



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 7.12.2015
COM(2015) 613 final

ANNEXES 1 to 10

PRILOGE

k

Predlogu za

UREDBO EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske
unije za varnost v letalstvu ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega
parlamenta in Sveta**

{SWD(2015) 262 final}

{SWD(2015) 263 final}

PRILOGE

k

Predlogu za

UREDBO EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta

PRILOGA I

Zrakoplovi iz člena 2(3)(d)

Kategorije zrakoplovov, za katere se Uredba ne uporablja:

- (a) zgodovinski zrakoplovi, ki izpolnjujejo naslednja merila:
 - (i) preprosti zrakoplovi, za katere:
 - je prvotni projekt nastal pred 1. januarjem 1955 in
 - se je proizvodnja končala pred 1. januarjem 1975;ali
 - (ii) zrakoplovi, ki imajo nedvomno zgodovinski pomen, ki se nanaša na:
 - sodelovanje v pomembnem zgodovinskem dogodku,
 - pomemben korak v razvoju letalstva ali
 - pomembno vlogo, ki so jo imeli v oboroženih silah države članice;
- (b) zrakoplovi, posebej projektirani ali prilagojeni za raziskovalne, eksperimentalne ali znanstvene namene, ki bodo verjetno izdelani v zelo omejenem številu;
- (c) zrakoplovi s posadko, ki jih je vsaj v 51 % zgradil ljubitelj ali nepridobitno združenje ljubiteljev za svoje namene in brez komercialnih ciljev;
- (d) zrakoplovi, ki so jih uporabljale vojaške sile, razen če niso to zrakoplovi tipa, za katerega je Agencija prevzela standard za projektiranje;
- (e) letala, katerih prevlečna hitrost ali najmanjša stalna hitrost letenja v pristajalni konfiguraciji ne presega 35 vozlov kalibrirane hitrosti (CAS) in ki imajo največ dva sedeža, ter helikopterji in motorna padala z največjo vzletno maso (MTOM), kot so jo določile države članice, ki ne presega:
 - (i) 300 kg za kopensko letalo/helikopter enosed;
 - (ii) 450 kg za kopensko letalo/helikopter dvosed;
 - (iii) 330 kg za amfibijsko ali vodno letalo/helikopter enosed;
 - (iv) 495 kg za amfibijsko ali vodno letalo/helikopter dvosed, če je njegova največja vzletna masa, kadar se uporablja kot vodno letalo/helikopter in kot kopensko letalo/helikopter, pod obema zgornjima mejama MTOM, kot je ustrezno;

- (v) 472,5 kg za kopensko letalo dvosed, opremljeno s sistemom padal za ponovni dvig, pritrjenim na konstrukcijo;
- (vi) 540 kg za kopensko letalo dvosed, opremljeno s sistemom padal za ponovni dvig, pritrjenim na konstrukcijo, in z električnim pogonskim sistemom;
- (vii) 315 kg za kopensko letalo enosed, opremljeno s sistemom padal za ponovni dvig, pritrjenim na konstrukcijo;
- (viii) 365 kg za kopensko letalo enosed, opremljeno s sistemom padal za ponovni dvig, pritrjenim na konstrukcijo, in z električnim pogonskim sistemom;
- (f) eno- ali dvosedežni žiroplani z MTOM, ki ne presega 560 kg;
- (g) jadralna letala in motorna jadralna letala z MTOM, ki ne presega 250 kg pri enosedu ali 400 kg pri dvosedu, vključno s takšnimi, ki se dvignejo v zrak s pomočjo nog;
- (h) dvojniki zrakoplovov, ki izpolnjujejo merila iz točke (a) ali (d), katerih strukturni projekt je podoben originalnemu zrakoplovu;
- (i) toplozračni baloni za eno osebo z največjo konstrukcijsko določeno prostornino toplega zraka, ki ne presega 900 m³;
- (j) vsak drug zrakoplov s posadko, katerega največja lastna masa, vključno z gorivom, ne presega 70 kg.

PRILOGA II

Bistvene zahteve za plovnost

1. INTEGRITETA IZDELKA:

Integriteto izdelka je treba zagotoviti v vseh pričakovanih pogojih letenja med obratovalno dobo zrakoplova. Skladnost z vsemi zahtevami se mora dokazati z ocenjevanjem ali analizami, ki jih po potrebi spremljajo testi.

1.1. Strukture in materiali:

1.1.1. Zagotoviti je treba integriteto strukture, vključno s pogonskim sistemom, v celotni operativni ovojnici zrakoplova in z zadostno rezervo zunaj nje ter jo vzdrževati med vso obratovalno dobo zrakoplova.

1.1.2. Vsi deli zrakoplova, katerih odpoved lahko zmanjša integriteto strukture, morajo izpolnjevati naslednje pogoje, ne da bi pri tem prišlo do škodljivih deformacij ali odpovedi. Sem sodijo vsi deli z veliko maso in načini za njihovo pritrditev.

(a) Treba je upoštevati vse kombinacije obremenitev, ki jih je mogoče razumno pričakovati v okviru mas, obsega območja težišča, operativne ovojnice in obratovalne dobe zrakoplova ter z zadostno rezervo zunaj tega okvira. Sem sodijo obremenitve zaradi sunkovitega vetra, izvajanja manevrov, vzdrževanja zračnega tlaka, premičnih površin, sistemov za krmiljenje in pogonskih sistemov med letom in na tleh.

(b) Upoštevati je treba obremenitve in verjetne odpovedi, ki bi jih povzročili zasilni pristanki na kopnem ali na vodi.

(c) Kot je primerno za tip operacije, je treba dinamične učinke upoštevati pri odzivu strukture na takšne obremenitve, pri čemer se upoštevata velikost in konfiguracija zrakoplova.

1.1.3. Na zrakoplovu ne sme priti do nikakršne aeroelastične nestabilnosti in prekomernih vibracij.

1.1.4. Rezultat postopkov izdelave zrakoplova in materialov, ki se pri tem uporabljajo, morajo biti znane in ponovljive strukturne lastnosti. Upoštevati je treba vse spremembe v obnašanju materiala, povezane z operativnim okoljem.

1.1.5. Kolikor je to možno, je treba zagotoviti, da učinki cikličnih obremenitev, poslabšanja okolja ter naključnega in prikrita vira poškodbe ne zmanjšajo integritete strukture pod še sprejemljivo raven preostale trdnosti. Objaviti je treba vsa s tem povezana navodila, ki so nujna za zagotavljanje stalne plovnosti.

1.2. Pogon:

1.2.1. Integriteto pogonskega sistema (tj. motorja in, kjer je ustrezno, propelerja) je treba dokazati v celotni operativni ovojnici in z zadostno rezervo zunaj nje ter jo vzdrževati med vso obratovalno dobo pogonskega sistema, pri čemer se upošteva vloga pogonskega sistema v celotnem varnostnem konceptu zrakoplova.

1.2.2. Pogonski sistem mora v navedenih mejah proizvajati potisk ali moč, ki se zahteva v vseh pogojih letenja, ob upoštevanju okoljskih vplivov in pogojev.

1.2.3. Rezultat postopka izdelave pogonskega sistema in materialov, ki se pri tem uporabljajo, morajo biti znane in ponovljive strukturne lastnosti. Upoštevati je treba vse spremembe v obnašanju materiala, povezane z operativnim okoljem.

1.2.4. Učinki cikličnih obremenitev, poslabšanja okolja ali poslabšanja delovanja in verjetne poznejše odpovedi delov ne smejo zmanjšati integritete pogonskega sistema pod še sprejemljive ravni. Objaviti je treba vsa s tem povezana navodila, ki so nujna za zagotavljanje stalne plovnosti.

1.2.5. Objaviti je treba vsa potrebna navodila, informacije in zahteve za varno in pravilno povezavo med pogonskim sistemom in zrakoplovom.

1.3. Sistemi in oprema (razen nenameščena oprema):

1.3.1. Zrakoplov ne sme imeti nobenih projektivnih značilnosti ali detajlov, za katere so izkušnje pokazale, da so nevarni.

1.3.2. Zrakoplov, vključno s tistimi sistemi in opremo, ki se zahtevajo za oceno projektivnega tipa ali na podlagi operativnih pravil, mora delovati v vseh predvidljivih pogojih delovanja v celotni operativni ovojnici zrakoplova in z zadostno varnostno rezervo zunaj nje, pri tem pa je treba upoštevati operativno okolje sistema ali opreme. Drugi sistemi ali oprema, ki se ne zahtevajo za certifikacijo tipa ali na podlagi operativnih pravil, ne glede na to, ali delujejo pravilno ali ne, ne smejo zmanjšati varnosti in ne smejo negativno vplivati na pravilno delovanje drugih sistemov ali opreme. Sistemi in oprema morajo biti taki, da za njihovo upravljanje ni potrebna izjemna spretnost ali moč.

1.3.3. Letalski sistemi in oprema, obravnavani ločeno in v medsebojni povezavi, morajo biti projektirani tako, da zaradi ene same odpovedi, ki ne velja kot izjemno neverjetna, ne pride do popolne odpovedi, verjetnost odpovedi in resnost njenega učinka na zrakoplov in osebe na njem pa morata biti v obratnem sorazmerju. V zvezi z zgornjim merilom glede ene same odpovedi je sprejemljivo, da se predvidi toleranca za velikost in splošno konfiguracijo zrakoplova ter da zaradi tega lahko pri nekaterih delih in nekaterih sistemih na helikopterjih in manjših letalih pride do neskladja s tem merilom.

1.3.4. Posadki ali vzdrževalnemu osebju, kot je ustrezno, je treba na jasn, dosleden in nedvoumen način zagotoviti informacije, ki jih potrebujejo za varno izvedbo leta, in informacije o nevarnih razmerah. Sistemi, oprema in krmila, vključno z znaki in obvestili, morajo biti projektirani in nameščeni tako, da se čim bolj zmanjšajo napake, ki bi lahko prispevale k nastanku nevarnosti.

1.3.5. Sprejeti je treba projektivne varnostne ukrepe za čim večje zmanjšanje nevarnosti, ki jih za zrakoplov in osebe v njem predstavljajo razumno verjetna tveganja, vključno s tveganji za varnost informacij, tako znotraj kot tudi zunaj zrakoplova, pri čemer ti zajemajo zaščito pred možnostjo večje odpovedi ali motnje delovanja katere koli nenameščene opreme.

1.4. Nenameščena oprema:

1.4.1. Nenameščena oprema mora zagotavljati svojo varnostno funkcijo ali funkcijo, pomembno za varnost, kakor je predvideno v vseh predvidljivih pogojih delovanja, razen če se navedena funkcija lahko zagotovi tudi z drugimi sredstvi.

1.4.2. Nenameščena oprema mora biti taka, da za njeno upravljanje ni potrebna izjemna spretnost ali moč.

1.4.3. Nenameščena oprema mora biti projektirana tako, da se čim bolj zmanjšajo napake, ki bi lahko prispevale k pojavu nevarnosti.

- 1.4.4. Nenameščena oprema, ne glede na to, ali deluje pravilno ali ne, ne sme zmanjšati varnosti in ne sme negativno vplivati na pravilno delovanje katere koli druge opreme, sistema ali naprave.

1.5. Stalna plovnost:

- 1.5.1. Pripraviti je treba vse potrebne dokumente, vključno z navodili za stalno plovnost, ter jih dati na voljo, s čimer se zagotovi ohranitev plovnostnega standarda, povezanega s tipom zrakoplova in vsakim povezanim delom, med celotno obratovalno dobo zrakoplova.
- 1.5.2. Zagotoviti je treba sredstva, ki omogočajo inšpekcijske preglede, nastavitve, mazanje, odstranitev ali zamenjavo delov in nenameščene opreme, če je to potrebno za zagotovitev stalne plovnosti.
- 1.5.3. Navodila za stalno plovnost morajo biti v obliki priročnika ali priročnikov, kot je ustrezno glede na količino podatkov, ki jih je treba zagotoviti. Priročniki morajo obsegati navodila za vzdrževanje in popravilo, informacije o servisiranju, postopke za odpravljanje napak ter postopke inšpekcijskih pregledov v obliki, ki omogoča praktično uporabo.
- 1.5.4. Navodila za stalno plovnost morajo vsebovati plovnostne omejitve, ki določajo čas obvezne zamenjave, intervale med inšpekcijskimi pregledi in s tem povezane postopke inšpekcijskih pregledov.

2. PLOVNOSTNI VIDIKI DELOVANJA IZDELKA

- 2.1. Dokazati je treba, da je bilo za zagotovitev ustrezne ravni varnosti oseb v zrakoplovu ali na tleh v času delovanja izdelka obravnavano naslednje:
- (a) Določiti je treba vrste operacij, za katere je zrakoplov potrjen, ter omejitve in informacije, nujne za varno delovanje, vključno z okoljskimi omejitvami in okoljsko uspešnostjo.
 - (b) Zrakoplov je treba varno upravljati in z njim manevrirati v vseh predvidljivih pogojih delovanja, vključno s pogoji po odpovedi enega ali, če je ustrezno, več pogonskih sistemov, pri čemer se upoštevata velikost in konfiguracija zrakoplova. Treba je upoštevati moč pilota, ureditev pilotske kabine, delovno obremenitev pilota in druge človeške dejavnike ter fazo leta in njegovo trajanje.
 - (c) Mogoč mora biti gladek prehod iz ene faze leta v drugo, ne da bi bili v katerem koli od verjetnih pogojev delovanja za to potrebni izjemna spretnost pilotiranja, zbranost, moč ali delovna obremenitev.
 - (d) Zrakoplov mora biti dovolj stabilen, da zahteve za pilota niso pretirane glede na fazo leta in njegovo trajanje.
 - (e) Določiti je treba postopke za običajne operacije, primere odpovedi in izredne razmere.
 - (f) Poskrbeti je treba za opozorila ali druga odvrčalna sredstva, s katerimi se prepreči preseganje običajne obremenitvene ovojnice, kot je ustrezno za posamezen tip zrakoplova.
 - (g) Lastnosti zrakoplova in njegovih sistemov morajo omogočati varen izhod iz skrajnih točk obremenitvene ovojnice, v katerih se lahko znajde zrakoplov.

