, ust. 4.2.1 je formální dokument. Hlava 4, ust. 4.2.1.7 uvádí informace, které mají být obsaženy v ROC.

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

- a) zvláštní letištní provoz (např. lety s krátkým vzletem nebo přistáním nebo přistání a zastavení před křižovatkou 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); a
- c) 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 (*approval*)“ poukazuje na více formální činnost ze strany státu 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. Vydání dokumentu 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 RPAS, 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) SLA týkající se C2 spoje (ust. 3.6.3.4);
- d) Metoda určování minimálních výšek letu (ust. 4.2.8.3)
- e) Metoda určení letištních provozních minim (ust. 4.2.9.1);
- f) Zvládání únavy (ust. 4.10);
- g) Doplnující požadavky pro provoz schválených jednomotorových RPA nad hustě osídlenou oblastí (ust. 5.4 nebo 5.5);
- h) Seznam minimálního vybavení (MEL) pro konkrétní RPAS (ust. 6.1.2);

- i) Provoz s minimální navigační výkonností (MNPS) (ust. 7.2.5 b));
- j) Provoz s navigací založenou na výkonnosti (ust. 7.2.2);
- k) Postupy pro řízení elektronických navigačních údajů (ust. 7.5.1);
- l) *Program údržby pro konkrétní RPA nebo RPAS (ust. 8.3.1);
- m) *Oprávnění organizace k údržbě (Předpis L 8, Část II, Hlava 6, ust. 6.2);
- n) *Metodologie zajištění jakosti údržby (Předpis L 8, Část II, Hlava 6, ust. 6.4.1);
- o) Programy výcviku dálkově řídicích letových posádek (ust. 9.3);
- p) Výcvik v dopravě nebezpečného zboží (ust. 9.3.1, Poznámka 5);
- q) Letištní dodatečná bezpečná výška (ust. 9.4.5.3 a));
- r) Oblastní, traťová a letištní kvalifikace dálkově řídicího velitele letadla (ust. 9.4.5.5);
- s) Použití zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (ust. 9.3.1, Poznámka 2 a ust. 9.4.6.3, Poznámka 1);
- t) Metoda řízení a dozoru dálkově řízeného nebo děleného letového provozu (ust. 4.2.1.4 a ust. 10.1);
- u) **Závazné úkoly údržby a časové intervaly (ust. 11.3.2);
- v) Bezpečnostní výcvikový program (ust. 13.1.2).

3.4 Ustanovení, která vyžadují odborné vyhodnocení

Další ustanovení v Předpisu L 6/IV vyžadují, aby stát provedl odborné vyhodnocení. Tato ustanovení obsahují fráze „přijatelné pro stát“, „uspokojivé pro stát“, „určeno státem“, „považováno za přijatelné pro stát“, a „předepsáno státem“. Zatímco to neznamená nutně požadování schválení státem, vyžadují tato ustanovení, aby stát alespoň přijal řešenou záležitost poté, co provede zvláštní přezkoumání nebo vyhodnocení. Tato ustanovení jsou:

- a) Podrobnosti o kontrolních seznamech pro konkrétní RPAS (Definice: Provozní příručka RPAS a ust. 6.1.3);
- b) Podrobnosti o systémech konkrétního RPAS (Definice: Provozní příručka RPAS a ust. 6.1.3);
- c) Závazné materiály pro provozní příručku (ust. 4.2.4.2 a Doplněk 2);
- d) Systémy sledování vývoje stavu motoru (ust. 5.4.2 a 5.5.3);
- e) Požadavky pro povolení provozu ve vzdušném prostoru s RVSM (ust. 7.2.6);
- f) Sledování výkonnosti ve vztahu k udržování výšky RPA schválených pro provoz ve vzdušném prostoru s RVSM (ust. 7.2.8);
- g) Postupy pro doručení a vložení elektronických navigačních údajů do RPAS (ust. 7.5.2);
- h) *Odpovědnosti provozovatele za údržbu konkrétního RPAS (ust. 8.1.1);
- i) *Systém údržby a uvolňování do provozu (ust. 8.1.2);
- j) *Příručka pro řízení údržby (ust. 8.2.1);

