

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1975**ze dne 14. prosince 2018,****kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky letového provozu pro kluzáky a elektronické letové aktovky**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ⁽¹⁾, a zejména na článek 31 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ⁽²⁾ stanoví podmínky bezpečnosti několika druhů leteckého provozu různých kategorií letadel, včetně provozu kluzáků.
- (2) Provozovatelé zabývající se provozem letadla uvedeného v čl. 2 odst. 1 písm. b) bodech i) a ii) nařízení (EU) 2018/1139 musí splňovat příslušné základní požadavky stanovené v příloze V uvedeného nařízení.
- (3) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1976 ⁽³⁾ stanoví specifická pravidla pro provoz kluzáků. Od data použitelnosti uvedeného nařízení by takový provoz nadále neměl být předmětem obecných pravidel pro letecký provoz, jak je stanoví nařízení (EU) č. 965/2012. Nicméně pravidla, která se týkají dozoru nad leteckým provozem, který provádí příslušné orgány členských států, stanovená v článku 3 nařízení (EU) č. 965/2012 a v příloze II uvedeného nařízení, by se měla na letecký provoz s kluzáky nadále uplatňovat, jelikož se tyto požadavky nevztahují na žádnou konkrétní činnost leteckého provozu, ale uplatňují se vůči takovým činnostem horizontálně.
- (4) Nařízení (EU) č. 965/2012 by tedy mělo být odpovídajícím způsobem změněno, aby byla zohledněna nová pravidla, která platí pro provoz kluzáků, a aby bylo vyjasněno, která ustanovení uvedeného nařízení se použijí na provoz kluzáků.
- (5) Zvážíme-li úzkou vazbu mezi ustanoveními prováděcího nařízení (EU) 2018/1976 a ustanoveními tohoto nařízení, měla by být sladěna jejich data použitelnosti.
- (6) V roce 2014 zavedla organizace ICAO do přílohy 6 části I a části III oddílu II ustanovení týkající se použití elektronických letových aktovek v obchodní letecké dopravě. Mezi tato ustanovení patří obecné požadavky na používání elektronických letových aktovek a rovněž požadavek na schválení provozu při použití aplikací elektronické letové aktovky používaných v zájmu bezpečného provozu letadla. Je tudíž nutné sladit nařízení (EU) č. 965/2012 s ustanoveními ICAO zavedením nového pravidla zahrnujícího obecné požadavky na používání elektronických letových aktovek v obchodní letecké dopravě a novými ustanoveními, jež podporují schválení provozu při použití aplikací elektronické letové aktovky, u nichž došlo k nezávažnému poruchovému stavu.
- (7) V roce 2014 zavedla organizace ICAO do přílohy 6 části II a části III oddílu III ustanovení týkající se použití elektronických letových aktovek ve všeobecném letectví. Mezi tato ustanovení patří obecné požadavky na používání elektronických letových aktovek a rovněž požadavek, aby smluvní státy stanovily kritéria použití aplikací elektronické letové aktovky používaných v zájmu bezpečného provozu letadla. Je tudíž nutné sladit nařízení (EU) č. 965/2012 s ustanoveními ICAO zavedením nových pravidel zahrnujících obecné požadavky na

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

⁽³⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1976 ze dne 14. prosince 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla provozu kluzáků podle nařízení (EU) 2018/1139 (viz strana 64 v tomto čísle Úředního věstníku).

používání elektronických letových aktovek a požadavků na použití aplikací elektronické letové aktovky, u nichž došlo k nezávažnému poruchovému stavu, v neobchodním provozu složitých motorových letadel a při zvláštním provozu složitých motorových letadel. Kromě toho se tímto nařízením mění nařízení (EU) č. 965/2012 tak, že se sladí požadavky na přenosná elektronická zařízení v neobchodním provozu jiných než složitých motorových letadel s obecnými ustanoveními ICAO ohledně vybavení elektronickými letovými aktovkami.