- 2.2. Članom posadke morajo biti na voljo operativne omejitve in druge informacije, ki so nujne za varno delovanje.
- 2.3. Delovanje izdelkov mora biti zavarovano pred nevarnostmi, ki so posledica neugodnih zunanjih in notranjih pogojev, vključno z okoljskimi pogoji.
- (a) Nevarni pogoji zlasti, in kot je primerno za tip operacije, ne smejo biti posledica izpostavljenosti pojavom, kot so med drugim neugodno vreme, strele, trki s pticami, polja z visokofrekvenčnim sevanjem, ozon itd., ki jih je mogoče razumno pričakovati med delovanjem izdelka, pri čemer se upoštevata velikost in konfiguracija zrakoplova.
 - (b) Potniške kabine morajo, kot je primerno za tip operacij, potnikom zagotavljati primerne potovalne pogoje in ustrezno zaščito pred kakršno koli pričakovano nevarnostjo, do katere lahko pride med letalskimi operacijami ali kot posledica izrednih razmer, vključno z nevarnostjo požara, dima, strupenih plinov in hitrega padca tlaka, pri čemer se upoštevata velikost in konfiguracija zrakoplova. Poskrbeti je treba, da imajo potniki vse razumne možnosti, da se izognejo resnim poškodbam in hitro zapustijo zrakoplov, ter da so varni pred učinki sil pojemka v primeru zasilnega pristanka na kopnem ali na vodi. Zagotoviti je treba jasne in nedvoumne znake ali obvestila, ki osebe na krovu informirajo o ustreznem varnem vedenju, mestih, na katerih se nahaja varnostna oprema, in njeni pravilni uporabi. Zahtevana varnostna oprema mora biti zlahka dostopna.
 - (c) Prostori za posadko morajo biti, kot je primerno za tip operacij, urejeni tako, da olajšujejo izvajanje letalskih operacij, tudi z omogočanjem situacijskega zavedanja, ter obvladovanje vseh predvidljivih okoliščin in izrednih razmer. Okolje v prostorih za posadko mora biti tako, da ne ogroža sposobnosti posadke za opravljanje njihovih nalog, njegova zasnova pa mora preprečevati motnje med operacijami in napačno uporabo krmil.
3. **ORGANIZACIJE (VKLJUČNO S FIZIČNIMI OSEBAMI, KI IZVAJAJO PROJEKTIRANJE, PROIZVODNJO ALI VZDRŽEVANJE)**
- 3.1. Kot je primerno za vrsto dejavnosti, se organizacijam izdajo odobritve, ko so izpolnjeni naslednji pogoji:
- (a) organizacija mora imeti vsa sredstva, ki so potrebna za izvedbo obsega dela. Ta sredstva med drugim vključujejo: objekte in naprave, osebje, opremo, orodje in material, dokumentacijo o nalogah, odgovornostih in postopkih, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidenc;
 - (b) kot je primerno za vrsto dejavnosti, ki jo izvaja organizacija, in njeno velikost, mora organizacija uvesti in vzdrževati sistem upravljanja, ki zagotavlja skladnost s temi bistvenimi zahtevami, obvladovati varnostna tveganja in si prizadevati za nenehno izboljševanje tega sistema;
 - (c) organizacija po potrebi sklene dogovore z drugimi ustreznimi organizacijami, da se zagotovi stalna skladnost s temi bistvenimi zahtevami za plovnost;
 - (d) organizacija kot del sistema upravljanja iz točke (b) in ureditve iz točke (c) uvede sistem poročanja o dogodkih, s čimer pripeva k dosegu cilja nenehnega izboljševanja varnosti. Sistem poročanja o dogodkih je v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014.

- 3.2. Pogoji iz točk 3.1(c) in 3.1(d) ne veljajo v primeru organizacij za usposabljanje za vzdrževanje.

PRILOGA III

Bistvene zahteve za okoljsko združljivost, povezano z izdelki

1. Izdelki morajo biti projektirani tako, da so, kolikor je mogoče, tihi, pri čemer se upošteva točka 4.
2. Izdelki morajo biti projektirani tako, da so njihove emisije čim manjše, pri čemer se upošteva točka 4.
3. Izdelki morajo biti projektirani tako, da so njihove emisije zaradi izhlapevanja ali odtekanja tekočin čim manjše, pri čemer se upošteva točka 4.
4. Upoštevati je treba vse kompromise med projektivnimi ukrepi za čim večje zmanjšanje hrupa, emisij različnih vrst in odtekanja tekočin.
5. Celoten obseg običajnih pogojev delovanja in geografskih območij, kjer hrup in emisije, ki jih povzročajo zrakoplovi, zbuja skrb, se upošteva pri minimiziranju hrupa in emisij.
6. Sistemi in oprema na zrakoplovih, ki se zahtevajo za varstvo okolja, morajo biti projektirani, izdelani in vzdrževani tako, da delujejo, kot je bilo predvideno v vseh predvidljivih pogojih delovanja. Biti morajo zadostno zanesljivi glede na njihov predvideni učinek na okoljsko združljivost izdelka.
7. Potrebno je določiti navodila, postopke, načine, priročnike, omejitve in inšpekcijske preglede, ki so potrebni za zagotavljanje stalne skladnosti letalskega izdelka s temi bistvenimi zahtevami, ter jih na jasn način zagotoviti predvidenim uporabnikom.
8. Organizacije, ki so vključene v projektiranje, izdelavo in vzdrževanje letalskih izdelkov, morajo:
 - (a) imeti vsa sredstva, ki so potrebna za zagotovitev skladnosti letalskega izdelka s temi bistvenimi zahtevami, in
 - (b) po potrebi skleniti dogovore z drugimi ustreznimi organizacijami, da se zagotovi skladnost letalskega izdelka s temi bistvenimi zahtevami.

PRILOGA IV

Bistvene zahteve za letalsko posadko

1. USPOSABLJANJE PILOTOV

1.1. Splošno

Oseba, ki se odloči za usposabljanje za pilotiranje zrakoplova, mora biti dovolj zrela, tako glede izobrazbe kot fizičnih in psihičnih sposobnosti, da lahko pridobi, ohrani in pokaže ustrezno teoretično in praktično znanje.

1.2. Teoretično znanje

Pilot mora pridobiti in ohranjati raven znanja, ki ustreza nalogam, ki se izvajajo na zrakoplovu, in je v sorazmerju s tveganji, povezanimi z vrsto dejavnosti. Takšno znanje mora vključevati najmanj naslednje:

- (a) letalsko pravo;
- (b) splošno znanje o zrakoplovih;
- (c) tehnična vprašanja, ki se nanašajo na kategorijo zrakoplova;
- (d) izvedbo in načrtovanje leta;
- (e) sposobnosti in omejitve človeškega delovanja;
- (f) meteorologijo;
- (g) navigacijo;
- (h) operativne postopke, vključno z upravljanjem virov;
- (i) načela letenja;
- (j) komunikacijo in
- (k) netehnične spretnosti, vključno s prepoznavanjem in upravljanjem tveganj in napak.

1.3. Dokaz in ohranjanje teoretičnega znanja

1.3.1. Pridobitev in ohranjanje teoretičnega znanja je treba dokazovati s stalnim ocenjevanjem med usposabljanjem in, kjer je potrebno, z opravljanjem izpitov.

1.3.2. Pridobljeno teoretično znanje je treba ohranjati na ustrezni ravni. Usposobljenost je treba dokazovati z rednim ocenjevanjem, izpiti, testi ali preverjanji. Pogostnost izpitov, testov ali preverjanj mora ustrezati ravni tveganja, povezanega z dejavnostjo.

1.4. Praktične spretnosti

Pilot mora pridobiti in ohranjati praktične spretnosti, ki ustrezajo izvajanju njegovih nalog na zrakoplovu. Takšne spretnosti morajo biti v sorazmerju s tveganji, povezanimi z vrsto dejavnosti, in morajo, če je to primerno glede na naloge, ki se izvajajo na zrakoplovu, zajemati naslednje:

- (a) dejavnosti pred letom in med njim, vključno z določitvijo zmogljivosti, mase in ravnotežja zrakoplova, pregledom in servisiranjem zrakoplova, upravljanjem goriva/energije, upoštevanjem vremenskih razmer, načrtovanjem poti letenja, omejitvami zračnega prostora in razpoložljivostjo vzletno-pristajalnih stez;
- (b) operacije na aerodromu in v šolskem krogu;

- (c) previdnostne ukrepe in postopke za izogibanje trčenjem;
- (d) upravljanje zrakoplova na podlagi zunanje vizualne reference;
- (e) letalske manevre, tudi v kritičnih razmerah, in s tem povezane manevre za izhod iz nepravilnih položajev, kolikor so tehnično izvedljivi;
- (f) vzletanje in pristajanje v običajnih razmerah in pri bočnem vetru;
- (g) letenje samo na podlagi instrumentov, kakor je ustrezno za določeno vrsto dejavnosti;
- (h) operativne postopke, vključno s spretnostmi timskega dela in upravljanjem virov, kot je ustrezno za določeno vrsto operacije, glede na to, ali ima posadka enega ali več članov;
- (i) navigacijo in izvajanje pravil letenja ter s tem povezanih postopkov z uporabo, kot je ustrezno, bodisi vizualnih referenc bodisi navigacijskih sredstev;
- (j) neobičajne operacije in operacije v izrednih razmerah, vključno s simuliranimi okvarami opreme zrakoplova;
- (k) upoštevanje služb zračnega prometa in komunikacijskih postopkov;
- (l) posebne vidike tipa ali razreda zrakoplova;
- (m) dodatno praktično usposabljanje, ki se lahko zahteva za zmanjšanje tveganj, povezanih z določenimi dejavnostmi, in
- (n) netehnične spretnosti, vključno s prepoznavanjem in obvladovanjem tveganj in napak ob uporabi ustrezne metodologije za njihovo ocenjevanje v povezavi z oceno tehničnih spretnosti.

1.5. Dokaz in ohranjanje praktičnih spretnosti

1.5.1. Pilot mora dokazati, da lahko izvaja postopke in manevre na ravni usposobljenosti, ustrezni nalogam, ki se izvajajo na zrakoplovu, in sicer z:

- (a) upravljanjem zrakoplova v okviru njegovih omejitev;
- (b) ustrezno razsodnostjo in večščino pilotiranja;
- (c) uporabo letalskega znanja;
- (d) ohranjanjem kontrole zrakoplova v vsakem trenutku, tako da je zagotovljen uspešen izid postopka ali manevra; in
- (e) z netehničnimi spretnostmi, vključno s prepoznavanjem in obvladovanjem tveganj in napak ob uporabi ustrezne metodologije za njihovo ocenjevanje v povezavi z oceno tehničnih spretnosti.

1.5.2. Pridobljene praktične spretnosti je treba ohranjati na ustrezni ravni. Usposobljenost je treba dokazovati z rednim ocenjevanjem, izpiti, testi ali preverjanji. Pogostnost izpitov, testov ali preverjanj mora ustrezati ravni tveganja, povezanega z dejavnostjo.

1.6. Znanje jezikov

Pilot mora dokazati znanje jezikov, in sicer na takšni ravni, kot je ustrezno glede na naloge, ki jih opravlja na zrakoplovu. Tako dokazano znanje vključuje:

- (a) sposobnost razumevanja dokumentov z vremenskimi informacijami;
- (b) uporabo letalskih rutnih, odletnih in priletnih kart ter s tem povezanih dokumentov z letalskimi informacijami in

- (c) sposobnost komuniciranja z drugimi letalskimi posadkami in navigacijskimi službami zračnega prometa v vseh fazah leta, vključno s pripravo na let.

1.7. Naprave za usposabljanje za simulacijo letenja

Če se naprava za usposabljanje za simulacijo letenja (FSTD) uporablja za usposabljanje ali dokazovanje, da je bila praktična spretnost pridobljena ali ohranjena, mora ta FSTD ustrezati določeni ravni uspešnosti na tistih področjih, ki so pomembna za izvedbo zadevne naloge. Predvsem pa morajo replikacija konfiguracije, značilnosti upravljanja, zmogljivost zrakoplova in obnašanje sistemov ustrezno predstavljati zrakoplov.

1.8. Program usposabljanja

1.8.1. Usposabljanje mora potekati po programu usposabljanja.

1.8.2. Program usposabljanja mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- (a) za vsako vrsto programa je treba pripraviti učni načrt in
- (b) program usposabljanja mora biti razčlenjen na teoretični in praktični del poučevanja letenja (vključno z usposabljanjem na simulatorju), če je primerno.

1.9. Inštruktorji

1.9.1. Teoretično usposabljanje

Teoretično usposabljanje morajo izvajati ustrezno kvalificirani inštruktorji. Ti morajo:

- (a) imeti ustrezno znanje s področja, ki ga poučujejo, in
- (b) biti sposobni uporabljati ustrezne tehnike poučevanja.

1.9.2. Poučevanje letenja in usposabljanje na simulatorju letenja.

Poučevanje letenja in usposabljanje na simulatorju letenja morajo izvajati ustrezno usposobljeni inštruktorji, ki imajo naslednje kvalifikacije:

- (a) izpolnjujejo zahteve glede teoretičnega znanja in izkušenj, ki ustrezajo izvajanemu poučevanju;
- (b) so sposobni uporabljati ustrezne tehnike poučevanja;
- (c) tehnike poučevanja so vadili v tistih letalskih manevrih in postopkih, ki so predmet nameravanega poučevanja letenja;
- (d) dokazali so, da so usposobljeni za poučevanje na tistih področjih, na katerih bo potekalo poučevanje/usposabljanje za letenje, vključno s poučevanjem postopkov pred letom, po njem in na tleh, in
- (e) redno hodijo na osvežitvena usposabljanja, da se zagotovi ohranitev najsodobnejših standardov poučevanja.

Inštruktorji letenja morajo imeti tudi pravico, da delujejo kot vodje zrakoplovov, o katerih poučujejo, kar pa ne velja za usposabljanje za nove tipe zrakoplovov.

1.10. Člani izpitne komisije

Osebe, pristojne za ocenjevanje spretnosti pilotov, morajo:

- (a) izpolnjevati zahteve za inštruktorje letenja ali inštruktorje za usposabljanje na napravah za simulacijo letenja in

- (b) biti sposobne oceniti usposobljenost pilotov ter izvajati teste in preverjanja letalskega znanja.

2. ZAHTEVE V ZVEZI Z IZKUŠNJAMI ZA PILOTE

Oseba, ki deluje kot član letalske posadke, inštruktor ali član izpitne komisije, mora pridobiti in ohranjati zadostne izkušnje za naloge, ki jih izvaja, razen če delegirani akti določajo, da se usposobljenost dokaže v skladu s točko 1.5.