- k) *Závazný materiál pro příručku pro řízení údržby (ust. 8.2.4);
- l) *Hlášení informací o zkušenostech z údržby (ust. 8.5.1);
- m) *Zavedení nezbytných nápravných opatření v údržbě (ust. 8.5.2);
- n) *Požadavky na modifikace a opravy (ust. 8.6);
- o) *Minimální úroveň způsobilosti personálu údržby (Předpis L 8, Část II, Hlava 6, ust. 6.6.4);
- p) Zařízení pro výcvik (ust. 9.3.1);
- q) Kvalifikace instruktorů RPAS (ust. 9.3.1);
- r) Potřeba opakovacího výcviku (ust. 9.3.1);
- s) Použití korespondenčních kurzů a písemných přezkoušení (ust. 9.3.1, Poznámka 4);
- t) Použití zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (ust. 9.3.1 a 9.3.2);
- u) Záznamy kvalifikace dálkově řídicí letové posádky (ust. 9.4.5.4);
- v) Jmenovaný zástupce státu provozovatele (ust. 9.4.6);
- w) *Změny letové příručky (ust. 11.1);
- x) Požadavky na výkonnost systému měření výšky pro provoz ve vzdušném prostoru s RVSM (Doplněk 4, odst. 1 a 2);

Provoz jednomotorových RPA

- y) Spolehlivost motorů pro schválený provoz jednomotorových RPA nad hustě osídlenou oblastí (Doplněk 3, ust. 1.1);
- z) Systémy a vybavení (Doplněk 3, odst. 2);
- aa) Seznam minimálního vybavení (Doplněk 3, odst. 3);
- bb) Informace v letové příručce (Doplněk 3, odst. 4);
- cc) Hlášení událostí (Doplněk 3, odst. 5);
- dd) Provozní plánování (Doplněk 3, odst. 6);
- ee) Zkušenosti dálkově řídicí letové posádky, výcvik a přezkoušování (Doplněk 3, odst. 7);
- ff) Osvědčování provozovatele nebo platnost (Doplněk 3, odst. 9); a
- gg) Bezpečnostní program provozovatele RPAS (ust. 13.3).

3.5 Činnosti přijetí

3.5.1 Přijetí

3.5.1.1 Skutečný rozsah odborného vyhodnocení připravenosti provozovatele státem k provádění určitého dálkově řízeného letového provozu by měl být mnohem širší v porovnání právě s těmi ustanoveními, která vyžadují nebo v sobě zahrnují schválení. Během osvědčování by měl stát zajistit, že provozovatel bude vyhovovat všem požadavkům Předpisu L 6/IV před zahájením mezinárodního provozu RPAS.

3.5.1.2 Koncept „přijetí (acceptance)“ je některými státy používán jako formální metoda pro zajištění toho, že všechny rozhodující stránky osvědčování provozovatele jsou přezkoumány státem před formálním vydáním ROC. Použitím tohoto konceptu tyto státy uplatňují svoje právo mít odborné inspektory, kteří přezkoumávají koncepty 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.

3.5.2 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 (*Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance*), a v Doc 9760 (*Airworthiness Manual*). 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.

3.5.3 Provozní příručky a příručky pro řízení údržby

3.5.3.1 Provozní příručky a příručky pro řízení údržby a jakékoliv následné změny by měly být předloženy státu (ust. 4.3.3.3, 8.1.1, 8.2.4, 8.3.2 a Předpis L 8, Část II, Hlava 6, ust. 6.3.3). Stát 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 státu, např. příručka koncepce provozu, provozní příručka, traťová dokumentace a příručka pro výcvik. Některé státy vydávají formální dokument, kterým přijímají každou příručku a jakékoliv následné změny.

3.5.3.2 Odborné vyhodnocení státu by mělo, kromě zajištění toho, že je řešen veškerý požadovaný obsah, posoudit, zda by zvláštní přístupy a postupy vedly k žádoucímu výsledku. Například specifikace pro provozní letový plán (Doplněk 2, ust. 2.1.14) by měly poskytnout návod pro postupné vyplnění, s nezbytností vyhovět ust. 4.3 tohoto předpisu, pokud jde o obsah a uchovávání těchto plánů.

3.5.3.3 Osvědčené pracovní postupy, jejichž příkladem je skutečné vyplnění provozního letového plánu pro posouzení dálkově řídicí letovou posádkou a dispečery (ačkoliv to není Standard), mohou být během osvědčování rovněž vyžádány odborným hodnotitelem státu. 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 RPAS, konkrétní vybavení nebo které mají omezené použití, je nasazení hodnotitelů, kteří jsou příslušně kvalifikováni v tom postupu, jež má být vyhodnocen.