- (8) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví připravila návrh prováděcích pravidel týkajících se specifických pravidel pro provoz kluzáků a předložila jej ve formě stanoviska ⁽¹⁾ Komisi v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (9) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví připravila návrh prováděcích pravidel týkajících se používání elektronických letových aktovek a předložila jej ve formě stanoviska ⁽²⁾ Komisi v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (10) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení (EU) č. 965/2012

Nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) Článek 1 se mění takto:

a) odstavce 1, 2 a 3 se nahrazují tímto:

„1. Toto nařízení stanoví podrobná pravidla pro letový provoz letounů a vrtulníků, včetně prohlídek letadel provozovatelů na odbavovací ploše pod bezpečnostním dozorem jiného státu, když přistávají na letištích nacházejících se na území, na něž se vztahují ustanovení Smluv.

2. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se podmínek pro vydávání, zachování, změnu, omezení, pozastavení nebo zrušení osvědčení provozovatelů letadel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b) bodech i) a ii) nařízení (EU) 2018/1139, vyjma balonů a kluzáků, kteří jsou zapojeni do provozu v obchodní letecké dopravě, práv a povinností držitelů osvědčení, jakož i podmínek, za nichž je provoz v zájmu bezpečnosti zakázán, omezen nebo podřízen určitým podmínkám.

3. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se podmínek a postupů pro prohlášení provozovatelů zapojených do zvláštního obchodního provozu letounů a vrtulníků nebo do neobchodního provozu složitých motorových letadel, včetně zvláštního neobchodního provozu složitých motorových letadel, o jejich způsobilosti a dostupnosti prostředků k plnění povinností spojených s provozem letadla, a pro dozor nad těmito provozovateli.“;

b) odstavec 7 se nahrazuje tímto:

„7. Ustanovení tohoto nařízení se nepoužijí na letový provoz balonů a kluzáků. Nicméně na letecký provoz jiných než upoutaných plynových balonů a kluzáků se použijí požadavky týkající se dozoru uvedené v článku 3.“

2) Článek 2 se mění takto:

a) body 1, 1a a 1b se nahrazují tímto:

„1) „letounem“ motorové letadlo s pevnými křídly, těžší než vzduch, které je podporováno v letu dynamickými reakcemi vzduchu působícími na jeho křídla;

1a) „vrtulníkem“ letadlo těžší než vzduch schopné letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících na jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé;

1b) „balonem“ letadlo s posádkou, které je lehčí než vzduch, není poháněné motorem a udržuje se v letu buď pomocí plynu lehčího než vzduch, nebo pomocí palubního hořáku, včetně plynových balonů, horkovzdušných balonů, kombinovaných balonů a, přestože jsou poháněné motorem, horkovzdušných vzducholodí“;

⁽¹⁾ Stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 07/2017 ze dne 23. srpna 2017 k návrhu nařízení Komise o revizi provozních pravidel pro kluzáky.

⁽²⁾ Stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 10/2017 ze dne 18. prosince 2017 k návrhu nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 965/2012.

b) vkládají se nové body 1c, 1d a 1e, které znějí:

- „1c) „kluzákem“ letadlo těžší než vzduch, které je schopno letu působením aerodynamických sil na jeho nepohyblivé nosné plochy a jehož volný let není závislý na motoru;
- 1d) „obchodním provozem“ jakýkoliv provoz letounu za úplaty nebo jinou protihodnotu, jenž je přístupný veřejnosti, nebo pokud není přístupný veřejnosti, jenž je prováděn na základě smlouvy mezi provozovatelem a zákazníkem, přičemž zákazník nemá nad provozovatelem kontrolu;
- 1e) „upoutaným plynovým balonem“ plynový balon s upoutávacím systémem, který balon poutá k pevnému bodu po celou dobu provozu;“;

c) bod 9 se nahrazuje tímto:

„9) „seznamovacím letem“ jakýkoli krátký let provozovaný za úplatu či jinou protihodnotu provozovaný organizací pro výcvik uvedenou v článku 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 (*) nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání s cílem získat nové členy či zájemce o výcvik;

(*) Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1).“

3) Článek 5 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Provozovatelé provozují letoun nebo vrtulník pouze pro účely provozu v obchodní letecké dopravě (dále jen „CAT“), jak je uvedeno v přílohách III a IV.“;

b) v odstavci 2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) letounů a vrtulníků používaných k dopravě nebezpečného zboží (DG)“;

c) odstavce 4, 5 a 6 se nahrazují tímto:

„4. Provozovatelé jiných než složitých motorových letounů a vrtulníků zabývající se neobchodním provozem, včetně zvláštního neobchodního provozu, provozují letadla v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VII.