3. ZDRAVSTVENA SPOSOBNOST PILOTOV

3.1. Zdravstvena merila

- 3.1.1. Vsi piloti morajo redno dokazovati zdravstveno sposobnost za zadovoljivo izvajanje svojih nalog ob upoštevanju vrste dejavnosti. Zdravstveno sposobnost je treba dokazati z ustrezno presojo na podlagi dobre prakse letalske medicine ob upoštevanju vrste dejavnosti ter možnih zmanjšanih psihičnih in fizičnih sposobnosti zaradi starosti.

Zdravstvena sposobnost, ki zajema fizično in psihično sposobnost, pomeni stanje brez bolezni ali invalidnosti, ki bi pilotu onemogočala:

- (a) izvajanje nalog, potrebnih za upravljanje zrakoplova;
- (b) izvajanje dodeljenih nalog ob katerem koli času ali
- (c) pravilno zaznavanje njegovega okolja.

- 3.1.2. Če se zdravstvena sposobnost ne more v celoti dokazati, se lahko izvedejo blažilni ukrepi, ki zagotavljajo enakovredno varnost letenja.

3.2. Zdravniki letalske medicine

Zdravnik letalske medicine mora:

- (a) biti kvalificiran in imeti dovoljenje za opravljanje zdravniške prakse;
- (b) opraviti usposabljanje iz letalske medicine in se udeleževati rednih osvežitvenih usposabljanj, da se zagotovijo najsodobnejši standardi zdravstvene presoje, in
- (c) pridobiti praktično znanje in izkušnje v razmerah, v kakršnih piloti izvajajo svoje naloge.

3.3. Centri za letalsko medicino

Centri za letalsko medicino morajo izpolnjevati naslednje pogoje:

- (a) imeti morajo vsa sredstva, ki so potrebna za obseg odgovornosti, povezanih z njihovimi privilegiji. Ta sredstva med drugim vključujejo: objekte in naprave, osebje, opremo, orodje in material, dokumentacijo o nalogah, odgovornostih in postopkih, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidenc;
- (b) kot je primerno za vrsto dejavnosti, ki jo izvaja organizacija, in njeno velikost, mora center uvesti in vzdrževati sistem upravljanja, ki zagotavlja skladnost s temi bistvenimi zahtevami, obvladovati varnostna tveganja in si prizadevati za nenehno izboljševanje tega sistema ter
- (c) po potrebi morajo skleniti dogovore z drugimi ustreznimi organizacijami, da se tako zagotovi stalna skladnost z zgoraj navedenimi zahtevami.

4. ČLANI KABINSKEGA OSEBJA

4.1. Splošno

Člani kabinskega osebja:

- (a) se morajo redno usposablјati, da dosežejo in ohranjajo ustrezno raven usposobljenosti za izvajanje dodeljenih varnostnih nalog, ta usposobljenost pa se mora redno preverjati in
- (b) morajo redno opravljati preglede zdravstvene sposobnosti za varno izvajanje dodeljenih varnostnih nalog. Skladnost je treba dokazati z ustreznim pregledom, ki se opravi na podlagi dobre prakse letalske medicine.

4.2. Program usposablјanja

4.2.1. Kadar je to ustrezno za vrsto operacije ali privilegija, mora usposablјanje potekati po programu usposablјanja.

4.2.2. Program usposablјanja mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- (a) za vsako vrsto programa je treba pripraviti učni načrt in
- (b) program usposablјanja mora biti razčlenjen na teoretični in praktični del poučevanja (vključno z usposablјanjem na simulatorju), če je primerno.

4.3. Inštruktorji kabinskega osebja

Poučevanje morajo izvajati ustrezno kvalificirani inštruktorji. Ti inštruktorji morajo:

- (a) imeti ustrezno znanje s področja, ki ga poučujejo,
- (b) biti sposobni uporabljati ustrezne tehnike poučevanja in
- (c) redno hoditi na osvežitvena usposablјanja, da se zagotovi ohranitev najsodobnejših standardov poučevanja.

4.4. Izpraševalci kabinskega osebja

Osebe, odgovorne za izpraševanje kabinskega osebja morajo:

- (a) izpolnjevati zahteve za izpraševalce kabinskega osebja in
- (b) biti sposobne oceniti usposobljenost kabinskega osebja in izvesti izpite.

5. ORGANIZACIJE ZA USPOSABLJANJE

Organizacija za usposablјanje pilotov ali kabinskega osebja mora izpolnjevati naslednje zahteve:

- (a) imeti mora vsa sredstva, ki so potrebna za obseg odgovornosti, povezanih z njeno dejavnostjo. Ta sredstva med drugim vključujejo: objekte in naprave, osebje, opremo, orodje in material, dokumentacijo o nalogah, odgovornostih in postopkih, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidenc;
- (b) kot je primerno za usposablјanje, ki ga izvaja organizacija, in njeno velikost, mora organizacija uvesti in vzdrževati sistem upravljanja, ki zagotavlja skladnost s temi bistvenimi zahtevami, obvladovati varnostna tveganja in si prizadevati za nenehno izboljševanje tega sistema ter
- (c) po potrebi mora skleniti dogovore z drugimi ustreznimi organizacijami, da se tako zagotovi stalna skladnost z zgoraj navedenimi zahtevami.

PRILOGA V

Bistvene zahteve za letalske operacije

1. SPLOŠNO

- 1.1. Let se ne sme opraviti, če člani posadke in, kot je ustrezno, celotno drugo operativno osebje, vključeno v njegovo pripravo in izvedbo, niso seznanjeni z veljavno zakonodajo, predpisi in postopki, ki veljajo za izvajanje njihovih nalog in so določeni za območja, ki naj bi se prečkala, za aerodrome, ki naj bi se po načrtih uporabili, ter za letalska navigacijska sredstva, ki so z njimi povezana.
- 1.2. Let je treba izvesti ob upoštevanju operativnih postopkov za pripravo in izvedbo leta iz letalskega priročnika ali, če se zahteva, iz operativnega priročnika. Da se to omogoči, mora biti članom posadke na voljo sistem kontrolnega seznama za uporabo v vseh fazah operacije zrakoplova v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah in okoliščinah. Treba je vzpostaviti postopke za vse razumno predvidljive izredne razmere.
- 1.3. Pred vsakim letom je treba določiti vloge in naloge vseh članov posadke. Vodja zrakoplova mora biti odgovoren za obratovanje in varnost zrakoplova ter varnost vseh članov posadke, potnikov in tovora na krovu.
- 1.4. Predmeti ali snovi, ki lahko pomenijo veliko tveganje za zdravje, varnost, premoženje ali okolje, kot so nevarne snovi, orožje in strelivo, se ne smejo prevažati na nobenem zrakoplovu, razen če se uporabijo posebni varnostni postopki in navodila za ublažitev povezanih tveganj.
- 1.5. Vse podatke, dokumente, zapiske in informacije, potrebne za evidentiranje upoštevanja pogojev iz točke 5.3 je treba za vsak let shraniti in dati na voljo najmanj za določeno obdobje, združljivo z vrsto operacije.

2. PRIPRAVA LETA

Let se ne sme začeti, če ni z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi ugotovljeno, da so zanj izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

- (a) Za izvedbo leta so ob upoštevanju razpoložljive dokumentacije službe informacij za letenje na voljo ustrezni objekti in naprave, ki se neposredno zahtevajo za let in varno obratovanje zrakoplova, vključno s komunikacijskimi zmogljivostmi in navigacijskimi sredstvi.
- (b) Letalska posadka mora biti seznanjena z ustrezno reševalno opremo, potniki pa informirani o njeni lokaciji in uporabi. Letalski posadki in potnikom mora biti na voljo dovolj informacij o operaciji in nameščeni opremi v zvezi s postopki v sili in uporabo kabinske varnostne opreme.
- (c) Vodja zrakoplova se mora prepričati, da:
 - (i) je zrakoplov ploven, kakor je navedeno v točki 6;
 - (ii) je zrakoplov, če se zahteva, ustrezno registriran in da so na krovu zrakoplova ustrezna potrdila o tem;
 - (iii) so instrumenti in oprema iz točke 5 potrebni za izvedbo zadevnega leta, vgrajeni v zrakoplov in operativni, razen če niso bili opuščeni na podlagi veljavnega seznama minimalne opreme ali enakovrednega dokumenta;

- (iv) sta masa zrakoplova in mesto težišča takšna, da omogočata izvedbo leta v okviru omejitev, določenih v dokumentaciji o plovnosti;
 - (v) so kabinska in oddana prtljaga ter tovor pravilno naloženi in zavarovani ter
 - (vi) operativne omejitve za zrakoplov iz točke 4 med letom ne bodo nikoli prekoračene.
- (d) Letalski posadki morajo biti na voljo informacije o meteoroloških razmerah za odhodni in namembni aerodrom ter, kjer je ustrezno, nadomestni aerodrom kot tudi o razmerah na poti letenja. Posebno pozornost je treba nameniti potencialno nevarnim atmosferskim razmeram.
 - (e) Za lete v znanih ali pričakovanih razmerah zaledenitve mora biti zrakoplov certificiran, opremljen in/ali pripravljen za varno delovanje v takšnih razmerah.
 - (f) Za let po pravilih vizualnega letenja morajo biti meteorološke razmere na načrtovani poti letenja takšne, da omogočajo upoštevanje teh pravil letenja. Za let po pravilih instrumentalnega letenja je treba določiti namembni in, kjer je primerno, nadomestni aerodrom ali aerodrome, na katerih lahko zrakoplov pristane, zlasti ob upoštevanju napovedanih meteoroloških razmer, razpoložljivosti navigacijskih služb zračnega prometa, zmogljivosti na tleh in postopkov instrumentalnega letenja, ki jih odobri država, kjer sta namembni in/ali nadomestni aerodrom.
 - (g) Količina goriva/energije za pogon in potrošnega blaga na zrakoplovu mora zadostovati, da se ob upoštevanju meteoroloških razmer, vseh elementov, ki vplivajo na zmogljivost zrakoplova, ter vseh pričakovanih zamud med letom zagotovi varna izvedba načrtovanega leta. Poleg tega je treba imeti tudi rezervo goriva/energije za nepredvidene razmere. Kadar je potrebno, je treba vzpostaviti postopke za upravljanje goriva/energije med letom.

3. LETALSKE OPERACIJE

Za letalske operacije je treba upoštevati vse naslednje pogoje:

- (a) vsi člani posadke morajo – če je to ustrezno za tip zrakoplova – med vzletom in pristankom ter vedno, ko je po mnenju vodje zrakoplova to potrebno zaradi varnosti, sedeti na mestih za posadko in uporabiti predvidene zadrževalne sisteme;
- (b) če je to ustrezno za tip zrakoplova, morajo vsi člani letalske posadke, ki morajo svoje delo opravljati v pilotski kabini, biti in ostati na svojem mestu z zapetimi pasovi, razen zaradi fizioloških ali operativnih potreb, ko je zrakoplov v fazi letenja na potovalni višini;
- (c) če je to ustrezno za tip zrakoplova in vrsto operacije, mora vodja zrakoplova pred vzletom in pristankom ter med vožnjo po tleh in kadar koli meni, da je to zaradi varnosti potrebno, zagotoviti, da vsi potniki pravilno sedijo na svojih sedežih in da so pripeti z varnostnim pasom;
- (d) med letom je treba v vseh fazah leta ohranjati ustrezno razdvajanje glede na druge zrakoplove in zagotavljati ustrezno višino nad ovirami. To razdvajanje mora biti vsaj tolikšno, kakor ga zahtevajo veljavna pravila letenja, kot je ustrezno za vrsto operacije;

- (e) let se ne sme nadaljevati, razen če so znane razmere še naprej vsaj enakovredne razmeram iz točke 2. Poleg tega se za let po pravilih instrumentalnega letenja prilet na aerodrom ne sme nadaljevati pod določenimi višinami ali zunaj določenega položaja, če niso izpolnjena predpisana merila glede vidljivosti;
- (f) v izrednih razmerah mora vodja zrakoplova zagotoviti, da so vsi potniki poučeni o zasilnih ukrepih, ki ustrezajo okoliščinam;
- (g) vodja zrakoplova mora sprejeti vse potrebne ukrepe, da se za let čim bolj zmanjšajo posledice motečega vedenja potnikov;
- (h) zrakoplov ne sme voziti po tleh na področju gibanja aerodroma in ne sme imeti vključenega rotorja, če oseba, ki upravlja zrakoplov, ni ustrezno usposobljena;
- (i) po potrebi je treba uporabiti postopke, ki se uporabljajo za upravljanje goriva/energije med letom.

4. ZMOGLJIVOST ZRAKOPLOVA IN OPERATIVNE OMEJITVE

- 4.1. Zrakoplov je treba upravljati v skladu z njegovo dokumentacijo o plovnosti ter vsemi povezanimi operativnimi postopki in omejitvami, kakor je navedeno v njegovem odobrenem letalskem priročniku ali enakovredni dokumentaciji, odvisno od primera. Letalski posadki mora biti na voljo letalski priročnik ali enakovredna dokumentacija, ki jo je treba za vsak zrakoplov posodabljeni.
- 4.2. Ne glede na točko 4.1. se za operacije s helikopterji lahko dovoli trenuten let skozi ovojnico višinske hitrosti pod pogojem, da je zagotovljena ustrezna raven varnosti.
- 4.3. Zrakoplov je treba upravljati v skladu z veljavno okoljsko dokumentacijo.
- 4.4. Let se ne sme začeti ali nadaljevati, če pri načrtovani obratovalni masi in ob upoštevanju vseh dejavnikov, ki pomembno vplivajo na njegovo raven zmogljivosti, načrtovana zmogljivost zrakoplova ne dopušča izvedbe vseh faz leta v okviru ustreznih razdalj/območij in brez ovir. Dejavniki zmogljivosti, ki pomembno vplivajo na vzlet, fazo letenja na potovalni višini in prilet/pristanek, so zlasti:
 - (a) operativni postopki;
 - (b) tlačna višina aerodroma;
 - (c) temperatura;
 - (d) veter;
 - (e) velikost, nagib in stanje vzletnega in pristajalnega območja ter
 - (f) stanje konstrukcije zrakoplova in pogonskih sistemov ob upoštevanju možnega poslabšanja.

- 4.5. Takšne dejavnike je treba upoštevati neposredno kot operativne parametre ali posredno z odstopanji ali rezervami, ki se lahko predvidijo pri načrtovanju podatkov o zmogljivosti, kakor je ustrezno glede na vrsto operacije.