4. JINÁ HLEDISKA TÝKAJÍCÍ SE SCHVÁLENÍ NEBO PŘIJETÍ

Některé státy činí opatření pro schválení nebo přijetí určitých rozhodujících dokumentů, záznamů nebo postupů stanovených v tomto předpisu, třebaže příslušné Standardy Předpisu L 6/IV toto schválení nebo přijetí státem provozovatele nepožadují. Následují některé příklady:

- a) Program analýzy letových údajů (ust. 3.3.2);
- b) Metoda pro získání leteckých údajů (ust. 4.1.1);
- c) Dostatečnost záznamů o palivu a oleji (ust. 4.2.11);
- d) Dostatečnost záznamů o době letu, letové služby a době odpočinku (ust. 4.10);
- e) Dostatečnost deníků RPA a RPS (ust. 6.25.2 g), 6.26.1 g), h));
- f) Dostatečnost prohlášení o nákladu (ust. 4.3.1 f), g) a h));
- g) Dostatečnost provozního plánu (ust. 4.3.1 i));
- h) Metoda pro získání meteorologických údajů (ust. 4.3.5.1);
- i) Provozní omezení výkonnosti RPA (ust. 5.2.4);
- j) Metoda získávání a používání údajů o překážkách na letišti (ust. 5.3);
- k) Obsah palubního deníku (ust. 11.4.1); a
- l) Obsah bezpečnostního výcvikového programu (ust. 13.1.2).

5. OVĚŘENÍ STANDARDU PROVOZU

Standard 4.2.1.6 stanoví, že platnost ROC musí záviset na udržování původních standardů pro osvědčení ze strany provozovatele (ust. 4.2.1.4) pod dozorem státu provozovatele. Toto dozorování vyžaduje, aby byl stanoven systém průběžného dozoru, který zajistí, že požadované standardy provozu jsou udržovány (ust. 4.2.1.14). 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.

6. ZMĚNA OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE RPAS

Osvědčování provozovatele je nepřetržitý proces. Jen málo provozovatelů bude během času spokojeno s prvními oprávněními vydanými společně s jejich ROC. Možnosti rozvíjejícího se trhu způsobí, že provozovatel změní modely/typy RPAS 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 ROC a dalších oprávnění. Tam, kde je to možné, by každá žádost měla být „překlenuta“, použitím původního oprávnění jako základu k určení rozsahu nastávajícího hodnocení státem před vydáním formálního dokumentu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK E – SEZNAM MINIMÁLNÍHO VYBAVENÍ (MEL)*(Doplňující Hlavu 6, ust. 6.1.3)*

1. Jestliže při certifikaci RPA nebyly povoleny žádné odchylky od požadavků daného státu, RPAS by nemohl být provozován, pokud nejsou všechny systémy a vybavení provozuschopné. Zkušenosti ukázaly, že neprovozuschopnost některého zařízení může být po krátkou dobu přijatelná, pokud zbývající fungující systémy a vybavení zajistí pokračování bezpečného letu.
2. Pokud stát provozovatele neschválil seznam minimálního vybavení (MEL) určující systémy a položky vybavení RPA a RPS, které nemusí pracovat při zahájení letu, nemůže být s nepracujícími systémy a vybavením proveden žádný let.
3. MEL, schválený státem provozovatele, je proto nezbytný pro každé RPA a každou RPS a je založen na základním seznamu minimálního vybavení, který vypracovala pro daný typ RPA a typ RPS, je-li to použitelné, organizace odpovědná za typový návrh společně se státem projekce.
4. Stát provozovatele by měl od provozovatele požadovat, aby připravil takový návrh MEL, který umožní provoz RPAS s určitými nepracujícími systémy nebo vybavením za předpokladu, že bude zachována přijatelná úroveň bezpečnosti.
5. MEL není určen k tomu, aby zajistil provoz RPAS po neomezenou dobu s nepracujícími systémy nebo vybavením. Základní účel MEL je povolit bezpečný provoz letadla s nepracujícími systémy nebo vybavením v rámci řízeného a spolehlivého programu oprav a výměny součástí.
6. Provozovatelé mají zajistit, že žádný let nebude zahájen s vícenásobnými nepracujícími položkami MEL, aniž by se zjistilo, zda jakýkoliv vzájemný vztah mezi nepracujícími systémy nebo celky nezpůsobí nepřijatelné snížení úrovně bezpečnosti a/nebo nepatřičné zvýšení pracovní zátěže dálkově řídící letové posádky.
7. Při určování toho, zda je udržována přijatelná úroveň bezpečnosti, by se mělo také uvažovat s aspektem dalšího selhání během pokračujícího provozu s nepracujícími systémy nebo vybavením. MEL se nesmí odchýlit od požadavků oddílu omezení v letové příručce, nouzových postupů nebo dalších požadavků pro letovou způsobilost státu zápisu do rejstříku nebo státu provozovatele, pokud příslušný úřad pro letovou způsobilost nebo letová příručka nestanoví jinak.
8. Systémy nebo vybavení, u nichž je přijatelné, že jsou za letu mimo provoz, by měly být vhodně označeny (např. štítkem) nebo deaktivovány v RPA a v rámci RPS, kde je to vhodné, a všechny tyto položky zaznamenány v technickém deníku RPA nebo RPS, aby o nepracujících systémech nebo vybavení byla informována dálkově řídící letová posádka a personál údržby. Tyto informace by měly být rovněž předány v rámci procesu předání při převedení řízení na jinou RPS.
9. Pro konkrétní systém nebo položku vybavení, u nichž je přijatelné, že jsou za letu mimo provoz, může být nezbytné provést před zahájením letu úkoly údržby týkající se odpojení nebo izolování daného systému nebo vybavení. Stejně tak může být nezbytné připravit vhodný provozní postup pro dálkově řídící letovou posádku.
10. Odpovědnosti dálkově řídícího velitele letadla, který přejímá RPAS do provozu se závadami v souladu s MEL, jsou stanoveny v Hlavě 4, ust. 4.3.1.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK F – SYSTÉM DOKUMENTACE BEZPEČNOSTI LETŮ

