

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č 1108/2009,

ze dne 21. října 2009,

kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/23/ES

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Ve svém sdělení Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 15. listopadu 2005 nazvaném „Rozšíření úkolů Evropské agentury pro bezpečnost letectví – Agenda pro rok 2010“ Komise oznámila svůj záměr postupně rozšiřovat úkoly Evropské agentury pro bezpečnost letectví („agentura“), s výhledem na „celkový systematický přístup“, na bezpečnost a interoperabilitu letišť, letové navigační služby („ANS“) a uspořádání letového provozu („ATM“).

(2) Neustálý nárůst letecké dopravy v Evropě přináší mnohé výzvy, zejména pokud se jedná o klíčové bezpečnostní faktory letišť a ATM/ANS. Je proto třeba stanovit nezbytná opatření ke snížení rizik a zajistit bezpečnost prostřednictvím harmonizovaného, komplexního regulačního přístupu ve všech členských státech.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 182, 4.8.2009, s. 50.

⁽²⁾ Úř. věst. C 120, 28.5.2009, s. 52.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 25. března 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 7. září 2009.

(3) Výsledky iniciativy Jednotné evropské nebe musí být doplněny o harmonizované bezpečnostní prvky použitelné pro letiště a ATM/ANS. Za tímto účelem je třeba vypracovat také vhodný bezpečnostní regulační rámec, a to s ohledem na používání nových technologií v této oblasti.

(4) Společenství by mělo v souladu s normami a doporučenými postupy stanovenými Úmluvou o mezinárodním civilním letectví, podepsanou v Chicagu dne 7. prosince 1944 („Chicagská úmluva“), stanovit hlavní požadavky na výrobky letecké techniky, letadlové části a zařízení, letiště a poskytování ATM/ANS, hlavní požadavky platné pro osoby a organizace zabývající se provozem letišť a poskytováním ATM/ANS a hlavní požadavky na osoby a výrobky, které se podílejí na výcviku a lékařských prohlídkách řídicích letového provozu. Komise by měla být zmocněna k vypracování nezbytných prováděcích pravidel pro tyto oblasti.

(5) Při zohlednění toho, že služby sestávající z vytváření a zpracování údajů a formátování a poskytování údajů pro potřeby letové navigace se liší od služeb ANS definovaných v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ⁽⁴⁾, by Komise měla vypracovat specifické požadavky pro tyto služby.

(6) Nebylo by vhodné, aby pro všechna letiště platila společná pravidla. Zejména letiště, která nejsou veřejná, a letiště, která se používají převážně pro rekreační létání nebo slouží obchodní letecké dopravě jiné než té, která je v souladu s postupy pro let podle přístrojů a která využívá dráhy se zpevněným povrchem do 800 metrů, by měla i nadále podléhat regulativní kontrole členských států, aniž by z tohoto nařízení pro ostatní členské státy plynula jakákoli povinnost tyto vnitrostátní předpisy uznat. Členské státy by však měly přijmout odpovídající opatření ke všeobecnému zvýšení úrovně bezpečnosti rekreačního létání a veškeré obchodní letecké dopravy. Komise ke stanovenému dni opětovně přezkoumá možnost rozšíření oblasti působnosti na letiště, která jsou v současné době modulárně vyloučena, přičemž vezme v úvahu případné dopady takového kroku na tato letiště.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

- (7) S ohledem na značné rozdíly mezi jednotlivými letišti a jedinečnost jejich infrastruktury a prostředí by měla společná pravidla pro bezpečnost letišť zajistit flexibilitu nutnou pro přizpůsobené plnění požadavků na základě odpovídající rovnováhy mezi prováděcími pravidly, certifikačními specifikacemi a přijatelnými způsoby prokazování. Tato pravidla by měla odpovídat velikosti, provozu, kategorii a složitosti letiště a povaze a objemu provozu na něm, a tak se vyhnout zbytečné administrativní a hospodářské zátěži zejména pro menší letiště, která vykazují jen velmi omezenou přepravu osob.
- (8) Infrastruktura letišť a jejich provoz by měly být schváleny prostřednictvím jediného osvědčení. Členské státy mohou nicméně osvědčovat infrastrukturu letišť a provoz nezávisle na sobě. V takovém případě by měla být osvědčení vydávána stejným orgánem. Provozovatelé několika letišť, kteří zavedli centrální provoz, mohou požadovat jedno osvědčení zahrnující provoz a řízení všech letišť, která spadají do jejich působnosti.
- (9) Výrobky letecké techniky, letadlové části a zařízení, letiště a jejich vybavení, provozovatelé zapojení do obchodní letecké dopravy a provozu letišť, systémy a poskytovatelé ATM/ANS, jakož i piloti, řídicí letového provozu a osoby a organizace, které se podílejí na jejich výcviku a lékařských prohlídkách, a výrobky, které se při těchto činnostech používají, by měli získávat osvědčení nebo průkazy způsobilosti, pokud splňují hlavní požadavky stanovené Společenstvím v souladu s normami a doporučenými postupy stanovenými v Chicagské úmluvě. Komise by měla být zmocněna k vypracování nezbytných prováděcích pravidel, kterými se stanoví podmínky pro vydávání osvědčení nebo podmínky pro jejich nahrazení prohlášením o způsobilosti, při zohlednění rizik spojených s různými druhy provozu nebo služby.
- (10) Prováděcí pravidla vztahující se na certifikaci projektování, výroby a údržby systémů a složek ATM/ANS, jakož i na organizace zapojené do projektování, výroby a údržby těchto systémů by měla být stanovena pouze v případě, že se týkají otázek kriticky souvisejících s bezpečností stanovených na základě podrobné studie posouzení dopadu.
- (11) Komise má v úmyslu ve vhodnou dobu zahájit přezkoumání proveditelnosti a nutnosti zavedení akreditovaných subjektů pro účely certifikace systémů ATM/ANS a zhodnocení veškerých případných možností a dopadů. Komise může v případě potřeby předložit návrh na další revizi tohoto nařízení na základě celkového posouzení dopadů.
- (12) Podle institucionálního systému Společenství jsou za provádění práva Společenství v první řadě odpovědné členské státy. Certifikační úkoly podle tohoto nařízení a prováděcích pravidel k němu tak musí být prováděny na vnitrostátní úrovni. V některých jasně stanovených případech by však agentura měla být rovněž oprávněna provádět certifikaci podle tohoto nařízení. Agentuře by mělo být ze stejného důvodu dovoleno přijímat rozhodnutí týkající se oblastí, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, pokud je to nejlepší prostředek k dosažení jednotnosti a usnadnění fungování vnitřního trhu.
- (13) Prováděcí pravidla, která má agentura vytvořit v oblasti ATM/ANS, by měla být vypracována v souladu s výsledky konzultačního postupu agentury na základě, který je přizpůsoben novým zúčastněným stranám, a měla by vycházet z ustanovení nařízení (ES) č. 549/2004, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) ⁽¹⁾, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) ⁽²⁾ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě uspořádání letového provozu (nařízení o interoperabilitě) ⁽³⁾, zejména z přejatých bezpečnostních předpisů Eurocontrolu. Tato prováděcí pravidla by měla přijmout Komise regulativním postupem stanoveným v článku 5 nařízení (ES) č. 549/2004. Měly by být navrženy přechodné mechanismy, které zajistí kontinuitu schválení, která už byla podle uvedených nařízení vydána.
- (14) Nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 obsahují ustanovení o několika regulačních funkcích ATM, mimo jiné o interoperabilitě a uspořádání toků letového provozu a vzdušného prostoru. Všechny tyto oblasti zahrnují bezpečnostní hlediska, jimiž je třeba se přiměřeně zabývat. Členské státy a Komise by proto v rámci regulace těchto oblastí měly zajistit, že uvedená bezpečnostní hlediska budou prostřednictvím vhodné koordinace s agenturou řádně zohledněna.
- (15) Obecným cílem je, aby dosavadní funkce a úkoly členských států, včetně úkolů a funkcí plynoucích z jejich spolupráce v rámci výboru Eurocontrolu pro bezpečnostní předpisy, byly na agenturu převedeny účinně, bez jakéhokoli snižování současné vysoké úrovně bezpečnosti a bez jakéhokoli nepříznivého vlivu na časové plány certifikací. Je třeba přijmout vhodná přechodná opatření. Agentura by měla mít dostatek finančních prostředků pro plnění svých nových úkolů, přičemž harmonogram přidělování těchto prostředků by měl vycházet z určené potřeby a z rozvrhu pro přijetí a použitelnost souvisejících prováděcích pravidel.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽²⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁽³⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