5. INSTRUMENTI, PODATKI IN OPREMA

- 5.1. Zrakoplov mora biti opremljen z vso navigacijsko, komunikacijsko in drugo opremo, potrebno za načrtovani let, ob upoštevanju predpisov letalskega prometa in pravil letenja, ki veljajo za vsako fazo leta.
- 5.2. Če je potrebno, mora biti zrakoplov opremljen z vso potrebno varnostno in medicinsko opremo ter opremo za evakuacijo in preživetje, ob upoštevanju tveganj, povezanih z območji letenja, načrtovanimi potmi letenja ter višino in trajanjem leta.
- 5.3. Vsi podatki, ki jih potrebuje letalska posadka za izvedbo leta, morajo biti posodobljeni in na voljo na krovu zrakoplova, ob upoštevanju veljavnih predpisov letalskega prometa, pravil letenja, višin leta in območij letenja.

6. STALNA PLOVNOST IN OKOLJSKA ZDRUŽLJIVOST IZDELKOV

- 6.1. Zrakoplova se ne sme uporabljati, razen če:
- (a) je v plovnem stanju in izpolnjuje veljavne zahteve glede okoljske združljivosti izdelkov;
 - (b) je operativna in reševalna oprema, potrebna za načrtovani let, v delovnem stanju;
 - (c) sta dokument o plovnosti in, če je primerno, spričevalo o hrupu zrakoplova veljavna in
 - (d) je zrakoplov vzdrževan v skladu z veljavnimi zahtevami.

- 6.2. Pred vsakim letom ali serijo zaporednih letov je treba na zrakoplovu opraviti predvzletni pregled, da se ugotovi, ali je ustrezno pripravljen za načrtovani let.
- 6.3. Zrakoplov se ne sme uporabljati, če ga po vzdrževanju ponovno ne sprostijo v obratovanje usposobljene osebe ali organizacije. Podpisano potrdilo o ponovni sprostitvi v obratovanje mora vsebovati zlasti osnovne podrobne podatke o opravljenem vzdrževanju.
- 6.4. Evidenco, ki je potrebna za dokazilo plovnosti in okoljske združljivosti zrakoplova, je treba hraniti tako dolgo, kot je ustrezno v skladu z veljavnimi zahtevami za stalno plovnost, dokler se informacije v njej ne nadomestijo z novimi, ki so po obsegu in podrobnosti enakovredne, v vsakem primeru pa ne manj kot 24 mesecev.
- 6.5. Vse spremembe in popravila morajo biti v skladu z bistvenimi zahtevami za plovnost in, kjer je to primerno, okoljsko združljivostjo izdelkov. Dokazne podatke o skladnosti z zahtevami za plovnost in zahtevami za okoljsko združljivost izdelkov je treba hraniti.
- 6.6. Odgovornost operatorja je, da zagotovi, da tretja oseba, ki opravlja vzdrževanje, izpolnjuje zahteve operatorja glede varnosti in varovanja.

7. ČLANI POSADKE

- 7.1. Število in sestavo letalske posadke je treba določiti ob upoštevanju:
 - (a) certifikacijskih omejitev zrakoplova, po potrebi vključno s prikazom ustrezne evakuacije v sili;
 - (b) konfiguracije zrakoplova in
 - (c) vrste in trajanja operacij.

- 7.2. Vodja zrakoplova mora biti pristojen za izdajanje vseh ukazov in sprejemanje vseh ustreznih ukrepov za zagotovitev varnosti leta, zrakoplova ter oseb in/ali premoženja, ki se na njem prevaža.
- 7.3. V izrednih razmerah, ki ogrožajo let ali varnost zrakoplova in/ali oseb na njem, mora vodja zrakoplova sprejeti vse ukrepe, za katere meni, da so potrebni zaradi varnosti. Če takšno ukrepanje krši krajevne predpise ali postopke, mora vodja zrakoplova o tem nemudoma uradno obvestiti ustrezne lokalne organe.
- 7.4. Izredne ali neobičajne razmere se ne smejo simulirati, če se prevažajo potniki ali tovor.
- 7.5. Noben član letalske posadke ne sme dovoliti, da se njegovo izvajanje nalog in odločanje tako poslabšata, da je zaradi posledic utrujenosti ogrožena varnost leta, pri čemer je treba med drugim upoštevati nakopičeno utrujenost, pomanjkanje spanja, število preletenih sektorjev, nočno delo ali spremembe časovnih pasov. Čas počitka mora biti dovolj dolg, da lahko člani letalske posadke premagajo utrujenost zaradi predhodnih nalog in se do začetka naslednjega letalskega delovnega časa dobro spočijejo.
- 7.6. Član letalske posadke ne sme opravljati dodeljenih nalog na zrakoplovu, če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali alkohola ali če tega ni sposoben zaradi poškodbe, utrujenosti, zdravil, bolezni ali drugih podobnih vzrokov.

8. DODATNE ZAHTEVE ZA KOMERCIALNI ZRAČNI PREVOZ IN DRUGE OPERACIJE, ZA KATERE VELJA ZAHTEVA V ZVEZI S CERTIFICIRANJEM ALI IZJAVO

- 8.1. Operacije za namene komercialnega zračnega prevoza in druge operacije zrakoplovov, za katere velja zahteva v zvezi s certificiranjem ali izjavo, se ne smejo izvesti, če niso izpolnjeni naslednji pogoji:
- (a) operator mora neposredno ali posredno prek sporazumov s tretjimi osebami razpolagati s sredstvi, ki so potrebna za obseg operacij. Ta sredstva med drugim vključujejo: zrakoplove, objekte in naprave, upravljavsko strukturo, osebje, opremo, dokumentacijo o nalogah, odgovornostih in postopkih, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidenc;
 - (b) operator mora uporabljati samo ustrezno kvalificirano in usposobljeno osebje ter izvajati in posodabljati programe usposabljanja in preverjanja za člane letalske posadke in drugo ustrezno osebje;
 - (c) operator mora določiti seznam minimalne opreme (MEL) ali enakovreden dokument, ob upoštevanju naslednjega:
 - (i) v dokumentu je treba predvideti operacijo zrakoplova pod določenimi pogoji, pod katerimi določeni instrumenti, deli opreme ali funkcije na začetku leta ne delujejo;
 - (ii) dokument je treba pripraviti za vsak posamezen zrakoplov ob upoštevanju ustreznih pogojev operatorja v zvezi z delovanjem in vzdrževanjem ter
 - (iii) MEL mora temeljiti na glavnem seznamu minimalne opreme (MMEL), če je na voljo, in ne sme biti manj omejevalen, kot je glavni seznam minimalne opreme;

- (d) kot je primerno za vrsto dejavnosti, ki jo izvaja organizacija, in njeno velikost, mora operator uvesti in vzdrževati sistem upravljanja, ki zagotavlja skladnost s temi bistvenimi zahtevami, obvladovati varnostna tveganja in si prizadevati za nenehno izboljševanje tega sistema;
 - (e) operator kot del sistema upravljanja iz točke (d) uvede sistem poročanja o dogodkih, s čimer pripeva k dosegu cilja nenehnega izboljševanja varnosti. Sistem poročanja o dogodkih je v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014.
- 8.2. Operacija se lahko izvede samo v skladu z operativnim priročnikom operatorja. Takšen priročnik mora vsebovati vsa potrebna navodila, informacije in postopke za vse zrakoplove, ki se uporabljajo, ter za izvajanje nalog operativnega osebja. Treba je navesti omejitve, ki se uporabljajo za čas letenja, letalski delovni čas in čas počitka za člane letalske posadke. Operativni priročnik in njegove revizije morajo biti v skladu z odobrenim letalskim priročnikom in se po potrebi dopolnjujejo.
- 8.3. Operator vzpostavi ustrezne postopke, kot je ustrezno, da se za varnost letalske operacije čim bolj zmanjšajo posledice motečega vedenja potnikov.
- 8.4. Operator mora pripraviti in vzdrževati programe varovanja, prilagojene zrakoplovu in vrsti operacije, ki vključujejo zlasti:
- (a) zagotovitev varovanja v prostoru za posadko;
 - (b) kontrolni seznam za postopke pregleda zrakoplova;
 - (c) programe usposabljanja in
 - (d) zaščito elektronskih in računalniških sistemov, da se tako preprečijo namerne in nenamerne motnje in okvare sistemov.
- 8.5. Če lahko ukrepi varovanja škodljivo vplivajo na varnost operacij, je treba oceniti tveganja in vzpostaviti ustrezne postopke za ublažitev varnostnih tveganj, za kar je lahko potrebna uporaba posebne opreme.
- 8.6. Operator mora enega od pilotov iz letalske posadke določiti za vodjo zrakoplova.
- 8.7. Za preprečevanje utrujenosti je treba uporabljati sistem za obvladovanje utrujenosti. Takšen sistem mora obravnavati čas letenja, letalski delovni čas, delovni čas in prilagojeni čas počitka za en let ali serijo letov. Omejitve, določene v okviru sistema za obvladovanje utrujenosti, morajo upoštevati vse zadevne dejavnike, ki povzročajo utrujenost, kot so zlasti število preletenih sektorjev, prečkanje časovnih pasov, pomanjkanje spanja, porušitev cirkadialnega ritma, nočne ure, pozicioniranje, skupni delovni čas v danih obdobjih, razdelitev dodeljenih nalog med člane letalske posadke in tudi zagotavljanje večjega števila članov letalske posadke.
- 8.8. Operator mora zagotoviti, da naloge iz točke 6.1 in tiste iz točk 6.4 in 6.5 nadzoruje organizacija, odgovorna za upravljanje stalne plovnosti, ki mora izpolnjevati zahteve iz točke 3.1 Priloge II ter točk 7 in 8 Priloge III.
- 8.9. Operator mora zagotoviti, da potrdilo o sprostitvi v obratovanje, ki se zahteva v točki 6.3, izda organizacija, usposobljena za vzdrževanje izdelkov, delov in nenameščenih naprav. Ta organizacija izpolnjuje zahteve iz točke 3.1 Priloge II.
- 8.10. Organizacija iz točke 8.8 sestavi priročnik, ki je namenjen zadevnemu osebju, ki mu zagotavlja smernice, in ki vsebuje opis vseh postopkov organizacije v zvezi s stalno plovnostjo.

PRILOGA VI

Bistvene zahteve za usposobljene subjekte

1. Usposobljeni subjekt (v nadaljnjem besedilu: subjekt), njegov direktor in osebje, pooblaščen za izvajanje nalog certificiranja in nadzora, ne smejo neposredno ali kot pooblaščen zastopniki sodelovati pri projektiranju, proizvodnji, trženju ali vzdrževanju izdelkov, delov, nenameščene opreme, komponent ali sistemov ali pri njihovih operacijah, zagotavljanju storitev ali uporabi. To ne izključuje možnosti izmenjave tehničnih informacij med vključenimi organizacijami in usposobljenim subjektom.

Zgornji odstavek organizaciji, ustanovljeni z namenom spodbujanja zračnih športov ali rekreacijskega letalstva, ne preprečuje upravičenosti do akreditacije za status usposobljenega subjekta, pod pogojem, da v zadovoljstvo akreditacijskega organa dokaže, da je sprejela ustrezne ureditve za preprečevanje navzkrižja interesov.
2. Subjekt in osebje, pooblaščen za izvajanje nalog certificiranja in nadzora, morajo izvajati svoje dolžnosti s čim večjo strokovno neoporečnostjo in tehnično usposobljenostjo ter ne smejo biti pod pritiskom in prejemati spodbud, zlasti finančne narave, ki bi lahko vplivale na njihovo presojo ali rezultate njihovih nalog certificiranja in nadzora, zlasti ne od oseb ali skupin oseb, na katere vplivajo ti rezultati.
3. Subjekt mora zaposlovati osebje in razpolagati s sredstvi, ki so potrebna za ustrezno opravljanje tehničnih in administrativnih nalog, povezanih s postopkom certificiranja in nadzora; imeti mora tudi dostop do opreme, ki je potrebna za izredne ocene.
4. Subjekt in njegovo osebje, odgovorno za preiskave, morata:
 - (a) imeti opravljeno dobro tehnično in poklicno usposabljanje ali imeti zadostno strokovno znanje, pridobljeno z izkušnjami pri zadevnih dejavnostih,
 - (b) zadovoljivo poznati zahteve glede nalog certificiranja in nadzora, ki jih opravljata, in imeti zadostne izkušnje s temi postopki,
 - (c) biti sposobna pripravljati potrdila, zapise in poročila, ki bi dokazovala, da so bile naloge certificiranja in nadzora izvedene.
5. Zagotovljena mora biti nepristranskost osebja, ki je odgovorno za naloge certificiranja in nadzora. Njihovo nagrajevanje ne sme biti odvisno od števila opravljenih preiskav niti od rezultatov teh preiskav.
6. Subjekt mora skleniti zavarovanje odgovornosti do tretjih oseb, razen če njegovo odgovornost prevzame država članica v skladu z nacionalno zakonodajo.
7. Osebje subjekta mora upoštevati poklicne skrivnosti v zvezi z vsemi informacijami, ki jih je pridobilo pri opravljanju svojih nalog v okviru te uredbe.

PRILOGA VII

Bistvene zahteve za aerodrome

1. FIZIČNE ZNAČILNOSTI, INFRASTRUKTURA IN OPREMA

1.1. Območje gibanja

1.1.1. Aerodromi imajo določeno območje za pristajanje in vzletanje zrakoplovov, ki izpolnjuje naslednje pogoje:

- (a) območje za vzletanje in pristajanje ima dimenzije in značilnosti, ki ustrezajo zrakoplovom, ki naj bi uporabljali aerodrom;
- (b) območje za vzletanje in pristajanje ima, kjer je ustrezno, nosilnost, ki omogoča ponavljajoče se operacije zrakoplovov, ki naj bi ga uporabljali. Območja, ki niso namenjena ponavljajočim se operacijam, morajo biti sposobna podpirati zrakoplove;
- (c) območje za vzletanje in pristajanje je projektirano tako, da je zagotovljen odvod vode in da se prepreči, da bi stoječa voda postala nesprejemljivo tveganje za operacije zrakoplovov;
- (d) naklon in spremembe naklona območja za vzletanje in pristajanje ne povzročajo nesprejemljivega tveganja za operacije zrakoplovov;
- (e) značilnosti površine območja za vzletanje in pristajanje ustrezajo zrakoplovom, ki naj bi ga uporabljali, in
- (f) na območju za vzletanje in pristajanje ni nobenih predmetov, ki bi lahko pomenili nesprejemljivo tveganje za operacije zrakoplovov.