(Doplňující Hlavu 3, ust. 3.3.6)

1. ÚVOD

1.1 Následující materiál poskytuje návod na organizaci a tvorbu systému dokumentace bezpečnosti letů provozovatele. Je třeba chápat, že tvorba systému dokumentace bezpečnosti letů je kompletní proces a změny jednotlivých dokumentů začleněných do systému mohou ovlivnit systém celý. Návodů použitelných pro tvorbu provozní dokumentace mají být vytvářeny orgány státní správy a průmyslem a být dostupné provozovatelům. Nicméně pro provozovatele může být obtížné vybrat nejvhodnější použití těchto návodů, protože jsou distribuovány prostřednictvím řady publikací.

1.2 Kromě toho, vhodné návody tvorby provozní dokumentace se zaměřují na jednotlivé aspekty dokumentů, jako například formátování a typografie. Návodů někdy nepokrývají celkový proces tvorby provozní dokumentace. Je důležité, aby byla provozní dokumentace vzájemně konzistentní a odpovídala předpisům, požadavkům výrobců a zásadám lidských činitelů. Rovněž je nezbytné zajistit konzistenci mezi jednotlivými úseky organizace a rovněž jednotné používání dokumentace. Z toho vyplývá důraz na sjednocený přístup založený na vnímání provozní dokumentace jako kompletního systému.

1.3 Poradenský materiál uvedený v tomto dodatku se vztahuje k hlavním aspektům tvorby systému dokumentace bezpečnosti letů provozovatelů s cílem zajistit vyhovění ust. 3.3.6 v Hlavě 3. Poradenský materiál není založen pouze na vědeckém výzkumu, ale rovněž na v současnosti nejlepších poznatcích z průmyslu s důrazem na vysoký stupeň provozní důležitosti.

2. USPOŘÁDÁNÍ

2.1 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl být uspořádán podle kritérií, která zajistí snadný přístup k informacím požadovaným pro letový a pozemní provoz, obsaženým v různých provozních dokumentech zahrnutých v systému a rovněž usnadní distribuci a změnování provozní dokumentace.

2.2 Informace obsažené v systému dokumentace bezpečnosti letů by měly být uspořádány podle důležitosti a použitelnosti informací takto:

- a) časově kritické informace, např. informace, které mohou ohrozit bezpečnost provozu, nebudou-li okamžitě k dispozici;
- b) časově citlivé informace, např. informace, které mohou mít vliv na úroveň bezpečnosti nebo zpoždění provozu, nejsou-li k dispozici v krátké době;
- c) často používané informace;

d) odkazující informace, např. informace, která se požaduje pro provoz, avšak nespadá pod b) nebo c) výše uvedené; a

e) informace, které mohou být uspořádány podle fáze provozu, v které je použita;

2.3 Časově kritické informace by měly být v systému dokumentace bezpečnosti letů zařazeny nejdříve a přednostně.

2.4 Časově kritické informace, časově citlivé informace a často používané informace by měly být zařazeny na kartách a vodičkách rychlých odkazů.

3. OVĚŘENÍ

Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl být ověřen před jeho zavedením v reálných podmínkách. Ověření by mělo zahrnovat kritická hlediska použitých informací za účelem prokázání jejich účelnosti. Vzájemné ovlivnění mezi všemi skupinami, které může nastat v průběhu provozu, může být rovněž začleněno do ověřovacího procesu.

4. NÁVRH

4.1 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl udržovat shodnost v terminologii a v používání standardních termínů pro společné položky a činnosti.

4.2 Provozní dokumentace by měla obsahovat glosáře termínů, akronymů a jejich pravidelně aktualizovaných standardních definic, aby byl zajištěn přístup k nejnovějšímu názvosloví. Měly by být definovány všechny význačné termíny, akronymy a zkratky začleněné do systému dokumentace bezpečnosti letů.