- (16) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008⁽¹⁾ stanoví náležitý a úplný rámec pro definování a provádění společných technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/23/ES ze dne 5. dubna 2006 o licenci řídicího letového provozu Společenství⁽²⁾ by proto měla být zrušena, aniž by byla dotčena osvědčení nebo průkazy způsobilosti, které již byly v souladu s uvedenou směrnicí výrobkům, osobám nebo organizacím vydány.
- (17) Pokud jde o regulaci profesí, na něž se toto nařízení nevztahuje, členskými státy by měly být ponechány pravomoci stanovit nebo zachovat podle vlastního uvážení mimo jiné požadavky na osvědčení nebo licence personálu.
- (18) Prováděcí pravidla, která má agentura vytvořit v oblasti ATM/ANS, by měla být vypracována v souvislosti s komplexním přezkumem bezpečnostních požadavků v právních předpisech o jednotném evropském nebi, tedy nařízeních (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004. Aby se na jedné straně zamezilo duplicitě bezpečnostních požadavků použitelných na služby ATM/ANS a na druhé straně nevznikla bez použitelných bezpečnostních požadavků právní mezera, den vstupu pozměňovacích návrhů k právním předpisům o jednotném evropském nebi v platnost by měl být v souladu s těmi, které se týkají nových bezpečnostních opatření podle tohoto nařízení.
- (19) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽³⁾.
- (20) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přijetí prováděcích pravidel týkajících se udělování průkazů způsobilosti řídicím letového provozu a souvisejících oprávnění, letišť a provozování letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a souvisejících osvědčení, dohledu a vynucování, jakož i k přijetí nařízení o poplatcích a platbách agentury. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky nařízení (ES) č. 216/2008, včetně jeho doplnění o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (21) Aniž jsou dotčeny pravomoci členských států, měla by mít Komise v případě potřeby možnost doporučit Radě, aby stanovila rámec pro koordinaci mezi Společenstvím a Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) ohledně bezpečnostních auditů, a to s cílem zamezit duplicitě a v zájmu efektivního využívání zdrojů.
- (22) Při vypracovávání bezpečnostních pravidel by měla agentura zajistit zapojení všech zúčastněných stran. Normotvorná stanoviska by měla vycházet z konzultací se všemi zúčastněnými stranami, včetně menších hospodářských subjektů, a řádného posouzení jejich případného dopadu v příslušné oblasti. Nařízení (ES) č. 216/2008 stanoví, že by agentura měla před přijetím rozhodnutí konzultovat poradní orgán zúčastněných stran,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 216/2008 se mění takto:

- 1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije na:
 - a) projektování, výrobu, údržbu a provoz výrobků letecké techniky, letadlových částí a zařízení, jakož i na personál a organizace zapojené do projektování, výroby a údržby těchto výrobků, částí a zařízení;
 - b) personál a organizace zapojené do provozu letadel;
 - c) projektování, údržbu a provoz letišť, jakož i na personál a organizace zapojené do těchto činností, a dále, aniž jsou dotčeny právní předpisy Společenství a členských států týkající se životního prostředí a územního plánování, na ochranu okolí letišť;
 - d) projektování, výrobu a údržbu vybavení letišť, jakož i personál a organizace zapojené do těchto činností;
 - e) projektování, výrobu a údržbu systémů a složek pro uspořádání letového provozu a letové navigační služby („ATM/ANS“), jakož i personál a organizace zapojené do těchto činností;
 - f) ATM/ANS, jakož i personál a organizace, které se jimi zabývají.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 114, 27.4.2006, s. 22.

⁽³⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Toto nařízení se nevztahuje na:

a) výrobky, části, zařízení, personál a organizace uvedené v odst. 1 písm. a) a b), jestliže provádějí vojenské, celní, policejní, pátrací a záchranné, hasičské akce, akce pobřežní stráže nebo podobné činnosti nebo služby. Členské státy se zavazují zajistit, aby tyto činnosti nebo služby braly pokud možno patřičný ohled na cíle tohoto nařízení;

b) letiště nebo jejich součásti, jakož i vybavení, personál a organizace uvedené v odst. 1 písm. c) a d), které jsou spravovány a provozovány vojenskými silami;

c) ATM/ANS včetně systémů a složek, personálu a organizací uvedených v odst. 1 písm. e) a f), které jsou poskytovány či zpřístupňovány vojenskými silami. Členské státy se zavazují zajistit, aby letadla uvedená v písmenu a) tohoto odstavce byla v případě potřeby oddělena od ostatních letadel.

3. Členské státy v rámci možností zajistí, aby veškerá vojenská zařízení umožňující veřejné využití podle odst. 2 písm. b) nebo služby poskytované veřejnosti vojenským personálem podle odst. 2 písm. c) zaručovaly míru bezpečnosti odpovídající přinejmenším hlavním požadavkům stanoveným v přílohách Va a Vb.“

2) Článek 3 se mění takto:

a) písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) „letadlovými částmi a zařízeními“ jakýkoli přístroj, vybavení, mechanismus, část, aparatura, příslušenství, software nebo doplněk, včetně komunikačního vybavení, které je používáno nebo určeno k použití při provozu nebo řízení letadla za letu; zahrnuje části draku, motoru nebo vrtule nebo vybavení používané k manévrování letadla ze země;“;

b) vkládá se nové písmeno, které zní:

„da) „složkami ATM/ANS“ jakékoli složky definované v čl. 2 bodu 19 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) (*);

(*) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.“;

c) písmeno h) se nahrazuje tímto:

„h) „provozovatelem“ jakákoli právnická nebo fyzická osoba provozující nebo navrhující k provozování jedno nebo více letadel nebo jedno nebo více letišť;“;

d) doplňují se nová písmena, která znějí:

„m) „letišťem“ jakákoli vymezená plocha (včetně všech budov, zařízení a vybavení) na zemi nebo na vodě nebo na pevné konstrukci, pevné konstrukci na moři nebo na plovoucí konstrukci, která je zcela nebo zčásti určena pro přílety, odlety a pozemní pohyby letadel;

n) „vybavením letiště“ jakékoli vybavení, aparatura, příslušenství, software nebo doplněk, který je používán nebo určen k tomu, aby napomáhal provozu letadel na letišti;

o) „odbavovací plochou“ vymezená plocha určená k umístění letadel pro účely nástupu a výstupu cestujících, nakládky nebo vykládky pošty nebo nákladu, doplňování paliva, parkování nebo údržby;

p) „službami uspořádání provozu na odbavovací ploše“ služby poskytované k řízení činností a pohybu letadel a vozidel po odbavovací ploše;

q) „ATM/ANS“ funkce uspořádání letového provozu definované v čl. 2 bodu 10 nařízení (ES) č. 549/2004, letové navigační služby definované v čl. 2 bodu 4 uvedeného nařízení a služby sestávající se z vytváření a zpracování údajů a formátování a poskytování údajů všeobecnému letovému provozu pro potřeby letové navigace kriticky související s bezpečností;

r) „systémem ATM/ANS“ jakákoli kombinace bezpečnostního vybavení a systémů definovaných v čl. 2 bodu 39 nařízení (ES) č. 549/2004;

s) „letovými informačními službami“ služby poskytované pro účely poskytování rad a informací užitečných pro bezpečné a účinné provádění letů.“

3) V článku 4 se vkládají nové odstavce, které znějí:

„3a. Veřejná letiště včetně vybavení, která jsou umístěna na území, na které se vztahuje Smlouva, která slouží obchodní letecké dopravě a na nichž je provoz zajišťován s využitím postupů přiblížení nebo odletů podle přístrojů a která

a) mají dráhu se zpevněným povrchem o délce 800 metrů nebo více, nebo

b) jsou určena výlučně pro vrtulníky,

musí být v souladu s tímto nařízením. Personál a organizace zapojené do provozu těchto letišť musí být v souladu s tímto nařízením.