5. Organizace pro výcvik uvedené v článku 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, jejichž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě, provozují při provádění letového výcviku ve směru na území, v rámci území nebo ve směru z území Unie:

a) složité motorové letouny a vrtulníky v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VI;

b) jiné letouny a vrtulníky v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VII.

6. Provozovatelé provozují letoun nebo vrtulník pouze pro účely zvláštního provozu v obchodní letecké dopravě v souladu s požadavky uvedenými v přílohách III a VIII.“

4) Článek 6 se mění takto:

a) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Odchylně od článku 5 tohoto nařízení, aniž je dotčen čl. 18 odst. 2 písm. b) nařízení (EU) 2018/1139 a hlava P přílohy I nařízení Komise (EU) č. 748/2012 (*) týkající se povolení k letu, jsou následující lety provozovány podle požadavků uvedených ve vnitrostátních právních předpisech členského státu, ve kterém má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, nebo, v případě, že provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, podle vnitrostátních právních předpisů místa, kde má provozovatel sídlo nebo kde je usazen:

a) lety související se zavedením nebo změnou typu letounu nebo vrtulníku prováděné konstrukční nebo výrobní organizací v oblasti působnosti jejich práv;

b) lety, při nichž nejsou přepravováni cestující ani náklad a kdy je letoun nebo vrtulník přelétáván za účelem renovace, opravy, kontrol údržby, kontrol, dodání, vývozu nebo pro podobné účely.

(*) Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1).“

- b) odstavec 4a se mění takto:
- i) návětí se nahrazuje tímto:
- „4a. Odchylně od čl. 5 odst. 1 a 6 lze v souladu s přílohou VII s jinými než složitými motorovými letouny a vrtulníky provádět tyto lety:“;
- ii) písmeno c) se nahrazuje tímto:
- „c) seznamovací lety, výsadkové lety, vlečení kluzáků nebo akrobatické lety prováděné buď organizací pro výcvik, jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě a jež je uvedena v článku 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání, za podmínky, že organizace letadlo provozuje na základě vlastnictví nebo nájmu/pronájmu bez posádky, že let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.“
- 5) Článek 10 se mění takto:
- a) v odstavci 1 se zrušuje číslování a druhý pododstavec se nahrazuje tímto:
- „Použije se ode dne 28. října 2012.“;
- b) odstavce 2 až 6 se zrušují.
- 6) Přílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od 9. července 2019.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 14. prosince 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

Přílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) bod 6 se zrušuje;

b) bod 11a se zrušuje;

c) vkládají se nové body 42a, 42b a 42c, které znějí:

„42a. „Aplikací EFB“ se rozumí softwarová aplikace, která je nainstalována na hostingové platformě EFB, jež zastává jednu nebo více specifických provozních funkcí, jež podporují letový provoz.

42b. „Hostingovou platformou EFB“ se rozumí hardwarové vybavení, v němž je uložena výpočetní kapacita a základní software, včetně operačního systému a input/output softwaru.

42c. „Systémem EFB“ se rozumí hardwarové vybavení (včetně baterií, propojovacích zařízení, vstupních/výstupních součástí) a software (včetně databází a operačního systému) potřebné k podpoře zamýšlené aplikace (zamýšlených aplikací) EFB.“;

d) vkládá se nový bod 44a, který zní:

„44 a. „Elektronickou letovou aktovkou (electronic flight bag, EFB)“ se rozumí elektronický informační systém sestávající z vybavení a aplikací pro letovou posádku, jež umožňuje uchovávat, aktualizovat, zobrazovat a zpracovávat funkce EFB na podporu letového provozu či letové služby.“;

e) bod 57 se zrušuje;

f) vkládá se nový bod 69a, který zní:

„69 a. „Rozhraním člověk/stroj“ se rozumí prvek určitých zařízení, který umožňuje zpracovávat interakce mezi člověkem a strojem. Rozhraní sestává z hardwaru a softwaru umožňujícího, aby vstupy uživatele byly interpretovány a zpracovány stroji nebo systémy, které uživateli poskytnou požadované výsledky.“;

g) bod 78a se nahrazuje tímto:

„78a. „Nezávažným poruchovým stavem“ se rozumí poruchový stav, který by výrazně nesnížil bezpečnost letadla a který od letové posádky vyžaduje výkon činností, které dokonale odpovídají jejím schopnostem.“;

h) vkládá se nový bod 78b, který zní:

„78b. „Zneužíváním látek“ se rozumí užívání jedné nebo více psychoaktivních látek členy letové posádky, palubními průvodčími a dalšími osobami ovlivňujícími bezpečnost letu způsobem, který:

a) představuje přímé nebezpečí pro daného uživatele nebo ohrožuje životy, zdraví či pohodu ostatních a/nebo

b) způsobuje či zhoršuje profesní, společenské, duševní nebo fyzické problémy či potíže.“;

i) vkládají se nové body 96a a 96b, které znějí:

„96a. „Mobilní EFB“ se rozumí mobilní hostingová platforma EFB používaná v palubním prostoru, jež není součástí konfigurace certifikovaného letadla.

96b. „Přenosným elektronickým zařízením (PED)“ se rozumí jakýkoli druh elektronického zařízení, většinou (avšak nejen) spotřební elektronika, kterou na palubu letadla dopraví člen posádky, cestující nebo je součástí nákladu a jež není součástí konfigurace certifikovaného letadla. Zahrnuje veškeré vybavení, jež může spotřebovávat elektrickou energii. Elektrickou energii lze poskytovat z interních zdrojů, jako jsou baterie (dobíjecí či nikoli), nebo může být zařízení napojeno na zvláštní zdroje energie letadla.“;

jj) vkládají se nové body 120a a 120b, které znějí:

„120 a. „Aplikací EFB typu A“ se rozumí aplikace EFB, jejíž nesprávná činnost či nesprávné použití nemají žádné dopady na bezpečnost.

120b. „Aplikací EFB typu B“ se rozumí aplikace EFB:

a) jež nesprávná činnost či nesprávné použití se klasifikují jako nezávažný poruchový stav a

b) která nenahrazuje ani neduplikuje žádný systém ani funkci požadované předpisy o letové způsobilosti, požadavky na vzdušný prostor ani provozními pravidly.“

2) Příloha II se mění takto:

a) v článku ARO.GEN.120 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Hodnocení všech alternativních způsobů průkazu, které organizace navrhla v souladu s:

- 1) čl. ORO.GEN.120 písm. b) přílohy III (části ORO) tohoto nařízení;
- 2) článkem BOP.ADD.010 přílohy II (části BOP) nařízení Komise (EU) 2018/395 (*), pokud jde o balony, nebo
- 3) čl. SAO.DEC.100 písm. c) přílohy II (části SAO) prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/1976 (**), pokud jde o kluzáky,

provádí příslušný úřad formou analýzy předložené dokumentace, a pokud to považuje za nutné, na základě kontroly v příslušné organizaci.

Shledá-li příslušný úřad, že navržené alternativní způsoby průkazu jsou v souladu s prováděcími pravidly, neprodleně:

- 1) žadateli oznámí, že může začít tyto alternativní způsoby průkazu uplatňovat, a případně též odpovídajícím způsobem upraví oprávnění, povolení ke zvláštnímu provozu či osvědčení žadatele a
- 2) sdělí agentuře jejich obsah a předá jí rovněž kopii veškeré příslušné dokumentace;
- 3) informuje ostatní členské státy o alternativních způsobech průkazu, které byly přijaty.

(*) Nařízení Komise (EU) 2018/395 ze dne 13. března 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla pro provoz balonů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 71, 14.3.2018, s. 10).