4.3 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl zajistit standardizaci všech typů dokumentů včetně stylu psaní, názvosloví, grafického zpracování, symbolů a formátů dokumentů. To zahrnuje shodné umístění specifických druhů informací, shodné používání měřících jednotek a shodné používání kódů.

4.4 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl obsahovat hlavní seznam umístění informace začleněné do více než jednoho provozního dokumentu podle časové posloupnosti.

Poznámka: Hlavní seznam musí být umístěn před všemi dokumenty a být složen ne z více než tří úrovní členění. Stránky, které obsahují mimořádné a nouzové informace musí být označeny štítkem k přímému přístupu.

4.5 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl, je-li to možné, odpovídat požadavkům systému jakosti provozovatele.

5. ROZMÍSTĚNÍ

Provozovatelé by měli monitorovat rozmístění systému dokumentace bezpečnosti letů, aby bylo zajištěno vhodné a reálné použití dokumentů, založené na charakteristikách provozního prostředí a způsobem jak provozně závažným, tak výhodným pro provozní personál. Toto monitorování by mělo obsahovat metodický systém zpětné vazby pro získání vstupů od provozního personálu.

6. ZMĚNA

6.1 Provozovatelé by měli vytvořit systém sběru informací, posuzování, distribuce a systém řízení změn/oprav k zapracování informací a údajů získaných ze všech zdrojů důležitých pro druh prováděného provozu včetně, ale neomezuji se na zdroje od státu provozovatele, státu projekce, státu zápisu do rejstříku, výrobce a prodejce vybavení.

Poznámka: Výrobci poskytují informace pro provoz určitých RPAS s důrazem na systémy a postupy za podmínek, které se nemohou plně rovnat požadavkům provozovatelů. Provozovatelé by měli zajistit, že tyto informace splní jejich specifické potřeby i potřeby místních úřadů.

6.2 Provozovatelé by měli vytvořit systém sběru informací, posuzování a distribuce k zapracování informací vyplývajících ze změn, které pochází od provozovatele a to včetně:

- a) změn vycházejících ze zástavby nového vybavení;
- b) změn reagujících na provozní zkušenosti;
- c) změn v politice a postupech provozovatele;

- d) změn v osvědčení provozovatele; a
- e) změn z důvodů dodržení standardizace napříč flotilou společnosti.

Poznámka: Provozovatelé by měli zajistit, že filozofie, politika a postupy koordinace posádek odpovídají jejich provozu.

6.3 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl být posuzován:

- a) pravidelně (nejméně jednou ročně)
- b) po významných událostech (jako jsou fúze, akvizice, prudký růst, snížení provozu, atd.).
- c) po změnách technologie (zavedení nového vybavení); a
- d) po změnách bezpečnostních předpisů.

6.4 Provozovatelé by měli stanovit způsob rozšiřování nových informací. Konkrétní metody by měly odrážet stupeň naléhavosti distribuce.

Poznámka: Časté změny snižují důležitost nových nebo modifikovaných postupů, je proto žádoucí minimalizovat změny systému dokumentace bezpečnosti letů.

6.5 Nové informace by měly být posouzeny a měly by být zváženy jejich účinky na celý systém dokumentace bezpečnosti letů.

6.6 Metoda rozšiřování nových informací by měla být doplněna systémem sledování k zajištění povědomí u provozního personálu. Systém sledování by měl obsahovat postup ověření, že provozní personál obdržel nejnovější změny.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**DODATEK G – DOPLŇUJÍCÍ PORADNÍ INFORMACE PRO SCHVÁLENÝ PROVOZ
JEDNOMOTOROVÝCH RPA NAD HUSTĚ OSÍDLENÝMI OBLASTMI**

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK H – AUTOMATICKÉ PŘISTÁVACÍ SYSTÉMY, PRŮHLEDOVÉ ZOBRAZOVAČE (HUD) NEBO ROVNOCENNÉ ZOBRAZOVAČE A SYSTÉMY VIDĚNÍ

(Doplňující Hlavu 4, ust. 4.2.9.2 a Hlavu 6, ust. 6.23)

Poznámka: Je třeba dodržovat pokyny uvedené v Doc 9365 (Manual of All-Weather Operations). Tento

Dodatek bude doplněn, jakmile budou vypracována konstrukční řešení specifická pro RPAS.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK I – ÚROVNĚ HASIČSKÝCH A ZÁCHRANNÝCH SLUŽEB (HZS)

(Doplňující Hlavu 4)

Poznámka: Standardy a doporučené postupy pro RPAS se v současné době RPA s osobami na palubě nezabývají. Následující text byl však zahrnut, aby odrážel úroveň pokrytí, která by byla požadována, aby se minimalizovaly účinky nehody zahrnující RPA na letišti, které zahrnuje jakýkoli náklad přepravovaný na palubě.