1.1.2. Kadar je več določenih območij za vzletanje in pristajanje, so ta takšna, da ne povzročajo nesprejemljivega tveganja za operacije zrakoplovov.

1.1.3. Določeno območje za vzletanje in pristajanje je obdano z opredeljenimi površinami. Te površine so namenjene zaščititi zrakoplovov, ki letijo nad njimi med operacijami vzletanja in pristajanja, ali ublažiti posledic pristanka pred območjem za vzletanje in pristajanje ter posledic, ko zrakoplov zapelje bočno z območja za vzletanje in pristajanje ali ko izleti s tega območja po pristanku, ter izpolnjujejo naslednje pogoje:

- (a) te površine imajo dimenzije, ki ustrezajo predvidenim operacijam zrakoplovov;
- (b) naklon in spremembe naklona teh območij ne povzročajo nesprejemljivega tveganja za operacije zrakoplovov;
- (c) na teh površinah ni nobenih predmetov, ki bi lahko pomenili nesprejemljivo tveganje za operacije zrakoplovov. S tem se ne izključi možnosti, da se na teh površinah ne nahaja lomljiva oprema, če je ta potrebna za podporo operacijam zrakoplovov, in
- (d) vsaka izmed teh površin ima nosilnost, ki ustreza njenemu namenu.

- 1.1.4. Območja aerodromov, skupaj s pripadajočimi neposrednimi okoliši, namenjena vožnji po tleh in parkiranju zrakoplovov, so projektirana tako, da omogočajo varne operacije zrakoplovov, ki naj bi uporabljali posamezno območje, v vseh predvidenih pogojih, ter izpolnjujejo naslednje pogoje:
- (a) ta območja imajo nosilnost, ki omogoča ponavljajoče se operacije zrakoplovov, ki naj bi uporabljali ta območja, izvzeta pa so območja, ki naj bi se uporabljala samo občasno in ki morajo biti le sposobna podpirati zrakoplove;
 - (b) ta območja so projektirana tako, da je zagotovljen odvod vode in se prepreči, da bi stoječa voda postala nesprejemljivo tveganje za operacije zrakoplovov;
 - (c) naklon in spremembe naklona teh območij ne povzročajo nesprejemljivega tveganja za operacije zrakoplovov;
 - (d) značilnosti površine teh območij ustrezajo zrakoplovom, ki naj bi jih uporabljali, in
 - (e) na teh območjih ni nobenih predmetov, ki bi lahko pomenili nesprejemljivo tveganje za zrakoplove. S tem se ne sme izključiti, da se oprema, ki je potrebna za to območje, namesti na posebej določene položaje ali cone.

- 1.1.5. Druga infrastruktura za zrakoplove je projektirana tako, da uporaba te infrastrukture ne pomeni nesprejemljivega tveganja za zrakoplove, ki jo uporabljajo.
- 1.1.6. Konstrukcije, stavbe, oprema ali skladiščne površine so nameščeni in projektirani tako, da ne predstavljajo nesprejemljivega tveganja za operacije zrakoplovov.
- 1.1.7. Zagotovijo se ustrezna sredstva, ki nepooblaščenim osebam, nepooblaščenim vozilom ali živalim, ki so dovolj velike, da pomenijo nesprejemljivo tveganje za operacije zrakoplovov, preprečujejo vstop na območje gibanja brez poseganja v nacionalne in mednarodne določbe za zaščito živali.

1.2. Višina nad ovirami

- 1.2.1. Za zaščito zrakoplovov, ki se približujejo aerodromu z namenom pristanka, ali zrakoplovov, ki vzletajo z aerodroma, se določijo prihodne in odhodne poti letenja ali območja letenja. Takšne poti ali območja letenja zrakoplovom zagotavljajo ustrezno višino nad ovirami na območju, ki obdaja aerodrom, ob upoštevanju lokalnih fizičnih značilnosti.
- 1.2.2. Taka višina nad ovirami ustreza fazi leta in vrsti operacije, ki se izvaja. Upošteva se tudi oprema, ki se uporablja za določanje položaja zrakoplova.

1.3. Vizualni in nevizualni pripomočki ter oprema aerodroma

- 1.3.1. Pripomočki ustrezajo namenu, biti morajo prepoznavni in uporabnikom morajo zagotavljati nedvoumne informacije v vseh nameravanih operativnih pogojih.
- 1.3.2. Oprema aerodroma deluje, kot je predvideno, v vseh predvidljivih pogojih delovanja. V okviru pogojev delovanja ali v primeru okvare oprema aerodroma ne sme povzročiti nesprejemljivega tveganja za varnost v letalstvu.
- 1.3.3. Pripomočki in njihov sistem električnega napajanja so projektirani tako, da okvare ne povzročijo neustreznih, zavajajočih ali nezadostnih informacij za uporabnike ali prekinitve kakršne koli bistvene storitve.
- 1.3.4. Zagotovijo se ustrezni načini zaščite, ki preprečujejo nastanek škode ali motenj v delovanju tovrstnih pripomočkov.
- 1.3.5. Viri sevanja ali prisotnost premikajočih se ali pritrdjenih predmetov ne smejo motiti delovanja aeronavtičnih komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih sistemov ali škodljivo vplivati na njihovo delovanje.
- 1.3.6. Informacije o delovanju in uporabi opreme aerodroma se dajo na razpolago ustreznemu osebju, vključno z jasno navedbo okoliščin, ki lahko povzročijo nesprejemljiva tveganja za varnost v letalstvu.

1.4. Podatki o aerodromu

- 1.4.1. Določijo in posodablajo se podatki, ki so relevantni za aerodrom in razpoložljive službe.
- 1.4.2. Podatki so natančni, berljivi, popolni in nedvoumni. Ohranjajo se ustrezne ravni integritete.
- 1.4.3. Podatki se uporabnikom in zadevnim navigacijskim službam zračnega prometa (ANS) zagotavljajo pravočasno s pomočjo dovolj varne in hitre metode komuniciranja.

2. OPERACIJE IN UPRAVLJANJE

2.1. **Odgovornosti upravljavca aerodroma**

Upravljavec aerodroma je odgovoren za obratovanje aerodroma. Upravljavec aerodroma ima naslednje odgovornosti:

- (a) upravljavec aerodroma ima neposredno ali prek sporazumov s tretjimi osebami vsa sredstva, ki so potrebna za zagotovitev varnega upravljanja zrakoplovov na aerodromu. Ta sredstva med drugim vključujejo objekte in naprave, osebje, opremo in material, dokumentacijo o nalogah, odgovornostih in postopkih, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidence;
- (b) upravljavec aerodroma preveri, da so zahteve iz oddelka 1 vedno izpolnjene, ali sprejme ustrezne ukrepe za zmanjšanje tveganj, povezanih z neizpolnjevanjem zahtev. Vzpostavijo in uporabljajo se postopki, s katerimi se o takih ukrepih pravočasno obvestijo vsi uporabniki;
- (c) upravljavec aerodroma vzpostavi in izvaja ustrezen program obvladovanja tveganj za prostoživeče živali;
- (d) upravljavec aerodroma zagotovi, neposredno ali prek sporazumov s tretjimi osebami, da je gibanje vozil in oseb na območju gibanja in drugih operativnih območjih usklajeno z gibanjem zrakoplova, da se preprečijo trčenja in škoda na zrakoplovih;
- (e) upravljavec aerodroma zagotovi, da so po potrebi vzpostavljeni in se izvajajo postopki za zmanjšanje tveganj, povezanih z operacijami na aerodromu pozimi, v slabih vremenskih razmerah, ob zmanjšani vidljivosti ali ponoči;
- (f) upravljavec aerodroma sklene dogovore z drugimi ustreznimi organizacijami, da se zagotovi stalna skladnost s temi bistvenimi zahtevami za aerodrome. Te organizacije med drugim vključujejo operatorje zrakoplovov, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, izvajalce služb zemeljske oskrbe, izvajalce služb za upravljanje ploščadi in druge organizacije, katerih dejavnosti ali izdelki lahko vplivajo na varnost zrakoplovov;
- (g) upravljavec aerodroma preveri, ali imajo organizacije, ki skladiščijo in dobavljajo gorivo za zrakoplove, vzpostavljene postopke, ki zrakoplovom zagotavljajo neonesnaženo gorivo ustrezne specifikacije;
- (h) priročniki za vzdrževanje opreme aerodroma so na voljo, se uporabljajo v praksi ter zajemajo navodila za vzdrževanje in popravilo, informacije o servisiranju ter postopke za odpravljanje napak in postopke inšpekcijskih pregledov;
- (i) upravljavec aerodroma vzpostavi in izvaja načrt aerodroma za izredne razmere, ki zajema možne scenarije v izrednih razmerah, do katerih lahko pride na aerodromu ali v njegovih okoliših. Ta načrt se uskladi, kjer je primerno, z načrtom za izredne razmere lokalne skupnosti;
- (j) upravljavec aerodroma zagotovi, neposredno ali prek sporazumov s tretjimi osebami, da so na aerodromu zagotovljene ustrezne reševalne in gasilske službe. Take službe se v primeru incidenta ali nesreče hitro odzovejo in vključujejo vsaj opremo, sredstva za gašenje in zadostno število članov osebja;
- (k) upravljavec aerodroma za operacije na aerodromu in njegovo vzdrževanje uporablja samo usposobljeno in kvalificirano osebje ter zagotavlja, neposredno ali prek sporazumov s tretjimi osebami, izvajanje in vzdrževanje programov

usposabljanja in preverjanja za zagotovitev stalne usposobljenosti vsega zadevnega osebja;

- (l) upravljavec aerodroma zagotovi, da so vse osebe, ki jim je dovoljen dostop na območje gibanja ali druga operativna območja brez spremstva, ustrezno usposobljene in kvalificirane za tak dostop;
- (m) osebje reševalne in gasilske službe je ustrezno usposobljeno in kvalificirano za delovanje v okolju aerodroma. Upravljavec aerodroma izvaja in vzdržuje programe usposabljanja in preverjanja za zagotavljanje stalne usposobljenosti tega osebja ter
- (n) vse osebje reševalne in gasilske službe, od katerega se lahko zahteva, da posreduje v letalskih izrednih razmerah, redno dokazuje zdravstveno sposobnost za zadovoljivo izvajanje svojih nalog ob upoštevanju vrste dejavnosti. V tem okviru zdravstvena sposobnost, ki zajema fizično in psihično sposobnost, pomeni stanje brez bolezni ali invalidnosti, ki bi temu osebu onemogočala:
 - izvajanje nalog, potrebnih za delovanje v letalskih izrednih razmerah,
 - izvajanje dodeljenih nalog ob katerem koli času ali
 - pravilno zaznavanje njihovega okolja.

2.2. Sistemi upravljanja

- 2.2.1. Kot je primerno za vrsto dejavnosti, ki jo izvaja organizacija, in njeno velikost, mora upravljavec aerodroma izvajati in vzdrževati sistem upravljanja, ki zagotavlja skladnost s temi bistvenimi zahtevami, obvladovati varnostna tveganja in si prizadevati za nenehno izboljševanje tega sistema.
- 2.2.2. Upravljavec aerodroma kot del sistema upravljanja iz točke 2.2.1 uvede sistem poročanja o dogodkih, s čimer prispeva k doseganju cilja nenehnega izboljševanja varnosti. Analiza informacij, pridobljenih s tem sistemom poročanja, po potrebi vključuje osebe, ki so našteje v točki 2.1(f) zgoraj. Sistem poročanja o dogodkih je v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014.
- 2.2.3. Upravljavec aerodroma pripravi priročnik aerodroma in deluje v skladu z njim. Takšni priročniki vsebujejo vsa potrebna navodila, informacije in postopke za aerodrom, sistem upravljanja in izvajanje nalog operativnega osebja.

3. OKOLIŠI AERODROMA

- 3.1. V zračnem prostoru v okolici območij gibanja na aerodromu ne sme biti nobenih ovir, da se omogoči izvajanje predvidenih operacij zrakoplovov na aerodromih, ne da bi se pri tem povzročalo nesprejemljivo tveganje zaradi postavitve ovir v okolici aerodroma. Zato se površine za nadzor ovir razvijejo, izvedejo in nenehno spremljajo, da se zazna vsak vdor, ki ni v skladu s pravili.
 - (a) Za vsako kršitev na teh površinah je potrebna ocena, da se ugotovi, ali predmet povzroča nesprejemljivo tveganje. Vsak predmet, ki predstavlja nesprejemljivo tveganje, se odstrani ali pa se sprejme ustrezen blažilni ukrep, da se zaščitijo zrakoplovi, ki uporabljajo aerodrom.
 - (b) Vse preostale ovire se objavijo in se v skladu s potrebo označijo ter, kadar je to potrebno, opremijo z lučmi, da se zagotovi njihova vidnost.

- 3.2. Nekatere od nevarnosti, ki so povezane s človeškimi dejavnostmi in uporabo zemljišča ter se spremljajo, so našteje na spodnjem seznamu. Tveganje, ki ga povzročajo, se oceni in ustrezno zmanjša:
- (a) vsaka sprememba ali sprememba uporabe zemljišča na območju aerodroma;
 - (b) možnost turbulence, ki jo povzroči ovira;
 - (c) uporaba nevarnih, nejasnih in zavajajočih luči;
 - (d) zaslepitev, ki jo povzročijo velike in visoko odsevne površine;
 - (e) ustvarjanje območij, ki bi lahko spodbudila dejavnost divjih živali v okoliških območja gibanja na aerodromu, ali
 - (f) viri nevidnega sevanja ali prisotnost premikajočih se ali pritrjenih predmetov, ki lahko motijo delovanje aeronavtičnih komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih sistemov ali škodljivo vplivajo na njihovo delovanje.
- 3.3. Za lokalno skupnost se vzpostavi načrt za izredne razmere v primeru letalskih izrednih razmer, do katerih lahko pride na lokalnem območju aerodroma.