(**) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1976 ze dne 14. prosince 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla provozu kluzáků podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 (Úř. věst. L 326, 20.12.2018, s. 64).“;

b) v článku ARO.GEN.345 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Obdrží-li příslušný úřad prohlášení od organizace, která provádí nebo má v úmyslu provádět činnosti, pro které se vyžaduje prohlášení, ověří, zda prohlášení obsahuje veškeré informace stanovené:

- 1) podle článku ORO.DEC.100 přílohy III (části ORO) tohoto nařízení;
- 2) podle článku BOP.ADD.100 přílohy II (části BOP) nařízení (EU) 2018/395, pokud jde o provozovatele balonů, nebo
- 3) podle článku SAO.DEC.100 přílohy II (části SAO) prováděcího nařízení (EU) 2018/1976, pokud jde o provozovatele kluzáků.

Poté co ověří požadované informace, potvrdí příslušný úřad organizaci přijetí prohlášení.“;

c) v příloze II se tabulka (formulář EASA 139) nahrazuje tímto:

„PROVOZNÍ SPECIFIKACE (podléhající schváleným podmínkám v provozní příručce)				
Kontaktní údaje vydávajícího úřadu Telefon ⁽¹⁾ : _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC č. ⁽²⁾ :		Název provozovatele ⁽³⁾ :		Datum ⁽⁴⁾ :
Provozní specifikace č.:		Dbá Obchodní název:		Podpis:
Model letadla ⁽⁵⁾ :				
Poznávací značka ⁽⁶⁾ :				
Druhy provozu: Obchodní letecká doprava <input type="checkbox"/> Osobní <input type="checkbox"/> Nákladní <input type="checkbox"/> Jiná ⁽⁷⁾ : _____				
Oblast provozu ⁽⁸⁾ :				
Zvláštní omezení ⁽⁹⁾ :				
Zvláštní oprávnění:	Ano	Ne	Specifikace ⁽¹⁰⁾	Poznámky
Nebezpečné zboží	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti Vzlet Přiblížení a přistání	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ RVR ⁽¹²⁾ : m DH: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> Nepoužije se	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Nepoužije se	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximální doba letu na náhradní letiště ⁽¹⁵⁾ : min.	
Navigační specifikace pro provoz s PBN ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Specifikace minimální navigační výkonnosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz jednomotorových turbínových letounů v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Provoz vrtulníků s pomocí systémů snímání nočního vidění	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz s vrtulníkovým jeřábem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz vrtulníkové letecké záchranné služby	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz vrtulníků v pobřežních vodách	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Výcvik palubních průvodčích ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Vydání osvědčení palubních průvodčích ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Použití aplikací EFB typu B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Zachování letové způsobilosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Různé ⁽²³⁾				

- (¹) Telefonní a faxová čísla příslušného úřadu, včetně mezinárodního předčíslí země. E-mailová adresa, je-li k dispozici.
- (²) Vyplňte číslo odpovídajícího osvědčení leteckého provozovatele (AOC).
- (³) Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Před obchodním názvem uveďte „Dba“ (Doing business as).
- (⁴) Datum vydání provozních specifikací (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce příslušného úřadu.
- (⁵) Vyplňte označení ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232).
- (⁶) Poznávací značka je uvedena buď v provozních specifikacích, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky. Pokud se na příslušný typ letadla nevztahují všechna zvláštní oprávnění, poznávací značka letadla může být uvedena ve sloupci poznámky u příslušného zvláštního oprávnění.
- (⁷) Specifikujte jiné druhy dopravy (např. letecká záchranná služba).
- (⁸) Uveďte zeměpisnou oblast či oblasti schváleného provozu (prostřednictvím zeměpisných souřadnic, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo vnitrostátních či regionálních hranic).
- (⁹) Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety podle pravidel VFR, pouze denní lety atd.).
- (¹⁰) V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé oprávnění nebo druh oprávnění (s příslušnými kritérii).
- (¹¹) Vyplňte použitelnou kategorii přesného přístrojového přiblížení: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB nebo CAT IIIC. Vyplňte minimální dráhovou dohlednost (RVR) v metrech a výšku rozhodnutí (DH) ve stopách (ft). Každé kategorii přiblížení odpovídá samostatný řádek.
- (¹²) Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v metrech. Jestliže jsou udělena různá oprávnění, lze pro každé oprávnění použít samostatný řádek.
- (¹³) Políčko „Nepoužije se“ může být zaškrtnuto pouze tehdy, pokud je maximální dostup letadla pod letovou hladinou FL290.
- (¹⁴) Provoz se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS) se nyní používá pouze pro dvoumotorová letadla. Z tohoto důvodu může být políčko „Nepoužije se“ zaškrtnuto, pokud má příslušný typ letadla více nebo méně než dva motory.
- (¹⁵) Může být také vyplněna vzdálenost k prahu dráhy (v námořních mílech), jakož i typ motoru.
- (¹⁶) Navigace založená na výkonnosti (PBN): každému zvláštnímu oprávnění komplexní PBN (např. RNP AR APCH) odpovídá samostatný řádek s příslušnými omezeními uvedenými ve sloupcích „Specifikace“ a/nebo „Poznámky“. Jednotlivá oprávnění zvláštních postupů RNP AR APCH mohou být uvedena v provozních specifikacích nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
- (¹⁷) Uveďte, zda je zvláštní oprávnění omezeno na určité okraje dráhy a/nebo letiště.
- (¹⁸) Vložení konkrétní kombinace draku/motoru.
- (¹⁹) Oprávnění k provádění výcvikových kurzů a zkoušek, které mají absolvovat žadatelé o osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
- (²⁰) Oprávnění k vydávání osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
- (²¹) Vložení seznamu aplikací EFB typu B společně s odkazem na hardware EFB (u mobilních EFB). Tento seznam je uveden buď v provozních specifikacích, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
- (²²) Vyplňte jméno osoby/název organizace odpovědné za zajištění zachování letové způsobilosti letadla a odkaz na nařízení, které vyžaduje provedení prací, tj. příloha I (část M) hlava G nařízení (EU) č. 1321/2014.
- (²³) Zde mohou být zapsána další oprávnění nebo údaje s použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. lety s krátkým přistáním, lety se strmým přiblížením, lety vrtulníků na místo a z místa veřejného zájmu, lety vrtulníků nad nehostinným prostředím mimo hustě osídlený prostor, lety vrtulníků bez bezpečného vynuceného přistání, lety s větším úhlem naklonění, maximální vzdálenost od přiměřeného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS, letadla používaná pro neobchodní provoz).

Formulář EASA 139 – 4. vydání“

3) Příloha III se mění takto:

a) v článku ORO.GEN.110 se písmeno k) nahrazuje tímto:

„k) Bez ohledu na ustanovení písmene j) provozovatelé vykonávající obchodní provoz s jedním z následujících letadel zajistí, aby letové posádky absolvovaly odpovídající výcvik nebo instruktáž, které jim umožní rozpoznat neuvedené nebezpečné zboží dopravené na palubu cestujícími nebo jako součást nákladu:

- 1) jednomotorový vrtulový letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší létající se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne;
- 2) jiný než složitý jednomotorový vrtulník s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší létající se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne.“;

b) v článku ORO.MLR.101 se návětí nahrazuje tímto:

„S výjimkou letů jednomotorových vrtulových letounů s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo jednomotorových nesložitéch vrtulníků s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne vypadá hlavní členění provozní příručky takto:“;

- c) v článku ORO.FC.005 se písmeno b) nahrazuje tímto:
- „b) ODDÍL 2 stanovující další požadavky, které se vztahují na provoz v obchodní letecké dopravě s výjimkou provozu s cestujícími v obchodní letecké dopravě prováděného podle pravidel VFR ve dne, který začíná a končí na stejném letišti nebo provozním místě nebo v místním prostoru stanoveném příslušným úřadem a který používá:
 - 1) jednomotorové vrtulové letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo
 - 2) jiné než složité jednomotorové vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší.“;
- d) v článku ORO.FTL.105 se bod 13 nahrazuje tímto:
- „13) „dobou letu“ se pro letouny rozumí doba od okamžiku, kdy se dá letadlo poprvé do pohybu z parkovacího stání s cílem vzletět, do okamžiku, kdy zastaví na stanoveném parkovacím stání a kdy jsou vypnuty všechny motory nebo vrtule;“.
- 4) Příloha IV se mění takto:
- a) článek CAT.GEN.105 se zrušuje;
 - b) doplňuje se nový článek CAT.GEN.MPA.141, který zní:
„CAT.GEN.MPA.141 Používání elektronických letových aktovek (EFB)“
 - a) Pokud se na palubě letadla používá EFB, zajistí provozovatel, aby nepříznivě neovlivňovala výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.
 - b) Provozovatel nepoužívá aplikaci EFB typu B, pokud není schválena v souladu s hlavou M přílohy V (část SPA).“;
 - c) v hlavě A se zrušuje oddíl 2;
 - d) v hlavě B se zrušuje oddíl 2;
 - e) v článku CAT.POL.MAB.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:
„b) Jsou-li údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení vytvářeny počítačovým systémem hmotnosti a vyvážení, provozovatel:
 - 1) ověří úplnost výstupních údajů, aby zajistil, že splňují omezení podle AFM, a
 - 2) stanoví pokyny a postupy jeho použití v provozní příručce.“;
 - f) v bodě CAT.POL.MAB.105 se písmeno e) zrušuje;
 - g) v hlavě C se zrušuje oddíl 4;
 - h) v hlavě D se zrušuje oddíl 3.
- 5) V příloze V se vkládá nová hlava M, která zní:

„HLAVA M

ELEKTRONICKÉ LETOVÉ AKTOVKY (EFB)

SPA.EFB.100 Používání elektronických letových aktovek (EFB) – schválení provozu

- a) Provozovatel obchodní letecké dopravy používá aplikaci EFB typu B, pouze pokud provozovateli příslušný úřad udělil schválení k jejímu používání.
- b) Aby příslušný úřad udělil provozovateli schválení provozu, pokud jde o používání aplikace EFB typu B, musí tento provozovatel doložit, že:
 - 1) bylo provedeno posouzení rizik souvisejících s používáním zařízení EFB, které hostuje aplikaci, aplikace EFB a jejich souvisejících funkcí, které zjistilo, jaká jsou související rizika, a zajistí jejich patřičné řízení a zmírnění;
 - 2) rozhraní člověk/stroj zařízení EFB a aplikace EFB bylo posouzeno podle zásad lidských činitelů;
 - 3) byl zřízen administrativní systém EFB a byly zavedeny a provádějí se postupy a požadavky na vzdělávání pro správu a používání zařízení EFB a aplikace EFB; ty zahrnují postupy pro:
 - i) provoz EFB,

- ii) řízení změn EFB,
- iii) řízení dat EFB,
- iv) údržbu EFB a
- v) zabezpečení EFB;

4) hostingová platforma EFB je vhodná pro zamýšlené využití aplikace EFB.

Toto prokazování se provádí specificky pro aplikaci EFB a hostingovou platformu EFB, na níž je aplikace nainstalována.“.

6) Příloha VI se mění takto:

a) doplňuje se nový článek NCC.GEN.131, který zní:

„NCC.GEN.131 Používání elektronických letových aktovek (EFB)

a) Pokud se na palubě letadla používá EFB, zajistí provozovatel, aby nepříznivě neovlivňovala výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.

b) Před použitím aplikace EFB typu B provozovatel:

- 1) provede posouzení rizik souvisejících s používáním zařízení EFB, které hostuje aplikaci, dotčené aplikace EFB a jejich souvisejících funkcí, které zjistí, jaká jsou související rizika, a zajistí jejich patřičné řízení a zmírnění; posouzení rizik se týká rizik souvisejících s rozhraním člověk/stroj zařízení EFB a dotčených aplikací EFB, a
- 2) zřídí administrativní systém EFB, včetně postupů a požadavků na vzdělávání pro správu a používání zařízení a aplikace EFB.“;

b) v článku NCC.OP.200 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), pokud jsou schválenou organizací pro výcvik, jež je uvedena v článku 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, prováděny výcvikové lety, mohou být takové situace simulovány s piloty-žáky na palubě.“.

7) Příloha VII se mění takto:

a) článek NCO.GEN.102 se zrušuje;

b) v článku NCO.GEN.103 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) začínat a končit na stejném letišti nebo provozním místě.“;

c) v článku NCO.GEN.105 se v písmeni a) bodě 4) odrážka iii) nahrazuje tímto:

„iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastaveny v letadle a jsou v provozu, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL), popřípadě rovnocenným dokumentem není povolen provoz s nefunkčním vybavením v souladu s požadavky stanovenými v člancích NCO.IDE.A.105 nebo NCO.IDE.H.105.“;

d) článek NCO.GEN.125 se nahrazuje tímto:

„NCO.GEN.125 Přenosná elektronická zařízení

Velící pilot nepovolí nikomu používat na palubě letadla přenosné elektronické zařízení (PED), včetně elektronické letové aktovky (EFB), které by mohlo nepříznivě ovlivnit výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.“;

e) v bodě NCO.GEN.135 se písmeno c) zrušuje;

f) v bodě NCO.OP.120 se název nahrazuje tímto:

„NCO.OP.120 Postupy omezování hluku – letouny a vrtulníky“;

g) článek NCO.OP.156 se zrušuje;

h) v článku NCO.OP.180 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), pokud jsou schválenou organizací pro výcvik, jež je uvedena v článku 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, prováděny výcvikové lety, mohou být takové situace simulovány s piloty-žáky na palubě.“;

i) v článku NCO.POL.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.“;

- j) v článku NCO.IDE.A.160 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) Letouny, vyjma letounů ELA1, jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:
 - 1) v pilotním prostoru a
 - 2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.“;
- k) v hlavě D se zrušuje oddíl 3.
- 8) Příloha VIII se mění takto:
- a) v článku SPO.GEN.005 písmeni c) se bod 2 nahrazuje tímto:
- „2) výsadkové lety, vlečení kluzáků nebo akrobatické lety prováděné buď organizací pro výcvik, jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě a jež je uvedena v článku 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání, za podmínky, že organizace letadlo provozuje na základě vlastnictví nebo nájmu/pronájmu bez posádky, že let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.“;
- b) článek SPO.GEN.102 se zrušuje;
- c) v článku SPO.GEN.107 se v písmeni a) bodě 4) odrážka iii) nahrazuje tímto:
- „iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastavěny v letadle a jsou funkční v souladu s požadavky stanovenými v člancích SPO.IDE.A.105 nebo SPO.IDE.H.105, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL), případně jiným rovnocenným dokumentem, není povolen provoz s nefunkčním vybavením.“;
- d) doplňuje se nový článek SPO.GEN.131, který zní:
- „SPO.GEN.131 Používání elektronických letových aktovek (EFB)“**
- a) Pokud se na palubě letadla používá EFB, zajistí provozovatel, aby nepříznivě neovlivňovala výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.
 - b) Před použitím aplikace EFB typu B provozovatel:
 - 1) provede posouzení rizik souvisejících s používáním zařízení EFB, které hostuje aplikaci, dotčené aplikace EFB a jejich souvisejících funkcí, které zjistí, jaká jsou související rizika, a zajistí jejich patřičné zmírnění; posouzení rizik se týká rizik souvisejících s rozhraním člověk/stroj zařízení EFB a dotčených aplikací EFB, a
 - 2) zřídí administrativní systém EFB, včetně postupů a požadavků na vzdělávání pro správu a používání zařízení EFB a aplikace EFB.“;
- e) v bodě SPO.GEN.140 se písmeno c) zrušuje;
- f) v článku SPO.POL.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:
- „b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.“;
- g) v článku SPO.IDE.A.180 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) Letouny, vyjma letounů ELA1, jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:
 - 1) v pilotním prostoru a
 - 2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.“;
- h) v hlavě D se zrušuje oddíl 3.
-