1. ÚČEL A ROZSAH**1.1 Úvod**

Účelem tohoto Dodatku je poskytnout poradenský materiál pro vyhodnocování úrovně hasičské a záchranné služby (dále jen HZS), kterou provozovatelé RPA využívající letiště pro různé účely považují za přijatelnou. Tento poradenský materiál nezbavuje provozovatele povinnosti zajistit, aby byla pro RPA, které má být použito, dostupná přijatelná úroveň bezpečnosti.

1.2 Základní koncepty

1.2.1 Pro účely plánování letu by měl provozovatel RPA využívat letiště nebo heliport, jejichž kategorie HZS požadovaná Předpisem L 14, Hlavou 9, ust. 9.2 (pro letouny) nebo Předpisem L14/H, Hlavou 6 (pro vrtulníky), odpovídá nebo přesahuje úroveň kategorie HZS RPA. Avšak některá v současnosti používaná letiště tyto požadavky nesplňují. Kromě toho se ustanovení Předpisu L 14, resp. L 14/H vztahují k úrovni HZS letiště nebo heliportu, které mají být poskytovány RPA obvykle využívajícím letiště; proto tato úroveň HZS nezohledňuje RPA, pro něž je letiště určeno jako náhradní letiště.

1.2.2 Jestliže na letišti dojde k dočasnému snížení schopnosti poskytovat HZS, ust. 2.11.3 Předpisu L 14 a ust. 2.7.3 Předpisu L 14/H vyžaduje, aby: „Změny úrovně ochrany, která je na letišti nebo heliportu normálně k dispozici pro záchranu a požární ochranu, musí být oznámeny příslušným složkám řízení letového provozu a leteckým informačním složkám a umožnit tak těmto složkám poskytnout nezbytné informace pilotům a odlétajícím letadlům. Jestliže taková změna zanikne, výše uvedené složky o tom musí být uvědomeny“.

1.2.3 Za účelem určení přijatelnosti letištní úrovně ochrany HZS by provozovatel měl zvážit:

- a) pro letiště odletu nebo letiště určení, rozdíl mezi kategorií HZS letiště a kategorií HZS RPA a četnost letů na takové letiště; a
- b) pro náhradní letiště, rozdíl mezi kategorií HZS letiště a kategorií HZS RPA a pravděpodobnost, že toto letiště bude jako náhradní využito.

1.2.4 Záměrem je, aby provozovatel zvážil dostupnou úroveň HZS jako jeden z prvků procesu hodnocení rizik prováděného v rámci jeho systému

řízení bezpečnosti (SMS) tak, aby byla zajištěna maximální celková úroveň bezpečnosti provozu.

1.2.5 Toto posouzení rizik by také zahrnovalo posouzení vybavení letiště, dostupnosti, terénu, povětrnostních podmínek atd., aby tak bylo zajištěno, že bylo zvoleno nejvhodnější letiště.

Poznámka: Ustanovení týkající se řízení bezpečnosti pro provoz RPAS jsou zahrnuta v Předpise L 19. Další poradenský materiál je obsažen v Doc 9859 (Safety Management Manual).

1.2.6 Následující poradenský materiál je učený k tomu, aby pomohl provozovateli při vyhodnocování, požadovaném Hlavou 4, ust. 4.1.3, s náležitým uvážením základních principů popsanych v ust. 1.2.1 až 1.2.4. Tento poradenský materiál není určen k omezování nebo regulování provozu letišť.

2. NÁZVOSLOVÍ**Kategorie HZS letiště (Aerodrome RFFS category)**

Kategorie HZS pro dané letiště, která je publikována v příslušné části letecké informační příručky (AIP).

Kategorie HZS RPA (RPA RFFS category)

Kategorie odvozená z Tabulky 9-1 v Předpisu L 14 (pro letouny) nebo Tabulky 6-1 Předpisu L 14/H (pro vrtulníky) pro daný typ RPA.

Dočasné zhoršení (Temporary downgrade)

Vyhlášená kategorie HZS, pomocí NOTAM, vyplývající ze zhoršení úrovně ochrany HZS dostupné na letišti.

3. MINIMÁLNÍ PŘIJATELNÁ KATEGORIE HZS LETIŠTĚ**3.1 Plánování**

3.1.1 Vyhlášená kategorie HZS pro každé letiště použité během daného letu by měla být v zásadě rovnocenná kategorii HZS RPA nebo lepší. Nicméně nelze-li kategorii HZS RPA dosáhnout na jednom z letišť, nebo více letištích, jež mají být uvedeny v provozním letovém plánu, měl by provozovatel zajistit, že budou využívána letiště s úrovní kategorie HZS, která je považována za přijatelnou na základě hodnocení rizik provedeného jako součást systému řízení rizik (SMS) provozovatele. Pro stanovení přijatelných úrovní kategorie HZS v těchto situacích může provozovatel použít kritéria uvedená v Tabulce I-1 a Tabulce I-2. Bez ohledu na tato kritéria může provozovatel stanovit jiné přijatelné úrovně kategorie HZS v souladu s Dodatkem I, ust. 3.1.3.