3b. Odchylně od odstavce 3a mohou členské státy rozhodnout o vynětí z působnosti tohoto nařízení letiště,

— které neodbaví více než 10 000 cestujících ročně a

— na němž se neuskuteční ročně více než 850 pohybů související s přepravou nákladu.

Není-li tato výjimka členského státu v souladu s obecnými bezpečnostními cíli tohoto nařízení nebo jakoukoli jinou právní normou Společenství, přijme Komise ochranným postupem podle čl. 65 odst. 7 rozhodnutí o tom, že se tato výjimka nepovoluje. V tom případě dotčený členský stát výjimku zruší.

3c. ATM/ANS poskytované ve vzdušném prostoru území, na které se vztahuje Smlouva, jakož i v jakémkoli jiném vzdušném prostoru, kde členské státy uplatňují nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) (*) v souladu s čl. 1 odst. 3 uvedeného nařízení, musí být v souladu s tímto nařízením. Systémy a složky používané při poskytování těchto ATM/ANS a personál a organizace, které se na poskytování podílejí, musí být v souladu s tímto nařízením.

(*) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.“

4) V čl. 5 odst. 2 se písmena b) a c) nahrazují tímto:

„b) opatřeními uvedenými v odstavci 5 lze stanovit požadavek certifikace pro některé letadlové části a zařízení. Osvědčení pro letadlové části a zařízení se vydají, pokud žadatel prokáže, že letadlové části a zařízení jsou v souladu s podrobnými specifikacemi letové způsobilosti stanovenými k zajištění souladu s hlavními požadavky uvedenými v odstavci 1;

c) letadlo nesmí být provozováno bez platného osvědčení letové způsobilosti. Osvědčení se vydá poté, co žadatel prokáže shodu s typovým návrhem schváleným v jeho typovém osvědčení a pokud příslušná dokumentace, kontroly a zkoušky prokazují, že letadlo je ve stavu vhodném pro bezpečný provoz. Toto osvědčení letové způsobilosti zůstává platné dokud není jeho platnost pozastavena, zrušena nebo ukončena a dokud je letadlo udržováno v souladu s hlavními požadavky na zachování letové způsobilosti podle bodu 1.d přílohy I a opatřeními přijatými podle odstavce 5;“.

5) V článku 7 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Ve vztahu ke každému zařízení pro výcvik pomocí letové simulace používanému pro výcvik pilotů se vyžaduje osvědčení. Toto osvědčení se vydá, jestliže žadatel prokáže, že zařízení splňuje pravidla pro zajištění souladu s příslušnými hlavními požadavky stanovenými v příloze III.“

6) Článek 8 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Provoz letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. b) a c) splňuje hlavní požadavky stanovené v příloze IV, případně v příloze Vb.“;

b) odstavec 5 se mění takto:

i) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) podmínky pro provozování letadla v souladu s hlavními požadavky stanovenými v příloze IV, případně v příloze Vb;“;

ii) písmeno g) se nahrazuje tímto:

„g) jak provoz letadel uvedených v příloze II písm. a) bodě ii) a v písmenech d) a h), používají-li se pro obchodní leteckou dopravu, splňuje příslušné základní požadavky uvedené v příloze IV, případně v příloze Vb.“;

c) v odstavci 6 se doplňuje nová odrážka, která zní:

„— brát v úvahu bezpečnostní aspekty týkající se ATM/ANS.“

7) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 8a

Letiště

1. Letiště a vybavení letišť, jakož i provoz letišť musí být v souladu s hlavními požadavky stanovenými v příloze Va a případně v příloze Vb.

2. Soulad letišť, vybavení letišť a provozu letišť s hlavními požadavky se stanoví v souladu s těmito kritérii:

a) pro každé letiště se vyžaduje osvědčení. Osvědčení a potvrzení změn tohoto osvědčení se vydá, pokud žadatel prokáže, že letiště je v souladu s certifikační předpisovou základnou pro letiště stanovenou v písmenu b) a že letiště nemá žádné rysy nebo vlastnosti, v jejichž důsledku by byl jeho provoz nebezpečný. Osvědčení zahrnuje letiště, jeho provoz a jeho vybavení související s bezpečností;

b) certifikační předpisová základna pro letiště musí obsahovat:

i) platné certifikační specifikace pro daný typ letiště,

ii) ustanovení, pro která byla přijata rovnocenná úroveň bezpečnosti, a

iii) zvláštní podrobné technické specifikace, které jsou nezbytné, pokud jsou v důsledku konstrukčních rysů daného letiště nebo zkušeností z jeho provozu některé specifikace uvedené v bodu i) nepřiměřené nebo nevhodné k zajištění splnění hlavních požadavků stanovených v příloze Va;

c) opatřeními uvedenými v odstavci 5 lze stanovit požadavek certifikace pro vybavení letiště kriticky související s bezpečností. Osvědčení pro takové vybavení se vydá, pokud žadatel prokáže, že je vybavení v souladu s podrobnými specifikacemi stanovenými k zajištění souladu s hlavními požadavky uvedenými v odstavci 1;

d) organizace odpovědné za provoz letišť prokáží způsobilost a prostředky pro plnění povinností souvisejících s jejich výsadními právy. Tato způsobilost a prostředky se uznávají vydáním osvědčení uvedeného v písmenu a). Mohou být též uznány vydáním samostatného osvěd-

čení, pokud tak rozhodne členský stát, ve kterém se nachází letiště. Výsadní práva udělená organizaci, jíž bylo osvědčení uděleno, a rozsah takového osvědčení, včetně seznamu provozovaných letišť, se v osvědčení přesně vymezí;

e) odchylně od písmene d) mohou členské státy rozhodnout, že poskytovatelé služeb uspořádání provozu na odbavovací ploše mohou učinit prohlášení o své způsobilosti a prostředcích pro plnění povinností spojených s poskytovanými službami.

3. Členské státy zajistí, aby byla zavedena opatření k zabezpečení letišť před činnostmi a rozvojem v jejich okolí, které by mohly představovat nepřijatelná rizika pro letadla využívající tato letiště.

4. Provozovatelé letišť sledují činnosti a rozvoj, které by mohly představovat nepřijatelná rizika pro letecký provoz v okolí letiště, a přijímají případně v rámci svých pravomocí zmírňující opatření.

5. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky požadavků uvedených v tomto článku jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 65 odst. 4.

Těmito opatřeními se zejména stanoví:

a) podmínky pro stanovení certifikační předpisové základny použitelné na letiště a pro její oznámení žadateli;

b) podmínky pro stanovení podrobných specifikací použitelných na vybavení letiště a pro jejich oznámení žadateli;

c) podmínky pro vydávání, zachování, změnu, pozastavení nebo zrušení osvědčení pro letiště a osvědčení pro vybavení letišť, včetně provozních omezení týkajících se určitých konstrukčních rysů letiště;

d) podmínky pro provoz letiště v souladu s hlavními požadavky stanovenými v příloze Va a případně v příloze Vb;

e) podmínky pro vydávání, zachování, změnu, pozastavení nebo zrušení osvědčení uvedených v odst. 2 písm. d);

- f) povinnosti držitelů osvědčení;
- g) podmínky pro schválení a změnu osvědčení pro letiště vydaných členskými státy, včetně opatření již schválených daným členským státem na základě oznámených výjimek podle přílohy 14 Chicagské úmluvy před vstupem tohoto nařízení v platnost;
- h) podmínky pro rozhodnutí o nepovolení výjimek podle čl. 4 odst. 3b, včetně kritérií pro nákladní letiště, oznamování vyňatých letišť a přezkum udělených výjimek;
- i) podmínky, za nichž je provoz zakázán, omezen nebo podřízen určitým podmínkám v zájmu bezpečnosti;
- j) podmínky a postupy pro prohlášení poskytovatelů služeb uvedených v odst. 2 písm. e) a pro dohled nad těmito poskytovateli.

6. Opatření uvedená v odstavci 5:

- a) odrážejí současný stav techniky a osvědčené postupy v oblasti letišť a zohledňují použitelné normy a doporučené postupy ICAO;
- b) jsou přiměřená velikosti, provozu, kategorii a složitosti letiště a povaze a objemu provozu na něm;
- c) berou v úvahu celosvětové zkušenosti s provozem letišť a vědecko-technický pokrok;
- d) umožňují bezprostřední reakci na zjištěné příčiny leteckých nehod a vážných incidentů;
- e) zajišťují nutnou flexibilitu pro přizpůsobené plnění požadavků.

Článek 8b

ATM/ANS

1. Poskytování ATM/ANS musí být v souladu s hlavními požadavky stanovenými v příloze Vb a pokud možno s hlavními požadavky stanovenými v příloze Va.
2. Poskytovatelé ATM/ANS musí být držiteli osvědčení. Osvědčení se vydá, pokud poskytovatel prokáže způsobilost a prostředky pro plnění povinností souvisejících s jeho

výsadními právy. V osvědčení se uvedou výsadní práva udělená provozovateli a rozsah poskytovaných služeb.

3. Odchylně od odstavce 2 mohou členské státy rozhodnout, že poskytovatelé letových informačních služeb mohou učinit prohlášení o způsobilosti a prostředcích pro plnění povinností spojených s poskytovanými službami.

4. Opatřeními uvedenými v odstavci 6 lze stanovit požadavek certifikace týkající se organizací, které se zabývají projektováním, výrobou a údržbou systémů a složek ATM/ANS kriticky souvisejících s bezpečností. Osvědčení se těmito organizacím vydá, pokud prokáží způsobilost a prostředky pro plnění povinností spojených s jejich výsadními právy. V osvědčení se uvedou výsadní práva, která se jeho prostřednictvím udělují.

5. Opatřeními uvedenými v odstavci 6 lze stanovit požadavek certifikace nebo potvrzení ze strany poskytovatele ATM/ANS, pokud jde o systémy a složky ATM/ANS kriticky související s bezpečností. Osvědčení či potvrzení pro tyto systémy a složky se vydají, pokud žadatel prokáže, že jsou tyto systémy a složky v souladu s podrobnými specifikacemi stanovenými k zajištění souladu s hlavními požadavky uvedenými v odstavci 1.

6. Opatření nezbytná k provedení tohoto článku se přijímají regulativním postupem podle čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004.

Těmito opatřeními se zejména stanoví:

- a) podmínky pro poskytování ATM/ANS v souladu s hlavními požadavky stanovenými v příloze Vb a případně v příloze Va;
- b) podmínky pro stanovení podrobných specifikací použitelných pro systémy a složky ATM/ANS a pro jejich oznámení žadateli;
- c) podmínky pro vydávání, zachování, změnu, pozastavení nebo zrušení osvědčení uvedených v odstavcích 2 a 4;
- d) povinnosti držitelů osvědčení;

- e) podmínky a postupy pro prohlášení poskytovatelů služeb uvedená v odstavci 3 a pro dohled nad těmito poskytovateli;
- f) podmínky, za nichž je provoz zakázán, omezen nebo podřízen určitým podmínkám v zájmu bezpečnosti.
7. Opatření uvedená v odstavci 6:
- a) odráží současný stav techniky a osvědčené postupy v oblasti ATM/ANS;
- b) jsou přiměřená druhu a složitosti poskytovaných služeb;
- c) berou v úvahu celosvětové zkušenosti s ATM/ANS a vědeckotechnický pokrok;
- d) jsou vytvořena pokud možno s použitím příslušných ustanovení nařízení (ES) č. 549/2004 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004, o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (*), nařízení (ES) č. 551/2004 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) (**) a stanoví přechodné mechanismy zajišťující kontinuitu osvědčení, která už byla podle uvedených nařízení vydána; zpočátku budou obsahovat ustanovení těchto nařízení týkající se bezpečnosti, a pokud jde o budoucí změny, ve vhodných případech zohlední nejnovější vědeckotechnický pokrok.
- e) umožňují bezprostřední reakci na zjištěné příčiny leteckých nehod a vážných incidentů.

Článek 8c

Řídící letového provozu

- Řídící letového provozu, jakož i osoby a organizace podílející se na jejich výcviku, zkouškách, přezkušování a lékařských prohlídkách, musí splňovat příslušné hlavní požadavky stanovené v příloze Vb.
- Řídící letového provozu musí být držiteli průkazu způsobilosti a příslušného osvědčení zdravotní způsobilosti pro poskytovanou službu.
- Průkaz způsobilosti uvedený v odstavci 2 se vydá, pouze pokud žadatel o průkaz způsobilosti prokáže, že splňuje pravidla pro zajištění souladu s hlavními požadavky

na teoretické znalosti, praktické dovednosti, jazykové znalosti a zkušenosti stanovenými v příloze Vb.

4. Osvědčení zdravotní způsobilosti uvedené v odstavci 2 je vydáno pouze tehdy, jestliže řídicí letového provozu splní pravidla pro zajištění souladu s hlavními požadavky na zdravotní způsobilost stanovenými v příloze Vb. Osvědčení zdravotní způsobilosti mohou vydat letečtí posudkoví lékaři nebo letecká zdravotní střediska.

5. V průkazu způsobilosti a v osvědčení zdravotní způsobilosti se uvedou výsady udělené řídicímu letového provozu a rozsah uvedeného průkazu či osvědčení.

6. Způsobilost organizací provádějících výcvik řídicích letového provozu, leteckých posudkových lékařů a leteckých zdravotních středisek plnit povinnosti spojené s jejich výsadními právy v souvislosti s vydáváním průkazů způsobilosti a osvědčení zdravotní způsobilosti se uznává udělením osvědčení.

7. Organizacím provádějícím výcvik řídicích letového provozu a leteckým lékařům a leteckým zdravotním střediskům příslušným pro řídicí letového provozu se vydá osvědčení, pokud prokáží, že splňují pravidla pro zajištění souladu s příslušnými hlavními požadavky stanovenými v příloze Vb. V osvědčení se uvedou výsady, které se jim udělují.

8. Osoby odpovědné za poskytování praktického výcviku nebo za posouzení dovedností řídicích letového provozu musí být držiteli osvědčení. Osvědčení se vydá, pokud dotyčné osoby prokáží, že splňují pravidla pro zajištění souladu s příslušnými hlavními požadavky stanovenými v příloze Vb. V osvědčení se uvedou výsady, které se jim udělují.

9. Syntetická výcviková zařízení musí být v souladu s příslušnými hlavními požadavky stanovenými v příloze Vb.

10. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto článku jeho doplněním, se přijímají regulačním postupem s kontrolou podle čl. 65 odst. 4.

Těmito opatřeními se zejména stanoví:

- a) jednotlivé kvalifikace a doložky pro průkazy způsobilosti řídicích letového provozu;

- b) podmínky pro vydání, zachování, změnu, omezení, pozastavení nebo zrušení platnosti průkazů způsobilosti, kvalifikací a doložek průkazů způsobilosti, osvědčení zdravotní způsobilosti, schválení a osvědčení a podmínky, za nichž není třeba taková osvědčení a schválení požadovat, přičemž se stanoví přechodné mechanismy zajišťující kontinuitu schválení a osvědčení, jež byla již udělena;
- c) výsady a povinnosti držitelů průkazů způsobilosti, kvalifikací a doložek průkazů způsobilosti, osvědčení zdravotní způsobilosti, schválení a osvědčení;
- d) podmínky pro uznávání a změnu vnitrostátních průkazů způsobilosti řídicích letového provozu, jakož i podmínky pro uznávání a změnu vnitrostátních osvědčení zdravotní způsobilosti na společně uznávaná osvědčení zdravotní způsobilosti.

11. Opatření uvedená v odstavci 10 odráží současný stav, včetně osvědčených postupů a vědeckotechnického pokroku, v oblasti výcviku řídicích letového provozu. Zpočátku se vypracují na základě ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/23/ES ze dne 5. dubna 2006 o licenci řídicího letového provozu Společenství (**).

(*) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

(**) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

(***) Úř. věst. L 114, 27.4.2006, s. 22.“

- 8) Článek 9 se mění takto:

- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Letadla uvedená v čl. 4 odst. 1 písm. d), jakož i jejich posádky a jejich provoz, musí splňovat použitelné normy ICAO. Pokud takové normy neexistují, tato letadla a jejich provoz musí splňovat požadavky stanovené v přílohách I, III a IV a případně v příloze Vb, pokud tyto požadavky nejsou v rozporu s právy třetích zemí vyplývajícími z mezinárodních úmluv.“;

- b) v odstavci 5 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„e) jsou zohledněny bezpečnostní aspekty týkající se ATM/ANS.“

- 9) V článku 10 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členské státy, Komise a agentura spolupracují s cílem zajistit soulad s tímto nařízením a prováděcími pravidly k němu.“

- 10) Článek 11 se mění takto:

- a) odstavce 4 a 5 se nahrazují tímto:

„4. Do doby, než nabudou účinku opatření podle čl. 5 odst. 5, čl. 7 odst. 6 a čl. 9 odst. 4 a než skončí přechodná období těmito opatřeními stanovená, a aniž je dotčen čl. 69 odst. 4, lze osvědčení, která nemohou být vydána v souladu s tímto nařízením, vydávat na základě použitelných vnitrostátních předpisů.“

5. Do doby, než nabudou účinku opatření podle čl. 8 odst. 5 a než skončí přechodná období těmito opatřeními stanovená, a aniž je dotčen čl. 69 odst. 4, lze osvědčení, která nemohou být vydána v souladu s tímto nařízením, vydávat na základě použitelných vnitrostátních předpisů.“;

- b) vkládají se nové odstavce, které znějí:

„5a. Do doby, než nabudou účinku opatření podle čl. 8a odst. 5 a čl. 8c odst. 10 a než skončí přechodná období těmito opatřeními stanovená, a aniž je dotčen čl. 69 odst. 4, lze osvědčení, která nemohou být vydána v souladu s tímto nařízením, vydávat na základě použitelných vnitrostátních předpisů.“

5b. Do doby, než nabudou účinku opatření podle čl. 8b odst. 6 a než skončí přechodná období těmito opatřeními stanovená, a aniž je dotčen čl. 69 odst. 4, lze osvědčení, která nemohou být vydána v souladu s tímto nařízením, vydávat na základě použitelných vnitrostátních předpisů nebo případně na základě příslušných požadavků nařízení Komise (ES) č. 2096/2005 ze dne 20. prosince 2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb (*).

(*) Úř. věst. L 335, 21.12.2005, s. 13.“

- 11) V článku 13 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Kvalifikované subjekty osvědčení nevydávají.“

- 12) V článku 18 se písmena c) a d) nahrazují tímto:

„c) vydává certifikační specifikace a přijatelné způsoby prokazování, jakož i veškerý poradenský materiál pro uplatňování tohoto nařízení a prováděcích pravidel k němu;“

d) přijímá příslušná rozhodnutí pro použití článků 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 54 a 55 a uděluje držitelům osvědčení, která vydala, výjimky z plnění hlavních požadavků stanovených v tomto nařízení a jeho prováděcích pravidlech v případě naléhavých nepředvídaných provozních okolností nebo časově omezených provozních potřeb pod podmínkou, že tím není ovlivněna úroveň bezpečnosti, že tyto výjimky nejsou uděleny na dobu delší než dva měsíce, že jsou oznámeny Komisi a že jejich platnost není prodloužena;“.

13) V čl. 19 odst. 2 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) certifikační specifikace a přijatelné způsoby prokazování a“.

14) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 22a

ATM/ANS

Ve vztahu k ATM/ANS uvedeným v čl. 4 odst. 3c agentura:

a) sama nebo prostřednictvím vnitrostátních leteckých úřadů nebo kvalifikovaných subjektů provádí kontroly a prověrky organizací, kterým vydává osvědčení;

b) vydává a prodlužuje osvědčení organizacím umístěným mimo území, na něž se vztahuje Smlouva, odpovědným za poskytování služeb ve vzdušném prostoru území, na něž se Smlouva vztahuje;

c) vydává a prodlužuje osvědčení organizacím poskytujícím služby v celoevropském měřítku;

d) mění, pozastavuje nebo ruší příslušné osvědčení, pokud podmínky, za nichž bylo vydáno, již nejsou splněny nebo pokud držitel osvědčení neplní povinnosti, které mu ukládá toto nařízení nebo související prováděcí pravidla.

Článek 22b

Certifikace řídicích letového provozu

Ve vztahu k osobám a organizacím uvedeným v čl. 8c odst. 1 agentura:

a) sama nebo prostřednictvím vnitrostátních leteckých úřadů nebo kvalifikovaných subjektů provádí vyšetřo-

vání a prověrky organizací, kterým vydává osvědčení, a případně jejich personálu;

b) vydává a prodlužuje osvědčení organizacím provádějícím výcvik řídicích letového provozu umístěným mimo území členských států, a případně jejich personálu;

c) mění, pozastavuje nebo ruší příslušné osvědčení, pokud podmínky, za nichž bylo vydáno, již nejsou splněny nebo pokud právnická nebo fyzická osoba, která je držitelem osvědčení, neplní povinnosti uložené jí tímto nařízením nebo prováděcími pravidly k němu.“

15) V čl. 33 odst. 2 písm. c) se datum „30. září“ nahrazuje datem „30. listopadu“.

16) V článku 44 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Proti rozhodnutím agentury přijatým na základě článků 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 nebo 64 lze podat odvolání.“

17) V článku 50 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Žalobu pro neplatnost rozhodnutí agentury přijatých na základě článků 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 nebo 64 lze u Soudního dvora Evropských společenství podat teprve po vyčerpání všech možností odvolání v rámci agentury.“

18) Článek 52 se mění takto:

a) v odstavci 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Správní rada co nejdříve po vstupu tohoto nařízení v platnost stanoví transparentní postupy pro vydávání stanovisek, certifikačních specifikací, přijatelných způsobů prokazování a poradenského materiálu podle čl. 18 písm. a) a c).“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Agentura pro účely vypracování stanovisek, certifikačních specifikací, přijatelných způsobů prokazování a poradenského materiálu, které mají být uplatňovány členskými státy, v souladu s článkem 19 stanoví postup konzultací členských států. Za tímto účelem může vytvořit pracovní skupinu, do které je každý členský stát oprávněn jmenovat jednoho odborníka.“

19) V čl. 55 odst. 1 se první věta nahrazuje tímto:

„Agentura může sama provádět veškeré nezbytné vyšetřování v podnicích v souladu s články 7, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23 a čl. 24 odst. 2 nebo jím pověřovat vnitrostátní letecké úřady nebo kvalifikované subjekty.“

20) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 65a

Změny

V souladu s ustanoveními Smlouvy navrhne Komise změnu nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 tak, aby zohlednila požadavky tohoto nařízení.“

21) Název přílohy V se nahrazuje tímto:

„Kritéria pro kvalifikované subjekty uvedené v článku 13 („kvalifikovaný subjekt“ nebo „subjekt“)“.

22) Vkládají se nové přílohy Va a Vb obsažené v příloze tohoto nařízení.

Článek 2

Směrnice 2006/23/ES se zrušuje.

Ustanovení směrnice 2006/23/ES se nadále přechodně používají až do dne použitelnosti opatření uvedených s čl. 8c odst. 10 nařízení (ES) č. 216/2008 ve znění tohoto nařízení.

Článek 3

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

Komise přijme opatření uvedená v čl. 8a odst. 5 nařízení (ES) č. 216/2008 ve znění tohoto nařízení do 31. prosince 2013. Článek 8a se použije od dnů stanovených v uvedených opatřeních.

Komise přijme opatření uvedená v čl. 8b odst. 6 a čl. 8c odst. 10 nařízení (ES) č. 216/2008 ve znění tohoto nařízení do 31. prosince 2012. Články 8b a 8c se použijí od dnů stanovených v uvedených opatřeních.

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

Ve Štrasburku dne 21. října 2009.

Za Evropský parlament
předseda
J. BUZEK

Za Radu
předsedkyně
C. MALMSTRÖM

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA Va

HLAVNÍ POŽADAVKY PRO LETIŠTĚ

A. Fyzické charakteristiky, infrastruktura a vybavení

1. Pohybová plocha

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

- iii) sklon a změny sklonu těchto ploch nepředstavují pro provoz letadel nepřijatelné riziko,
 - iv) charakteristiky povrchu těchto ploch jsou pro zamýšlené typy letadel vyhovující a
 - v) na těchto plochách se nevyskytují žádné předměty, které by mohly pro letadla představovat nepřijatelné riziko. Tím se nevylučuje možnost umístit na stanovená místa nebo ve vyhrazených zónách zařízení, která jsou na těchto plochách zapotřebí.
- e) Ostatní infrastruktura sloužící provozu letadel je projektována tak, aby pro letadla, která ji používají, nepředstavovala nepřijatelné riziko.
 - f) Konstrukce, budovy, zařízení nebo skladovací prostory jsou umístěny a projektovány tak, aby pro provoz letadel nepředstavovaly nepřijatelné riziko.
 - g) Je třeba zajistit vhodné prostředky k tomu, aby se na pohybovou plochu nemohly dostat nepovolané osoby, nepovolaná vozidla ani zvířata natolik veliká, že by mohla pro provoz letadel představovat nepřijatelné riziko, aniž by tím byly dotčeny vnitrostátní a mezinárodní předpisy o ochraně živočichů.
2. *Prostor bez překážek*
- a) Na ochranu letadel blížících se k letišti za účelem přistání nebo na ochranu letadel při odletu z něj jsou stanoveny příletové a odletové tratě nebo prostory. Tyto tratě nebo prostory zajišťují letadlům potřebný prostor bez překážek nacházejících se v blízkosti letiště, přičemž zohledňují místní fyzické charakteristiky.
 - b) Tento prostor bez překážek odpovídá fázi letu a druhu prováděných úkonů. Přitom je třeba vzít v úvahu zařízení sloužící k určení polohy letadla.
3. *Vizuální a nevizuální prostředky a vybavení letiště*
- a) Prostředky odpovídají svému účelu, jsou rozeznatelné a poskytují uživateli za všech předpokládaných provozních podmínek jednoznačné informace.
 - b) Vybavení letiště plní za všech předvídaných provozních podmínek svou funkci. V provozních podmínkách ani při výpadku nepředstavuje vybavení letiště nepřijatelné riziko pro bezpečnost letectví.
 - c) Prostředky a jejich elektrické napájení jsou konstruovány tak, aby jejich výpadek neměl za následek, že se uživatelům dostanou neodpovídající, zavádějící nebo nedostatečné informace nebo že dojde k výpadku některé služby zásadního významu.
 - d) Tyto prostředky jsou vhodným způsobem chráněny před poškozením nebo poruchou.
 - e) Výkonnost leteckých komunikačních, navigačních ani přehledových systémů neruší ani nepříznivě neovlivňují zdroje záření nebo přítomnost pohyblivých či pevných objektů.
 - f) Příslušnému personálu jsou poskytnuty informace o provozu a používání vybavení letiště, včetně jasného uvedení podmínek, které by mohly pro bezpečnost letecké dopravy představovat nepřijatelná rizika.
4. *Údaje o letišti*
- a) Je nutné shromáždit a průběžně aktualizovat údaje o letišti a dostupných službách.
 - b) Tyto údaje jsou přesné, čitelné, úplné a jednoznačné. Je třeba zachovat příslušné úrovně integrity.
 - c) Údaje jsou uživatelům a příslušným poskytovatelům ANS k dispozici včas a jsou jim předávány dostatečně bezpečnou a rychlou komunikační cestou zajišťující jejich úplnost.

B. Provoz a řízení

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

- a) provozovatel letiště disponuje, ať již přímo, nebo smluvním zajištěním, veškerými prostředky potřebnými k tomu, aby mohl na letišti zajistit bezpečný provoz letadel. K těmto prostředkům patří zejména zařízení, personál, vybavení a materiál, dokumentace úkolů, odpovědnosti a postupů, přístup k důležitým údajům a evidence;

- b) provozovatel letiště ověřuje, že jsou soustavně dodržovány požadavky oddílu A, popřípadě přijímá odpovídající opatření ke zmírnění rizik, pokud tomu tak není. Stanoví a uplatňuje postupy k tomu, aby o těchto opatřeních byli všichni uživatelé včas informováni;
- c) provozovatel letiště zavede a provádí vhodný program řízení rizik plynoucích z přítomnosti divoce žijících zvířat;
- d) provozovatel letiště zajistí, aby byl pohyb vozidel a osob na pohybové ploše a dalších provozních plochách koordinován s pohybem letadel tak, aby nemohlo dojít ke kolizi a poškození letadel;
- e) provozovatel letiště zajistí, aby byly zavedeny a prováděny postupy ke zmírnění rizik pro letištní provoz v zimním období, za nepříznivých povětrnostních podmínek, snížené dohlednosti nebo popřípadě v noci;
- f) provozovatel letiště sjedná s ostatními příslušnými organizacemi opatření k zajištění trvalého dodržování těchto hlavních požadavků na letiště. K těmto organizacím patří zejména provozovatelé letadel, poskytovatelé letových navigačních služeb, poskytovatelé odbavovacích služeb a další organizace, jejichž činnosti nebo výrobky mohou mít vliv na bezpečnost letadel;
- g) provozovatel letiště zajistí buď vlastními silami, nebo smluvně prostřednictvím třetích osob, aby byly zavedeny postupy zajišťující, že palivo, které letadla čerpají, je nekontaminované a vyhovuje příslušné specifikaci;
- h) k dispozici jsou příručky k údržbě vybavení letiště, jež jsou uplatňovány v praxi a obsahují pokyny k údržbě a opravám, servisní informace a postupy pro odstraňování závad a kontroly;
- i) provozovatel letiště pro letiště zavede a provádí letištní pohotovostní plán obsahující scénáře nouzových situací, které mohou na letišti nebo v jeho bezprostřední blízkosti nastat. Tento plán je podle potřeby koordinován s pohotovostním plánem místního společenství;
- j) provozovatel letiště zajistí, aby byly zajištěny odpovídající letištní záchranné a hasičské služby. Tyto služby reagují na incident nebo nehodu urychleně a disponují přinejmenším vybavením, hasebními prostředky a dostatečným počtem osob pro zásah;
- k) provozovatel letiště zajistí, aby personál zajišťující provoz a údržbu letiště byl vyškolený a kvalifikovaný, a zavede a provádí výcvikové a kontrolní programy k tomu, aby si příslušný personál trvale udržoval potřebnou způsobilost;
- l) provozovatel letiště zajistí, aby všechny osoby, jimž je povolen přístup na pohybovou plochu nebo do jiných provozních prostor bez doprovodu, byly pro tento přístup řádně vyškoleny a kvalifikovány;
- m) příslušníci záchranných a hasičských složek jsou řádně vyškoleni a kvalifikováni k činnosti v prostředí letiště. Provozovatel letiště zavede a udržuje výcvikové a kontrolní programy k tomu, aby si tyto pracovníci trvale udržovali potřebnou způsobilost, a
 - i) vykonávat úkoly, které by v situaci nouzové letecké situace byly zapotřebí,
 - ii) kdykoli vykonávat určené povinnosti nebo
 - iii) náležitě vnímat své prostředí.
- n) všichni příslušníci záchranných a hasičských složek, o nichž se předpokládá, že by zasahovali v případě letecké nouzové situace, pravidelně prokazují, že jsou k uspokojivému výkonu svých funkcí s ohledem na druh svých činností zdravotně způsobilí. V této souvislosti se zdravotní způsobilostí, která zahrnuje způsobilost tělesnou i duševní, rozumí, že daná osoba netrpí žádnou nemocí či vadou, pro kterou by nemohla:

2. Systémy řízení

- a) Provozovatel letiště zavede a udržuje systém řízení k zajištění soustavného dodržování těchto hlavních požadavků pro letiště a usiluje o soustavné a proaktivní zvyšování bezpečnosti. Tento systém řízení zahrnuje organizační struktury, odpovědnosti, kompetence, politiky a postupy.

- b) Do systému řízení spadá i program prevence incidentů a nehod, včetně systému hlášení a analýz událostí. Analýz se podle situace účastní i strany uvedené v bodě 1 písm. f) výše.
- c) Provozovatel letiště vypracuje letištní příručku, jíž se řídí provoz na letišti. Příručka obsahuje potřebné pokyny, informace a postupy pro letiště, systém řízení a pro provozní personál k výkonu jeho povinností.

C. Okolí letišť

1. Vzdušný prostor kolem pohybových ploch letiště je zabezpečen před překážkami tak, aby umožňoval zamýšlený provoz letadel bez toho, že by kolem letiště vznikaly překážky, které by představovaly nepřijatelné riziko. Jsou proto vytvořeny, zavedeny a soustavně sledovány plochy, v nichž se sleduje výskyt překážek s cílem odhalit jakékoli narušení.
 - a) V případě narušení těchto ploch je třeba posoudit, zda daný předmět představuje nepřijatelné riziko či nikoli. Každý předmět představující nepřijatelné riziko se odstraní nebo se přijmou vhodná opatření, která zajistí bezpečnost letadel využívajících letiště.
 - b) Veškeré zbývající překážky se zveřejní a podle potřeby označí a je-li to nutné, zviditelní návěstidly.
2. Je třeba sledovat nebezpečí vyplývající z lidské činnosti a využívání půdy, zejména ta, která jsou uvedena níže. Je třeba posoudit rizika, která z nich vyplývají, a podle situace je zmírnit:
 - a) jakákoli výstavba nebo změna ve využívání půdy v místní oblasti, kde se letiště nachází;
 - b) možnost turbulencí způsobených překážkami;
 - c) používání nebezpečných, matoucích či zavádějících světel;
 - d) oslňování způsobené rozsáhlými vysoce reflexními povrchy;
 - e) vznik ploch, které by mohly podporovat pohyb divoce žijících zvířat v okolí pohybové plochy;
 - f) zdroje neviditelného záření nebo přítomnost pohyblivých nebo pevných objektů, které by mohly narušovat nebo nepříznivě ovlivňovat výkonnost leteckých komunikačních, navigačních a přehledových systémů.
3. Pro případ nouzových událostí v okolí letiště je vypracován pohotovostní plán místního společenství.

D. Ostatní

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

PŘÍLOHA Vb

HLAVNÍ POŽADAVKY NA ATM/ANS A NA ŘÍDÍCÍ LETOVÉHO PROVOZU

1. Využívání vzdušného prostoru

- a) Všechna letadla s výjimkou letadel využívaných k činnostem podle čl. 1 odst. 2 písm. a) ve všech fázích letu nebo na pohybové ploše letiště se provozují v souladu se společnými všeobecnými provozními pravidly a veškerými použitelnými postupy, které byly stanoveny pro využívání daného vzdušného prostoru.
- b) Všechna letadla s výjimkou letadel využívaných k činnostem podle čl. 1 odst. 2 písm. a) jsou vybavena požadovanými součástmi a v souladu s tím také provozována. Součásti, které se používají v rámci systému ATM/ANS, musí splňovat také požadavky stanovené v oddíle 3.

2. Služby

- a) Letecké informace a údaje poskytované uživatelům vzdušného prostoru pro účely letové navigace
- i) Údaje sloužící jako zdroj leteckých informací mají dostatečnou kvalitu, jsou úplné a aktuální a jsou poskytovány včas.
 - ii) Letecké informace jsou přesné, úplné, aktuální, jednoznačné a dostatečně spolehlivé a podávají se ve formátu vhodném pro uživatele.
 - iii) Šíření těchto leteckých informací uživatelům vzdušného prostoru probíhá včas a pomocí dostatečně spolehlivých a rychlých komunikačních prostředků chráněných před rušením a poškozením.
- b) Meteorologické informace
- i) Údaje sloužící jako zdroj leteckých meteorologických informací mají dostatečnou kvalitu a jsou úplné a aktuální.
 - ii) Letecké meteorologické informace jsou v nejvyšší možné míře přesné, úplné, aktuální, dostatečně spolehlivé a jednoznačné, aby odpovídaly potřebám uživatelů vzdušného prostoru.
 - iii) Šíření těchto leteckých meteorologických informací uživatelům vzdušného prostoru probíhá včas a pomocí dostatečně spolehlivých a rychlých komunikačních prostředků chráněných před rušením a poškozením.
- c) Letové provozní služby
- i) Údaje sloužící jako zdroj pro poskytování letových provozních služeb jsou správné, úplné a aktuální.
 - ii) Letové provozní služby jsou dostatečně přesné, úplné, aktuální a jednoznačné, aby odpovídaly bezpečnostním potřebám uživatelů.
 - iii) Automatizované nástroje poskytující informace nebo rady uživatelům jsou náležitě projektovány, vyrobeny a udržovány, aby byla zajištěna jejich vhodnost k zamýšlenému účelu.
 - iv) Služby řízení letového provozu a s nimi související procesy zajišťují náležitý rozstup mezi letadly a podle situace pomáhají zajišťovat ochranu před překážkami a jinými nebezpečími ve vzduchu; současně zajišťují rychlou a včasnou koordinaci se všemi příslušnými uživateli a přílehlými částmi vzdušného prostoru.
 - v) Komunikace mezi letovými provozními službami a letadly a mezi příslušnými stanovišti letových provozních služeb je včasná, jasná, správná a jednoznačná, je chráněna před škodlivým rušením a probíhá způsobem, kterému všichni zúčastnění aktéři běžně rozumějí a pokud je to relevantní, potvrzují jej.
 - vi) Jsou zavedeny prostředky pro detekci možných stavů nouze a pro případné zahájení účinné pátrací a záchranné akce. Tyto prostředky zahrnují přinejmenším vhodné výstražné mechanismy, koordinační opatření a postupy, prostředky a personál umožňující efektivní pokrytí oblasti odpovědnosti.
- d) Komunikační služby
- U komunikačních služeb je dosažena a udržována dostatečná výkonnost, pokud jde o jejich dostupnost, integritu, kontinuitu a včasnost. Jsou rychlé a chráněné před poškozením.
- e) Navigační služby
- U navigačních služeb je dosažena a udržována dostatečná úroveň výkonnosti s ohledem na informace pro navádění, určování polohy a pokud se poskytují, na informace pro určování času. Kritéria výkonnosti zahrnují přesnost, integritu, dostupnost a kontinuitu služby.
- f) Přehledové služby
- Přehledové služby určují vzájemnou polohu letadel ve vzduchu a dalších letadel a pozemních dopravních prostředků na letištní ploše, a to s dostatečnou výkonností, pokud jde o jejich přesnost, integritu, kontinuitu a pravděpodobnost detekce.

g) Uspořádání toku letového provozu

Taktické uspořádání toků letového provozu na úrovni Společenství používá a poskytuje dostatečně přesné a aktuální informace o objemu a charakteru plánovaného letového provozu s dopadem na poskytování služeb a koordinuje a projednává přesměrování či zpoždování toků letového provozu s cílem omezit riziko vzniku situací přetížení ve vzduchu nebo na letištích.

h) Uspořádání vzdušného prostoru

Vymezování konkrétních částí vzdušného prostoru pro určité využití je sledováno, koordinováno a včas vyhlášováno, aby se za všech okolností omezilo riziko ztráty rozstupu mezi letadly.

i) Organizace vzdušného prostoru

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

3. Systémy a složky

a) Všeobecně

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

b) Integrita, výkonnost a spolehlivost systémů a složek

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

c) Konstrukce systémů a složek

i) Systémy a složky jsou konstruovány tak, aby splnily příslušné bezpečnostní požadavky.

ii) Systémy a složky, posuzované společně, zvláště a ve vzájemném vztahu, jsou konstruovány tak, aby existovala nepřímá úměrnost mezi pravděpodobností celkového selhání systému a závažností jeho důsledků pro bezpečnost služeb.

iii) Systémy a složky, posuzované jednotlivě i ve vzájemné kombinaci, jsou projektovány s ohledem na omezení související s lidskými schopnostmi a lidskou výkonností.

iv) Systémy a složky jsou konstruovány tak, aby byly chráněny před nezamýšlenými škodlivými interakcemi s vnějšími prvky.

v) Personálu jsou jasným, konzistentním a jednoznačným způsobem poskytovány informace nutné pro výrobu, instalaci, provoz a údržbu systémů a složek, jakož i informace o nebezpečných podmínkách.

d) Kontinuita úrovně služby

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

4. Kvalifikace řídicích letového provozu

a) Všeobecně

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

b) Teoretické znalosti

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

c) Praktické dovednosti

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

d) Jazykové znalosti

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

e) Syntetická výcviková zařízení

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

f) Výcvikový kurz

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

g) Instruktoři

- i) Teoretický výcvik provádějí náležitě kvalifikovaní instruktoři. Tito instruktoři:
 - i. mají odpovídající znalosti v oblasti, v níž má výuka probíhat, a

- ii. prokážou, že jsou schopni používat příslušné vyučovací metody.
 - ii) Výcvik praktických dovedností provádějí náležitě kvalifikovaní instruktoři, kteří splňují tyto předpoklady:
 - i. splňují požadavky na teoretické znalosti a zkušenosti odpovídající výcviku, který provádějí,
 - ii. prokázali, že jsou schopni vyučovat a používat příslušné vyučovací metody,
 - iii. mají zkušenosti s vyučovacími metodami, které se týkají postupů, jež mají být předmětem výcviku, a
 - iv. účastní se pravidelného obnovovacího školení, aby bylo zajištěno udržení jejich způsobilosti k provádění výcviku.
 - iii) U instruktorů vyučujících praktické dovednosti se rovněž vyžaduje, aby byli v současnosti nebo v minulosti oprávněni pracovat jako řídicí letového provozu.
- h) Hodnotitelé
- i) Osoby odpovědné za posuzování dovedností řídicích letového provozu splňují tyto podmínky:
 - i. prokázaly, že jsou schopny hodnotit výkonnost řídicích letového provozu a provádět u těchto pracovníků zkoušky a kontroly, a
 - ii. účastní se pravidelného obnovovacího školení, aby bylo zajištěno, že jsou standardy hodnocení stále aktuální.
 - (ii) U hodnotitelů posuzujících praktické dovednosti se rovněž vyžaduje, aby byli v současnosti nebo v minulosti oprávněni pracovat jako řídicí letového provozu v těch oblastech, v nichž má být provedeno hodnocení.
- i) Zdravotní způsobilost řídicího letového provozu
- i) Zdravotní kritéria
 - i. Všichni řídicí letového provozu pravidelně prokazují, že jsou zdravotně způsobilí uspokojivě vykonávat své úkoly. Plnění tohoto požadavku se prokazuje pomocí odpovídajícího posouzení, při kterém se bere v potaz možné zhoršení duševních a tělesných schopností v důsledku stárnutí.
 - ii. Prokázání zdravotní způsobilosti, která sestává z tělesné a duševní způsobilosti, zahrnuje prokázání skutečnosti, že osoba poskytující službu řízení letového provozu (ATC) netrpí žádnou nemocí či zdravotním postižením, které jí znemožňuje:
 - řádně vykonávat nezbytné úkoly při poskytování služby ATC,
 - kdykoli plnit přidělené povinnosti nebo
 - správně vnímat prostředí.
 - (ii) V případech, kdy zdravotní způsobilost nelze plně prokázat, mohou být zavedena zmírňující opatření, která zajistí rovnocennou bezpečnost.

5. Poskytovatelé služeb a výcvikové organizace

- a) Služby je možné poskytovat pouze při splnění těchto podmínek:
 - i) poskytovatel služeb disponuje, ať již přímo, nebo nepřímo smluvním zajištěním, prostředky potřebnými pro poskytování služby v daném objemu a působnosti. K těmto prostředkům patří zejména: systémy, zařízení včetně zdroje energie, struktura řízení, personál, vybavení a jeho údržba, dokumentace úkolů, odpovědností a postupů, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů,

- ii) poskytovatel služeb vypracuje a průběžně aktualizuje příručky pro řízení a provozní příručky, které se týkají poskytování jeho služeb, a těmito příručkami se během provozu řídí. Tyto příručky obsahují veškeré pokyny, informace a postupy potřebné pro provoz, systém řízení a pro vykonávání povinností provozního personálu,
 - iii) poskytovatel služeb zavede a udržuje systém řízení založený na řízení rizik s cílem zajistit plnění hlavních požadavků uvedených v této příloze a aktivně usilovat o průběžné zdokonalování tohoto systému,
 - iv) poskytovatel služeb využívá pouze náležitě kvalifikovaný a vycvičený personál a pro tento personál zavede a trvale provádí výcvikové a kontrolní programy,
 - v) poskytovatel služeb zavede formální způsoby kontaktu se všemi ostatními subjekty, které se na poskytování služeb podílejí, s cílem zajistit plnění těchto hlavních požadavků,
 - vi) poskytovatel služeb vypracuje a používá plán pro řešení nenadálých situací, který zahrnuje nouzové a mimořádné situace, které mohou nastat v souvislosti s jeho službami,
 - vii) poskytovatel služeb vytvoří a trvale provádí program pro prevenci nehod a incidentů a pro bezpečnost, včetně programu hlášení a analýzy událostí, který systém řízení využívá s cílem přispívat k průběžnému zvyšování bezpečnosti, a
 - viii) poskytovatel služeb přijme opatření, jež mu umožní ověřovat, že všechny systémy a složky, které provozuje, neustále splňují výkonnostní požadavky související s bezpečností.
- b) Službu ATC je možné poskytovat pouze při splnění těchto podmínek:
- i) prevence únavy personálu poskytujícího službu ATC se provádí prostřednictvím systému rozpisu služeb. Tento systém musí zahrnovat časy služeb, čas strávený ve službě a přizpůsobené délky odpočinku. Omezení stanovená v rámci systému rozpisu služeb zohlední důležité faktory přispívající ke vzniku únavy, zejména nedostatek spánku, narušení 24hodinových cyklů, práci v noci, kumulativní dobu služby v daných časových obdobích a také sdílení přidělených úkolů mezi personálem,
 - ii) prevence stresu personálu poskytujícího službu ATC se provádí prostřednictvím vzdělávacích a preventivních programů,
 - iii) poskytovatel služeb ATC má zavedeny postupy pro ověřování, že personál poskytující služby ATC nemá zhoršený kognitivní úsudek nebo nedostatečnou zdravotní způsobilost,
 - iv) poskytovatel služeb ATC bere při plánování a během provozu ohled na provozní a technická omezení, jakož i zásady související s lidskými činiteli.
- c) Komunikační, navigační a přehledové služby je možné poskytovat pouze při splnění této podmínky:
- Poskytovatel služeb informuje příslušné uživatele vzdušného prostoru a stanoviště ATS průběžně a včas o provozním stavu svých služeb poskytovaných pro účely ATS (a o jeho změnách).
- d) Výcvikové organizace
- Organizace provádějící výcvik personálu poskytujícího službu ATC splňuje tyto požadavky:
- i) mít všechny prostředky nezbytné pro rozsah povinností spojených s její činností. K těmto prostředkům patří zejména: zařízení, personál, vybavení, metodika, dokumentace úkolů, povinností a postupů, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů,
 - ii) zavést a udržovat systém řízení týkající se úrovně výcviku a bezpečnosti a usilovat o průběžné zdokonalování tohoto systému a
 - iii) podle potřeby uzavírat dohody s jinými příslušnými organizacemi s cílem zajistit trvalé plnění těchto hlavních požadavků.“
-