4. STORITVE ZEMELJSKE OSKRBE

4.1. Odgovornosti izvajalca storitev zemeljske oskrbe

Izvajalec storitev zemeljske oskrbe je odgovoren za varno izvajanje svojih dejavnosti na aerodromu. Izvajalec ima naslednje odgovornosti:

- (a) izvajalec ima, neposredno ali prek sporazumov s tretjimi osebami, vsa sredstva, ki so potrebna za zagotovitev varnega zagotavljanja storitev na aerodromu. Ta sredstva med drugim vključujejo objekte in naprave, osebje, opremo in material, skladnost z lokalnimi postopki upravljavca aerodroma, dokumentacijo o nalogah, odgovornostih in postopkih, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidence;
- (b) izvajalec zagotovi, da je gibanje vozil in oseb na območju gibanja in drugih operativnih območjih usklajeno z gibanjem zrakoplova, da se preprečijo trčenja in škoda na zrakoplovih;
- (c) izvajalec zagotovi, da so po potrebi vzpostavljeni in se izvajajo postopki za zmanjšanje tveganj, povezanih z obratovanjem aerodroma pozimi, v slabih vremenskih razmerah, ob zmanjšani vidljivosti ali ponoči;
- (d) izvajalec sklene dogovore z drugimi ustreznimi organizacijami, da se zagotovi stalna skladnost s temi bistvenimi zahtevami. Te organizacije med drugim vključujejo upravljavce aerodromov, operatorje zrakoplovov, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in druge organizacije, katerih dejavnosti ali izdelki lahko vplivajo na varnost zrakoplovov;
- (e) izvajalec sam oziroma s sporazumi s tretjimi osebami zagotovi, da obstajajo postopki, ki zrakoplovom zagotavljajo neonesnaženo gorivo ustrezne specifikacije;
- (f) izvajalec zagotovi, da so priročniki za vzdrževanje opreme na voljo, da se uporabljajo v praksi ter da zajemajo navodila za vzdrževanje in popravilo, informacije o servisiranju ter postopke za odpravljanje napak in postopke inšpekcijskih pregledov;

- (g) izvajalec uporablja samo ustrezno usposobljeno in kvalificirano osebje ter zagotavlja izvajanje in vzdrževanje programov usposabljanja in preverjanja za stalno usposobljenost vsega zadevnega osebja.

4.2. Sistemi upravljanja

- 4.2.1. Kot je primerno za vrsto dejavnosti, ki jo izvaja organizacija, in njeno velikost, mora organizacija uvesti in vzdrževati sistem upravljanja, ki zagotavlja skladnost s temi bistvenimi zahtevami, obvladovati varnostna tveganja in si prizadevati za nenehno izboljševanje tega sistema.
- 4.2.2. Izvajalec kot del sistema upravljanja iz točke 4.2.1 uvede sistem poročanja o dogodkih, s čimer pripeva k doseganju cilja nenehnega izboljševanja varnosti. Analiza informacij, pridobljenih s sistemom poročanja o dogodkih, po potrebi vključuje osebe, ki so našteje v točki 4.1(d) zgoraj. Sistem poročanja o dogodkih je v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014.
- 4.2.3. Izvajalec oblikuje priročnik za storitve zemeljske oskrbe in deluje v skladu z njim. Takšen priročnik vsebuje vsa potrebna navodila, informacije in postopke za izvajanje storitev, sistem upravljanja in izvajanje nalog osebja, ki te storitve izvaja.

5. DRUGO

Upravljaivec aerodroma zagotovi, da razen v primeru zrakoplova v sili, ko se ta preusmeri na nadomestni aerodrom, ali v drugih okoliščinah, določenih za posamezne primere, aerodroma ali njegovih delov ne smejo uporabljati zrakoplovi, za katere projekt aerodroma in operativni postopki običajno niso namenjeni.

PRILOGA VIII

Bistvene zahteve za ATM/ANS in za kontrolorje zračnega prometa

1. UPORABA ZRAČNEGA PROSTORA

- 1.1. Vsi zrakoplovi, razen tistih, ki opravljajo dejavnosti iz člena 2(3)(a), se v vseh fazah leta ali na območju gibanja na aerodromu upravljajo v skladu s skupnimi splošnimi operativnimi pravili in vsemi ustreznimi postopki, določenimi za uporabo zadevnega zračnega prostora.
- 1.2. Vsi zrakoplovi, razen tistih, ki opravljajo dejavnosti iz člena 2(3)(a), so opremljeni z zahtevanimi komponentami in se ustrezno upravljajo. Komponente, ki se uporabljajo v okviru sistema ATM/ANS, izpolnjujejo zahteve iz točke 3.

2. SLUŽBE

2.1. Letalske informacije in podatki za uporabnike zračnega prostora za namen zračne navigacije

- 2.1.1. Podatki, ki se uporabljajo kot vir letalskih informacij, so dovolj kakovostni, popolni, aktualni in pravočasni.
- 2.1.2. Letalske informacije so točne, popolne, aktualne, nedvoumne in ustrezne integritete ter v primerni obliki za uporabnike.
- 2.1.3. Razširjanje takšnih letalskih informacij uporabnikom zračnega prostora je pravočasno ter poteka prek dovolj zanesljivih in hitrih komunikacijskih sredstev, ki so zaščitena pred namernimi in nenamernimi posegi in popačenjem.

2.2. Meteorološke informacije

- 2.2.1. Podatki, ki se uporabljajo kot vir letalskih meteoroloških informacij, so dovolj kakovostni, popolni in aktualni.
- 2.2.2. V možnem obsegu so letalske meteorološke informacije natančne, popolne, aktualne, ustrezne integritete in nedvoumne, da izpolnjujejo potrebe uporabnikov zračnega prostora.
- 2.2.3. Razširjanje takšnih letalskih meteoroloških informacij uporabnikom zračnega prostora je pravočasno ter poteka prek dovolj zanesljivih in hitrih komunikacijskih sredstev, ki so zaščitena pred motnjami in popačenjem.

2.3. Službe zračnega prometa

- 2.3.1. Podatki, ki se uporabljajo kot vir za zagotavljanje služb zračnega prometa, so pravilni, popolni in aktualni.
- 2.3.2. Službe zračnega prometa so dovolj natančne, popolne, aktualne in nedvoumne, da izpolnjujejo potrebe uporabnikov po varnosti.
- 2.3.3. Avtomatizirana orodja, ki zagotavljajo informacije ali nasvete uporabnikom, so pravilno projektirana, izdelana in vzdrževana, da so primerna za predvideno uporabo.
- 2.3.4. Službe kontrole zračnega prometa in povezani postopki zagotavljajo primerno razdvajanje med zrakoplovi in na manevrskih površinah aerodroma preprečujejo trčenja med zrakoplovi in ovirami ter po potrebi pomagajo pri zaščiti pred drugimi nevarnostmi v zraku in zagotavljajo hitro in pravočasno usklajevanje z vsemi zadevnimi uporabniki in sosednjimi deli zračnega prostora.
- 2.3.5. Komunikacija med službami zračnega prometa in zrakoplovi ter med zadevnimi enotami služb zračnega prometa je pravočasna, jasna, pravilna in nedvoumna ter

zaščiten pred motnjami, vsi udeleženi akterji pa jo morajo razumeti in po potrebi potrditi.

- 2.3.6. Zagotovijo se ukrepi za zaznavanje morebitnih izrednih razmer in po potrebi za sprožitev učinkovitih iskalnih in reševalnih akcij. Ti ukrepi zajemajo vsaj ustrezne mehanizme za opozarjanje, usklajevalne ukrepe in postopke, sredstva in osebje za učinkovito pokrivanje območja odgovornosti.

2.4. Komunikacijske službe

Komunikacijske službe dosežejo in ohranjajo ustrezno uspešnost v zvezi z razpoložljivostjo, integriteto, stalnostjo in pravočasnostjo. So hitre in zaščitene pred popačenjem.

2.5. Navigacijske službe

Navigacijske službe dosežejo in ohranjajo ustrezno raven uspešnosti v zvezi z vodenjem, informacijami o pozicioniranju in, če je na voljo, časovnim razporedom. Merila uspešnosti vključujejo natančnost, integriteto, razpoložljivost in stalnost službe.

2.6. Nadzorne službe

Nadzorne službe opredelijo položaj zrakoplova v zraku ter drugih zrakoplovov in vozil na površini aerodroma z zadostno uspešnostjo glede na njihovo točnost, integriteto, stalnost in verjetnost zaznavanja.

2.7. Upravljanje pretoka zračnega prometa

Pri taktičnem upravljanju pretoka zračnega prometa na ravni Unije se uporabljajo in zagotavljajo dovolj natančne in aktualne informacije o obsegu in naravi načrtovanega zračnega prometa, ki vpliva na izvajanje storitev, ter se usklajujejo in s pogajanjem dosegajo preusmeritve ali zamiki pretoka prometa, da bi se zmanjšalo tveganje preobremenitve, do katere lahko pride v zraku ali na aerodromih. Upravljanje pretoka se izvaja, da bi se pri uporabi zračnega prostora optimizirale razpoložljive zmogljivosti in da bi se okrepili procesi upravljanja pretoka zračnega prometa. Temeljiti mora na varnosti, preglednosti in učinkovitosti ter mora zagotavljati, da se zmogljivosti zagotavljajo prilagodljivo in pravočasno ter v skladu s priporočili evropskega navigacijskega načrta.

Ukrepi iz člena 12(7) v zvezi z upravljanjem pretoka zračnega prometa podpirajo operativne odločitve izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavcev letališč in uporabnikov zračnega prostora ter zajemajo naslednja področja:

- (a) načrtovanje leta;
- (b) uporabo razpoložljivih zmogljivosti zračnega prostora med vsemi fazami leta, vključno z dodeljevanjem slotov na poti;
- (c) uporabo poti letenja za splošni zračni promet, in sicer:
 - oblikovanje enotne publikacije za orientacijo poti letenja in prometa,
 - možnosti za preusmeritev splošnega zračnega prometa z gosto naseljenih območij in
 - prednostna pravila o dostopu do zračnega prostora za splošni zračni promet, zlasti v obdobjih zastojev in kriznih obdobjih, ter

- (d) skladnost med načrti letov in letališkimi sloti ter potrebno usklajenost s sosednjimi regijami, kot je ustrezno.

2.8. Upravljanje zračnega prostora

Določitev posebnega dela zračnega prostora za določeno uporabo se spremlja, usklajuje in razširja pravočasno, da se v vseh okoliščinah zmanjša tveganje izgube razdvajanja med zrakoplovi. Ob upoštevanju organizacije vojaških dejavnosti in z njimi povezanih vidikov v pristojnosti držav članic upravljanje zračnega prostora podpira tudi enotno uporabo koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora, kakor ga je opisala ICAO in kot se izvaja v skladu z Uredbo (ES) št. (XXXX/XXX) o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev), z namenom da se olajša upravljanje zračnega prostora in upravljanje zračnega prometa v okviru skupne prometne politike.

2.9. Projektiranje zračnega prostora

Preden se dajo na voljo in jih zrakoplovi lahko uporabljajo, so strukture zračnega prostora in letalski postopki pravilno projektirani, nadzorovani in potrjeni.

3. SISTEMI IN KOMPONENTE

3.1. Splošno

Sistemi in komponente ATM/ANS, ki zagotavljajo ustrezne informacije zrakoplovom in od zrakoplovov ter na tleh, so ustrezno projektirani, izdelani, nameščeni, vzdrževani in upravljani, da se zagotovi njihova ustreznost za predvideno uporabo.

Sistemi in postopki vključujejo zlasti tiste, ki so potrebni za naslednje funkcije in storitve:

- (a) upravljanje zračnega prostora;
- (b) upravljanje pretoka zračnega prometa;
- (c) službe zračnega prometa, zlasti sisteme za obdelovanje podatkov o letih, sisteme za obdelovanje podatkov o nadzoru in sisteme vmesnikov človek-stroj;
- (d) komunikacije, vključno s komunikacijami zemlja–zemlja/vesolje, zrak–zemlja in zrak–zrak/vesolje;
- (e) navigacijo;
- (f) nadzor;
- (g) službe informacij za letenje;
- (h) uporabo meteoroloških informacij;
- (i) sisteme in postopke za uporabo meteoroloških informacij.

3.2. Integriteta, uspešnost in zanesljivost sistemov in komponent

Integriteta in z varnostjo povezana uspešnost sistemov in komponent na zrakoplovu, na tleh ali v vesolju ustrezata predvideni uporabi. Izpolnjujeta zahtevano raven operativne uspešnosti za vse predvidene pogoje delovanja in celotno obdobje uporabe.

Sistemi ATM/ANS in njihove komponente se projektirajo, gradijo, vzdržujejo in upravljajo po ustreznih in veljavnih postopkih tako, da je ves čas zagotovljeno

nemoteno delovanje evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (EATMN) in v vseh fazah leta. Nemoteno delovanje se lahko izrazi zlasti v obliki skupne uporabe informacij, vključno z ustreznimi informacijami o operativnem statusu, skupnim razumevanjem informacij, primerljivo obdelavo in pripadajočimi postopki, ki omogočajo skupno operativno izvajanje, dogovorjeno za celotno evropsko mrežo za upravljanje zračnega prometa (EATMN) ali za njene dele.

EATMN, njeni sistemi in njihove komponente na koordinirani podlagi podpirajo nove dogovorjene in veljavne koncepte obratovanja, ki izboljšujejo kakovost, trajnost in učinkovitost navigacijskih služb zračnega prometa, zlasti kar zadeva varnost in zmogljivost.

EATMN, njeni sistemi in njihove komponente podpirajo postopno izvajanje civilno-vojaške koordinacije do stopnje, potrebne za učinkovito upravljanje zračnega prostora in pretoka zračnega prometa ter varno in učinkovito uporabo zračnega prostora pri vseh uporabnikih, po konceptu fleksibilne uporabe zračnega prostora.

Da bi dosegli te cilje, EATMN, njeni sistemi in njihove komponente podpirajo pravočasno skupno uporabo točnih in doslednih informacij o vseh fazah leta med civilnimi in vojaškimi stranmi, brez poseganja v interese varnostne ali obrambne politike, vključno z zahtevami glede zaupnosti.

3.3. Projektiranje sistemov in komponent

- 3.3.1. Sistemi in komponente so projektirani tako, da izpolnjujejo veljavne zahteve glede varnosti in varovanja.
- 3.3.2. Sistemi in komponente, obravnavani skupaj, ločeno ali v medsebojni povezavi, so projektirani tako, da sta verjetnost, da lahko kakršna koli okvara povzroči popolno odpoved sistema, in resnost njenega učinka na varnost storitev v obratnem sorazmerju.
- 3.3.3. Sistemi in komponente, obravnavani posamezno in v kombinaciji, so projektirani tako, da upoštevajo omejitve v zvezi s človeškimi sposobnostmi in delovanjem.
- 3.3.4. Sistemi in komponente so projektirani tako, da so zaščiteni pred namernimi in nenamernimi škodljivimi interakcijami z notranjimi in zunanjimi elementi, prav tako pa tudi podatki, ki jih ti zagotavljajo.
- 3.3.5. Osebu se jasno, dosledno in nedvoumno posredujejo informacije, potrebne za izdelavo, namestitve, upravljanje in vzdrževanje sistemov in komponent, pa tudi informacije o nevarnih razmerah.

3.4. Stalna raven storitev

Med izvajanjem storitve in pri vsakršni spremembi storitve se ohranijo ravni varnosti sistemov in komponent.

4. USPOSOBLJENOST KONTROLORJEV ZRAČNEGA PROMETA

4.1. Splošno

Oseba, ki se usposablja za kontrolorja zračnega prometa ali je pripravnik za mesto kontrolorja zračnega prometa, je dovolj zrela, tako glede izobrazbe kot fizičnih in psihičnih sposobnosti, da lahko pridobi, ohranja in dokaže ustrezno teoretično znanje in praktične spretnosti.

4.2. Teoretično znanje

- 4.2.1. Kontrolor zračnega prometa pridobi in ohranja raven znanja, ki ustreza izvajanim nalogam in je sorazmerna s tveganji, povezanimi z vrsto storitve.
- 4.2.2. Pridobitev in ohranjanje teoretičnega znanja se dokazuje s stalnim ocenjevanjem med usposabljanjem in z ustreznimi izpiti.
- 4.2.3. Pridobljeno teoretično znanje se ohranja na ustrezni ravni. Usposobljenost se dokazuje z rednimi ocenjevanji ali izpiti. Pogostnost izpitov je sorazmerna z ravni tveganja, povezanega z vrsto storitve.

4.3. Praktične spretnosti

- 4.3.1. Kontrolor zračnega prometa pridobi in ohranja praktične spretnosti, ki ustrezajo izvajanju njegovih nalog. Takšne spretnosti so sorazmerne s tveganji, povezanimi z vrsto storitve, in vključujejo, če to ustreza nalogam, ki se izvajajo, najmanj naslednje:
 - (a) operativne postopke;
 - (b) posebne vidike naloge;
 - (c) neobičajne in izredne razmere ter
 - (d) človeške dejavnike.
- 4.3.2. Kontrolor zračnega prometa dokaže, da lahko izvaja povezane postopke in naloge na ravni usposobljenosti, ki ustreza nalogam, ki se izvajajo.
- 4.3.3. Pridobljene praktične spretnosti se ohranjajo na zadovoljivi ravni. Usposobljenost se preverja z rednimi ocenjevanji. Pogostnost ocenjevanj je sorazmerna z zahtevnostjo in ravni tveganja, povezanega z vrsto storitve in nalogami, ki se izvajajo.

4.4. Znanje jezikov

- 4.4.1. Kontrolor zračnega prometa dokaže jezikovno usposobljenost za govorjenje in razumevanje angleškega jezika na ravni, ki mu omogoča učinkovito sporazumevanje v glasovnih situacijah (telefon/radiotelefon) in situacijah „iz oči v oči“ glede konkretnih in z delom povezanih tem, tudi v izrednih razmerah.
- 4.4.2. Kontrolor zračnega prometa je jezikovno usposobljen za govorjenje in razumevanje nacionalnega jezika ali jezikov na zgoraj navedeni ravni, kadar koli je to v določenem delu zračnega prostora potrebno za zagotavljanje storitev zračnega prometa (ATS).

4.5. Sintetična naprava za usposabljanje (STD)

Če se STD uporablja za praktično usposabljanje za situacijsko zavedanje in o človeških dejavnikih ali za dokazovanje pridobljenih in ohranjenih spretnosti, ustreza določeni ravni uspešnosti, ki omogoča ustrezno simulacijo delovnega okolja in operativnih razmer, primernih za usposabljanje, ki se izvaja.

4.6. Program usposabljanja

- 4.6.1. Usposabljanje poteka po programu usposabljanja, ki lahko vključuje teoretično in praktično poučevanje ter, če je ustrezno, usposabljanje na STD.
- 4.6.2. Za vsako vrsto usposabljanja se določi in potrdi program usposabljanja.

4.7. Inštruktorji

- 4.7.1. Teoretično poučevanje izvajajo ustrezno usposobljeni inštruktorji. Inštruktorji:
 - (a) imajo ustrezno znanje s področja, ki ga poučujejo, in
 - (b) so dokazali, da so usposobljeni za uporabo ustreznih tehnik poučevanja.
- 4.7.2. Praktično poučevanje izvajajo ustrezno usposobljeni inštruktorji, ki imajo naslednje kvalifikacije:
 - (a) izpolnjujejo zahteve glede teoretičnega znanja in imajo izkušnje, ki ustrezajo izvajanemu poučevanju;
 - (b) dokazali so, da so usposobljeni za poučevanje in uporabo ustreznih tehnik poučevanja;
 - (c) tehnike poučevanja so vadili v tistih postopkih, ki so predmet nameravanega poučevanja, in
 - (d) redno hodijo na osvežitvena usposabljanja, da se zagotovijo najsodobnejše pedagoške kompetence.
- 4.7.3. Inštruktorji praktičnih spretnosti imajo ali pa so imeli pravico delati kot kontrolorji zračnega prometa.

4.8. Ocenjevalci

- 4.8.1. Osebe, pristojne za ocenjevanje usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa:
 - (a) so dokazale, da so usposobljene za ocenjevanje usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa ter izvajanje testov in preverjanj kontrolorjev zračnega prometa, in
 - (b) redno hodijo na osvežitvena usposabljanja, da se zagotovijo najsodobnejši standardi ocenjevanja.
- 4.8.2. Ocenjevalci praktičnih spretnosti imajo ali pa so imeli pravico delati kot kontrolorji zračnega prometa na tistih področjih, ki naj bi jih ocenjevali.

4.9. Zdravstvena sposobnost kontrolorja zračnega prometa

- 4.9.1. Vsi kontrolorji zračnega prometa redno dokazujejo zdravstveno sposobnost za zadovoljivo izvajanje svojih nalog. Sposobnost se dokaže na podlagi ustrezne presoje, pri čemer se upoštevajo možna psihična in fizična odstopanja zaradi starosti.
- 4.9.2. Dokazovanje zdravstvene sposobnosti, ki zajema fizično in psihično sposobnost, vključuje dokazano odsotnost bolezni ali invalidnosti, ki bi osebam, ki izvajajo določeno službo kontrole zračnega prometa (ATC), onemogočala:
 - (a) pravilno opravljanje nalog, potrebnih za izvajanje službe ATC,
 - (b) izvajanje dodeljenih nalog ob katerem koli času ali
 - (c) pravilno zaznavanje njihovega okolja.

- 4.9.3. Če se zdravstvena sposobnost ne more v celoti dokazati, se lahko sprejmejo blažilni ukrepi, ki zagotavljajo enakovredno varnost.

5. IZVAJALCI SLUŽB IN ORGANIZACIJE ZA USPOSABLJANJE

5.1. Službe se ne izvajajo, če niso izpolnjeni naslednji pogoji:

- (a) izvajalec služb neposredno ali posredno prek sporazumov s tretjimi osebami razpolaga s sredstvi, ki so potrebna za obseg služb. Ta sredstva med drugim vključujejo: sisteme, objekte in naprave, vključno z napajalnimi enotami, poslovodne strukture, osebje, opremo in njeno vzdrževanje, dokumentacijo o nalogah, odgovornostih in postopkih, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidence;
- (b) izvajalec služb pripravi in posodablja priročnike o upravljanju in delovanju v zvezi z zagotavljanjem služb ter mora ravnati v skladu s temi priročniki. Taki priročniki vsebujejo vsa potrebna navodila, informacije in postopke za operacije, sistem upravljanja in izvajanje nalog operativnega osebja;
- (c) kot je primerno za vrsto dejavnosti, ki jo izvaja organizacija, in njeno velikost, izvajalec služb izvaja in vzdržuje sistem upravljanja, ki zagotavlja skladnost s temi bistvenimi zahtevami, obvladuje varnostna tveganja in si prizadeva za nenehno izboljševanje tega sistema;
- (d) izvajalec služb uporablja samo ustrezno kvalificirano in usposobljeno osebje ter izvaja in vzdržuje programe za usposabljanje in preverjanje osebja;
- (e) izvajalec služb vzpostavi formalne povezave z vsemi zainteresiranimi stranmi, ki lahko neposredno vplivajo na varnost njegovih služb, da se zagotovi skladnost s temi bistvenimi zahtevami;
- (f) izvajalec služb pripravi in izvaja načrt ukrepov ob nepredvidenih dogodkih, ki zajemajo izredne in neobičajne razmere, do katerih lahko pride v povezavi z njegovimi službami;
- (g) izvajalec služb kot del sistema upravljanja iz točke (c) uvede sistem poročanja o dogodkih, s čimer pripeva k dosegu cilja nenehnega izboljševanja varnosti. Sistem poročanja o dogodkih je v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014 in
- (h) izvajalec služb poskrbi za preverjanje, ali so zahteve glede varnostne uspešnosti za vse sisteme in komponente, s katerimi upravlja, vedno izpolnjene.

5.2. Službe ATC se ne izvajajo, če niso izpolnjeni naslednji pogoji:

- (a) da bi se preprečila utrujenost osebja, ki izvaja službe ATC, se uporablja sistem razporeda dela. Takšen sistem mora zajemati delovna obdobja, delovni čas in prilagojeni čas počitka. Pri omejitvah, sprejetih v okviru takšnega sistema, se upoštevajo ustrezni dejavniki, ki povečujejo utrujenost, kot so zlasti pomanjkanje spanja, porušitev cirkadialnega ritma, nočne ure, skupni delovni čas v danih obdobjih in razdelitev dodeljenih nalog med osebje;
- (b) preprečevanje stresa pri osebju, ki izvaja službe ATC, se upravlja z izobraževalnimi in preventivnimi programi;
- (c) izvajalec služb ATC ima vzpostavljene postopke za preverjanje, ali je kognitivna sposobnost osebja, ki izvaja službe ATC, oslABLJENA in ali je njegova zdravstvena sposobnost zadovoljiva, in

- (d) izvajalec služb ATC pri načrtovanju in operacijah upošteva operativne in tehnične omejitve ter načela človeških dejavnikov.

5.3. Komunikacijske, navigacijske in/ali nadzorne službe se ne izvajajo, če ni izpolnjen naslednji pogoj:

Izvajalec služb zadevne uporabnike zračnega prostora in enote služb zračnega prometa pravočasno obvešča o operativnem statusu (in spremembah) njegovih služb, ki se izvajajo za namene služb zračnega prometa.

5.4. **Organizacije za usposabljanje**

Organizacija za usposabljanje osebja, ki izvaja službe zračnega prometa, izpolnjuje naslednje zahteve:

- (a) ima vsa sredstva, ki so potrebna za obseg odgovornosti, povezanih z njeno dejavnostjo. Ta sredstva med drugim vključujejo: objekte in naprave, osebje, opremo, metodologijo, dokumentacijo o nalogah, odgovornostih in postopkih, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidenc;
- (b) kot je primerno za usposabljanje, ki ga izvaja organizacija, in njeno velikost, organizacija uvede in vzdržuje sistem upravljanja, ki zagotavlja skladnost s temi bistvenimi zahtevami, obvladuje varnostna tveganja in si prizadeva za nenehno izboljševanje tega sistema ter
- (c) po potrebi sklene dogovore z drugimi ustreznimi organizacijami, da se tako zagotovi stalna skladnost s temi bistvenimi zahtevami.

6. **ZDRAVNIKI LETALSKE MEDICINE IN CENTRI ZA LETALSKO MEDICINO**

6.1. **Zdravniki letalske medicine**

Zdravnik letalske medicine mora:

- (a) biti kvalificiran in imeti dovoljenje za opravljanje zdravniške prakse;
- (b) opraviti usposabljanje iz letalske medicine in se udeleževati rednih osvežitvenih usposabljanj, da se zagotovijo najsodobnejši standardi zdravstvene presoje, in
- (c) pridobiti praktično znanje o razmerah, v katerih kontrolorji zračnega prometa opravljajo svoje naloge, in izkušnje z njimi.

6.2. **Centri za letalsko medicino**

Centri za letalsko medicino morajo izpolnjevati naslednje pogoje:

- (a) imeti morajo vsa sredstva, ki so potrebna za obseg odgovornosti, povezanih z njihovimi privilegiji. Ta sredstva med drugim vključujejo: objekte in naprave, osebje, opremo, orodje in material, dokumentacijo o nalogah, odgovornostih in postopkih, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidenc;
- (b) kot je primerno za vrsto dejavnosti, ki jo izvaja organizacija, in njeno velikost, morajo uvesti in vzdrževati sistem upravljanja, ki zagotavlja skladnost s temi bistvenimi zahtevami, obvladovati varnostna tveganja in si prizadevati za nenehno izboljševanje tega sistema ter
- (c) po potrebi morajo skleniti dogovore z drugimi ustreznimi organizacijami, da se tako zagotovi stalna skladnost s temi zahtevami.

PRILOGA IX

Bistvene zahteve za brezpilotne zrakoplove

1. BISTVENE ZAHTEVE ZA PROJEKTIRANJE, IZDELAVO, VZDRŽEVANJE IN UPRAVLJANJE BREZPILOTNIH ZRAKOPLOVOV

- (a) Oseba, ki upravlja brezpilotni zrakoplov, mora poznati veljavna pravila Unije in nacionalna pravila, ki se nanašajo na predvidene operacije, zlasti v zvezi z varnostjo, zasebnostjo, varstvom podatkov, odgovornostjo, zavarovanjem, varovanjem in varstvom okolja. Oseba mora biti sposobna zagotoviti varnost operacije in varno razdvajanje med brezpilotnim zrakoplovom ter ljudmi na tleh in drugimi uporabniki zračnega prostora. To vključuje poznavanje navodil za uporabo, ki jih zagotovi proizvajalec, in vseh zadevnih funkcionalnosti brezpilotnega zrakoplova ter veljavnih pravil letenja in postopkov ATM/ANS.
- (b) Brezpilotni zrakoplov mora biti projektiran in izdelan tako, da ustreza svojemu namenu in ga je mogoče upravljati, prilagajati in vzdrževati brez izpostavljanja oseb tveganju, kadar se te dejavnosti izvajajo pod pogoji, za katere je bil zrakoplov projektiran.
- (c) Če je potrebno za zmanjšanje tveganj, ki se nanašajo na varnost, zasebnost, varstvo osebnih podatkov, varovanje ali okolje in se pojavijo pri delovanju brezpilotnega zrakoplova, mora ta imeti ustrezne in specifične značilnosti in funkcije, ki upoštevajo načeli vgrajene in privzete zasebnosti ter vgrajenega in privzetega varstva osebnih podatkov. Glede na potrebe morajo te lastnosti in funkcije zagotoviti enostavno identifikacijo zrakoplova ter narave in namena operacije; zagotoviti morajo tudi, da se veljavne omejitve, prepovedi ali pogoji spoštujejo, zlasti v zvezi z delovanjem v določenih geografskih območjih, onkraj določenih razdalj od operatorja ali na določenih višinah.

2. DODATNE BISTVENE ZAHTEVE ZA PROJEKTIRANJE, PROIZVODNJO, VZDRŽEVANJE IN UPRAVLJANJE BREZPILOTNIH ZRAKOPLOVOV IZ ČLENA 46(1) IN (2)

Izpolnjene morajo biti naslednje zahteve, da se med operacijo brezpilotnega zrakoplova zagotovi zadovoljiva raven varnosti za ljudi na tleh in druge uporabnike zračnega prostora, pri čemer se po potrebi upošteva raven tveganja, ki ga predstavlja operacija:

2.1. Plovnost

- (a) Brezpilotni zrakoplov mora imeti projektivne značilnosti ali detajle, za katere so izkušnje pokazale, da so varni za operatorja ali tretje osebe na tleh ali v zraku.
- (b) Brezpilotni zrakoplov mora zagotoviti integriteto izdelka, ki je sorazmerna s tveganjem v vseh pričakovanih pogojih letenja.
- (c) Brezpilotni zrakoplov je treba varno upravljati in z njim manevrirati, po potrebi v vseh predvidljivih pogojih delovanja, vključno s pogoji po odpovedi enega ali, če je ustrezno, več pogonskih sistemov. Treba je upoštevati človeške dejavnike, zlasti znane dejavnike, ki prispevajo k varnemu človeškemu upravljanju tehnologije.

- (d) Brezpilotni zrakoplovi, oprema in povezana nenameščena oprema, vključno s pogonskimi sistemi in opremo za vodenje brezpilotnih zrakoplovov na daljavo, morajo delovati, kakor je to predvideno, v vseh predvidljivih pogojih delovanja in z zadostno rezervo zunaj njih med celotnim delovanjem, za katerega so bili projektirani.
- (e) Sistemi, oprema in povezana nenameščena oprema brezpilotnih zrakoplovov, vključno s pogonskimi sistemi in opremo za vodenje brezpilotnih zrakoplovov na daljavo, obravnavani ločeno in v medsebojni povezavi, morajo biti projektirani tako, da sta verjetnost odpovedi in resnost njenega učinka na ljudi na tleh in druge uporabnike zračnega prostora sorazmerni s tveganjem, ki ga predstavlja delovanje, kot je ocenjeno na podlagi načel, določenih v členu 4(2).
- (f) Vsa oprema za vodenje brezpilotnih zrakoplovov na daljavo, ki je vključena v operacijo, mora biti taka, da olajšuje izvajanje letalskih operacij, vključno z omogočanjem situacijskega zavedanja, ter obvladovanje vseh predvidljivih in izrednih razmer.
- (g) Organizacija, odgovorna za proizvodnjo ali trženje brezpilotnih zrakoplovov, mora operatorju brezpilotnega zrakoplova in, kjer je to ustrezno, organizaciji za vzdrževanje zagotoviti informacije o vrsti operacij, za katere je brezpilotni zrakoplov projektiran, vključno z omejitvami in informacijami, ki so nujne za njegovo varno delovanje, ter informacije o operativni in okoljski uspešnosti, plovnostnih omejitvah in postopkih v izrednih razmerah. Te informacije se podajo na jasn, dosleden in nedvoumen način. Operativne zmogljivosti brezpilotnih zrakoplovov, ki se lahko uporabijo v operacijah, ki ne potrebujejo certifikata ali izjave, morajo biti omejene tako, da izpolnjujejo pravila zračnega prostora, ki veljajo za takšne operacije.
- (h) Organizacije, ki so vključene v projektiranje brezpilotnih zrakoplovov, motorjev in propelerjev, sprejmejo previdnostne ukrepe, da se čim bolj zmanjšajo nevarnosti, ki izhajajo iz pogojev, tako znotraj kot tudi zunaj brezpilotnih zrakoplovov in njihovih sistemov, za katere so izkušnje pokazale, da vplivajo na varnost. To vključuje zaščito pred elektronskimi motnjami.
- (i) Proizvodni postopki, materiali in komponente, ki se uporabljajo za izdelavo brezpilotnih zrakoplovov, morajo imeti primerne in ponovljive lastnosti in zmogljivosti, ki so skladne s projektnimi lastnostmi.

2.2. Organizacije

Organizacije, ki so vključene v projektiranje, izdelavo, vzdrževanje, upravljanje, povezane storitve in usposabljanje, izpolnjujejo naslednje pogoje:

- (a) Organizacija mora imeti vsa sredstva, ki so potrebna za obseg njenega dela, ter zagotavljati skladnost z bistvenimi zahtevami in ustreznimi podrobnimi pravili, ki so določena v skladu s členom 47 in ustrezajo njeni dejavnosti.
- (b) Organizacija mora uvesti in vzdrževati sistem upravljanja, ki zagotavlja skladnost s temi bistvenimi zahtevami, obvladovati varnostna tveganja in si prizadevati za nenehno izboljševanje tega sistema. Tak sistem upravljanja mora biti ustrezen glede na vrsto dejavnosti in velikost organizacije.
- (c) Organizacija mora kot del sistema upravljanja varnosti uvesti sistem poročanja o dogodkih, s čimer pripeva k nenehnemu izboljševanju varnosti. Sistem

poročanja o dogodkih je v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014. Tak sistem poročanja mora biti ustrezen glede na vrsto dejavnosti in velikost organizacije.

- (d) Organizacija mora, kjer je to ustrezno, skleniti dogovore z drugimi organizacijami, da se zagotovi stalna skladnost z ustreznimi bistvenimi zahtevami.

2.3. Osebe, ki upravljajo brezpilotne zrakoplove

Oseba, ki upravlja brezpilotni zrakoplov, ima ustrezno znanje in spretnosti, ki so potrebni za zagotovitev varnosti operacije in so sorazmerni s tveganjem, povezanim z vrsto operacije. Ta oseba dokazuje tudi zdravstveno sposobnost, če je to potrebno za zmanjšanje tveganj v zvezi z zadevno operacijo.

2.4. Operacije

Operator brezpilotnega zrakoplova je odgovoren za operacijo in mora sprejeti vse ustrezne ukrepe, da zagotovi varnost operacije.

Let je treba izvesti v skladu z veljavno zakonodajo, predpisi in postopki v zvezi z izvajanjem njegovih nalog, ki so določene za območje, zračni prostor, aerodrome ali kraje, ki naj bi se uporabljali, ter, kjer je to ustrezno, sisteme ATM/ANS, ki se nanje nanašajo.

- (a) Operacije z brezpilotnimi zrakoplovi morajo zagotavljati varnost tretjih oseb na tleh in drugih uporabnikov zračnega prostora ter morajo čim bolj zmanjšati tveganja, ki so posledica neugodnih zunanjih in notranjih pogojev, vključno z okoljskimi pogoji, z ohranjanjem ustreznega razdvajanja v vseh fazah leta.
- (b) Brezpilotni zrakoplov se lahko uporablja le, če je plovnik ter če so oprema in druge komponente ter storitve, ki so potrebne za nameravano operacijo, na voljo in pripravljene za uporabo.
- (c) Operator brezpilotnega zrakoplova mora zagotoviti, da ima zrakoplov potrebno opremo za navigacijo, komunikacijo, nadzor, odkrivanje ovir in preprečevanje trkov ter vso drugo opremo, ki se šteje za nujno za varnost načrtovanega leta, ob upoštevanju narave operacije, predpisov o zračnem prometu in pravil letenja, ki veljajo v vseh fazah leta.

3. BISTVENE OKOLJSKE ZAHTEVE ZA BREZPILOTNE ZRAKOPLOVE

Brepilotni zrakoplovi izpolnjujejo zahteve glede okoljske uspešnosti, določene v Prilogi III.

PRILOGA X
Korelacijska tabela

Uredba (ES) št. 216/2008	Ta uredba
Člen 1(1)	Člen 2(1) in (2)
Člen 1(2)	Člen 2(3)
Člen 1(3)	Člen 2(5)
Člen 2	Člen 1
Člen 3	Člen 3
Člen 4(1)(a)	Člen 2(1)(a)
Člen 4(1)(b)	Člen 2(1)(b)(i)
Člen 4(1)(c)	Člen 2(1)(b)(ii)
Člen 4(1)(d)	Člen 2(1)(c)
Člen 4(2)	Člen 2(2)
Člen 4(3)	Člen 2(1)(b) in (c)
Člen 4(3a)	Člen 2(1)(d) in (e) ter člen 2(2)
—	Člen 2(6)
Člen 4(3b)	Člen 2(7)
Člen 4(3c)	Člen 2(1)(g) in člen 2(2)
Člen 4(4) in (5)	Člen 2(3)(d)
Člen 4(6)	—
—	Člen 2(4)
—	Člen 4
—	Člen 5
—	Člen 6
—	Člen 7
—	Člen 8

Člen 5(1), (2) in (3)	Členi 9 do 16
Člen 5(4)(a) in (b)	Člen 17(2)
Člen 5(4)(c)	Člen 17(1)(b)
–	Člen 17(1)(a)
Člen 5(5)	Člen 18
Člen 5(6)	Člen 4
Člen 6	Členi 9 do 11
Člen 7(1) in (2)	Člena 19 in 20
Člen 8(4)	Člen 21
Člen 7(3) do (7)	Členi 22 do 25
Člen 8(1) do (3)	Člen 26 ter člen 27(1) in (2)
–	Člen 27(3)
Člen 8(5)	Člen 28
Člen 8(6)	Člen 4
Člen 8a(1) do (5)	Členi 29 do 34
Člen 8a (6)	Člen 4
Člen 8b(1) do (6)	Členi 35 do 39(2)
Člen 8b(7)	Člen 39(3) in člen 4
Člen 8c(1) do (10)	Členi 40 do 44
Člen 8c(11)	Člen 4
–	Členi 45 do 47
Člen 9	Členi 48 do 50
Člen 10(1) do (3)	Člen 51(1) in (2)
–	Člen 51(3) do (5)
Člen 10(4)	Člen 51(6)
–	Člen 51(7) do (9)

Člen 10(5)	Člen 51(10)
–	Člen 52
–	Člen 53
–	Člen 54
–	Člen 55
Člen 11(1) do (3)	Člen 56(1) do (3)
Člen 11(4) do (5b)	–
Člen 11(6)	Člen 56(4)
Člen 12(1)	Člen 57
Člen 12(2)	–
Člen 13	Člen 58
Člen 14(1) do (3)	Člen 59
Člen 14(4) do (7)	Člen 60
Člen 15	Člen 61
Člen 16	Člen 62
–	Člen 63
Člen 17	Člen 64
Člen 18	Člen 65(1) do (5)
Člen 19	Člen 65(1) do (5)
Člen 20	Člen 66
Člen 21	Člen 67
Člen 22(1)	Člen 65(6)
Člen 22(2)	Člen 65(7)
Člen 22a	Člen 68
Člen 22b	Člen 69
Člen 23	Člen 70(1) in (2)

–	Člen 70(3)
Člena 24 in 54	Člen 73
Člen 25	Člen 72
Člen 26	Člen 74
–	Člen 75
–	Člen 76
Člen 27(1) do (3)	Člen 77(1) do (3)
–	Člen 77(4) do (6)
–	Člen 78
–	Člen 79
–	Člen 80
Člen 28(1) in (2)	Člen 81(1) in (2)
–	Člen 81(3)
Člen 28(3) in (4)	Člen 81(4) in (5)
Člen 29(1) in (2)	Člen 82(1) in (2)
Člen 29(3)	–
Člen 30	Člen 83
Člen 31	Člen 84
Člen 32(1)	Člen 108(3)
Člen 32(2)	Člen 108(5)
Člen 33	Člen 85(1) do (5)
–	Člen 85(6)
Člen 34(1)	Člen 86(1) in (2)
–	Člen 86(3)
Člen 34(2) in (3)	Člen 86(4) in (5)
Člen 35	Člen 87

Člen 36	Člen 88
Člen 37(1) do (3)	Člen 89(1) do (3)
–	Člen 89(4)
–	Člen 90
Člen 38(1) do (3)	Člen 91(1) do (3)
–	Člen 91(4)
Člen 39	–
–	Člen 92
Člen 40	Člen 93
Člen 41	Člen 94
Člen 42	Člen 95
Člen 43	Člen 96
Člen 44	Člen 97
Člen 45	Člen 98
Člen 46	Člen 99
Člen 47	Člen 100
Člen 48	Člen 101
Člen 49	Člen 102
Člena 50 in 51	Člen 103
Člen 52(1) do (3)	Člen 104
Člen 52(4)	Člen 65(6)
Člen 53(1) in (2)	Člen 105(1) in (2)
Člen 53(3)	Člen 65(6)
Člen 54	Člen 73
Člen 55	Člen 71
Člen 56	Člen 106

Člen 57	Člen 107
Člen 58(1) in (2)	Člen 108(1) in (2)
Člen 58(3)	Člen 108(4)
Člen 58(4)	Člen 121(2)
Člen 59(1) do (4)	Člen 109(1) do (4)
–	Člen 109(5)
Člen 59(5) do (11)	Člen 109(6) do (12)
Člen 60	Člen 110
Člen 61	Člen 111
–	Člen 112
Člen 62	Člen 113
Člen 63	Člen 114
Člen 64(1) do (5)	Člen 115(1) do (5)
–	Člen 115(6)
Člen 65	Člen 116
Člen 65a	–
–	Člen 117
Člen 66	Člen 118
–	Člen 119
Člen 67	–
Člen 68	Člen 120
–	Člen 121(1)
Člen 58(4)	Člen 121(2)
Člen 69	–
–	Člen 122
–	Člen 123

–	Člen 124
–	Člen 125
–	Člen 126
Člen 70	Člen 127