3.1.1.1 Provoz plánovaný na letiště s kategoriemi HZS pod úrovněmi stanovenými v Předpisu L 14, Hlavě 9, ust. 9.2 (pro letouny) nebo v Předpisu L 14/H, Hlavě 6 (pro vrtulníky) by měl být koordinován mezi provozovatelem RPAS a provozovatelem letiště.

3.1.1.2 Pro letiště odletu a letiště určení, během plánování letu, by měla být přijatelná úroveň ochrany poskytované HZS stejná nebo vyšší, než jsou hodnoty uvedené v Tabulce I-1.

3.1.1.3 Aby provozovatel zajistil soulad s provozními předpisy platnými pro daný let, provozovatel volí náhradní letiště pro různé účely. Během plánování letu může být přijatelná kategorie HZS letiště na zvoleném náhradním letišti rovna, nebo přesahovat hodnoty uvedené v Tabulce I-2.

3.1.2 Odchytky

3.1.2.1 Bez ohledu na poradenský materiál poskytnutý v ust. 3.1.1 může být kategorie HZS letiště, která je nižší, než je stanoveno v Tabulkách I-1 a I-2, považována za přijatelnou, jestliže převažují jiné důvody, jako jsou povětrnostní podmínky, dráhové charakteristiky, charakteristiky heliportu nebo místa přistání, nebo délka letu na náhradní letiště. Taková odchylka by měla být založena na specifickém hodnocení rizik provedeném provozovatelem v rámci jeho systému řízení bezpečnosti (SMS).

3.1.2.2 Odchytky od kategorie HZS letiště se mohou mimo jiné týkat:

- a) příležitostného letu; nebo
- b) dočasného zhoršení přesahujícího 72 hodin.

Pokud je to možné, odchylky mohou být použity pro skupinu letišť, která jsou určena pro tentýž účel, pro daný typ RPA.

3.1.2.3 Výše uvedené odchylky mohou být založeny na dodatečných, nebo jiných kritériích vztahujících se k typu provozu. Například 72hodinová hranice pro dočasné zhoršení HZS se nemusí vztahovat na jednotlivé lety na příslušné letiště nebo z něj, jako je nepravidelný let, ale plně se vztahuje na nepřetržitý a denní provoz. Odchylka může být časově omezená. Odchylka může být rovněž upravena tak, aby odrážela změny dostupné úrovně ochrany HZS na příslušném letišti. V souladu s Hlavou 4, ust. 4.1.4 by změny a jejich doba platnosti měly být uvedeny v provozní příručce.

3.1.2.4 V případě odchylek od přijatelné kategorie HZS na letištích odletu a letištích určení může být posouzení specifického bezpečnostního rizika, jež provádí provozovatel RPAS pro letiště určené jako letiště odletu nebo letiště určení, založeno na následujících faktorech:

- a) četnosti letů určené provozovatelem RPAS ve vztahu k snížené kategorii HZS letiště;
- b) koordinaci mezi provozovatelem RPAS a provozovatelem letiště (například zkrácení doby zásahu předběžným umístěním dostupných prostředků HZS podél dráhy před plánovaným vzletem nebo přistáním).

3.1.2.5 Pro pravidelné lety by koordinace měla zohledňovat principy Předpisu L 14, Hlavy 9, ust. 9.2.5 a 9.2.6 nebo Předpisu L 14/H, Hlavy 6, ust. 6.2.2, které jsou použitelné pro provozovatele letiště nebo heliportu, stejně jako možnost upravovat dostupnou kategorii HZS letiště na bázi denního nebo sezónního cyklu.

3.1.2.6 V případě odchylek od přijatelné kategorie HZS pro náhradní letiště může být posouzení specifického bezpečnostního rizika, jež provádí provozovatel RPAS pro letiště určené jako náhradní letiště při vzletu, náhradní letiště určení nebo náhradní letiště na trati, založeno na následujících faktorech:

- a) pravděpodobnost faktického využívání dotyčného letiště; a
- b) četnost výběru letiště pro příslušný účel použití.

3.2 Za letu

3.2.1 Informace obsažené v Provozní příručce v souladu s Hlavou 4, ust. 4.1.4 o přijatelné úrovni zabezpečení HZS pro účely plánování (včetně Tabulek I-1, I-2 a, pokud je použitelné, odchylky specifikované v ust. 3.1.2) jsou použitelné v bodě přeplánování za letu.

3.2.2 Za letu může dálkově řídící velitel letadla rozhodnout o přistání na letišti bez ohledu na kategorii HZS, usoudí-li po zvážení všech převládajících podmínek, že je toto řešení bezpečnější než let na náhradní letiště.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Tabulka I-1

Přijatelná kategorie hasičských a záchranných služeb letiště (letiště odletu a určení)

Letiště (jejichž stanovení je požadováno provozním letovým plánem) <i>Poznámka: Pokud jednotlivá letiště slouží více než jednomu účelu, použije se nejvyšší požadovaná kategorie odpovídající tomuto účelu v předpokládaném čase použití.</i>	Přijatelná kategorie HZS letiště (na základě vyhlášené kategorie HZS letiště, včetně případných změn publikovaných cestou NOTAM)
Letiště odletu a určení	Kategorie HZS pro každé letiště by měla být rovnocenná kategorii HZS RPA, nebo lepší. Kde bylo provozovatelem provedeno vhodné posouzení rizik: Jedna kategorie pod kategorií HZS RPA, nebo Dvě kategorie pod kategorií HZS RPA v případě dočasného zhoršení na dobu nepřesahující 72 hodin, ale nesmí být nižší než kategorie HZS letiště 4 pro RPA s maximální schválenou vzletovou hmotností nad 27 000 kg a ne nižší než kategorie 1 pro ostatní RPA.

Tabulka I-2

Přijatelná kategorie hasičských a záchranných služeb letiště (náhradní letiště)

Letiště (jejichž stanovení je požadováno provozním letovým plánem) <i>Poznámka: Pokud jednotlivá letiště slouží více než jednomu účelu, použije se nejvyšší požadovaná kategorie odpovídající tomuto účelu v předpokládaném čase použití.</i>	Přijatelná kategorie HZS letiště (na základě vyhlášené kategorie HZS letiště, včetně případných změn publikovaných cestou NOTAM)
Náhradní letiště při vzletu a náhradní letiště určení	Kde bylo provozovatelem provedeno vhodné posouzení rizik: Dvě kategorie pod kategorií HZS RPA, nebo Tři kategorie pod kategorií HZS RPA v případě dočasného zhoršení na dobu nepřesahující 72 hodin, ale nesmí být nižší než kategorie HZS letiště 4 pro RPA s maximální schválenou vzletovou hmotností nad 27 000 kg a ne nižší než kategorie 1 pro ostatní RPA.
Náhradní letiště na trati	Pokud je provozovatel letiště před přiletem RPA informován alespoň 30 minut předem, minimálně kategorie HZS 4 pro RPA s maximální schválenou vzletovou hmotností nad 27 000 kg a kategorie HZS 1 pro ostatní RPA. Pokud lze provozovatele letiště informovat s předstihem méně než 30 minut před přiletem RPA: Dvě kategorie pod kategorií HZS RPA, nebo Tři kategorie pod kategorií HZS RPA v případě dočasného zhoršení na dobu nepřesahující 72 hodin, ale nesmí být nižší než kategorie HZS letiště 4 pro RPA s maximální schválenou vzletovou hmotností nad 27 000 kg a ne nižší než kategorie 1 pro ostatní RPA.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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 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 RPA jiný než pošta.

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

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 lithium-iontové (Li-ion) baterie, lithium-kovové baterie, 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, zda bylo provozovateli vydáno zvláštní oprávnění k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu. Součástí by měla být jakákoliv omezení.

3.2 Zvláštní 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 materiálů 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. vybavení zahrnujícího lithiové baterie) je popsána v Části 1, Hlavě 1 Technických instrukcí. Výjimky pro přepravu nebezpečného zboží, které představuje buď vybavení RPA, 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 Provozovatelé jsou povinni zavést program výcviku pro nebezpečné zboží bez ohledu na to, zda jsou nebo nejsou držiteli zvláštního oprávnění k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu. Program výcviku by měl pokrývat alespoň ustanovení uvedená v Části 1.4 Technických instrukcí. Cílem programu výcviku je zajistit, aby byl personál kompetentní vykonávat jakoukoli funkci, za kterou je odpovědný, před výkonem kterékoli z těchto funkcí. 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 s nebezpečným zbožím, 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 dálkově řídicím letovým posádkám, dalším zaměstnancům a poskytovatelům služeb 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 státy, ve kterých je provoz prováděn, a to v souladu s ust. 4.2.3.3 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.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK K – URČOVÁNÍ POLOHY RPA V TÍSNI

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**DODATEK L – PORADNÍ INFORMACE PRO USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE
SOUČASNÝCH LETOVÝCH ZAPISOVAČŮ**

(Vyhrazeno pro budoucí použití)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO