

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY

Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví

LETECKÝ PŘEDPIS

LETOVÉ PROVOZNÍ SLUŽBY

SLUŽBA ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU

LETOVÁ INFORMAČNÍ SLUŽBA

POHOTOVOSTNÍ SLUŽBA

L 11

Uveřejněno pod číslem jednacím: 25345/99-220.

**KONTROLNÍ SEZNAM STRAN
PŘEDPIS LETOVÉ PROVOZNÍ SLUŽBY (L 11)**

Strana	Datum	Strana	Datum
i	12.10.2017 Změna č. 8/ČR	Dopl. 1 - 1	8.11.2018 Změna č. 51
iii	4.12.2014 Změna č. 7/ČR	Dopl. 1 - 2	10.11.2016 Oprava č. 4/ČR
v	8.11.2018 Změna č. 51	Dopl. 2 - 1 / Dopl. 2 - 2	19.11.2009 Změna č. 47 – 1. část
vi	28.11.2024 Změna č. 53 a 16/ČR	Dopl. 3 - 1	12.10.2017 Změna č. 8/ČR
vii / viii	5.11.2020 Změna č. 52 a 12/ČR	Dopl. 3 - 2 / Dopl. 3 - 3	23.11.2006 Oprava č. 3/ČR
ix	15.5.2025 Změna č. 18/ČR	Dopl. 4 - 1	12.10.2017 Změna č. 8/ČR
1 - 1	4.12.2014 Změna č. 7/ČR	Dopl. 5 - 1	5.11.2020 Změna č. 12/ČR
1 - 2 až 1 - 3	5.11.2020 Změna č. 12/ČR	Dopl. 6 - 1 / Dopl. 6 - 2	5.11.2020 Změna č. 12/ČR
1 - 4	23.3.2023 Změna č. 14/ČR	Dopl. 7 - 1	8.11.2018 Změna č. 51
1 - 5 / 1 - 6	28.11.2024 Změna č. 53	Dod. A - 1 až Dod. A - 4	22.11.2007 Změna č. 45
1 - 7 až 1 - 10	28.11.2024 Změna č. 16/ČR	Dod. A - 5	12.10.2017 Změna č. 8/ČR
2 - 1	10.11.2016 Oprava č. 4/ČR	Dod. A - 6	22.11.2007 Změna č. 45
2 - 2 až 2 - 3	12.10.2017 Změna č. 8/ČR	Dod. B - 1	10.11.2016 Oprava č. 4/ČR
2 - 4	28.11.2024 Změna č. 16/ČR	Dod. B - 2	20.11.2008 Změna č. 46
2 - 5 / 2 - 6	12.10.2017 Změna č. 8/ČR	Dod. C - 1	20.11.2008 Změna č. 46
2 - 7 až 2 - 10	5.11.2020 Změna č. 52	Dod. C - 2 až Dod. C - 4	19.11.2009 Změna č. 47 – 1. část
2 - 11 až 2 - 13	5.11.2020 Změna č. 52 a 12/ČR	Dod. N - 1	16.6.2022 Změna č. 13/ČR
3 - 1 až 3 - 6	28.11.2024 Změna č. 16/ČR	Dod. N - 2	28.12.2023 Změna č. 15/ČR
4 - 1 až 4 - 6	28.11.2024 Změna č. 16/ČR	Dod. N - 3 až Dod. N - 8	16.6.2022 Změna č. 13/ČR
5 - 1	28.11.2024 Změna č. 53 a 16/ČR	Dod. N - 9	23.1.2025 Změna č. 17/ČR
5 - 2	28.11.2024 Změna č. 53	Dod. N - 10 až Dod. N - 11	16.6.2022 Změna č. 13/ČR
6 - 1 / 6 - 2	10.11.2016 Změna č. 50-A Oprava č. 4/ČR	Dod. S - 1	25.4.2019 Změna č. 11/ČR
6 - 3	10.11.2016 Oprava č. 4/ČR	Dod. S - 2	28.12.2023 Změna č. 15/ČR
6 - 4	10.11.2016 Změna č. 50-A	Dod. S - 3 až Dod. S - 6	29.3.2018 Změna č. 9/ČR
7 - 1 až 7 - 3	10.11.2016 Oprava č. 4/ČR	Dod. S - 7	21.6.2018 Změna č. 10/ČR

15.5.2025
Změna č. 18/ČR

Strana	Datum	Strana	Datum
Dod. S - 8 až Dod. S - 9	23.1.2025 Změna č. 17/ČR	Dod. T - 1 až Dod. T - 3	5.11.2020 Změna č. 12/ČR
Dod. S - 10	21.6.2018 Změna č. 10/ČR	Dod. U - 1 / Dod. U - 2	15.5.2025 Změna č. 18/ČR

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Ministerstvo dopravy, jako příslušný správní orgán, uveřejňuje dle ustanovení § 102 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů letecký předpis:

LETOVÉ PROVOZNÍ SLUŽBY

SLUŽBA ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU

LETOVÁ INFORMAČNÍ SLUŽBA

POHOTOVOSTNÍ SLUŽBA

L 11

1. Účelem tohoto předpisu je stanovit úplnou a přehlednou formou pravidla pro letové provozní služby a související pravidla létání, a to na základě standardů a doporučených postupů (SARPs) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a v souladu s přímo použitelnými předpisy EU.

V tomto leteckém předpisu je použito textu tří dokumentů, a to:

ICAO Annex 11, Air Traffic Services (mezinárodní standardy); a

prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (EU standardy).

prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1185 ze dne 20. července 2016, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012, pokud jde o aktualizaci a doplnění společných pravidel létání a provozních předpisů týkajících se služeb a postupů v oblasti letecké navigace (SERA část C), a ruší nařízení (ES) č. 730/2006

2. Tam, kde dokumenty neobsahují určení adresátů jednotlivých pravidel (práv a povinností) a nositelů pravomocí, jsou tyto adresáti a nositelé pravomocí uvedeni ve vlastním textu leteckého předpisu. Rovněž v případech, kdy se to jeví žádoucím, je vlastní text leteckého předpisu opatřen dalším textem.
3. Pro řešení případných sporů o pravomoc nebo příslušnost je třeba využít příslušných ustanovení platných právních předpisů České republiky, zejména pak zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů a zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky, ve znění pozdějších předpisů.
4. Tento předpis je závazný pro všechny civilní subjekty zúčastněné na organizování a poskytování letových provozních služeb a provádění letů ve vzdušném prostoru České republiky.
5. Podle teritoriální použitelnosti jsou požadavky tohoto předpisu rozlišeny následovně:
 - a) označením „**EU**“ jsou uvozeny a šedým podbarvením zvýrazněny požadavky stanovené příslušnými právními předpisy EU odlišné od regulačního rámce SARPs ICAO;
 - b) označením „**ICAO**“ jsou uvozeny a šedým podbarvením zvýrazněny ty části předpisu, které vychází ze SARPs ICAO, které je z hlediska bezpečnosti a mezinárodní harmonizace žádoucí respektovat při letech ve vzdušném prostoru, kde se pravidla pro jednotné evropské nebe neuplatňují a byly v ČR přijaty po vstupu příslušných pravidel EU v platnost;
 - c) označením „**ČR**“ jsou uvozeny a šedým podbarvením zvýrazněny dodatečné národní požadavky doplňující SARPs ICAO, nebo požadavky stanovené odlišně od regulačního rámce SARPs ICAO.

Poznámka: Ty části předpisu, které vychází ze SARPs ICAO, a byly v ČR přijaty před vstupem v platnost příslušných pravidel EU, nejsou žádným z uvedených způsobů zvýrazněny.

Upozornění: V případě přímého rozporu tohoto předpisu a příslušného přímo použitelného předpisu Evropské unie má komunitární úprava aplikační přednost, nejedná-li se o využití ustanovení o pružnosti dle Čl. 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, ve znění pozdějších předpisů.

6. Pokud se v tomto předpise vyskytuje slovo „mezinárodní“, platí příslušná ustanovení rovněž pro vnitrostátní podmínky, není-li uvedeno jinak.
7. Význam zkratek použitých v tomto předpisu je uveden v ICAO Doc 8400, Zkratky a kódy.

Datum účinnosti tohoto předpisu je: 27. 2. 2000.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV

Změny			Opravy		
Číslo změny	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis	Číslo opravy	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis
1 - 49	zpracováno		Oprava Zm. 1/ČR	zpracováno	
1/ČR – 6/ČR	zpracováno		1/ČR – 3/ČR	zpracováno	
7/ČR	4.12.2014		4/ČR	10.11.2016	
50-A	10.11.2016		5/ČR	21.6.2018	zpracováno
8/ČR	12.10.2017				
9/ČR	29.3.2018				
10/ČR	21.6.2018				
51	8.11.2018				
11/ČR	25.4.2019				
50-B	5.11.2020	zpracováno			
52 a 12/ČR	5.11.2020				
13/ČR	16.6.2022				
14/ČR	23.3.2023				
15/ČR	28.12.2023				
53 a 16/ČR	28.11.2024				
17/ČR	23.1.2025				
18/ČR	15.5.2025				

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

OBSAH

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN

ÚVODNÍ USTANOVENÍ	i
ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV	iii
OBSAH	v
Hlava 1 Definice	1-1
Hlava 2 Všeobecná ustanovení	2-1
2.1 Stanovení pravomoci	2-1
2.2 Úkoly letových provozních služeb	2-1
2.3 Rozdělení letových provozních služeb	2-2
2.4 Stanovení potřeby letových provozních služeb	2-2
2.5 Označování částí vzdušného prostoru a řízených letišť, kde se poskytují letové provozní služby	2-2
2.6 Klasifikace vzdušných prostorů	2-2
2.7 Provoz s navigací založenou na výkonnosti (PBN)	2-4
2.8 Požadovaná komunikační výkonnost (RCP)	2-4
2.9 Provoz s přehledem založeným na výkonnosti (PBS)	2-4
2.10 Zřizování a označování stanovišť poskytujících letové provozní služby	2-5
2.11 Specifikace letových informačních oblastí, řízených oblastí a řízených okrsků	2-5
2.12 Označování stanovišť letových provozních služeb a vzdušných prostorů	2-6
2.13 Zřizování a označování tratí ATS	2-6
2.14 Zřizování bodů přechodu	2-6
2.15 Zřizování a označování význačných bodů	2-7
2.16 Zřizování a označování standardních tratí pro pojiždění letadel	2-7
2.17 Koordinace mezi provozovatelem a letovými provozními službami	2-7
2.18 Koordinace mezi vojenskými stanovišti a letovými provozními službami	2-7
2.19 Koordinace pro činnosti, kde je možnost nebezpečí pro lety civilních letadel	2-7
2.20 Letecká data	2-8
2.21 Koordinace mezi úřady meteorologických a letových provozních služeb	2-8

	2.22	Koordinace mezi leteckými informačními službami a úřady letových provozních služeb	2-8
	2.23	Minimální letové výšky	2-9
	2.24	Služba letadlům v nouzi	2-9
	2.25	Zvláštní případy za letu	2-10
	2.26	Čas v letových provozních službách	2-11
	2.27	Stanovení požadavků na vybavení letadel a činnost odpovídačů hlásících tlakovou výšku	2-11
	2.28	Řízení únavy	2-11
	2.29	Řízení bezpečnosti	2-12
	2.30	Jednotné referenční systémy	2-12
	2.31	Jazykové znalosti	2-13
	2.32	Opatření pro řešení nenadálých situací	2-13
	2.33	Označování a vymezování zakázaných, omezených a nebezpečných prostorů	2-13
	2.34	Služba návrhu postupů letu podle přístrojů	2-13
Hlava 3		Služba řízení letového provozu	3-1
	3.1	Uplatnění	3-1
	3.2	Poskytování služby řízení letového provozu	3-1
	3.3	Činnost služby řízení letového provozu	3-1
	3.4	Minima rozstupů	3-2
	3.5	Odpovědnost za řízení	3-3
	3.6	Předávání odpovědnosti za řízení	3-3
	3.7	Letová povolení	3-4
	3.8	Řízení osob a mobilních prostředků na letištích	3-6
	3.9	Poskytování radaru a ADS-B	3-6
	3.10	Použití radaru pro řízení pohybů na pohybové ploše (SMR)	3-6
Hlava 4		Letová informační služba	4-1
	4.1	Aplikace	4-1
	4.2	Účel letové informační služby	4-1
	4.3	Rozhlasová vysílání letové informační služby	4-2
	4.4	Rozhlasová vysílání VOLMET a služba D-VOLMET	4-6
Hlava 5		Pohotovostní služba	5-1
	5.1	Aplikace	5-1
	5.2	Uvědomování záchranných koordinačních středisek	5-1

	5.3	Použití spojovacích zařízení	5-2
	5.4	Provádění zákresu letadla ve stavu nouze	5-2
	5.5	Informace provozovateli	5-2
	5.6	Informování letadel letících v blízkosti letadla ve stavu nouze	5-2
Hlava 6		Požadavky letových provozních služeb na spojení	6-1
	6.1	Letecká pohyblivá služba (spojení letadlo - země)	6-1
	6.2	Letecká pevná služba (spojení země - země)	6-1
	6.3	Služba řízení pohybů na ploše	6-3
	6.4	Letecká radionavigační služba	6-3
Hlava 7		Požadavky letových provozních služeb na informace	7-1
	7.1	Meteorologické informace	7-1
	7.2	Informace o stavu letiště a o provozním stavu přidružených zařízení	7-2
	7.3	Informace o provozním stavu navigačních služeb	7-2
	7.4	Informace o neobsazených volných balónech	7-2
	7.5	Informace týkající se vulkanické činnosti	7-2
	7.6	Informace týkající se radioaktivních látek a oblaků toxických chemikálií	7-3
Doplněk 1		Zásady, kterými se řídí označování navigačních specifikací a označování tratí ATS jiných, než standardních odletových a příletových tratí	Dopl. 1-1
	1.	Označení tratí ATS a navigačních specifikací	Dopl. 1-1
	2.	Skladba označení	Dopl. 1-1
	3.	Přidělení základních označení	Dopl. 1-2
	4.	Používání označení při spojení	Dopl. 1-2
Doplněk 2		Zásady, kterými se řídí zřizování a označování význačných bodů	Dopl. 2-1
	1.	Zřizování význačných bodů	Dopl. 2-1
	2.	Označení význačných bodů vyznačených polohou radionavigačního prostředku	Dopl. 2-1
	3.	Označení význačných bodů nevyznačených radionavigačním prostředkem	Dopl. 2-1
	4.	Používání označení při spojení	Dopl. 2-2
	5.	Význačné body používané pro účely hlášení	Dopl. 2-2
Doplněk 3		Zásady, kterými se řídí označování standardních odletových a příletových tratí a s tím související postupy	Dopl. 3-1
	1.	Označení pro standardní odletové a příletové tratě a s nimi související postupy	Dopl. 3-1
	2.	Skladba označení	Dopl. 3-1

3.	Přidělování označení	Dopl. 3-1
4.	Přidělování znaků platnosti	Dopl. 3-2
5.	Příklady označení v otevřené řeči a kódového označení	Dopl. 3-2
6.	Skladba označení pro postupy přiblížení MLS/RNAV	Dopl. 3-2
7.	Použití označení při spojení	Dopl. 3-3
8.	Zobrazení tratí a postupů službě řízení letového provozu	Dopl. 3-3
Doplněk 4	Vzdušné prostory ATS – poskytované služby a požadavky	Dopl. 4-1
Doplněk 5	Normativní předpisy pro oblast řízení únavy	Dopl. 5-1
Doplněk 6	Požadavky na systém řízení rizik spojených s únavou (FRMS)	Dopl. 6-1
1.	Politika a dokumentace FRMS	Dopl. 6-1
2.	Procesy řízení rizika spojeného s únavou	Dopl. 6-1
3.	FRMS procesy zajištění bezpečnosti	Dopl. 6-2
4.	Procesy podpory FRMS	Dopl. 6-2
Doplněk 7	Odpovědnost státu za službu návrhu postupů letu podle přístrojů	Dopl. 7-1
Dodatek A	Podkladový materiál týkající se metody zřizování tratí ATS, vymezených zařízeními VOR	Dod. A-1
1.	Úvod	Dod. A-1
2.	Stanovování hodnot výkonnosti systémů VOR	Dod. A-1
3.	Stanovení ochranného vzdušného prostoru podél tratí vymezených zařízeními VOR	Dod. A-1
4.	Separace paralelních tratí vymezených zařízeními VOR	Dod. A-4
5.	Separace přilehlých tratí vymezených zařízeními VOR, které nejsou paralelní	Dod. A-5
6.	Body přechodu pro zařízení VOR	Dod. A-5
7.	Výpočet poloměru zatáčky	Dod. A-5
Dodatek B	Rozhlasové vysílání informací o provozu letadly a s ním související provozní postupy	Dod. B-1
1.	Zavádění a používání rozhlasového vysílání	Dod. B-1
2.	Podrobnosti rozhlasového vysílání	Dod. B-1
3.	Související provozní postupy	Dod. B-2
Dodatek C	Metodické pokyny k plánování opatření pro řešení nenadálých situací	Dod. C-1
1.	Úvod	Dod. C-1
2.	Statut plánů řešení nenadálých situací	Dod. C-1
3.	Odpovědnost za tvorbu, vyhlášení a aplikaci plánů řešení nenadálých situací	Dod. C-1
4.	Přípravné opatření	Dod. C-2

- | | | |
|----|--|----------|
| 5. | Koordinace | Dod. C-3 |
| 6. | Tvorba, vyhlášení a aplikace postupů pro řešení nenadálých situací | Dod. C-3 |

ČR:

Dodatek N	Letištní letová informační služba (AFIS)	Dod. N-1
1.	Všeobecná ustanovení	Dod. N-1
2.	Stanoviště, funkce a činnosti	Dod. N-4
3.	Vybavení stanovišť AFIS	Dod. N-6
4.	Poskytování letištní letové informační služby	Dod. N-8
5.	Poskytování pohotovostní služby	Dod. N-10
Dodatek S	Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS	Dod. S-1
1.	Všeobecná ustanovení	Dod. S-1
2.	Stanoviště, funkce a činnosti	Dod. S-4
3.	Vybavení stanovišť poskytování informací	Dod. S-6
4.	Poskytování informací	Dod. S-8
5.	Letecké nehody	Dod. S-10
6.	Hlášení událostí	Dod. S-10
Dodatek T	Pravidla pro zřizování a využívání dočasně rezervovaných prostorů pro místní provoz všeobecného letectví – TRA GA	Dod. T-1
1.	Všeobecná ustanovení	Dod. T-1
2.	Všeobecná ustanovení	Dod. T-1
3.	Pravidla pro využívání TRA GA	Dod. T-2
4.	Aktivace / deaktivace TRA GA	Dod. T-2
5.	Pravidla pro provádění letů v TRA GA a na rozhraní se sousedícím vzdušným prostorem	Dod. T-2
6.	Zveřejňování TRA GA	Dod. T-3
7.	Letecké nehody	Dod. T-3
8.	Hlášení událostí	Dod. T-3
Dodatek U	Požadavky pro stanovení minimální úrovně ATS	Dod. U-1
1.	Všeobecné ustanovení	Dod. U-1
2.	Požadavky pro stanovení minimální úrovně ATS	Dod. U-1

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 1 – DEFINICE

Poznámka 1: V celém textu tohoto dokumentu se výrazu „služba“ používá jako abstraktního pojmu k označení činnosti nebo vykonávaných služeb; výrazu „stanoviště“ se používá k označení pracovišť vykonávajících službu.

Poznámka 2: Označení (RR) v těchto definicích vyjadřuje definici, která byla získána z Radio-komunikačního řádu Mezinárodní telekomunikační unie (ITU) (viz Příručka požadavků na rádiové kmitočtové spektrum pro civilní letectví včetně prohlášení schválené politiky ICAO – Handbook on Radio Frequency Spectrum Requirements for Civil Aviation including statement of approved ICAO policies (Doc 9718)).

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

ADS-C dohoda (ADS-C agreement)

Plán hlášení, který stanoví podmínky hlášení údajů ADS-C (tj. údaje požadované stanovištěm letových provozních služeb a četnost hlášení ADS-C, která musí být dohodnuta před použitím ADS-C při poskytování letových provozních služeb).

Poznámka: Položky dohody budou vyměňovány mezi pozemním systémem a letadly prostřednictvím kontraktu nebo sérií kontraktů.

ALERFA

Kódový výraz používaný k označení údobí pohotovosti.

Automatická informační služba v koncové řízené oblasti (ATIS) (Automatic terminal information service)

Automatické poskytování platných běžných informací přilétávajícím a odlétávajícím letadlům nepřetržitě nebo v určeném časovém intervalu:

Automatická informační služba v koncové řízené oblasti datovým spojem (D-ATIS) (Data link automatic terminal information service)

Poskytování ATIS prostřednictvím datového spoje.

Automatická hlasová informační služba v koncové řízené oblasti (Hlasový ATIS) (Automatic voice terminal information service) (Voice ATIS)

Poskytování ATIS prostřednictvím nepřetržitého a opakovaného hlasového rozhlasového vysílání.

Automatický závislý přehledový systém – vysílání (ADS-B) (Automatic dependent surveillance – broadcast)

Prostředek, kterým letadla, letištní mobilní prostředky a další objekty mohou automaticky vysílat a/nebo přijímat údaje, jako jsou identifikace, poloha a další,

podle vhodnosti, ve vysílacím módu pomocí datového spoje.

Automatický závislý přehledový systém – kontrakt (ADS-C) (Automatic dependent surveillance – contract)

Prostředek, kterým budou pomocí datového spoje vyměňovány položky ADS-C dohody mezi pozemním systémem a letadlem určující, za jakých podmínek by měla být zahájena hlášení ADS-C a jaké údaje by tato hlášení měla obsahovat.

Poznámka: Zkrácený výraz „ADS kontrakt“ je běžně užíván při odkazu na ADS kontrakt událost, ADS kontrakt požadavek, ADS periodický kontrakt nebo na nouzový mód.

Bod předání řízení (Transfer of control point)

Určený bod, umístěný na letové dráze letadla, ve kterém se předává odpovědnost za poskytování služby řízení letového provozu letadlu z jednoho řídicího stanoviště nebo pracoviště na druhé.

Bod přechodu (Change-over point)

Bod, ve kterém se od letadla letícího na úseku tratě ATS vyznačeném zařízeními VOR očekává, že změni navigační vedení letadla pomocí zařízení za letadlem na navigační vedení letadla pomocí nejbližšího zařízení VOR před letadlem.

Poznámka: Body přechodu se zřizují pro poskytování optimálních podmínek s přihlédnutím k síle a jakosti signálu mezi dvěma radionavigačními zařízeními VOR ve všech používaných hladinách a k zajištění společného zdroje směrového vedení pro všechna letadla letící na stejné části úseku trati.

Cestovní hladina (Cruising level)

Hladina dodržovaná letadlem během značné části letu.

Člen letové posádky (Flight crew member)

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

Data/údaj (Datum)

Veličina nebo soubor veličin, které mohou sloužit jako základ pro výpočet dalších veličin (ISO 19104)*.

Deklarovaná kapacita (Declared Capacity)

Míra schopnosti ATC systému nebo jakéhokoli jeho subsystému nebo pracovních míst, poskytovat službu letadlům během normálních činností. Je vyjádřena jako počet letadel vstupujících do stanovené části vzdušného prostoru za určitou časovou jednotku, přičemž se bere v úvahu počasí, konfigurace

* ISO Standard 19104, Geographic information - Terminology

stanoviště ATC, personál a zařízení, které jsou k dispozici a jakékoli další faktory, které mohou mít vliv na pracovní zátěž řídicího odpovědného za daný vzdušný prostor.

Deklinace zařízení (Station declination)

Odchylka mezi nultým stupněm radiálu VOR a zeměpisným severem, určeným v okamžiku kalibrace stanice VOR.

DETRESFA

Kódový výraz používaný k označení údobí tísně.

ICAO:

Doba služby (Duty period)

Doba, která začíná okamžikem, ke kterému poskytovatel letových provozních služeb od řídicího letového provozu požaduje, aby nastoupil do služby nebo jí začal vykonávat, a končí, jakmile tato osoba nemá žádné další povinnosti.

Doba mimo službu (Non-duty period)

Souvislý a definovaný časový úsek následující po službě a/nebo časový úsek před službou, během kterého jsou řídicí letového provozu zproštěni všech povinností.

Doba na pracovišti (Time-in-position)

Časový úsek, kdy řídicí letového provozu vykonává činnosti na základě průkazu způsobilosti řídicího letového provozu na provozním pracovišti.

Dráha (Runway)

Vymezený obdélníkový prostor na pozemním letišti, určený pro přistání a vzlety letadel.

Dráhová dohlednost (RVR) (Runway visual range)

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

Geodetický údaj (Geodetic datum)

Nejmenší soubor parametrů nutných pro určení místa a orientace místního referenčního systému vzhledem ke světovému referenčnímu systému.

Gregoriánský kalendář (Gregorian calendar)

Všeobecně používaný kalendář, který byl poprvé zaveden v roce 1582 pro definování roku, který aproximuje tropický rok výstižněji než Juliánský kalendář (ISO 19108)**.

Poznámka: Podle gregoriánského kalendáře má běžný rok 365 dní a přestupný 366 dní rozdělených na 12 po sobě jdoucích měsíců.

Hladina (Level)

Všeobecný výraz používaný k vyjádření vertikální polohy letadla za letu, znamenající buď výšku, nadmořskou výšku nebo letovou hladinu.

Hlásný bod (Reporting point)

Stanovené zeměpisné místo, vzhledem k němuž se může hlásit poloha letadla.

IFR

Symbol používaný k označení pravidel pro let podle přístrojů.

IMC

Symbol používaný k označení meteorologických podmínek pro let podle přístrojů.

INCERFA

Kódový výraz používaný k označení údobí nejistoty.

Incident

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

Poznámka: Druhy incidentů, které mají z hlediska ICAO zvláštní význam pro zpracování rozborů směřujících k preventivním opatřením, jsou obsaženy v Dodatku C Předpisu L 13.

Informace AIRMET (AIRMET information)

Informace vydaná meteorologickou výstražnou službou, týkající se výskytu nebo očekávaného výskytu určitých meteorologických jevů na trati, které mohou ovlivnit bezpečnost letového provozu v nízkých hladinách a které nebyly již uvedeny v předpovědi vydané pro lety v nízkých hladinách v dané letové informační oblasti nebo její části.

Informace SIGMET (SIGMET information)

Informace vydaná meteorologickou výstražnou službou, týkající se výskytu určitých meteorologických jevů na trati a jiných jevů v atmosféře, které mohou ovlivnit bezpečnost letového provozu.

Informace o provozu (Traffic information)

Informace vydaná stanovištěm letových provozních služeb, kterou se pilot upozorňuje na jiný známý nebo pozorovaný letový provoz, který se může nacházet v blízkosti polohy letadla nebo jeho zamýšlené trati, a která má pilotovi pomoci vyhnout se srážce.

ICAO:

Integrita dat – stupeň zabezpečení (Integrity – aeronautical data)

Stupeň zabezpečení proti ztrátě nebo pozměnění leteckých dat nebo jejich hodnoty od jejich vzniku nebo schválené změny.

ICAO:

Jakost dat (Data quality)

Stupeň nebo úroveň jistoty, že poskytovaná data splňují požadavky uživatele vyjádřené přesností, rozlišením a integritou (nebo rovnocenným stupněm zabezpečení), sledovatelností, včasností, úplností a formátem.

Kalendář (Calendar)

Samostatný časový referenční systém, který poskytuje základ pro definování časové polohy s rozlišením na jeden den (ISO 19108**).

** ISO Standard 19108, *Geographic Information - Temporal schema*

ICAO:**Klasifikace integrity (letecká data) (Integrity classification (aeronautical data))**

Klasifikace založená na možném riziku vyplývajícím z použití poškozených dat. Letecká data se klasifikují jako:

- a) běžná data: existuje velmi malá pravděpodobnost, že při použití poškozených běžných dat dojde k vážnému ohrožení bezpečnosti letu či přistání letadla s možností katastrofy;
- b) význačná data: existuje malá pravděpodobnost, že při použití poškozených význačných dat dojde k vážnému ohrožení bezpečnosti letu či přistání letadla s možností katastrofy; a
- c) kritická data: existuje vysoká pravděpodobnost, že při použití poškozených kritických dat dojde k vážnému ohrožení bezpečnosti letu či přistání letadla s možností katastrofy.

Komunikace datovým spojem (Data link communications)

Forma spojení používaná pro výměnu zpráv prostřednictvím datového spoje.

Komunikace datovým spojem mezi řídícím a pilotem (CPDLC) (Controller-pilot data link communications)

Způsob spojení mezi řídícím a pilotem, používající datový spoj pro ATC komunikaci.

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

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

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

Koncová řízená oblast (Terminal control area)

Řízená oblast ustanovená obvykle v místech, kde se tratě letových provozních služeb sbíhají v blízkosti jednoho nebo více hlavních letišť.

Konečné přiblížení (Final approach)

Ta část postupu přiblížení podle přístrojů, která začíná ve stanoveném fixu nebo bodu konečného přiblížení nebo, kde takový fix nebo bod není stanoven,

- a) na konci poslední předpisové zatáčky, základní zatáčky nebo v příletové zatáčce postupu racetrack, je-li stanoven; nebo
- b) v bodě nalétnutí na poslední trať stanovenou pro postup přiblížení; a končí v bodě v blízkosti letiště, ze kterého letadlo:

- 1) může přistát; nebo

- 2) zahájí postup nezdařeného přiblížení.

Konferenční spojení (Conference communications)

Spojovací zařízení, na kterých se mohou vést přímé hovory mezi třemi nebo více místy současně.

ICAO:**Kontrola cyklickým kódem (CRC) (Cyclic redundancy check)**

Matematický algoritmus aplikovaný na číslícově vyjádřené údaje stanovující úroveň jistoty, že nedošlo ke ztrátě nebo pozměnění dat.

Let IFR (IFR flight)

Let prováděný v souladu s pravidly pro let podle přístrojů.

Let VFR (VFR flight)

Let prováděný v souladu s pravidly pro let za viditelnosti.

Letadlo (Aircraft)

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

ČR:

Pro účely tohoto předpisu se za letadlo považuje i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku. Výraz „letadlo“ používaný v kontextu tohoto předpisu může mít také význam pilot, velitel letadla, letadlo nebo let.

Letecká informační příručka (AIP) (Aeronautical Information Publication)

Příručka vydaná státem nebo pověřenou organizací, obsahující letecké informace trvalého charakteru, důležité pro letecký provoz.

Letecká nehoda (Accident)

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

- a) některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem:
 - přítomnosti v letadle, nebo
 - přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla, včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo
 - přímého působení proudu plynů (vytvořených letadlem),

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

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

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

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

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

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

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

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

Poznámka 4: Poradenský materiál pro stanovení poškození letadla naleznete v Dodatku G Předpisu L 13.

Letecká pevná služba (AFS) (Aeronautical fixed service)

Telekomunikační služba mezi stanovenými pevnými body, poskytovaná zvláště pro bezpečnost letectví a pro pravidelný, účinný a hospodárný provoz leteckých služeb.

Letecká pohyblivá služba (RR S1.32) (Aeronautical mobile service)

Pohyblivá služba mezi leteckými a letadlovými stanicemi nebo mezi letadlovými stanicemi navzájem, již se mohou účastnit i stanice záchranných prostředků. Do této služby se mohou zahrnout palubní nouzové majáky polohy na stanovených tísnových a nouzových kmitočtech.

Letecká telekomunikační stanice (Aeronautical telecommunication station)

Stanice letecké telekomunikační služby.

Letiště (Aerodrome)

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

Letištní provoz (Aerodrome traffic)

Veškerý provoz na provozní ploše letiště a všechna letadla letící v blízkosti letiště.

Poznámka: Letadlo je v blízkosti letiště, když je na letištním okruhu, vstupuje do něj nebo jej opouští.

Letištní provozní zóna (ATZ) (Aerodrome traffic zone)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů, který slouží k ochraně letištního provozu.

ČR:

Letištní provozní zóna je zřízena na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu. Je vymezena horizontálně kružnicí (nebo její částí) o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště a vertikálně zemským povrchem a nadmořskou výškou 4 000 ft (1 200 m), pokud ÚCL nestanoví jinak.

Zasahuje-li do prostoru ATZ vertikálně nebo horizontálně:

- a) řízený vzdušný prostor třídy C nebo D,
 - b) 1) v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, anebo
2) aktivovaný v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, je-li v ATZ poskytována letištní letová informační služba (AFIS),
 - c) jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor zveřejněný formou AIP SUP nebo NOTAM, nebo
 - d) zakázaný prostor,
- tvorí hranice ATZ hranice těchto prostorů.

Letištní řídicí věž (Aerodrome control tower)

Stanoviště ustanovené k poskytování služby řízení letového provozu letištnímu provozu.

Letištní služba řízení (Aerodrome control service)

Služba řízení letového provozu pro letištní provoz.

Letová cesta (Airway)

Řízená oblast nebo její část, zřízená ve formě koridoru, vybavená radionavigačními zařízeními.

Letová hladina (FL) (Flight level)

Hladina konstantního atmosférického tlaku, vztažená ke stanovenému základnímu údaji tlaku 1013,2 hektopascalů (hPa) a oddělená od ostatních takových hladin stanovenými tlakovými intervaly.

Poznámka 1: Tlakoměrný výškoměr je kalibrován podle standardní atmosféry:

- a) když je nastaven na QNH, ukazuje nadmořskou výšku;
- b) když je nastaven na QFE, ukazuje výšku nad referenčním bodem QFE; a
- c) když je nastaven na tlak 1013,2 hektopascalů (hPa), může být použit k indikaci letových hladin.

Poznámka 2: Výrazy „výška“ a „nadmořská výška“, které jsou použity v Poznámce 1, se vztahují k tlakovým a nikoliv ke geometrickým výškám nad terénem či nad mořem.

Letová informační oblast (Flight information region)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů, v němž se poskytuje letová informační služba a pohotovostní služba.

Letová informační služba (Flight information service)

Služba poskytovaná za účelem podávání rad a informací k bezpečnému a účinnému provádění letů.

Letová poradní služba (Air traffic advisory service)

Služba poskytovaná v letovém poradním vzdušném prostoru k zajištění rozstupů, pokud je to proveditelné, mezi letadly, která letí podle letových plánů IFR.

ČR:

Neaplikuje se.

Letová provozní služba (Air traffic service)

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

Letové informační středisko (Flight information centre)

Stanoviště zřízené pro poskytování letové informační služby a pohotovostní služby.

Letové povolení (Air traffic control clearance)

Oprávnění, vydané veliteli letadla provést let nebo v letu pokračovat za podmínek určených stanovištěm řízení letového provozu.

Poznámka 1: Výraz „letové povolení“ se obvykle zkracuje na „povolení“, použije-li se v příslušných souvislostech.

Poznámka 2: Zkrácenému výrazu „povolení“ může předcházet „pojíždění“, „vzlet“, „odlet“, „traťové“, „přiblížení“ nebo „přistání“, k označení příslušné části letu, ke které se povolení vztahuje.

ICAO:**Letový plán (Flight plan)**

Předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části.

Poznámka 1: Pojem letový plán se může pojít se slovy „předběžný“, „podaný“, „platný“, nebo „provozní“, což indikuje kontext a různé fáze letu.

Poznámka 2: Pokud je pojem doplněn o slovo „zpráva“, označuje obsah a formát přenášených dat letového plánu.

Letový provoz (Air traffic)

Všechna letadla za letu nebo pohybující se na provozní ploše letiště.

Lidská výkonnost (Human performance)

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

Meteorologická služebna (Meteorological office)

Služebna určená k poskytování meteorologické služby pro mezinárodní letectví.

Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů (IMC) (Instrument meteorological conditions)

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, které jsou horší než předepsaná minima meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

Poznámka: Stanovená minima pro meteorologické podmínky pro let za viditelnosti jsou obsažena v Předpisu L 2.

Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC) (Visual meteorological conditions)

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, které jsou stejné nebo lepší než předepsaná minima.

Poznámka: Stanovená minima pro meteorologické podmínky pro let za viditelnosti jsou obsažena v Předpisu L 2.

Mez povolení (Clearance limit)

Bod, ke kterému bylo letadlu uděleno letové povolení.

Mezinárodní kancelář NOTAM (International NOTAM office)

Kancelář určená státem pro mezinárodní výměnu NOTAM.

Nadmořská výška (Altitude)

Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od střední hladiny moře (MSL).

Náhradní letiště (Alternate aerodrome)

Letiště, na které letadlo může pokračovat, když přistání na letišti zamýšleného přistání nebo pokračování v letu na toto letiště není možné nebo žádoucí, na kterém jsou k dispozici potřebné služby a zařízení, na kterém mohou být splněny požadavky na výkonnost letadla a které je v provozu v předpokládané době použití. Mezi náhradní letiště patří následující:

Náhradní letiště při vzletu (Take-off alternate)

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

Náhradní letiště na trati (En-route alternate)

Náhradní letiště, na kterém letadlo bude moci přistát, jestliže je na trati potřeba provést diverzi letu.

Náhradní letiště určení (Destination alternate)

Náhradní letiště, na kterém bude letadlo moci přistát, jestliže přistání na letišti určení není možné nebo žádoucí.

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

Následné povolení (Downstream clearance)

Povolení vydané letadlu stanovištěm řízení letového provozu, které v daném čase toto letadlo neřídí.

Navigace založená na výkonnosti (PBN) (Performance-based navigation)

Prostorová navigace založená na výkonnostních požadavcích pro letadla provozovaná na tratích ATS, na postupech přiblížení podle přístrojů nebo ve stanoveném vzdušném prostoru.

Poznámka: Výkonnostní požadavky jsou vyjádřeny navigačními specifikacemi (specifikace RNAV, specifikace RNP) ve vztahu k přesnosti,

integritě, spojitosti, dostupnosti a funkčnosti, nezbytné pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.

Navigační specifikace (Navigation specification)

Soubor požadavků pro letadlo a letovou posádku nezbytných k podpoře provozu s navigací založenou na výkonnosti ve stanoveném vzdušném prostoru. Existují dva druhy navigačních specifikací:

Specifikace požadované navigační výkonnosti (RNP) (Required navigation performance (RNP) specification)

Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která zahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNP, např. RNP 4, RNP APCH.

Specifikace prostorové navigace (RNAV) (Area navigation (RNAV) specification)

Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která nezahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNAV, např. RNAV 5, RNAV 1.

Poznámka 1: Performance-based Navigation (PBN) Manual (ICAO Doc 9613), Volume II obsahuje podrobný návod pro navigační specifikace.

Poznámka 2: Výraz RNP, který byl dříve definován jako „vyhlášení navigační výkonnosti nezbytné pro provoz v definovaném vzdušném prostoru“ byl z tohoto předpisu odstraněn, jelikož byl koncept RNP nahrazen konceptem PBN. Výraz RNP je nyní v tomto předpisu používán výhradně v souvislosti s navigačními specifikacemi, které vyžadují sledování výkonnosti a varování. Např. RNP 4 se vztahuje k letadlu a provozním požadavkům, které obsahují požadavek na výkonnost v příčném směru 4 NM s palubním sledováním výkonnosti a varováním, které jsou podrobně popsány v PBN Manual (ICAO Doc 9613).

ICAO:

Nebezpečný prostor (Danger area)

Vzdušný prostor vymezených rozměrů, ve kterém mohou v určité době probíhat činnosti nebezpečné pro let letadla.

NOTAM

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

EU:

Oblast s povinným odpovídačem (Transponder mandatory zone (TMZ))

Vzdušný prostor stanovených rozměrů, ve kterém je pro letadlo povinné vybavení odpovídači hlásícími tlakovou nadmořskou výšku a jejich provozování.

Oblast s povinným rádiovým spojením (Radio mandatory zone (RMZ))

Vzdušný prostor stanovených rozměrů, ve kterém musí být letadlo vybaveno radiostanicí a provozovat ji.

Oblastní služba řízení (Area control service)

Služba řízení letového provozu pro řízené lety v řízených oblastech.

Oblastní středisko řízení (Area control centre)

Stanoviště, ustavené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům v řízených oblastech pod jeho pravomocí.

Odbavovací plocha (Apron)

Vymezená plocha na pozemním letišti, určená k umístění letadel pro nastupování a vystupování cestujících, pro nakládání a vykládání pošty nebo zboží, pro jejich plnění pohonnými hmotami a parkování nebo údržbu.

Ohlašovna letových provozních služeb (Air traffic services reporting office)

Stanoviště zřízené k přijímání hlášení týkajících se letových provozních služeb a letových plánů předkládaných před odletem.

Poznámka: Ohlašovna letových provozních služeb může být zřízena jako samostatné stanoviště nebo ve spojení s jiným stanovištěm, jako např. se stanovištěm řízení letového provozu nebo se stanovištěm letecké informační služby.

ICAO:

Omezený prostor (Restricted area)

Vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pozemními prostory nebo teritoriálními vodami státu, v kterém je let letadla omezen v souladu se stanovenými podmínkami.

Palubní protisrážkový systém (ACAS) (Airborne collision avoidance system)

Palubní systém založený na signálech odpovídače sekundárního přehledového radaru (SSR), který pracuje nezávisle na pozemním zařízení a poskytuje pilotovi upozornění na možné nebezpečí srážky letadel, která jsou vybavena odpovídačem SSR.

Poznámka 1: V dané souvislosti „nezávisle“ znamená, že ACAS pracuje nezávisle na jiných systémech, používaných letovými provozními službami, s výjimkou spojení s pozemní stanicí módu S.

Poznámka 2: Výše uvedené odkazy na odpovídače SSR se vztahují k odpovídačům, pracujícím v módu C nebo S.

ICAO:

Platný letový plán (CPL) (Current flight plan)

Letový plán, který reflektuje případné změny podaného letového plánu na základě později vydaných letových povolení.

Pohotovostní služba (Alerting service)

Služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba a asistence těmto organizacím podle potřeby.

Pohybová plocha (Movement area)

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

Pojíždění (Taxiing)

Pohyby letadel na povrchu letiště s použitím vlastní síly, s výjimkou vzletu a přistání.

Pojíždění za letu (Air-taxiing)

Pohyby vrtulníků/VTOL nad povrchem letiště s přízemním účinkem při rychlostech obvykle nižších než 37km/h (20 kt).

Poznámka: Skutečná výška může být různá a některé vrtulníky mohou požadovat pojíždění za letu nad 8 m (25 ft) AGL, aby snížily turbulenci způsobenou přízemním účinkem nebo umožnily vydání povolení s podvěšeným nákladem.

Poradní trať (Advisory route)

Stanovená trať, kde je dostupná letová poradní služba.

ČR:

Neaplikuje se.

Poradní vzdušný prostor (Advisory airspace)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů nebo označená trať, kde je dostupná letová poradní služba.

ČR:

Neaplikuje se.

Prostorová navigace (RNAV) (Area navigation)

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

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

Provozní plocha (Manoeuvring area)

Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, s výjimkou odbavovacích ploch.

Provozovatel (Operator)

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

Přebírající stanoviště (Accepting unit)

Stanoviště řízení letového provozu, které jako další převezme řízení letu letadla.

Předávající stanoviště (Transferring unit)

Stanoviště řízení letového provozu v procesu předávání odpovědnosti za poskytování služby řízení letového provozu letadlu následujícímu stanovišti řízení letového provozu na trati letu.

Předpověď (Forecast)

Zpráva o očekávaných meteorologických podmínkách pro určitý čas nebo časový interval a pro určitý prostor nebo část vzdušného prostoru.

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

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

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

Překážka (Obstacle)

Jakýkoliv pevný (trvalý nebo dočasný) a mobilní objekt nebo jeho část, která:

- je umístěná na ploše určené pro pozemní pohyby letadel; nebo
- zasahuje nad stanovenou plochu určenou k ochraně letadel za letu; nebo
- je umístěná vně těchto stanovených ploch a byla vyhodnocena jako nebezpečná pro letecký provoz.

ICAO:**Přesnost dat (Data accuracy)**

Stupeň shody mezi předpokládanou nebo měřenou hodnotou a hodnotou skutečnou.

Přiblížovací služba řízení (Approach control service)

Služba řízení letového provozu pro řízené lety přilétávajících a odlétávajících letadel.

Přiblížovací stanoviště řízení (Approach control unit)

Stanoviště ustanovené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům letadel, přilétávajících na jedno nebo na více letišť nebo odlétávajících z nich.

Příslušný úřad ATS (Appropriate ATS authority)

Příslušný úřad určený (pověřený) státem, odpovědný za poskytování letových provozních služeb v příslušném vzdušném prostoru.

Rada k vyhnutí se provozu (Traffic avoidance advice)

Rada poskytnutá stanovištěm letových provozních služeb, určující manévry pomáhající pilotovi vyhnout se srážce.

Radionavigační služba (Radio navigation service)

Služba poskytující informace pro vedení nebo údaje o poloze pro efektivní a bezpečný provoz letadel pomocí jednoho nebo více radionavigačních zařízení.

Radiotelefonie (Radiotelephony)

Způsob rádiového spojení určeného pro výměnu informací hlasem.

ICAO:**Rozvrh služeb řídicího letového provozu (Air traffic controller schedule)**

Plán pro rozvržení dob služeb a dob mimo službu řídicího letového provozu pro dané časové období, jinak uvedený jako rozpis služeb.

Řízená oblast (Control area)

Řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí.

Řízené letiště (Controlled aerodrome)

Letiště, na kterém je letištnímu provozu poskytována služba řízení letového provozu

Poznámka: Výraz „řízené letiště“ naznačuje, že letištnímu provozu se poskytuje služba řízení letového provozu. To však nemusí nutně znamenat existenci řízeného okrsku.

Řízený let (Controlled flight)

Jakýkoliv let, který je předmětem letového povolení.

Řízený okresek (Control zone)

Řízený vzdušný prostor, sahající od povrchu země do stanovené výšky.

Řízený vzdušný prostor (Controlled airspace)

Vymezený vzdušný prostor, ve kterém se poskytuje služba řízení letového provozu v souladu s klasifikací vzdušného prostoru.

Poznámka: Řízený vzdušný prostor je všeobecný výraz, který zahrnuje vzdušné prostory letových provozních služeb tříd A, B, C, D a E, jak je uvedeno v ust. 2.6.

ICAO:**Služba (Duty)**

Každý úkol, jehož vykonání požaduje poskytovatel letových provozních služeb po řídícím letového provozu. To zahrnuje úkoly prováděné během doby na pracovišti, administrativní práce a výcviku.

ICAO:**Služba návrhu postupů letu podle přístrojů (Instrument flight procedure design service)**

Služba zřízená pro návrh, dokumentaci, ověření, údržbu a pravidelné přezkoumávání postupů letu podle přístrojů nezbytných pro bezpečnost, pravidelnost a efektivnost letového provozu.

Služba řízení letového provozu (Air traffic control service)

Služba poskytovaná za účelem:

- a) zabraňovat srážkám
 - 1) mezi letadly a
 - 2) na provozní ploše mezi letadly a překážkami, a
- b) udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu.

EU:**Služba U-space**

Služba založená na digitálních službách a automatizaci funkcí navržená tak, aby podporovala bezpečný, účinný a zabezpečený přístup velkého počtu bezpilotních systémů do vzdušného prostoru U-space.

Služba uspořádání provozu na odbavovací ploše (Apron management service)

Služba poskytovaná za účelem uspořádání činností a pohybu letadel a vozidel na odbavovací ploše.

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

Soubor požadavků na poskytování letové provozní služby a na související pozemní zařízení, schopnost letadla a operace potřebné pro podporu komunikace založené na výkonnosti.

Specifikace požadované přehledové výkonnosti RSP (Required surveillance performance (RSP) specification)

Soubor požadavků na poskytování letové provozní služby a na související pozemní zařízení, schopnost letadla a operace potřebné pro podporu přehledu založeného na výkonnosti.

Spojení „letadlo – země“ (Air-ground communication)

Obousměrné spojení mezi letadly a stanicemi nebo místy na povrchu země.

EU:**Stanoviště letových provozních služeb (Air traffic services unit)**

Výraz zahrnující stanoviště řízení letového provozu, letové informační středisko, stanoviště poskytující letištní letovou informační službu nebo ohlašovnu letových provozních služeb.

Stanoviště řízení letového provozu (Air traffic control unit)

Výraz, zahrnující oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení a letištní řídicí věž.

Systém řízení bezpečnosti (SMS) (Safety management system (SMS))

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

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

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

ICAO:**Tištěná spojení (Printed communications)**

Spojení, při kterém se na koncové stanici okruhu automaticky pořizuje trvalý tištěný záznam všech zpráv, které takovým okruhem procházejí.

Trať (Track)

Průmět dráhy letu letadla na povrch země, jehož směr se v kterémkoliv bodě obvykle vyjadřuje ve stupních, měřených od severu (zeměpisného, magnetického nebo síťového).

Trať ATS (ATS route)

Stanovená trať určená k usměrňování toku letového provozu pro potřeby poskytování letových provozních služeb.

Poznámka 1: Výraz „trať ATS“ zahrnuje letovou cestu, poradní trať v řízeném nebo neřízeném prostoru, příletovou nebo odletovou trať apod.

Poznámka 2: Trať ATS je specifikace trati, která zahrnuje označení tratě ATS, trať k nebo od význačných bodů (bodů na trati), vzdálenost mezi význačnými body, požadavky na hlášení a nejnižší bezpečnou nadmořskou výšku, jak je stanoveno příslušným úřadem ATS.

Trať prostorové navigace (Area navigation route)

Trať ATS, zřízená pro používání letadly, která jsou schopná používat prostorovou navigaci.

Traťový bod (Waypoint)

Specifikovaná zeměpisná poloha, používaná ke stanovení tratě prostorové navigace nebo dráhy letu letadla používajícího prostorovou navigaci. Traťové body jsou stanoveny pro let jako:

Traťový bod zatačky s předstihem (Fly-by waypoint)

Traťový bod, který vyžaduje zahájení zatačky s předstihem, umožňující tangenciálně nalétnout další část tratě nebo postupu, nebo jako

Traťový bod zatačky po přeletu (Flyover waypoint)

Traťový bod, ve kterém je zahájena zatačka za účelem vstupu do dalšího úseku tratě nebo postupu.

Údobí nejistoty (Uncertainty phase)

Situace, kdy je nejistota o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě.

Údobí nouze (Emergency phase)

Obecný pojem, znamenající buď údobí nejistoty, údobí pohotovosti nebo údobí tísně.

Údobí pohotovosti (Alert phase)

Situace, kdy je důvodná obava o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě.

Údobí tísně (Distress phase)

Situace, kdy je určitá jistota, že letadlu a osobám na jeho palubě hrozí vážné bezprostřední nebezpečí nebo že potřebují okamžitou pomoc.

ICAO:

Únava (Fatigue)

Fyziologický stav snížené duševní nebo fyzické způsobilosti vykonávat své povinnosti, vyplývající z úbytku spánku, delší nespavosti, denní fáze a/nebo pracovního zatížení (duševní a/nebo tělesné aktivity), který může narušit lidskou bdělost a schopnost vykonávat pracovní povinnosti související s bezpečností.

Uspořádání toku letového provozu (ATFM) (Air traffic flow management)

Služba zřízená za účelem přispívat k bezpečnému, spřádanému a rychlému toku letového provozu tím, že zajistí, aby byla ATC kapacita využita v maximální možné míře, a aby objem provozu byl srovnatelný s kapacitami vyhlášenými příslušným úřadem ATS.

Velitel letadla (Pilot-in-command)

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

VFR

Symbol používaný k označení pravidel letu za viditelnosti.

VMC

Symbol používaný k označení meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

Výška (Height)

Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od stanovené roviny.

Význačný bod (Significant point)

Stanovené zeměpisné místo, používané k vyznačení tratě ATS nebo dráhy letu letadla a pro jiné navigační účely a účely ATS.

Poznámka: Existují tři kategorie význačných bodů: pozemní navigační prostředek, průsečík a traťový bod. V kontextu této definice je průsečík význačný bod vyjádřený radiálem, směrníky a/nebo vzdálenostmi od pozemních navigačních prostředků.

Vzdušné prostory letových provozních služeb (Air traffic services airspace)

Abecedně označené vzdušné prostory stanovených rozměrů, uvnitř kterých mohou být prováděny určité druhy letů a pro které jsou vymezeny letové provozní služby a pravidla provozu.

EU:

Vzdušný prostor U-space

Zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy vymezená členskými státy, kde je provoz bezpilotních systémů povolen pouze s podporou služeb U-space.

Poznámka: Vzdušné prostory ATS se klasifikují jako třídy A až G, jak je uvedeno v ust. 2.6 tohoto předpisu.

Záchránné koordinační středisko (RCC) (Rescue co-ordination centre)

Stanoviště odpovědné za zajištění účinné organizace pátrací a záchránné služby a za koordinaci vedení pátracích a záchránných akcí v oblasti pátrání a záchrany.

EU:

Zakázaný prostor (Prohibited area)

Vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pozemními prostory nebo teritoriálními vodami státu, ve kterém jsou lety letadel zakázány.

Základní zatačka (Base turn)

Zatačka prováděná letadlem při počátečním přiblížení mezi koncem odletové tratě a začátkem tratě středního nebo konečného přiblížení. Trať nejsou protisměrné.

Poznámka: Základní zatačky mohou být označovány jako prováděné buď v horizontálním letu nebo v klesání, podle okolností každého jednotlivého postupu.

Zásady lidských činitelů (Human Factors principles)

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

Zvláštní let VFR (Special VFR flight)

Let VFR, kterému vydala služba řízení letového provozu povolení k letu v řízeném okrsku v meteorologických podmínkách horších než VMC.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 2 – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

2.1 Stanovení pravomoci

2.1.1 Smluvní státy musí v souladu s ustanoveními tohoto předpisu nebo příslušným přímo použitelným předpisem EU pro území, nad kterými mají pravomoc, určit ty části vzdušného prostoru a letišť, kde budou poskytovány letové provozní služby. Musí potom zařídit, aby takové služby, pokud jsou zřízeny, byly poskytovány v souladu s uvedenými předpisy, ledaže by stát delegoval vzájemnou dohodou na jiný stát odpovědnost za zřízení a poskytování letových provozních služeb v letových informačních oblastech, řízených oblastech nebo řízených okresech, nacházejících se nad územím svého státu.

Poznámka: Jestliže stát deleguje jinému státu odpovědnost za poskytování letových provozních služeb nad svým územím, činí tak bez omezování své státní svrchovanosti.

Podobně odpovědnost státu poskytujícího letové provozní služby se omezuje na technická a provozní hlediska a nesahá dále než k bezpečnosti a urychlení provozu letadel, používajících dotýčný vzdušný prostor. Kromě toho poskytující stát při poskytování letových provozních služeb na území delegujícího státu, tak činí v souladu s jeho požadavky a očekává, že budou zřízena taková zařízení a služby, pro použití poskytujícího státu tak, jak jsou vzájemně podle potřeby dohodnuty. Dále se očekává, že delegující stát nebude rušit nebo měnit taková zařízení a služby bez předchozí konzultace s poskytujícím státem. Oba, jak delegující, tak i poskytující stát mohou kdykoliv mezi sebou dohodu ukončit.

2.1.2 Ty části vzdušného prostoru nad volným mořem nebo ve vzdušném prostoru nestanovené svrchovanosti, kde budou letové provozní služby poskytovány, musí být stanoveny na základě oblastních navigačních dohod. Smluvní stát, který přijal odpovědnost za poskytování letových provozních služeb v takových částech vzdušného prostoru, musí pak zařídit, aby byly takové služby zřízeny a poskytovány v souladu s ustanoveními tohoto předpisu.

Poznámka 1: Fráze "Oblastní navigační dohody" se týká dohod schválených Radou ICAO, obvykle na doporučení oblastních letových navigačních konferencí.

Poznámka 2: Rada při schvalování návrhu tohoto předpisu oznámila, že smluvní stát, přijímající odpovědnost za poskytování letových provozních služeb nad volným mořem nebo ve vzdušném prostoru nestanovené svrchovanosti, smí používat standardy a doporučené postupy způsobem shodným s tím, který přijal ve vzdušném prostoru pod jeho pravomocí.

2.1.3 Jakmile bylo rozhodnuto, že letové provozní služby budou poskytovány, musí dotýčné státy určit orgán, který bude odpovědný za poskytování takových služeb.

Poznámka 1: Orgánem odpovědným za zřízení a poskytování daných služeb může být stát nebo vhodný subjekt.

Poznámka 2: Situace, které vzniknou s ohledem na zřízení a poskytování letových provozních služeb, buď pro část, nebo pro celý mezinárodní let, jsou:

Situace 1: Trať nebo část tratě ležící ve výsostném vzdušném prostoru státu, který zřizuje a poskytuje vlastní letové služby.

Situace 2: Trať nebo část tratě ležící ve výsostném vzdušném prostoru státu, který vzájemnou dohodou delegoval odpovědnost za zřízení a poskytování letových provozních služeb jinému státu.

Situace 3: Část tratě ležící ve vzdušném prostoru nad volným mořem nebo ve vzdušném prostoru nestanovené svrchovanosti, pro níž stát přijal odpovědnost za zřízení a poskytování letových provozních služeb.

Stát, který označí orgán odpovědný za zřízení a poskytování letových provozních služeb, je pro účely tohoto předpisu:

v Situaci 1: stát mající odpovědnost za příslušnou část vzdušného prostoru,

v Situaci 2: stát, na něž byla delegována odpovědnost za zřízení a poskytování letových provozních služeb,

v Situaci 3: stát, který přijal odpovědnost za zřízení a poskytování letových provozních služeb.

2.1.4 Informace o tom, kde jsou letové provozní služby zřízeny, musí být v nezbytném rozsahu publikovány, aby se umožnilo využívání takových služeb.

2.2 Úkoly letových provozních služeb

Úkolem letových provozních služeb musí být:

- zabraňovat srážkám letadel;
- zabraňovat srážkám letadel na provozní ploše a s překážkami na této ploše;
- udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu;

- d) poskytovat rady a informace užitečné k bezpečnému a účinnému provádění letů;
- e) vyrozumívat příslušné organizace a orgány o letadlech, po nichž se má pátrat nebo kterým se má poskytnout záchranná služba, a v případě potřeby spolupracovat s těmito orgány.

2.3 Rozdělení letových provozních služeb

Letové provozní služby zahrnují tři služby označované:

2.3.1 *Služba řízení letového provozu* k plnění úkolů a), b) a c) ust. 2.2 se dělí na:

- a) *Oblastní službu řízení* pro poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům, s výjimkou těch jejích částí uvedených níže v b) a c) ust. 2.3.1, k plnění úkolů a) a c) ust. 2.2;
- b) *Přibližovací službu řízení* pro poskytování služby řízení letového provozu těm částem řízených letů, souvisejících s přiletem na letiště nebo odletem z něho, k plnění úkolů a) a c) ust. 2.2;
- c) *Letištní službu řízení* pro poskytování služby řízení letového provozu letištnímu provozu, s výjimkou těch částí letů shora uvedených v b) ust. 2.3.1, k plnění úkolů a), b) a c) ust. 2.2.

2.3.2 *Letová informační služba* k plnění úkolu d) ust. 2.2.

2.3.3 *Pohotovostní služba* k plnění úkolu e) ust. 2.2.

2.4 Stanovení potřeby letových provozních služeb

2.4.1 Potřeba poskytování letových provozních služeb se musí stanovit se zřetelem k:

- a) druhům letového provozu;
- b) hustotě letového provozu;
- c) meteorologickým podmínkám;
- d) takovým ostatním faktorům, které mohou být důležité.

Poznámka: Vlivem množství podílejících se prvků, nebylo možné zpracovat konkrétní údaje ke stanovení potřeby letových provozních služeb v daném prostoru nebo v daném místě.

Například:

- a) *Kombinace různých druhů letového provozu s letadly různých rychlostí (konvenčních, proudových atd.) může vyvolat potřebu poskytování letových provozních služeb, zatímco relativně vyšší hustota jednoho druhu nikoliv;*
- b) *Meteorologické podmínky mohou mít značný vliv na prostory, kde je trvale vyšší hustota letového*

provozu (např. pravidelný provoz), zatímco podobné nebo horší meteorologické podmínky mohou být poměrně méně důležité v prostorech, kde by byl letový provoz za takových podmínek přerušen (např. místní lety VFR);

- c) *Rozsáhlé vodní plochy, hornaté, neobydlené nebo pouštní oblasti mohou vyžadovat poskytování letových provozních služeb, i když četnost letů je neobyčejně malá.*

2.4.2 Povinnost vybavení letadla palubním protisrážkovým systémem (ACAS) v daném prostoru nesmí být hlediskem určujícím potřebu poskytování letových provozních služeb v tomto prostoru.

2.5 Označování částí vzdušného prostoru a řízených letišť, kde se poskytují letové provozní služby

2.5.1 Jestliže bylo rozhodnuto, že v určitých prostorech nebo na určitých letištích budou poskytovány letové provozní služby, pak tyto části vzdušného prostoru nebo tato letiště musí být označeny ve vztahu k letovým provozním službám, které mají být poskytovány.

2.5.2 Označení určitých částí vzdušného prostoru nebo určitých letišť musí být následující:

2.5.2.1 *Letové informační oblasti*

Ty části vzdušného prostoru, o nichž bylo rozhodnuto, že v nich bude poskytována letová informační služba a pohotovostní služba, se musí označit jako letové informační oblasti.

2.5.2.2 *Řízené oblasti a řízené okrsky*

2.5.2.2.1 Ty části vzdušného prostoru, o nichž bylo rozhodnuto, že v nich bude poskytována služba řízení letového provozu letům IFR, musí být označeny jako řízené oblasti nebo řízené okrsky.

Poznámka: Rozdíl mezi řízenými oblastmi a řízenými okrsky je uveden v ust. 2.10.

2.5.2.2.1.1 Ty části vzdušného prostoru, o nichž bylo rozhodnuto, že služba řízení letového provozu bude poskytována také letům VFR, musí být označeny jako třídy vzdušného prostoru B, C nebo D.

2.5.2.2.2 Kde jsou v letové informační oblasti zřízeny řízené oblasti a řízené okrsky, musí tvořit součást této letové informační oblasti.

2.5.2.3 *Řízená letiště.* Ta letiště, o nichž bylo rozhodnuto, že budou poskytovat letištnímu provozu službu řízení letového provozu, musí být označena jako řízená letiště.

EU:

2.6 Klasifikace vzdušných prostorů

2.6.1 Členské státy musí označovat vzdušné prostory v souladu s následující klasifikací

vzdušných prostorů a v souladu s Doplňkem 4 tohoto předpisu.

Třída A

Jsou povoleny jen lety IFR. Všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se mezi nimi rozstupy.

EU:

Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo–země. Všechny lety podléhají letovému povolení.

Třída B

Jsou povoleny lety IFR a VFR. Všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se mezi nimi rozstupy.

EU:

Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo–země. Všechny lety podléhají letovému povolení.

Třída C

Jsou povoleny lety IFR a lety VFR. Všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu a letům IFR se zajišťují rozstupy vůči jiným letům IFR a letům VFR. Letům VFR se zajišťují rozstupy od letů IFR a poskytují se jim informace o provozu týkající se jiných letů VFR.

EU:

Na vyžádání se poskytují rady k vyhnutí se provozu. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo–země. Pro lety VFR se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt indikované rychlosti letu (IAS) ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Všechny lety podléhají letovému povolení.

Třída D

Jsou povoleny lety IFR a VFR. Všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu, při čemž letům IFR se zajišťují rozstupy vůči jiným letům IFR a poskytují se jim informace o provozu týkající se letů VFR. Letům VFR se poskytují informace o provozu týkající se všech ostatních letů.

EU:

Na vyžádání se poskytují rady k vyhnutí se provozu. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo–země a uplatňuje se omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Všechny lety podléhají letovému povolení.

Třída E

Jsou povoleny lety IFR a lety VFR. Letům IFR se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se jim rozstupy vůči jiným letům IFR. Všem letům se poskytují informace o provozu, pokud je to

proveditelné. Třída E se nesmí používat pro řízené okrsky.

EU:

Pro lety IFR se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo–země. Pro všechny lety se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Všechny lety IFR podléhají letovému povolení.

Třída F

Jsou povoleny lety IFR a VFR. Všem letům IFR se poskytuje letová poradní služba a všem letům se na vyžádání poskytuje letová informační služba.

Poznámka: Kde je zavedena letová poradní služba, uvažuje se zpravidla jako přechodné opatření pouze do doby, než bude nahrazena řízením letového provozu (viz také Předpis L 4444, Hlava 9).

EU:

Pro lety IFR, kterým je poskytována poradní služba, se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo–země a všechny lety IFR musí být schopny navázat hlasové spojení letadlo–země. Pro všechny lety se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Letové povolení se nevyžaduje.

Zavedení třídy F musí být považováno za dočasné opatření do doby, než může být nahrazena jinou klasifikací.

Třída G

Jsou povoleny lety IFR a VFR a všem letům se na vyžádání poskytuje letová informační služba.

EU:

Všechny lety IFR musí být schopny navázat hlasové spojení letadlo–země. Pro všechny lety se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Letové povolení se nevyžaduje.

EU:

2.6.2 Státy si musí zvolit ty třídy vzdušného prostoru, které vyhovují jejich potřebám. S výjimkou toho, že veškerý vzdušný prostor nad FL 195 musí být klasifikován jako vzdušný prostor třídy C.

2.6.3 Požadavky na lety prováděné v jednotlivých třídách vzdušného prostoru musí být v souladu s tabulkou uvedenou v Doplňku 4 tohoto předpisu.

Poznámka: Tam, kde vzdušné prostory letových provozních služeb spolu sousedí vertikálně, tj. jsou jeden nad druhým, musí lety prováděné ve společné

hladině vyhovovat požadavkům méně omezující třídy vzdušného prostoru. Při používání těchto kritérií tudíž musí být vzdušný prostor třídy B považován za méně omezující než vzdušný prostor třídy A, vzdušný prostor třídy C za méně omezující než vzdušný prostor třídy B atd.

EU:

2.6.3.1 Požadavky na komunikaci, odpovídač SSR a elektronickou viditelnost ve vzdušném prostoru a prostoru U-space

a) Oblast s povinným rádiovým spojením (RMZ)

- 1) Lety VFR prováděné v částech vzdušného prostoru třídy E, F nebo G a lety IFR prováděné v částech vzdušného prostoru třídy F nebo G určených příslušným úřadem za oblast s povinným rádiovým spojením (RMZ) udržují nepřetržitou hlasovou komunikační hlídku letadlo-země a v případě potřeby naváží obousměrnou komunikaci na příslušném komunikačním kanálu, ledaže splňují alternativní podmínky předepsané poskytovatelem letových navigačních služeb pro daný vzdušný prostor.
- 2) Před vstupem do oblasti s povinným rádiovým spojením piloti na příslušném komunikačním kanálu provedou počáteční volání obsahující označení volané stanice, volací znak, typ letadla, polohu, hladinu, letový záměr a další informace předepsané příslušným úřadem.

b) Oblast s povinným odpovídačem (TMZ)

Všechny lety prováděné ve vzdušném prostoru určeném příslušným úřadem za oblast s povinným odpovídačem (TMZ) musí být vybaveny zapnutými odpovídači SSR schopnými provozu v módech A a C nebo v módu S, ledaže splňují alternativní podmínky předepsané poskytovatelem letových navigačních služeb pro daný vzdušný prostor.

c) Vzdušný prostor U-space

Letadla s posádkou provozovaná ve vzdušném prostoru určeném příslušným úřadem jako vzdušný prostor U-space, kterým poskytovatel letových navigačních služeb neposkytuje službu řízení letového provozu, se nepřetržitě elektronicky zviditelňují poskytovateli služeb U-space.

d) Vzdušné prostory určené jako oblast s povinným rádiovým spojením, oblast s povinným odpovídačem nebo vzdušný prostor U-space jsou řádně vyznačeny v leteckých informačních příručkách.

2.7 Provoz s navigací založenou na výkonnosti (PBN)

2.7.1 Při použití navigace založené na výkonnosti musí být navigační specifikace předepsány státy. Navigační specifikace, jsou-li použity pro určité prostory, tratě nebo tratě ATS, musí být předepisovány na základě oblastních navigačních dohod. Při určování navigační specifikace mohou být uplatněna omezení v důsledku mezi navigační infrastruktury nebo určitých požadavků na funkčnost navigace.

2.7.2 Provoz s navigací založenou na výkonnosti by měl být zaveden, jakmile to bude možné.

2.7.3 Stanovená navigační specifikace musí být přiměřená úrovni spojení, navigace a poskytovaných letových provozních služeb v daném vzdušném prostoru.

Poznámka 1: Použitelný návod k navigaci založené na výkonnosti a související implementaci je publikován v Performance-Based Navigation Manual (ICAO Doc 9613).

ČR:

Poznámka 2: V ČR se používají specifikace B-RNAV (základní RNAV) a P-RNAV (přesná RNAV). Požadavky na B-RNAV jsou shodné s požadavky na RNAV 5. Požadavky na specifikaci P-RNAV jsou z hlediska přesnosti stejné jako na RNAV 1, ale specifikace RNAV 1 neumožňuje pro prostorovou navigaci používat systémy založené na VOR/DME.

ICAO:

2.8 Provoz s komunikací založenou na výkonnosti (PBC)

2.8.1 Při použití komunikace založené na výkonnosti (PBC) musí být specifikace RCP předepsány státy. Pokud je to možné, musí být specifikace RCP předepsány na základě oblastních navigačních dohod.

Poznámka: V předepsané specifikaci RCP se mohou uplatnit omezení v důsledku omezení komunikační infrastruktury nebo zvláštních požadavků na komunikační funkce.

2.8.2 Předepsaná specifikace RCP musí být vhodná pro letové provozní služby poskytované ve vzdušném prostoru, jehož se to týká.

Poznámka: Informace o pojetí a poradenském materiálu implementace komunikace a přehledu založených na výkonnosti (PBCS) jsou obsaženy v ICAO Doc „Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual“ (ICAO Doc 9869).

2.9 Provoz s přehledem založeným na výkonnosti (PBS)

2.9.1 Při použití přehledu založeného na výkonnosti (PBS), musí být specifikace RSP předepsány státy. Pokud je to možné, musí být specifikace RSP předepsány na základě oblastních navigačních dohod.

Poznámka: V předepsané specifikaci RSP se mohou uplatnit omezení v důsledku omezení přehledové infrastruktury nebo zvláštních požadavků na přehledové funkce.

2.9.2 Předepsaná specifikace RSP musí být vhodná pro letové provozní služby poskytované ve vzdušném prostoru, jehož se to týká.

2.9.3 Byly-li pro přehled založený na výkonnosti předepsány státy specifikace RSP, stanoviště ATS musí být vybavena zařízeními

schopným výkonu v souladu s předepsanou(nými) specifikací(cemi) RSP.

Poznámka: Informace o pojetí a poradenském materiálu implementace komunikace a přehledu založených na výkonnosti (PBCS) jsou obsaženy v ICAO Doc „Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual“ (ICAO Doc 9869).

2.10 Zřizování a označování stanovišť poskytujících letové provozní služby

Letové provozní služby musí být poskytovány stanovišti, která se zřizují a označují takto:

2.10.1 Letová informační střediska musí být zřízena k poskytování letové informační služby a pohotovostní služby v letových informačních oblastech, pokud odpovědnost za poskytování těchto služeb v letové informační oblasti není určena stanovišti letových provozních služeb, které je přiměřeně vybaveno zabezpečovací leteckou technikou, aby mohlo takovou odpovědnost převzít.

Poznámka: Tím se nevylučuje možnost delegovat poskytování některých prvků letové informační služby jiným stanovištím.

2.10.2 Stanoviště řízení letového provozu musí být zřízena k poskytování služby řízení letového provozu, letové informační služby a pohotovostní služby v řízených oblastech, řízených okresech a na řízených letištích.

Poznámka: Služby, které mají poskytovat různá stanoviště řízení letového provozu, jsou uvedeny v ust. 3.2.

2.11 Specifikace letových informačních oblastí, řízených oblastí a řízených okresech

2.11.1 Vymezení hranic vzdušného prostoru, v nichž se mají poskytovat letové provozní služby, by se mělo vztahovat k uspořádání tratí a potřebě účinného poskytování služby spíše než ke státní hranici.

Poznámka 1: Jestliže se tím usnadní poskytování letové provozní služby, je vhodné, aby se sousední státy dohodly na vymezení hranic vzdušného prostoru bez ohledu na průběh státních hranic (viz ust. 2.1.1). Tak např. dohody, dovolující vymezovat hranice vzdušných prostorů přímkami, budou nejvýhodnější tam, kde stanoviště letových provozních služeb používají počítačové zpracování dat.

Poznámka 2: Kde je vzdušný prostor vymezen průběhem státních hranic, je nutné stanovit vzájemně dohodnuté body předání.

2.11.2 Letové informační oblasti

2.11.2.1 Letové informační oblasti se musí vymezit tak, aby pokryly celé uspořádání letových tratí těchto letových informačních oblastí.

2.11.2.2 Letová informační oblast musí zahrnovat celý vzdušný prostor ležící

v jejích horizontálních hranicích s výjimkou, kdy je omezena horní letovou informační oblastí.

2.11.2.3 Kde je letová informační oblast omezena horní letovou informační oblastí, musí její spodní hranice tvořit horní hranici letové informační oblasti pod ní a musí být shodná s cestovní hladinou VFR, uvedenou v tabulkách Dodatku 3 Předpisu L 2.

Poznámka: V případech, kde je zřízena horní letová informační oblast, nemusí být v ní používány postupy totožné s postupy používanými v letové informační oblasti ležící pod ní.

2.11.3 Řízené oblasti

2.11.3.1 Řízené oblasti, včetně letových cest a koncových řízených oblastí musí být vymezeny tak, aby obsáhly dostatečný vzdušný prostor pro dráhy těchto letů IFR nebo jejich částí, kde je požadováno poskytování letových provozních služeb, s přihlédnutím k vlastnostem obvykle používaných navigačních prostředků v dané oblasti.

Poznámka: V řízené oblasti jiné, než tvořené soustavou letových cest se může zřídit soustava stálých tratí k usnadnění poskytování služby řízení letového provozu.

2.11.3.2 Spodní hranice řízené oblasti musí být stanovena ve výšce nejméně 200 m (700 ft) nad zemí nebo vodou.

Poznámka: To však neznamená, že spodní hranice musí být v dané řízené oblasti stanovena jednotně (viz obrázek A-5, Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426), Part I, Section 2, Chapter 3).

2.11.3.2.1 Spodní hranice řízené oblasti by se měla stanovit, je-li to proveditelné a žádoucí, ve větší výšce než je minimum, které je předepsáno v ust. 2.11.3.2, k umožnění větší volnosti letů VFR pod řízenou oblastí.

2.11.3.2.2 Jestliže je spodní hranice řízené oblasti ve výšce větší než 900 m MSL (3000 ft), měla by být shodná s cestovní hladinou VFR uvedenou v tabulce hladin Dodatku 3 Předpisu L 2.

Poznámka: Stanovená cestovní hladina VFR musí být taková, aby důsledkem očekávaných změn místního atmosférického tlaku nebylo snížení této hranice pod výšku 200 m (700 ft) nad zemí nebo vodou.

2.11.3.3 Horní hranice řízené oblasti se musí stanovit, jestliže:

- a) se nad touto hranicí nebude poskytovat služba řízení letového provozu; nebo
- b) nad řízenou oblastí je ustanovena horní řízená oblast. V takovém případě musí horní hranice zároveň tvořit spodní hranici horní řízené oblasti.

Jestliže je taková hranice stanovena, musí být shodná s cestovní hladinou VFR uvedenou v tabulce hladin Dodatku 3 Předpisu L 2.

2.11.4 Letové informační oblasti nebo řízené oblasti v horním vzdušném prostoru

Kde je žádoucí omezit počet letových informačních oblastí nebo řízených oblastí, přes něž musí prolétávat letadla ve vysokých hladinách, měla by být letová informační oblast nebo řízená oblast podle vhodnosti vymezena tak, aby zahrnovala horní vzdušný prostor nad horizontálními hranicemi více letových informačních oblastí nebo řízených oblastí.

2.11.5 Řízené okrsky

2.11.5.1 Horizontální hranice řízených okrsků musí zahrnovat nejméně ty části vzdušného prostoru, které nejsou uvnitř řízených oblastí a které obsahují dráhy letů IFR přilétávajících a odlétávajících z letišť, která se mají užívat za meteorologických podmínek podle přístrojů.

Poznámka: Letadla, která vyčkávají v blízkosti letišť, se považují za přilétávající letadla.

2.11.5.2 Horizontální hranice řízeného okrsku musí sahát do vzdálenosti nejméně 9,3 km (5 NM) od středu letiště nebo dotýčných letišť ve směrech, z nichž se mohou provádět přiblížení.

Poznámka: Řízený okrsek může zahrnovat dvě i více letišť, která jsou blízko sebe.

2.11.5.3 Jestliže je řízený okrsek situován uvnitř horizontálních hranic řízené oblasti, musí sahát ve vertikálním směru od povrchu země nejméně po spodní hranici řízené oblasti.

Poznámka: Je-li to žádoucí, smí se stanovit horní hranice řízeného okrsku výše, než je spodní hranice řízené oblasti, která jej překrývá.

2.11.5.4 Jestliže je řízený okrsek umístěn mimo horizontální hranice řízené oblasti, měly by se stanovit jeho horní hranice.

2.11.5.5 Jestliže je nutné stanovit horní hranici řízeného okrsku v hladině vyšší než je spodní hranice řízené oblasti stanovené nad ním, nebo je-li řízený okrsek umístěn vně horizontálních hranic řízené oblasti, jeho horní hranice by měla být stanovena v hladině, která je snadno zjistitelná pro piloty. Kde je tato hranice nad 900 m (3000 ft) MSL, měla by být shodná s VFR cestovní hladinou uvedenou v tabulkách Dodatku 3 Předpisu L 2.

Poznámka: Toto znamená, že jestliže se použije vybraná cestovní hladina VFR, musí být taková, aby očekávané změny místního atmosférického tlaku neměly za následek snížení této hranice pod výšku 200 m (700 ft) nad zemí nebo vodou.

2.12 Označování stanovišť letových provozních služeb a vzdušných prostorů

2.12.1 Oblastní středisko řízení nebo letové informační středisko by se mělo označit názvem nejbližšího města nebo zeměpisného místa.

2.12.2 Letištní řídicí věž nebo přibližovací stanoviště řízení by se měly označit názvem letiště, na kterém jsou umístěny.

2.12.3 Řízený okrsek, řízená oblast a letová informační oblast by se měly označovat názvem stanoviště, pod jehož pravomoc takový vzdušný prostor spadá.

2.13 Zřizování a označování tratí ATS

2.13.1 Jsou-li zřízeny tratě ATS, musí být pro každou trať ATS zajištěn ochranný vzdušný prostor a bezpečný rozstup mezi sousedními tratěmi ATS.

2.13.2 Kde je to opodstatněné hustotou, složitostí nebo povahou provozu, měly by být zřízeny zvláštní tratě pro lety v nízkých hladinách, včetně tratí pro vrtulníky, provozované z a na vrtulníkové plošiny na volném moři. Při schvalování horizontálních rozstupů mezi takovými tratěmi, by se měly brát v úvahu způsoby navigace a navigační vybavení vrtulníků.

2.13.3 ATS tratě musí být označeny.

2.13.4 Označení pro jiné tratě ATS, než jsou standardní odletové a příletové tratě, se musí vybírat podle zásad uvedených v Doplňku 1.

2.13.5 Standardní odletové a příletové tratě a postupy s nimi spojené se musí označit podle zásad uvedených v Doplňku 3.

Poznámka 1: Pokyny týkající se zřizování tratí ATS obsahuje Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

Poznámka 2: Pokyny týkající se zřizování tratí ATS určených VOR obsahuje Dodatek A.

Poznámka 3: Rozstupy mezi paralelními tratěmi nebo mezi středy paralelních tratí ATS, založené na navigaci založené na výkonnosti, budou záviset na příslušné požadované navigační specifikaci.

2.14 Zřizování bodů přechodu

2.14.1 Body přechodu by se měly zřizovat na úsecích tratí ATS vymezených vzhledem k VKV všesměrovým radiovým majákům tam, kde to přispěje k přesné navigaci na úsecích tratí. Zřizování bodu přechodu by se mělo omezovat na úseky tratí 110 km (60 NM) nebo více s výjimkou, kde složitost tratí letových provozních služeb, hustota navigačních zařízení nebo jiné technické a provozní důvody opodstatňují zřizování bodu přechodu na kratších úsecích tratí.

2.14.2 Pokud není stanoveno jinak, s ohledem na výkonnost navigačních zařízení nebo z důvodu ochrany kmitočtu, by bod přechodu na úseku trati měl být zřizován uprostřed mezi dvěma navigačními zařízeními v případě přímého úseku tratě, nebo jako průsečík radiálů v případě úseku trati, která mění směr mezi zařízeními.

Poznámka: Pokyny pro zřizování bodů přechodu obsahuje Dodatek A.

2.15 Zřizování a označování význačných bodů

2.15.1 Význačné body se musí zřizovat k vymezení tratí ATS nebo postupu přístrojového přiblížení a/nebo ve vztahu k požadavkům letových provozních služeb na získání informací o průběhu letu letadla

2.15.2 Význačné body musí být označeny názvem.

2.15.3 Význačné body se musí zřizovat a označovat v souladu se zásadami stanovenými v Doplňku 2.

2.16 Zřizování a označování standardních tratí pro pojiždění letadel

2.16.1 Na letištích, kde je to nezbytné, by měly být zřizovány standardní tratě pro pojiždění letadel mezi drahami, odbavovacími plochami a prostory pro údržbu letadel. Takové tratě by měly být přímé, jednoduché, a kde je to proveditelné, projektovány tak, aby zamezily provozním konfliktům.

2.16.2 Označení standardních tratí pro pojiždění letadel, pokud jsou zřízeny, by se měla výrazně lišit od označení drah a tratí ATS.

2.17 Koordinace mezi provozovatelem a letovými provozními službami

2.17.1 Stanoviště letových provozních služeb musí při plnění svých úkolů zohlednit požadavky provozovatelů, které vyplývají z jejich povinností stanovených Předpisem L 6 nebo přímo použitelným právním předpisem EU pro oblast provozu letadel. Požadují-li to provozovatelé nebo jejich určení zástupci, musí se jim zpřístupnit informace, které jim umožní plnit jejich povinnosti.

2.17.2 Požaduje-li tak provozovatel, je-li to proveditelné, musí se jemu nebo jeho stanovenému zástupci neprodleně předávat zprávy (včetně hlášení poloh) přijaté stanovišti letových provozních služeb, které se týkají provozu letadel. Pro tento provoz je provozovatelem zřízena služba operačního dozoru, aby tyto byly neprodleně k dispozici provozovateli nebo jeho stanovenému zástupci v souladu s místními postupy.

Poznámka: Pro letadla, která jsou předmětem nezákonného vměšování – viz ust. 2.23.3.

2.18 Koordinace mezi vojenskými stanovišti a letovými provozními službami

2.18.1 Orgány letových provozních služeb musí zavést a udržovat těsnou spolupráci s vojenskými stanovišti odpovědnými za činnosti, které mohou mít vliv na provádění letů civilních letadel.

2.18.2 Koordinace činností, kde je možnost nebezpečí pro lety civilních letadel, musí být prováděna v souladu s ust. 2.18 tohoto předpisu.

2.18.3 Mezi stanovišti letových provozních služeb a příslušnými vojenskými stanovišti musí být provedena opatření, dovolující okamžitou výměnu informací důležitých pro bezpečné a účinné řízení letů civilních letadel.

2.18.3.1 Stanoviště letových provozních služeb musí pravidelně nebo na vyžádání předávat příslušným vojenským stanovištím údaje o letech civilních letadel v souladu s místně dohodnutými postupy. K vyloučení nebo omezení potřeby zakročování, označí úřady letových provozních služeb prostory nebo tratě, kde pro všechny lety platí požadavky Předpisu L 2, týkající se letových plánů, obousměrného spojení a hlášení poloh, aby zajistily na příslušných stanovištích letových provozních služeb dostupnost všech souvisejících údajů, zejména k usnadnění identifikace civilního letadla.

Poznámka: Pro letadla, která jsou předmětem nezákonného vměšování – viz ust. 2.24.3. a 2.25.1.3 tohoto předpisu.

2.18.3.2 Zvláštní postupy musí být stanoveny tak, aby zajistily že:

- a) stanoviště letových provozních služeb jsou uvědomena, jestliže vojenské stanoviště zjistí, že letadlo, které je, nebo může být civilním letadlem, se přibližuje nebo již vletlo do prostoru, kde by mohlo být nezbytné proti němu zakročit;
- b) bylo vyvinuto veškeré úsilí zjistit totožnost letadla a poskytnout mu navigační vedení, aby nebylo nutno zakročit.

2.19 Koordinace pro činnosti, kde je možnost nebezpečí pro lety civilních letadel

2.19.1 Opatření pro činnosti s možným nebezpečím pro lety civilních letadel, ať nad územím státu nebo nad volným mořem, musí být koordinovány s příslušným úřadem letových provozních služeb. Koordinace musí být provedena dostatečně včas, aby dovolila včasné vydání informací o těchto činnostech v souladu s ustanoveními Předpisu L 10066.

2.19.1.1 Počáteční koordinace by se měla uskutečnit prostřednictvím úřadu ATS odpovědného za vzdušný prostor státu, v němž se organizace nachází, jestliže příslušný úřad ATC není úřadem státu, kde se nachází organizace plánující činnost.

2.19.2 Cílem koordinace musí být dosažení nejvýhodnějších opatření, která vyloučí nebezpečí pro civilní letadla a sníží na minimum narušování normálního provozu těchto letadel.

2.19.2.1 Při určování těchto opatření by mělo být bráno v úvahu následující:

- a) místa nebo prostory, časy a doba trvání činnosti by měly být voleny tak, aby se vyloučilo uzavření nebo přesměrování tratí ATS, blokování neekonomičtějších hladin nebo zpoždění pravidelného provozu letadel, pokud neexistuje jiná volba;

- b) velikost vzdušného prostoru určeného pro provádění těchto činností by měla být co nejmenší;
- c) mezi příslušným úřadem ATS nebo stanovištěm letových provozních služeb a organizací nebo stanovištěm provádějícím tuto činnost by mělo být přímé spojení pro případ, že nouze civilního letadla nebo jiné nenadálé okolnosti vyžadují přerušit tyto činnosti.

ICAO:

2.19.3 Příslušný úřad ATS musí zajistit, aby bylo co nejdříve provedeno posouzení bezpečnostních rizik činností potenciálně nebezpečných pro civilní letadla a zavedena vhodná opatření ke zmírnění rizik.

Poznámka 1: Tato opatření ke zmírnění rizik mohou zahrnovat mimo jiné omezení vzdušného prostoru nebo dočasné zrušení stanovených tratí ATS nebo jejich částí.

Poznámka 2: Pokyny k řízení bezpečnostních rizik jsou uvedeny v Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

2.19.3.1 Státy musí zavést postupy, které umožní organizaci nebo jednotce provádějící nebo identifikující činnosti potenciálně nebezpečné pro civilní letadla podílet se na posouzení bezpečnostního rizika, aby se usnadnilo zvážení všech relevantních faktorů důležitých z hlediska bezpečnosti.

Poznámka: Pokyny týkající se procesu společného rozhodování (CDM) při posuzování bezpečnostních rizik a jejich vyhlášení prostřednictvím NOTAM, které by mohly zahrnovat vojenské úřady, jsou uvedeny v Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations (Doc 9554).

2.19.4 Příslušný úřad ATS musí odpovídat za vydání pokynů k rozšíření informací o těchto činnostech.

2.19.5 Jestliže se činnosti, které by mohly být nebezpečné pro lety civilních letadel, provádějí pravidelně nebo trvale, měly by být v případě potřeby ustavovány zvláštní komise, k zajištění dostatečné koordinace požadavků všech zúčastněných stran.

2.19.6 Musí být učiněna adekvátní opatření, aby bylo zabráněno nepříznivému vlivu záření laserových paprsků na letový provoz.

Poznámka 1: Metodické pokyny týkající se nebezpečných vlivů laserových zářičů na provoz letadel jsou obsaženy v Manual on Laser Emitters and Flight Safety (Doc 9815).

Poznámka 2: Viz také Předpis L 14 – Letiště, Hlava 5.

2.19.7 K zajištění vyšší kapacity vzdušného prostoru a ke zvýšení účinnosti a flexibility provozu letadel by členské státy měly zavést postupy, které budou zajišťovat pružné využívání vzdušného

prostoru vyhrazeného pro vojenské nebo jiné speciální činnosti. Tyto postupy by měly umožňovat všem uživatelům vzdušného prostoru bezpečný vstup do těchto vyhrazených vzdušných prostorů.

2.20**Letecká data****ICAO:**

2.20.1 Stanovení a hlášení leteckých dat, vztahujících se k letovým provozním službám, musí být v souladu s klasifikací přesnosti a integrity požadované ke splnění potřeb konečných uživatelů leteckých dat.

Poznámka: Specifikace týkající se klasifikace přesnosti a integrity leteckých dat vztahujících se k letovým provozním službám jsou uvedeny v Předpisu L 10066, Doplněk 1.

ICAO:

2.20.2 Techniky detekce chyb digitálních dat musí být používány během přenosu a/nebo uložení leteckých dat a souborů digitálních dat.

Poznámka: Podrobné specifikace týkající se technik detekce chyb digitálních dat jsou uvedeny v Předpisu L 10066.

2.21**Koordinace mezi úřady meteorologických a letových provozních služeb**

2.21.1 Za účelem zajištění nejčerstvějších meteorologických informací pro letový provoz musí být podle potřeby uzavřeny dohody mezi meteorologickým úřadem a úřadem letových provozních služeb, na základě kterých personál letových provozních služeb:

- kromě využívání indikačních zařízení hlásí další meteorologické jevy, které byly dohodnuty, pokud jím byly pozorovány, nebo byly hlášeny z letadel;
- hlásí co nejdříve příslušné meteorologické služebně meteorologické jevy provozního významu, pokud jím byly pozorovány, nebo byly hlášeny z letadel, a které nejsou uvedeny v letištní meteorologické zprávě;
- hlásí co nejdříve příslušné meteorologické služebně případné informace týkající se přederupční vulkanické činnosti, vulkanických erupcí a oblaku vulkanického popelu. Navíc oblastní střediska řízení a letová informační střediska musí ohlásit tyto informace příslušné meteorologické výstražné službě a poradenským centrům pro vulkanický popel (VAAC).

Poznámka 1: Centra VAAC jsou stanovena oblastní navigační dohodou v souladu s Předpisem L 3, Hlava 3, ust. 3.5.1.

Poznámka 2: Viz ust. 4.2.3 týkající se přenosu mimořádných hlášení z letadel.

2.21.2 Oblastní střediska řízení, letová informační střediska a příslušné meteorologické výstražné služby musí udržovat úzkou koordinaci z důvodů zajištění souladu informací o vulkanickém

popelu, které jsou uváděny ve zprávách NOTAM a SIGMET.

2.22 Koordinace mezi leteckými informačními službami a úřady letových provozních služeb

2.22.1 Aby bylo zajištěno, že stanoviště leteckých informačních služeb obdrží informace, které jim umožní poskytovat nejčerstvější předletové informace a vyhovět požadavkům na letové informace, musí být mezi leteckými informačními službami a úřady letových provozních služeb uzavřena dohoda, podle níž musí pracovníci letových provozních služeb s minimálním zpožděním hlásit odpovědnému stanovišti letecké informační služby:

- informace o podmínkách na letišti;
- provozní stav přidružených zařízení, služeb a navigačních prostředků v jejich prostoru odpovědnosti;
- výskyt sopečné činnosti pozorované personálem ATS nebo hlášené z letadla; a
- jakékoliv jiné informace, o kterých se předpokládá, že mají provozní význam.

2.22.2 Před zavedením změn systému letecké navigace musí být službami odpovědnými za hlášení takových změn brán v úvahu čas, který je potřebný pro leteckou informační službu pro přípravu, vyhotovení a vydání příslušného materiálu pro distribuci. Pro zajištění časové přípravy k vydání informací pro leteckou informační službu je proto mezi těmito službami nutná těsná spolupráce.

ICAO:

2.22.3 Zvláště důležité jsou změny leteckých informací, které ovlivňují mapy a/nebo systémy navigace založené na počítačích, které vyžadují, aby byly publikovány AIRAC systémem, tak jak je stanoveno v Předpisu L 15, Hlava 6. Při předkládání výchozích informací/údajů musí být odpovědnými letovými provozními službami respektována předem stanovená mezinárodně schválená účinnost dat AIRAC.

2.22.4 Letové provozní služby, odpovědné za poskytování výchozích leteckých informací/údajů leteckým informačním službám, musí vzít v úvahu požadavky na přesnost a integritu požadované ke splnění potřeb konečných uživatelů leteckých dat.

Poznámka 1: Specifikace týkající se klasifikace přesnosti a integrity leteckých dat vztahujících se k letovým provozním službám jsou uvedeny v Předpisu L 10066, Doplněk 1.

Poznámka 2: Specifikace pro vydání NOTAM, SNOTAM a ASHTAM jsou obsaženy v Předpisu L 15, Hlava 6.

Poznámka 3: Zprávy o sopečné činnosti obsahují informace podrobně uvedené v Předpisu L 3, Hlava 4.

Poznámka 4: AIRAC informace je distribuována leteckou informační službou s předstihem nejméně 42 dní před daty účinnosti AIRAC, s cílem doručit je příjemcům s předstihem nejméně 28 dní před datem účinnosti.

Poznámka 5: ICAO dokument „Aeronautical Information Services Manual“ (ICAO Doc 8126, Chapter 2, 2.6) obsahuje časový rozvrh předem stanovených mezinárodně dohodnutých společných dat účinnosti AIRAC, v intervalech 28 dní, včetně 8. listopadu 2018.

2.23 Minimální letové výšky

Minimální letové výšky musí být stanoveny a vyhlášeny každým smluvním státem pro každou trať ATS a řízenou oblast nad jeho územím. Stanovené minimální letové výšky musí zajišťovat minimální bezpečnou výšku nad rozhodující překážkou v příslušných prostorech.

ICAO:

Poznámka: Požadavky na publikování minimálních letových výšek státy a kritéria, podle kterých byly tyto výšky stanoveny, jsou obsaženy v Předpisu L 10066, Doplněk 2. Podrobná kritéria pro vzdálenosti od překážek jsou obsažena v dokumentu ICAO „Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations“ (ICAO Doc 8168), Volume II.

2.24 Služba letadlům v nouzi

2.24.1 Letadlu, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je v nouzi, včetně letadla, které je předmětem protiprávního činu, musí být věnována co největší pozornost, pomoc a priorita před ostatními letadly, jak to okolnosti vyžadují.

Poznámka: Letadlo vybavené příslušnou schopností datového spojení a/nebo odpovídáčem SSR může pro označení stavu nouze využít toto zařízení následovně:

- v modu A – kód 7700; nebo
- v modu A – kód 7500, jako speciální označení, že letadlo je předmětem protiprávního činu; a/nebo
- aktivovat příslušnou schopnost ADS-B nebo ADS-C k vyjádření nouze a/nebo pilnosti; a/nebo
- vyslat příslušnou nouzovou zprávu prostřednictvím CPDLC.

2.24.1.1 Během spojení mezi stanovišti ATS a letadlem v případě nouze by měly být dodržovány zásady lidských činitelů (Human Factors principles).

Poznámka: Návod k dodržování zásad lidských činitelů lze získat v publikaci Human Factors Training Manual (ICAO Doc 9683).

2.24.2 Jestliže je známo nebo se předpokládá, že letadlo se stalo předmětem protiprávního činu, musí stanoviště letových provozních služeb pohotově odpovídat na žádosti z letadla. Musí se pokračovat ve vysílání informací,

kteří se týkají bezpečného provedení letu a musí být přijata opatření pro urychlení všech fází letu a zejména bezpečného přistání letadla.

2.24.3 Jestliže je známo nebo se předpokládá, že letadlo se stalo předmětem nezákonného vměšování, stanoviště letových provozních služeb musí, v souladu s místními schválenými postupy, informovat neprodleně příslušný úřad určený státem a musí si vyměnit nezbytné informace s leteckým provozovatelem nebo jím stanoveným zástupcem.

Poznámka 1: Zbloudilé nebo neidentifikované letadlo může být pokládáno za předmět nezákonného vměšování, viz ust. 2.25.1.3.

Poznámka 2: Postupy pro zacházení se zbloudilým nebo neidentifikovaným letadlem jsou obsaženy v ust. 2.25.1.

Poznámka 3: Předpis L 4444, Hlava 15, ust. 15.1.3 obsahuje podrobnější postupy vztahující se k nezákonnému vměšování.

2.25 Zvláštní případy za letu

2.25.1 Bloudící nebo neidentifikované letadlo

Poznámka 1: Výrazy „bloudící letadlo“ a „neidentifikované letadlo“ mají v tomto ustanovení tyto významy:

Bloudící letadlo. Letadlo, které se význačně odchýlílo od zamýšlené trati nebo které hlásí, že nezná svou polohu.

Neidentifikované letadlo. Letadlo, které bylo upozorováno nebo došlo hlášení, že letí v daném prostoru, ale jehož totožnost nebyla získána.

Poznámka 2: Letadlo může být současně považováno jedním stanovištěm za „bloudící letadlo“ a jiným stanovištěm za „neidentifikované letadlo“.

Poznámka 3: Bloudící nebo neidentifikované letadlo může být pokládáno za letadlo, které je předmětem nezákonného vměšování.

2.25.1.1 Jakmile je stanovišti letových provozních služeb známo, že letadlo bloudí, musí provést všechna potřebná opatření popsaná v ust. 2.25.1.1.1 a 2.25.1.1.2, aby pomohlo letadlu a poskytlo ochranu jeho letu.

Poznámka: Navigační pomoc poskytovaná stanovištěm letových provozních služeb je zvlášť důležitá, jestliže je stanovišti známo, že letadlo bloudí nebo že zabloudí do prostoru, kde může dojít k zakročování nebo k jakémukoliv jinému ohrožení jeho bezpečnosti.

2.25.1.1.1 Není-li poloha letadla známa, stanoviště letových provozních služeb musí:

a) pokusit se navázat obousměrné spojení s letadlem, pokud takové spojení již neexistuje;

b) použít všech dosažitelných prostředků k určení polohy letadla;

c) informovat stanoviště ATS, do jejichž prostoru odpovědnosti letadlo zabloudilo nebo může zabloudit, přičemž musí být brány v úvahu všechny činitele, které by za daných podmínek mohly ovlivnit navigační vedení letadla;

d) informovat v souladu s místními dohodnutými postupy příslušná vojenská stanoviště a poskytnout jim příslušný letový plán a další údaje o bloudícím letadle;

e) vyžadovat od stanovišť uvedených pod c) a d) a od jiných letadel za letu veškerou pomoc při navazování spojení s letadlem a stanovení jeho polohy.

Poznámka: Postupy podle d) a e) platí také pro stanoviště ATS, která byla informována podle c).

2.25.1.1.2 Když je poloha letadla zjištěna, musí stanoviště letových provozních služeb:

a) oznámit letadlu jeho polohu a instrukce pro opravu letu.

EU:

Toto oznámení musí být učiněno neprodleně, jestliže je stanovišti ATS známo, že může dojít k zakročování nebo k jinému ohrožení bezpečnosti letadla; a

b) v případě potřeby předat jiným stanovištím ATS a příslušným vojenským stanovištím nezbytné informace týkající se bloudícího letadla a o všech letadlu poskytnutých radách.

2.25.1.2 Jakmile je stanovišti letových provozních služeb známo, že v jeho prostoru je neidentifikované letadlo, musí usilovat o zjištění jeho totožnosti, jestliže je to nutné pro poskytování letových provozních služeb nebo je tak požadováno příslušným vojenským stanovištěm v souladu s místními dohodnutými postupy. Proto musí stanoviště letových provozních služeb provést ta z následujících opatření, která jsou přiměřená daným okolnostem:

a) pokusit se navázat obousměrné spojení s letadlem;

b) informovat se u ostatních stanovišť letových provozních služeb v letové informační oblasti a vyžadovat jejich pomoc při navazování obousměrného spojení s letadlem;

c) informovat se u stanovišť letových provozních služeb sousedních letových informačních oblastí, zda mají informace o letu, a vyžadovat jejich pomoc při navazování obousměrného spojení s letadlem;

d) pokusit se získat informace od ostatních letadel v daném prostoru.

2.25.1.2.1 Stanoviště letových provozních služeb musí informovat, je-li to nezbytné, příslušné vojenské stanoviště ihned, jakmile zjistí totožnost letadla.

2.25.1.3 Pokud stanoviště letových provozních služeb vyhodnotí, že bloudící nebo neidentifikované letadlo může být předmětem nezákonného vměšování, musí v souladu s místními schválenými postupy neprodleně informovat příslušný úřad určený státem.

2.25.2 Zakročování proti civilním letadlům

2.25.2.1 Jakmile se stanoviště letových provozních služeb dozví, že v prostoru jeho odpovědnosti je zakročováno proti letadlu, musí provést ta z následujících opatření, která jsou přiměřená daným okolnostem:

- pokusit se navázat obousměrné spojení s letadlem, proti němuž je zakročováno, pomocí jakýchkoli dostupných prostředků, včetně nouzového rádiového kmitočtu 121,5 MHz, pokud takové spojení není již navázáno;
- informovat pilota letadla, proti němuž je zakročováno, o zakročování;
- navázat spojení se stanovištěm řídicím zakročování, které udržuje obousměrné spojení se zakročujícím letadlem, a poskytnout mu dostupné informace týkající se letadla, proti němuž je zakročováno;
- je-li to nezbytné, předávat zprávy mezi zakročujícím letadlem nebo stanovištěm řídicím zakročování a letadlem, proti němuž je zakročováno;
- v těsné spolupráci se stanovištěm řídicím zakročování, přijmout nezbytná opatření k zajištění bezpečnosti letadla, proti němuž je zakročováno;
- informovat stanoviště ATS sousedních letových informačních oblastí, jestliže se jeví, že letadlo zabloudilo z těchto letových informačních oblastí.

2.25.2.2 Jakmile se stanoviště letových provozních služeb dozví, že je zakročováno proti letadlu vně prostoru jeho odpovědnosti, musí provést ta z uvedených opatření, která jsou přiměřená daným okolnostem:

- informovat stanoviště ATS, v jehož prostoru odpovědnosti dochází k zakročování. Poskytnout mu dostupné informace, které mohou pomoci určit jeho totožnost, a požádat jej o provedení opatření podle ust. 2.25.2.1;
- předávat zprávy mezi letadlem, proti němuž je zakročováno, a příslušným stanovištěm ATS, stanovištěm řídicím zakročování nebo zakročujícím letadlem.

2.26 Čas v letových provozních službách

2.26.1 Stanoviště letových provozních služeb musí používat Světový koordinovaný čas (UTC)

a vyjadřovat jej v hodinách a minutách, a je-li to požadováno, i v sekundách dne o 24 hodinách, začínajícího o půlnoci.

2.26.2 Stanoviště letových provozních služeb musí být vybavena hodinami ukazujícími čas v hodinách, minutách a sekundách, jasně viditelnými z každého pracoviště na stanovišti.

2.26.3 Hodiny a jiná zařízení zaznamenávající čas na stanovišti letových provozních služeb se musí kontrolovat, jak je nezbytné k zajištění jejich přesnosti v toleranci plus nebo minus 30 sekund (UTC). Kdykoli je stanovištěm řízení letového provozu využíván datový spoj pro komunikaci, musí být hodiny a další časová záznamová zařízení kontrolována podle potřeby, aby byla zajištěna přesnost času v rozmezí 1 sekundy UTC.

2.26.4 Přesný čas musí být získáván ze stanice standardního časového normálu, nebo jestliže to není možné, pak z jiného stanoviště, které získalo přesný čas z takové časové stanice.

EU:

2.26.5 Letištní řídicí věže musí, před pojižděním letadla ke vzletu, předat pilotovi přesný čas, pokud nejsou učiněna jiná opatření k získání času z jiných zdrojů. Stanoviště letových provozních služeb musí kromě toho poskytnout letadlu přesný čas na vyžádání. Kontroly času se musí provádět alespoň k nejbližší minutě.

2.27 Stanovení požadavků na vybavení letadel a činnost odpovídačů hlásících tlakovou výšku

Státy musí stanovit požadavky na vybavení letadel odpovídači hlásícími tlakovou výšku a na jejich činnost ve vymezených částech vzdušného prostoru.

Poznámka: Toto opatření je určeno ke zlepšení účinnosti letových provozních služeb a rovněž palubních protisrážkových systémů.

ICAO:

2.28 Řízení únavy

Poznámka: Poradenský materiál pro tvorbu a implementaci předpisů týkajících se řízení únavy je uveden v ICAO dokumentu „Manual for Oversight of Fatigue Management Approaches“ (ICAO Doc 9966).

2.28.1 Státy musí vytvořit předpisy pro řízení únavy při poskytování služeb řízení letového provozu. Tyto předpisy musí být založeny na vědeckých principech, znalostech a provozních zkušenostech s cílem zajistit, že řídicí letového provozu vykonávají své úkoly s odpovídající úrovní bdělosti. Za tímto účelem musí státy stanovit:

- předpisy, které předepisují omezení plánování služeb v souladu s Doplňkem 5 tohoto předpisu; a
- předpisy vztahující se k systému řízení rizik spojených s únavou (FRMS), pokud schválí poskytovatelům letových provozních služeb

využívání FRMS v souladu s Doplňkem 6 tohoto předpisu.

2.28.2 Státy musí vyžadovat, aby poskytovatel letových provozních služeb za účelem řízení bezpečnostních rizik spojených s únavou zavedl jedno z následujících:

- a) rozvrhy služeb řídicích letového provozu přiměřené poskytované službě (službám) a v souladu s normativními omezeními stanovenými státem v souladu s ust. 2.28.1 a); nebo
- b) FRMS, v souladu s platnými předpisy státu v souladu s ust. 2.28.1 b), pro poskytování veškerých služeb řízení letového provozu; nebo
- c) FRMS, v souladu s platnými předpisy státu v souladu s ust. 2.28.1 b), pro určitou část služeb řízení letového provozu ve spojení s rozvrhy služeb a v souladu s normativními omezeními stanovenými státem v souladu s ust. 2.28.1 a) pro zbývající část služeb řízení letového provozu.

2.28.3 Pokud poskytovatel letových provozních služeb splňuje normativní omezení pro všechny jeho poskytované služby řízení letového provozu nebo jejich část v souladu s ust. 2.28.2 a), stát:

- a) musí požadovat důkaz, že omezení nebyla překročena a že požadavky pro dobu mimo službu byly splněny;
- b) musí požadovat, aby poskytovatel letových provozních služeb obeznámil svůj personál se zásadami řízení únavy a s jeho politikou týkající se řízení únavy;
- c) musí stanovit postup umožňující odchylky od normativních omezení, s cílem řešit veškerá další rizika spojená s náhlými, nepředvídatelnými provozními okolnostmi; a
- d) může schválit odchylky od těchto předpisů za použití stanoveného postupu, s cílem řešit strategické provozní potřeby za výjimečných okolností, na základě toho, že poskytovatel letových provozních služeb prokáže, že jakékoli související riziko je zvládnuto na rovnocenné úrovni bezpečnosti nebo lepší, než jaké bylo dosaženo prostřednictvím normativních předpisů týkajících se řízení únavy.

Poznámka: Vyhověním normativním omezením není poskytovatel letových provozních služeb zbaven odpovědnosti řídit svá rizika, včetně rizik spojených s únavou, za pomoci svého SMS v souladu s ustanoveními Předpisu L 19.

2.28.4 Pokud poskytovatel letových provozních služeb zavádí FRMS, aby řídil bezpečnostní rizika spojená s únavou v souvislosti s poskytováním částí nebo všech služeb řízení letového provozu v souladu s ust. 2.28.2 b), stát musí:

- a) vyžadovat, aby poskytovatel letových provozních služeb měl nastaveny postupy k začlenění funkcí FRMS do ostatních funkcí řízení bezpečnosti; a

- b) schválit FRMS, v souladu s dokumentovaným procesem, který zajišťuje úroveň bezpečnosti přijatelnou pro stát.

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

2.29 Řízení bezpečnosti

ICAO:

Poznámka: Předpis L19 obsahuje ustanovení o řízení bezpečnosti pro poskytovatele ATS. Další poradenský materiál je uveden v dokumentu „Safety Management Manual“ (SMM) (Doc 9859) a související postupy jsou uvedeny v Předpisu L 4444.

2.29.1 Jakékoli význačné změny týkající se bezpečnosti systémů ATS, včetně zavádění snížených minim rozstupů nebo nového postupu, musí být zaváděny pouze až potom, co bylo provedeno posouzení bezpečnostních rizik, které prokázalo, že bude dodržena přijatelná úroveň bezpečnosti, a kdy tyto změny byly konzultovány s uživateli. Když je to vhodné, odpovědný úřad musí zajistit, aby bylo učiněno přiměřené opatření k monitorování změny po jejím zavedení, aby se ověřilo, že stanovená úroveň bezpečnosti je trvale dodržována.

Poznámka: Jestliže vzhledem k povaze změny nemůže být přijatelná úroveň bezpečnosti vyjádřena kvantitativně, posouzení bezpečnostních rizik se může opírat o provozní posouzení.

2.30 Jednotné referenční systémy

2.30.1 Horizontální referenční systém

2.30.1.1 V letectví musí být jako horizontální referenční systém používán světový geodetický systém – 1984 (WGS-84). Uváděné letecké zeměpisné souřadnice (označující zeměpisnou šířku a délku) musí být vyjádřeny v geodetickém referenčním systému WGS-84.

Poznámka: Návod na používání WGS-84 je uveden ve World Geodetic System – 1984 (WGS-84) Manual (ICAO Doc 9674).

2.30.2 Vertikální referenční systém

2.30.2.1 V letectví musí být jako vertikální referenční systém používána střední hladina moře (MSL), která udává vztah výšky měřené podél svislice (výšky nad mořem) k povrchu známému jako geoid.

Poznámka: Geoid co nejtěsněji nahrazuje střední hladinu moře MSL. Je definován jako ekvipotenciální plocha gravitačního pole Země, která je shodná s nenarušenou střední hladinou moře procházející spojitě kontinenty.

2.30.3 Časový referenční systém

2.30.3.1 V letectví musí být jako časový referenční systém používán gregoriánský kalendář a světový koordinovaný čas (UTC).

2.30.3.2 Používání jiného časového referenčního systému musí být uvedeno v AIP GEN 2.1.2.

2.31 Jazykové znalosti

2.31.1 Poskytovatel letových provozních služeb musí zajistit, aby řidiči letového provozu hovořili a rozuměli jazyku (jazykům) používanému (používaným) při radiotelefonním spojení, uvedeným v Předpisu L 1.

2.31.2 Anglický jazyk musí být používán při spojení mezi stanovišti řízení letového provozu, vyjma případů, kdy je vedena ve vzájemně dohodnutých jazycích.

2.32 Opatření pro řešení nenadálých situací

Odpovědné úřady letových provozních služeb musí vytvořit a vyhlásit plány pro řešení nenadálých situací pro případ narušení nebo možného narušení letových provozních služeb a souvisejících podpůrných služeb ve vzdušném prostoru, ve kterém jsou odpovědní za poskytování takových služeb. Tyto plány řešení nenadálých situací musí být vytvářeny podle potřeby s podporou ICAO a v úzké spolupráci s úřady ATS odpovědnými za poskytování služeb v přílehlých částech vzdušného prostoru a s uživateli vzdušných prostorů, jichž se to týká.

Poznámka 1: Metodické pokyny týkající se tvorby, vyhlášení a realizace plánů pro nenadálé situace jsou uvedeny v Dodatku C.

Poznámka 2: Plány pro nenadálé situace mohou obsahovat přechodné odchylky od schválených regionálních navigačních plánů; takové odchylky jsou v případě potřeby schvalovány jménem Rady prezidentem Rady ICAO.

ICAO:

2.33 Označování a vymežování zakázaných, omezených a nebezpečných prostorů

2.33.1 Každý státem vyhlášený zakázaný, omezený nebo nebezpečný prostor musí být označen a úplné informace o něm musí být zveřejněny.

Poznámka: Viz Předpis L 10066, Doplněk 2, ENR 5.1.

2.33.2 Takto přidělené označení se musí používat ve všech dalších oznámeních týkajících se příslušného prostoru.

2.33.3 Označení se skládá ze skupiny písmen a čísel:

- a) první dvě písmena příslušné směrovací značky místa, přidělené státu nebo území, který tento prostor vyhlásil; pro Českou republiku je to LK;
- b) písmene P pro zakázaný, písmene R pro omezený a písmene D pro nebezpečný prostor; a
- c) čísla, které se na území dotčeného státu nebo území neopakuje.

Poznámka: Písmena označující stát jsou uvedena v dokumentu ICAO Location Indicators (Doc 7910).

2.33.4 Pro vyloučení omylů se číselné označení určitého prostoru nesmí znovu použít nejméně po dobu jednoho roku od zrušení tohoto prostoru, ke kterému se vztahuje.

2.33.5 Vyhlášené zakázané, omezené nebo nebezpečné prostory musí mít co nejmenší rozměry a musí mít co nejjednodušší geometrické tvary pro usnadnění orientace všech dotčených subjektů. Horizontální hranice těchto prostorů musí být vymezena názvy míst, které jsou uvedeny v letecké mapě ICAO 1 : 500 000 nebo vyjádřeny zeměpisnými souřadnicemi s přesností na jednu vteřinu. Totéž platí pro případy, kdy jsou vyhlášovány jednotlivé zákazy nebo omezení letového provozu nebo výstrahy na činnost nebezpečnou pro letový provoz.

ICAO:

2.34 Služba návrhu postupů letu podle přístrojů

Státy musí zajistit, aby byla zavedena služba návrhu postupů letu podle přístrojů v souladu s Doplněkem 7.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 3 – SLUŽBA ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU

3.1 Uplatnění

3.1.1 Služba řízení letového provozu musí být poskytována:

- a) všem letům IFR ve vzdušných prostorech tříd A, B, C, D a E;
- b) všem letům VFR ve vzdušných prostorech tříd B, C a D;
- c) všem zvláštním letům VFR;
- d) veškerému letištnímu provozu na řízených letištích.

a) dostávat informace o zamýšlených pohybech každého letadla nebo jejich změnách a platné informace o skutečném průběhu letu každého letadla;

b) určovat z přijatých informací vzájemné polohy známých letadel;

c) vydávat jednu nebo více z těchto zpráv: letová povolení, pokyny nebo informace s cílem zabránit srážkám letadel jím řízených a urychlovat a udržovat spořádaný tok letového provozu;

d) je-li nezbytné, koordinovat letová povolení s jinými stanovišti:

3.2 Poskytování služby řízení letového provozu

Druhy služby řízení letového provozu uvedené v ust. 2.3.1 musí být poskytovány různými stanovišti takto:

a) Oblastní službu řízení

- 1) oblastním střediskem řízení; nebo
- 2) stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení v řízeném okrsku nebo řízené oblasti omezených rozměrů, které je určeno především pro poskytování přibližovací služby řízení, kde není zřízeno oblastní středisko řízení.

b) Přibližovací službu řízení

- 1) letištní řídicí věž nebo oblastním střediskem řízení, je-li nutné nebo žádoucí, sloučit pod odpovědnost jednoho stanoviště činnosti přibližovací služby řízení s činnostmi letištní služby řízení nebo oblastního střediska řízení;
- 2) přibližovacím stanovištěm řízení, kde je nutné nebo žádoucí zřídit oddělené stanoviště.

c) Letištní službu řízení

letištní řídicí věž.

Poznámka: Úkol poskytovat předepsané služby na odbavovací ploše, například službu uspořádání provozu na odbavovací ploše, může být přidělen letištní řídicí věži nebo samostatnému stanovišti.

3.3 Činnost služby řízení letového provozu

3.3.1 Stanoviště řízení letového provozu, aby mohlo poskytovat službu řízení letového provozu, musí:

1) kdykoliv by se mohlo některé letadlo jím řízené dostat do konfliktní situace s provozem řízeným jiným stanovištěm;

2) před předáním řízení letadla jiným stanovištěm řízení.

3.3.2 Informace o pohybech letadel, spolu se záznamem o vydaných letových povoleních těmto letadlům, se musí znázorňovat takovým způsobem, aby dovozovaly snadný rozbor k udržení účinného toku letového provozu, se zachováním adekvátních rozstupů mezi letadly.

3.3.3 Stanoviště řízení letového provozu by měla být vybavena zařízeními, která nahrávají komunikaci v pozadí a slyšitelné zvuky okolí na pracovních místech řídicích letového provozu, schopnými uchovávat informace nahrané nejméně za posledních 24 hodin provozu.

Poznámka: Ustanovení vztahující se k nezveřejnění záznamů a přepisů záznamů ze stanovišť řízení letového provozu jsou obsažena v Předpisu L 13, ust. 5.12.

3.3.4 Letová povolení vydávaná stanovišti řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy:

a) mezi všemi lety ve vzdušných prostorech tříd A a B;

b) mezi IFR lety ve vzdušných prostorech tříd C, D a E;

c) mezi lety IFR a VFR ve vzdušném prostoru třídy C;

d) mezi lety IFR a zvláštními lety VFR;

e) mezi zvláštními lety VFR, kde je tak předepsáno příslušným úřadem ATS,

EU:

s výjimkou případů, kdy pilot letadla o to požádá a pilot druhého letadla s tím vysloví souhlas, a jestliže je tak předepsáno příslušným úřadem v případech uvedených v písmeni b) výše, smí se ve vzdušném prostoru tříd D a E vydat povolení k letu bez zajištění rozstupu pro určitou část letu ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) při stoupání nebo klesání, probíhající ve dne v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.

EU:

3.3.5 S výjimkou případů provozu na rovnoběžných či téměř rovnoběžných drahách podle bodu ATS.TR.255 přílohy IV prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/373 nebo pokud může být provedeno snížení minim rozstupů v blízkosti letišť, stanoviště řízení letového provozu musí zajistit nejméně jeden z následujících rozstupů:

- a) vertikální rozstup přidělením různých cestovních hladin vybraných z tabulky cestovních hladin v Dodatku 3 Předpisu L 2, s výjimkou případů, kdy se nesmí použít v nich předepsaných vztahů hladin k trati, pokud je uvedeno jinak v příslušných leteckých informačních příručkách nebo letových povoleních. Vertikální minimum rozstupu musí být jmenovitě nejméně 300 m (1 000 ft) až po letovou hladinu 410 včetně a 600 m (2 000 ft) nad touto letovou hladinou; informace o geometrické výšce se ke stanovení vertikálního rozstupu nepoužijí;
- b) horizontální rozstup získaný zajištěním:
 - 1) podélného rozstupu, udržováním intervalů vyjádřených v čase nebo vzdáleností mezi letadly letícími na stejných, sbíhajících se nebo protisměrných tratích; nebo
 - 2) příčného rozstupu, udržováním letadel na rozdílných tratích nebo v zeměpisné různých místech.

ICAO:

- c) složený rozstup, sestávající z kombinace vertikálního rozstupu a jedné z dalších forem rozstupů obsažených v písm. b) shora, s použitím minima pro každý dílčí rozstup, který může být menší, nikoliv však menší než polovina těch minim, které by se použily pro každý z kombinovaných rozstupů, pokud by se použily samostatně. Složené rozstupy se aplikují pouze v souladu s oblastními navigačními dohodami.

Poznámka: Pokyny týkající se zavádění složených horizontálních/vertikálních rozstupů jsou obsaženy v Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

ICAO:

3.3.5.1 V celém vzdušném prostoru, kde jsou uplatňována snížená vertikální minima rozstupu na 300 m (1000 ft) mezi letovými hladinami FL 290 a FL 410 včetně, musí být na regionální úrovni zaveden program pro monitorování schopnosti přesného dodržování výšky letadel v těchto hladinách za účelem zajistit, aby následně uplatňování tohoto minima vertikálního rozstupu splňovalo stanovené bezpečnostní cíle. Rozsah regionálních monitorovacích programů musí být dostačující pro provádění analýz výkonnosti skupin

letadel a hodnocení neproměnlivosti systémové chyby výškoměru.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se vertikálních rozstupů a monitorování přesného dodržování výšky je uveden v ICAO Doc „Manual on Implementation of a 300 m (1000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive“ (ICAO Doc 9574).

3.3.5.2 Tam kde jsou uplatňovány specifikace RCP/RSP, musí být zavedeny programy pro monitorování výkonnosti infrastruktury a dotčených letadel v porovnání s příslušnými specifikacemi RCP a/nebo RSP, k zajištění, že provoz v příslušném vzdušném prostoru i nadále plní cíle bezpečnosti. Rozsah monitorovacích programů musí být dostatečný k vyhodnocení výkonu komunikace a/nebo případně přehledu.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se specifikací RCP a RSP a monitorování výkonnosti komunikace a přehledu je uveden v ICAO dokumentu „Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual“ (ICAO Doc 9869).

ICAO:

3.3.5.3 Na základě meziregionální dohody by mělo být mezi regiony přijato ujednání o sdílení dat a/nebo informací z monitorovacích programů.

3.4 Minima rozstupů

3.4.1 Volba pro stanovení minima rozstupu v dané části vzdušného prostoru musí být následující:

- a) minimum rozstupu musí být zajišťováno podle těch rozstupů, které jsou předepsány v Předpisech L 4444 a L 7030, použitelné za převažujících okolností s výjimkou, kdy se užívají druhy prostředků nebo převažují takové okolnosti, které nejsou pokryty platnými ustanoveními ICAO, kdy se pak musí zajistit podle potřeby jiné minimum rozstupu:
 - 1) příslušným úřadem ATS, po následné konzultaci s provozovateli pro tratě nebo části tratí, nacházející se ve svrchovaném vzdušném prostoru státu;
 - 2) oblastní navigační dohodou pro tratě nebo části tratí, nacházející se ve vzdušném prostoru nad volným mořem nebo v prostorech nestanovené svrchovanosti.

Poznámka: Podrobnosti týkající se platných minim rozstupu předepsaných ICAO jsou uvedeny v Předpisech L 4444 a L 7030.

- b) volba minim rozstupu musí být prováděna po konzultaci s příslušnými úřady, odpovědnými za poskytování ATS v sousedícím vzdušném prostoru, když:
 - 1) provoz bude přecházet z jednoho sousedícího vzdušného prostoru do druhého;
 - 2) tratě vedou blíž společné hranice sousedních vzdušných prostorů, než je předepsané minimum rozstupu, uplatňované pro tyto případy.

Poznámka: Účelem tohoto opatření je zajistit za první kompatibilitu na obou stranách linie předání provozu a za druhé přiměřený rozstup mezi letadly letícími na obou stranách společné hranice.

3.4.2 Podrobnosti o zvolených minimech rozstupu a prostorech jejich použití musí být oznámeny:

- a) stanovištěm ATS, kterých se to týká; a
- b) pilotům a provozovatelům, prostřednictvím leteckých informačních příruček tam, kde je rozstup založen na tom, že letadla budou používat předepsaných navigačních prostředků nebo předepsaných způsobů navigace.

3.5 Odpovědnost za řízení

3.5.1 Odpovědnost za řízení jednotlivých letů

Řízený let musí být řízen, v kterémkoliv čase, vždy jen jedním stanovištěm řízení letového provozu.

3.5.2 Odpovědnost za řízení v dané části vzdušného prostoru

Odpovědnost za řízení všech letadel v dané části vzdušného prostoru musí mít vždy jen jedno stanoviště řízení letového provozu. Řízení jednoho letadla nebo skupiny letadel se však může delegovat jiným stanovištěm řízení letového provozu za předpokladu, že mezi všemi dotýcnými stanovišti je zajištěna koordinace.

3.6 Předávání odpovědnosti za řízení

3.6.1 Místo nebo čas předání

Odpovědnost za řízení letadel se musí předávat jedním stanovištěm druhému takto:

3.6.1.1 Mezi dvěma stanovišti, která poskytují oblastní službu řízení

Odpovědnost za řízení letadla předává stanoviště poskytující oblastní službu řízení v řízené oblasti jinému stanovišti poskytujícímu oblastní službu řízení v sousední řízené oblasti v čase přeletu společných hranic řízených oblastí, vypočítaném oblastním střediskem řízení, které letadlo řídí, nebo v jiném bodě nebo v čase, na němž se obě stanoviště dohodla.

3.6.1.2 Mezi stanovištěm, poskytujícím oblastní službu řízení a stanovištěm, poskytujícím přibližovací službu řízení

Odpovědnost za řízení letadla musí předávat stanoviště poskytující oblastní službu řízení stanovišti poskytujícímu přibližovací službu řízení a naopak, v bodě nebo čase dohodnutém mezi těmito dvěma stanovišti.

3.6.1.3 Mezi stanovištěm, poskytujícím přibližovací službu řízení a letištní řídicí věží

3.6.1.3.1 Přilétávající letadla

Odpovědnost za řízení přilétávajícího letadla musí být předána stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení letištní řídicí věží, když letadlo:

- a) je v blízkosti letiště; a
 - 1) předpokládá se, že přiblížení a přistání provede za viditelnosti země; nebo
 - 2) dosáhlo stálých meteorologických podmínek za viditelnosti; nebo
- b) je v předepsaném bodě nebo hladině, podle toho co nastane dříve, jak je stanoveno v koordinačních dohodách nebo směrnících stanoviště ATS; nebo
- c) přistálo.

Poznámka: I když je ustaveno přibližovací stanoviště řízení, může se řízení některých letů předávat přímo oblastním střediskem řízení letištní řídicí věží a naopak, dohodnou-li se dotýcná stanoviště mezi sebou předem, že příslušnou část přibližovací služby řízení poskytne oblastní středisko řízení nebo letištní řídicí věž, je-li to vhodnější.

3.6.1.3.2 Odlétávající letadla

Odpovědnost za řízení odlétávajícího letadla musí být předána letištní řídicí věží stanovišti poskytujícímu přibližovací službu řízení:

- a) převládají-li v blízkosti letiště meteorologické podmínky pro let za viditelnosti:
 - 1) dříve, než letadlo opustí prostor v blízkosti letiště; nebo
 - 2) dříve, než letadlo vstoupí do meteorologických podmínek pro let podle přístrojů; nebo
 - 3) je v předepsaném bodě nebo hladině,
- jak je stanoveno v koordinačních dohodách nebo směrnících stanoviště ATS;
- b) převládají-li na letišti meteorologické podmínky pro let podle přístrojů:

- 1) ihned po vzletu letadla; nebo
- 2) v předepsaném bodě nebo hladině,

jak je stanoveno v koordinačních dohodách nebo směrnících stanoviště ATS.

Poznámka: Viz poznámku za ust. 3.6.1.3.1.

3.6.1.4 Mezi řídicími pracovišti/místy na stejném stanovišti řízení letového provozu

Odpovědnost za řízení letadla se musí předat z jednoho řídicího pracoviště/místa druhému řídicímu pracovišti/místu na stejném stanovišti řízení letového

provozu v bodě, hladině nebo čase, jak je stanoveno ve směrnících stanoviště ATS.

3.6.2 Koordinace předávání

3.6.2.1 Odpovědnost za řízení letadla nesmí předat jedno stanoviště řízení letového provozu druhému bez souhlasu přebírajícího stanoviště řízení letového provozu, které musí získat v souladu s ustanoveními 3.6.2.2, 3.6.2.2.1, 3.6.2.2.2 a 3.6.2.3.

3.6.2.2 Předávající stanoviště řízení musí sdělit přebírajícímu stanovišti řízení příslušné části platného letového plánu a jakékoliv informace pro řízení, týkající se požadovaného předání.

3.6.2.2.1 Kde se má uskutečnit předání řízení s použitím údajů z radaru nebo ADS-B, musí informace pro předání řízení obsahovat polohu, a požaduje-li se, trať a rychlost letadla, jak byly pozorovány radarem nebo ADS-B bezprostředně před předáním řízení.

3.6.2.2.2 Kde se má uskutečnit předání řízení s použitím dat ADS-C, musí informace pro předání řízení zahrnovat čtyřrozměrnou polohu a další informace podle potřeby.

3.6.2.3 Přebírající stanoviště musí:

- a) vyjádřit svou schopnost převzít řízení letadla za podmínek uvedených předávajícím stanovištěm řízení, není-li mezi těmito dvěma dotýcnými stanovišti předem dohodnuto, že nevymáhání námitek při obdržení informací znamená souhlas s převzetím za uvedených podmínek, nebo vyjádřit nutné změny, které požaduje k převzetí; a
- b) výslovně uvést jakékoliv další informace nebo povolení pro následující část letu, které požaduje, aby je letadlo mělo v čase předání řízení.

3.6.2.4 Přebírající stanoviště musí oznámit předávajícímu stanovišti řízení navázání obousměrného spojení s letadlem, hlasem a/nebo datovým spojením a převzetí řízení letadla, není-li jinak stanoveno dohodou mezi dvěma dotýcnými řídicími stanovišti.

3.6.2.5 Používané koordinační postupy, včetně bodů předání řízení, musí být stanoveny v koordinačních dohodách a směrnících stanoviště ATS, podle vhodnosti.

3.7 Letová povolení

Letová povolení se musí zakládat výhradně na požadavcích pro poskytování služby řízení letového provozu.

Poznámka: Tyto požadavky jsou uvedeny v ust. 4.5.1.1 až 4.5.1.5 Předpisu L 4444.

3.7.1 Obsah letových povolení

3.7.1.1 Letové povolení musí vyjadřovat:

- a) identifikaci letadla, jak je uvedena v letovém plánu;
- b) mez letového povolení;
- c) trať letu,

- d) hladinu (hladiny) letu pro celou trať nebo její část a změny hladin, požadují-li se;

Poznámka: Jestliže letové povolení pro hladiny platí pouze pro část dané trati, je důležité, aby stanoviště řízení letového provozu určilo místo, ke kterému část letového povolení týkající se hladin platí, a v každém případě, kdy je to nezbytné, zajistilo splnění požadavku ustanovení 3.6.5.2.2 a) Předpisu L 2.

- e) všechny nezbytné příkazy nebo informace o ostatních skutečnostech, např. o případném odletovém letištním času ATFM, způsobu přiblížení nebo odletu, spojení a času uplynutí platnosti letového povolení.

Poznámka: Čas uplynutí platnosti letového povolení vyjadřuje čas, po němž se letové povolení automaticky ruší, jestliže let nebyl započat.

3.7.1.2 Standardní odletové a příletové tratě a související postupy by měly být stanoveny, je-li to nezbytné, aby usnadnily:

- a) bezpečný, spořádaný a rychlý tok letového provozu;
- b) popis trati a postup při vydávání letových povolení.

Poznámka: Materiál, vztahující se ke zřízení standardních odletových a příletových tratí a s tím spojených postupů, je obsažen v Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426). Návrhová kritéria jsou uvedena v PANS-OPS (ICAO Doc 8168), Volume II.

3.7.2 Letová povolení pro transsonický let

3.7.2.1 Letové povolení, týkající se fáze transsonického zrychlování nadzvukového letu, musí platit nejméně do konce této fáze.

3.7.2.2 Letové povolení, týkající se zbrzdění a klesání letadla z nadzvukového cestovního letu do podzvukového letu, by mělo zajišťovat nepřerušované klesání alespoň během transsonické fáze.

3.7.3 Opakování povolení pokyny a informace vztahující se k bezpečnosti

3.7.3.1 Letová posádka musí při hlasovém spojení zopakovat řídicímu letového provozu instrukce a části letového povolení vztahující se k bezpečnosti. Následující položky musí být zopakovány vždy:

- a) traťová letová povolení;
- b) povolení a instrukce vstoupit na dráhu, přistát, vzletět z/od, vyčkávat v blízkosti dráhy, křížovat a pojíždět zpět po dráze; a

EU:

- c) dráha v používání, nastavení výškoměru, SSR kódy, nově přidělené komunikační kmitočty, instrukce o hladinách, instrukce o kursech a rychlostech a, kdykoli jsou vydány řídicím nebo obsaženy v rozhlasovém vysílání ATIS, převodní hladiny.

EU:

3.7.3.1.1 Ostatní povolení nebo instrukce, včetně podmínkových povolení a pokynů pro pojíždění, musí být zopakovány nebo potvrzeny způsobem jasně ukazujícím, že jim bylo rozuměno a že budou splněny.

3.7.3.1.2 Řidiči musí poslouchat opakování, aby se přesvědčili, že povolení nebo instrukce byly letovou posádkou správně potvrzeny a musí podniknout okamžitě opatření k nápravě jakýchkoli rozdílů, zjištěných při opakování.

3.7.3.2 Pokud není stanoveno příslušným úřadem ATS jinak, nepožaduje se, aby byly hlasově zopakovány zprávy CPDLC.

Poznámka: Postupy a ustanovení, týkající se výměny a potvrzování zpráv CPDLC, jsou uvedeny v Předpisech L 10/II a L 4444, Hlava 14.

ICAO:

3.7.3.3 Řidiči mobilních prostředků, kteří se pohybují nebo mají v úmyslu se pohybovat na provozní ploše, musí při hlasovém spojení zopakovat řidičímu letového provozu části instrukcí vztahující se k bezpečnosti, např. instrukce ke vjezdu, vyčkávání v blízkosti dráhy, křižování a provozu na jakékoli dráze či pojezdové dráze v provozu.

3.7.3.4 Řidiči musí poslouchat opakování, aby se přesvědčili, že instrukce byla řidičem mobilního prostředku správně potvrzena a musí podniknout okamžitě opatření k nápravě jakýchkoli rozdílů, zjištěných při opakování.

3.7.4 Koordinace povolení

Letové povolení musí být koordinováno mezi stanovišti řízení letového provozu, aby platilo pro celou trať letadla nebo její určitou část takto:

3.7.4.1 Letadlo musí obdržet letové povolení pro celou trať až na letiště prvního zamýšleného přistání:

- bylo-li možné před odletem koordinovat letové povolení se všemi stanovišti, která budou letadlo řídit; nebo
- je přiměřená jistota, že mezi všemi těmito stanovišti, která budou letadlo postupně řídit, bude předem provedena koordinace.

Poznámka: Vydá-li se letové povolení platné jen pro počáteční část letu, a to pouze jako prostředek pro urychlení odlétávajících letadel, následné letové povolení na trati bude určeno, jak je předepsáno shora v tomto ustanovení, a to přestože letiště prvního zamýšleného přistání je v prostoru působnosti jiného oblastního střediska řízení, než je toho, které vydává traťové povolení.

3.7.4.2 Jestliže se nedosáhne koordinace, jak je uvedeno v ust. 3.7.4.1, nebo se nedá očekávat, letadlo musí obdržet povolení pouze k takovému bodu, kam až je koordinace přiměřeně zajištěna, a před dosažením tohoto bodu nebo v tomto bodě musí letadlo obdržet další letové povolení anebo příkazy k vyčkávání, podle vhodnosti.

3.7.4.2.1 Kde je tak předepsáno příslušným úřadem ATS, letadlo musí navázat spojení s následujícím stanovištěm řízení letového provozu, za účelem získání následného povolení před bodem předání řízení.

3.7.4.2.1.1 Při získávání dalšího následného povolení musí letadlo nezbytně udržovat obousměrné spojení se stávajícím stanovištěm řízení letového provozu.

3.7.4.2.1.2 Povolení vydané jako následné povolení musí být jako takové pro pilota jasně identifikovatelné.

3.7.4.2.1.3 Pokud let není koordinován, následná povolení nesmí ovlivnit původní profil letu letadla v jakémkoli jiném vzdušném prostoru, než v tom, za které je stanoviště řízení letového provozu odpovědné při vydání následného povolení.

Poznámka: Požadavky vztahující se ke službě vydávání následných povolení, jsou stanoveny v Předpisu L 10/II. Návod je uveden v Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (ICAO Doc 9694).

3.7.4.2.1.4 Kde je to proveditelné a kde se používá komunikace datovým spojem, aby usnadnilo vydávání následného povolení, mělo by být k dispozici obousměrné hlasové spojení mezi pilotem a stanovištěm řízení letového provozu poskytujícím následné povolení.

3.7.4.3 Zamýšlí-li letadlo odletět z letiště v jedné řízené oblasti a vstoupit do jiné řízené oblasti během 30 minut, nebo během jiné stanovené doby dohodnuté mezi dotýcnými oblastními středisky řízení, musí se provést koordinace s oblastním střediskem řízení, do jehož prostoru má letadlo vstoupit, před vydáním povolení k odletu.

3.7.4.4 Zamýšlí-li letadlo opustit řízenou oblast pro let mimo řízený vzdušný prostor a následně znovu vletět do stejné nebo jiné řízené oblasti, smí se vydat letové povolení z místa odletu až na letiště prvního zamýšleného přistání. Takové letové povolení nebo opravy v něm musí platit pouze pro ty části letu, které jsou prováděny v řízeném vzdušném prostoru.

3.7.5 Uspořádání toku letového provozu

3.7.5.1 Uspořádání toku letového provozu (ATFM) se musí zavést pro vzdušný prostor, kde požadavek letového provozu občas přesáhne nebo se očekává, že přesáhne deklarovanou kapacitu dotýcné služby řízení letového provozu.

Poznámka: Kapacita služeb řízení letového provozu, kterých se týká, bude za normálních okolností deklarována příslušným úřadem ATS.

3.7.5.2 ATFM by mělo být zavedeno na základě oblastních navigačních dohod nebo, pokud je to vhodné, na multilaterálních dohodách. Takové dohody by měly zajistit společné postupy a společné metody pro stanovení kapacit.

3.7.5.3 Je-li stanoviště ATC zřejmé, že další provoz navíc, k tomu již přijatému, nebude možné zvládnout v dané době v určitém místě nebo v určitém prostoru, nebo bude možné jej zvládnout jen při určitém počtu letadel v dané době, musí takové stanoviště uvědomit stanoviště ATFM, pokud je zřízeno, a rovněž příslušná stanoviště ATS, kterých se to týká. Letové posádky letadel letících do takového místa nebo prostoru musí být také uvědomeny o očekávaných zdrženích nebo omezeních, které budou uplatněny.

Poznámka: Provozovatelé, kterých se to týká, budou za normálních okolností informováni pokud možno předem o omezeních vyhlášených službou uspořádání toku letového provozu, je-li zřízena.

3.8 Řízení osob a mobilních prostředků na letištích

3.8.1 Pohyby osob nebo mobilních prostředků včetně vlečených letadel na provozní ploše letiště musí řídit letištní řídicí věž tak, aby nevzniklo nebezpečí pro osoby a prostředky nebo letadla, která přistávají, pojiždějí a vzletají.

3.8.2 Za podmínek, při nichž se uplatňují postupy za nízké dohlednosti, platí:

- a) pohyby osob a mobilních prostředků na provozní ploše letiště se musí omezit na nezbytné minimum a zvláštní pozornost musí být věnována požadavkům na ochranu kritických a citlivých oblastí/prostorů radionavigačních zařízení;

EU:

- b) vzhledem k ust. 3.8.3, musí být poskytovatelem letových navigačních služeb předepsána metoda nebo metody pro zajišťování rozstupů mobilních prostředků a pojiždějících letadel, přičemž danou metodu či metody musí schválit příslušný úřad se zřetelem k dostupným zařízením;
- c) při smíšeném provozu ILS a MLS II. nebo III. kategorie přesného přístrojového přiblížení, která se provádějí nepřetržitě na jedné dráze, musí být zajištěna ochrana restriktivnějších kritických a citlivých prostorů ILS nebo MLS.

Poznámka: Doba uplatňování postupů za nízké dohlednosti se stanovuje v souladu se směrnicemi stanoviště ATS. Pokyny pro provoz za nízké dohlednosti na letišti obsahuje Manual of Surface Movement Guidance and Control System – SMGCS (ICAO Doc 9476).

3.8.3 Pohotovostním mobilním prostředkům jedoucím na pomoc letadlu v tísni musí být zajištěna přednost před veškerými pohyby.

3.8.4 Vzhledem k ust. 3.8.3, musí mobilní prostředky na provozní ploše vyhovovat těmto pravidlům:

- a) mobilní prostředky a mobilní prostředky vlekoucí letadlo musí dát přednost letadlům, která přistávají, vzletají nebo pojiždějí;
- b) mobilní prostředky musí dát přednost mobilním prostředkům vlekoucím letadlo;
- c) mobilní prostředky musí dát přednost ostatním mobilním prostředkům, v souladu se směrnicemi stanoviště ATS;
- d) bez ohledu na ust. a), b) a c), mobilní prostředky a mobilní prostředky vlekoucí letadlo se musí řídit pokyny letištní řídicí věže.

3.9 Poskytování radaru a ADS-B

Radarové a ADS-B pozemní systémy by měly zobrazovat upozornění a výstrahy mající vliv na bezpečnost, včetně výstrah na konflikt, předpověď konfliktu, výstrahu na minimální bezpečnou nadmořskou výšku a neúmyslně zdvojené SSR kódy.

3.10 Použití radaru pro řízení pohybů na pohybové ploše (SMR)

V případě, že se neprovádí vizuální pozorování celé nebo části provozní plochy, nebo za účelem doplnění vizuálního pozorování, by měl být k dispozici, a to v souladu s opatřeními Předpisu L 14, radar pro řízení pohybů na pohybové ploše (SMR) nebo jiné vhodné přehledové zařízení, umožňující:

- a) monitorování pohybů letadel a mobilních prostředků na pohybové ploše;
- b) poskytování potřebných směrových informací pilotům a řidičům mobilních prostředků dle potřeby; a
- c) poskytování informací a pomoci k zajištění bezpečného a účelného pohybu letadel a mobilních prostředků po provozní ploše.

Poznámka: Návod pro použití SMR je uveden v Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS) (Doc 9476), Manual on Advanced-Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) (Doc 9830) a Air Traffic Services Planning Manual (Doc 9426).

HLAVA 4 – LETOVÁ INFORMAČNÍ SLUŽBA

4.1 Aplikace

4.1.1 Letová informační služba musí být poskytována všem letadlům, kterým mohou informace prospět, a:

- a) kterým se poskytuje služba řízení letového provozu; nebo
- b) jinak známým příslušným stanovištím letových provozních služeb.

Poznámka: Letová informační služba nezbavuje velitele letadla žádných odpovědností a velitel letadla musí s konečnou platností rozhodnout o každé navrhované změně letového plánu.

4.1.2 Kde stanoviště letových provozních služeb poskytují jak letovou informační službu, tak službu řízení letového provozu, má před poskytnutím letové informační služby poskytnutí služby řízení letového provozu přednost, kdykoliv to poskytování služby řízení letového provozu vyžaduje.

Poznámka: Je známo, že za určitých okolností může letadlo na konečném přiblížení, při přistání, vzletu a stoupání vyžadovat, aby obdrželo bez zdržení důležité informace, které nespádají do poskytování služby řízení letového provozu.

4.2 Účel letové informační služby

4.2.1 Letová informační služba musí zahrnovat poskytování informací týkajících se:

- a) informací SIGMET a AIRMET;
- b) přerušovací vulkanické činnosti, vulkanických erupcí a oblaků vulkanického popela;
- c) úniku radioaktivních látek nebo toxických chemikálií do ovzduší;
- d) změn v dostupnosti radionavigačních služeb;
- e) změn stavu letišť a s nimi souvisejících zařízení a služeb, včetně informací o stavu letištních pohybových ploch, když jsou ovlivněny sněhem, rozbředlým sněhem, ledem nebo význačnou vrstvou vody;
- f) volných balónů bez pilota na palubě;

EU:

- g) informace o neobvyklé konfiguraci a stavu letadla;
- h) jakékoli další informace, které mohou ovlivnit bezpečnost.

4.2.2 Letová informační služba poskytovaná letům musí navíc k informacím, vyznačeným v ust. 4.2.1, zahrnovat poskytování informací týkajících se:

- a) hlášených nebo předpovídaných meteorologických podmínek na letištích odletu, letištích určení a náhradních letištích;
- b) nebezpečí střetu letadel letících ve vzdušných prostorech tříd C, D, E, F a G;
- c) hladinových plavidel v daném prostoru, včetně volacího znaku, polohy, zeměpisné trati, rychlosti atd. při letu nad vodními plochami, pokud je to proveditelné a jak je požadováno pilotem.

EU:

- d) zpráv, včetně letových povolení obdržенých od jiných stanovišť letových provozních služeb, pro předání letadlu

Poznámka 1: Informace v b) zahrnují pouze známá letadla, jejichž přítomnost by mohla představovat nebezpečí srážky pro letadlo, které je informováno; informace bude občas nekompletní a letové provozní služby nemohou převzít odpovědnost za její vydání ve všech případech nebo za její přesnost.

Poznámka 2: Jestliže je potřeba doplnit informace o nebezpečí srážky poskytované v souladu s b), nebo v případě dočasného přerušení poskytování letové informační služby, může být v označených prostorech použito rozhlasového vysílání provozních informací letadly. Pokyny pro vysílání provozních informací letadly a příslušné provozní postupy jsou obsaženy v Dodatku B.

4.2.3 Stanoviště ATS by měla předat co nejdříve, jakmile je to proveditelné, mimořádná hlášení z letadel jiným letadlům, jichž se to týká, příslušné meteorologické služebně v souladu s ust. 3 Doplnku 1 předpisu L 4444. a ostatním stanovištím ATS, jichž se to týká. Vysílání letadlům by mělo probíhat v časovém období stanoveném dohodou mezi meteorologickým úřadem a úřady letových provozních služeb, jichž se to týká.

4.2.4 Letová informační služba poskytovaná letům VFR musí zahrnovat navíc k ust. 4.2.1, poskytování dostupných informací, týkajících se provozních a meteorologických podmínek na trati letu, které mohou znemožnit provedení letu podle pravidel letu za viditelnosti.

EU:

4.2.5 Služba AFIS poskytovaná letům musí kromě relevantních položek uvedených v ust. 4.2.1 a 4.2.2 zahrnovat poskytování informací týkajících se:

- a) nebezpečí střetu s letadly, mobilními prostředky a osobami pohybujícími se na provozní ploše;
- b) používané dráhy

4.3 Rozhlasová vysílání letové informační služby**4.3.1 Aplikace**

4.3.1.1 Meteorologické informace a provozní informace, týkající se radionavigačních služeb a letišť, které jsou zahrnuty v letové informační službě, musí být, kdykoliv jsou k dispozici, poskytovány provozně uceleným způsobem.

4.3.1.2 Kde se provozně ucelené letové informační zprávy vysílají letadlům, měly by být vysílány s obsahem v pořadí pro různé fáze letu, je-li stanoveno.

4.3.1.3 Pokud se rozhlasové vysílání letové informační služby provádí, mělo by sestávat ze zpráv, které obsahují ucelené informace o vybraných provozních a meteorologických údajích, které přísluší různým fázím letu. Tato rozhlasová vysílání by měla být tří hlavních druhů, tj. HF, VHF a ATIS.

4.3.1.4 Používání zpráv OFIS v adresovaných vysíláních žádost/odpověď.

Příslušné stanoviště ATS vždy musí na vyžádání pilota vysílat potřebné zprávy OFIS.

4.3.2 HF rozhlasové vysílání letové informační služby (OFIS)

4.3.2.1 HF rozhlasové vysílání letové informační služby (OFIS) by mělo být prováděno pouze, pokud tak stanoví oblastní navigační dohody.

4.3.2.2 Kdykoliv se rozhlasová vysílání provádí:

- a) informace by měly být v souladu s ust. 4.3.2.5 a řídit se oblastními navigačními dohodami;
- b) letiště, pro která by měly být zprávy a předpovědi zahrnuty, by měla být v souladu s oblastními navigačními dohodami;
- c) časový sled stanic, účastníků se vysílání, by měl být v souladu s oblastními navigačními dohodami;
- d) HF rozhlasová vysílání OFIS zpráv by měla být brát v úvahu lidskou výkonnost. Vysílaná zpráva by neměla přesahovat dobu stanovenou oblastními navigačními dohodami a pozornost by měla být věnována také tomu, aby nebyla zhoršena čitelnost rychlostí vysílání;
Poznámka: Návod týkající se lidské výkonnosti je uveden v Human Factors Training Manual (ICAO DOC 9683).
- e) každá zpráva o letišti by měla být označena názvem letiště, pro které informace platí;
- f) pokud informace pro vysílání nebyla přijata v čase pro vysílání, měla by být zahrnuta do vysílání poslední dostupná informace s časem daného pozorování;
- g) celá vysílaná zpráva, pokud je to proveditelné, by měla být opakována ve zbývajícím čase, který je přidělen stanici pro rozhlasové vysílání;

- h) informace rozhlasového vysílání by měly být obnovovány ihned po výskytu význačné změny; a
- i) HF OFIS zpráva by měla být připravována a rozšiřována nejvhodnějším(-i) stanovištěm(-ti), jak to stanoví každý stát.

4.3.2.3 Dokud nebude zpracována a přijata vhodnější forma řeči pro universální použití v leteckém radiotelefonním spojení, HF rozhlasové vysílání OFIS, týkající se letišť určených pro mezinárodní provoz, by mělo být v angličtině.

4.3.2.4 Kde HF rozhlasová vysílání OFIS jsou dostupná ve více než jednom jazyce, měl by být pro každý jazyk použit samostatný kmitočet.

4.3.2.5 HF rozhlasové vysílání OFIS zpráv letové informační služby by mělo obsahovat následující informace v uvedeném pořadí nebo v pořadí stanoveném oblastními navigačními dohodami:

- a) informace o počasí na trati
Informace o význačných meteorologických jevech na trati by měla být ve tvaru vysílané informace SIGMET, jak předepisuje Předpis L3;
- b) informace o letišti zahrnují:
 - 1) název letiště;
 - 2) čas pozorování;
 - 3) nezbytné provozní informace;
 - 4) směr a rychlost přízemního větru a, je-li k dispozici, maximální rychlost větru;
 - 5) *dohlednost a je-li k dispozici, dráhovou dohlednost (RVR);
 - 6) *současné počasí;
 - 7) *oblačnost pod 1500 m (5000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou nadmořskou výškou, je-li vyšší, cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost pokud je k dispozici; a
 - 8) letištní předpověď.

4.3.3 VHF rozhlasové vysílání letové informační služby (OFIS)

4.3.3.1 VHF rozhlasové vysílání letové informační služby by mělo být poskytováno v souladu s oblastními navigačními dohodami.

4.3.3.2 Kdykoliv je takové rozhlasové vysílání poskytováno:

- a) letiště, pro něž zprávy a předpovědi mají být zahrnuty do vysílání, by měla být stanovena na základě oblastních navigačních dohod;
- b) každá zpráva o letišti by měla být označena názvem letiště, pro které informace platí;

* Tak jak stanoví oblastní navigační dohody.

- c) pokud informace pro vysílání nebyla přijata v čase pro vysílání, měla by být zahrnuta do vysílání poslední dostupná informace s časem daného pozorování;
- d) rozhlasové vysílání by mělo být nepřetržité a opakující se;
- e) VHF rozhlasová vysílání OFIS zpráv by měla brát v úvahu lidskou výkonnost. Zpráva rozhlasového vysílání, pokud je to proveditelné, by neměla překročit pět minut a pozornost by se měla věnovat tomu, aby se nezhorsila čitelnost, způsobená rychlostí vysílání;
Poznámka: Návod týkající se lidské výkonnosti je uveden v Human Factors Training Manual (ICAO DOC 9683).
- f) zpráva rozhlasového vysílání by se měla obnovovat na základě časového rozvrhu, jak jej stanoví oblastní navigační dohody. Navíc by měla být urychleně obnovována ihned po výskytu význačných změn; a
- g) VHF OFIS zpráva by měla být připravována a rozesílána nejvhodnějším stanovištěm (stanovišti) tak, jak jej (je) stanoví každý stát.

4.3.3.3 Dokud nebude zpracována a přijata vhodnější forma řeči pro universální použití v leteckém radiotelefonním spojení, VHF rozhlasové vysílání OFIS, týkající se letišť určených pro mezinárodní provoz, by mělo být v angličtině.

4.3.3.4 Tam, kde VHF rozhlasové vysílání OFIS je k dispozici ve více než jednom jazyce, měl by být pro každý jazyk použit samostatný kmitočet.

4.3.3.5 VHF vysílání zpráv letové informační služby by mělo obsahovat následující informace ve stanoveném pořadí:

- a) název letiště;
- b) čas pozorování;
- c) dráha pro přistání;
- d) význačné podmínky povrchu dráhy, a jestliže je k dispozici, brzdící účinek;
- e) změny v provozuschopnosti radionavigačních služeb, je-li to vhodné;
- f) zdržení způsobené vyčkáváním, je-li vhodné;
- g) směr a rychlost přízemního větru, a je-li k dispozici, maximální rychlost větru;
- h) ** dohlednost, a je-li k dispozici, dráhová dohlednost (RVR);
- i) ** současné počasí;
- j) ** oblačnost pod 1500 m (5000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou nadmořskou výškou, je-li vyšší; cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost, pokud je k dispozici;
- k) * teplotu vzduchu;
- l) * teplotu rosného bodu;
- m) * QNH pro nastavení výškoměru;

- n) doplňující informace o význačném minulém počasí provozního významu a tam, kde je to nutné, stříh větru;
- o) přistávací předpověď typu trend, pokud je k dispozici; a
- p) upozornění na platné informace SIGMET.

4.3.4 Automatická informační služba v koncové řízené oblasti (ATIS) – rozhlasová vysílání hlasem

4.3.4.1 Automatická informační služba koncové řízené oblasti (ATIS) – rozhlasová vysílání hlasem se musí poskytovat na letištích, kde je požadavek na snížení zátěže ATS při spojení letadlo – země na VHF kmitočtech. Když se poskytuje, musí zahrnovat:

- a) jedno rozhlasové vysílání určené přilétávajícím letadlům; nebo
- b) jedno rozhlasové vysílání určené odlétávajícím letadlům; nebo
- c) jedno rozhlasové vysílání určené jak přilétávajícím, tak i odlétávajícím letadlům; nebo
- d) dvě samostatná rozhlasová vysílání, jedno určené přilétávajícím a druhé odlétávajícím letadlům na těch letištích, kde doba jednoho vysílání určeného přilétávajícím a odlétávajícím letadlům by byla příliš dlouhá.

4.3.4.2 Kdykoliv je proveditelné, musí se pro ATIS – rozhlasová vysílání hlasem používat samostatný VHF kmitočet. Jestliže samostatný kmitočet není k dispozici, vysílání se může provést hlasovým kanálem nejvhodnějšího navigačního prostředku koncové řízené oblasti, přednostně na VOR za předpokladu, že dosah a čitelnost jsou dostatečné a znak navigačního prostředku je řazen s vysíláním tak, aby rozhlasové vysílání nebylo překryto.

4.3.4.3 ATIS – rozhlasová vysílání hlasem nesmí být vysílána na hlasovém kanálu ILS.

4.3.4.4 Kdykoli je poskytováno ATIS – rozhlasové vysílání hlasem musí být nepřetržité a opakující se.

4.3.4.5 Informace obsažené v běžném rozhlasovém vysílání musí být ihned k dispozici příslušnému (příslušným) stanovišti (stanovištím), aby je mohlo (mohla) poskytnout letadlům na přiblížení, na přistání nebo při vzletu, kdykoli nebyla daná zpráva připravena tímto (těmito) stanovištěm (stanovišti).

Poznámka: Požadavky na poskytování ATIS, které se uplatňují jak na ATIS hlasem, tak na D-ATIS, jsou obsaženy v ust. 4.3.6 níže.

4.3.4.6 Hlasový ATIS – hlasové vysílání poskytované na určených letištích používaných mezinárodními leteckými službami musí být k dispozici minimálně v anglickém jazyce.

** Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou splněny podmínky specifikované v Předpisu L 4444, Hlava 11.

4.3.4.7 Kde jsou k dispozici ATIS – rozhlasová vysílání hlasem ve více než jednom jazyce, měl by se pro každý jazyk použít samostatný kanál.

4.3.4.8 Zpráva ATIS – rozhlasového vysílání hlasem, by neměla, je-li to možné, překročit dobu 30 sekund. Je nutné věnovat pozornost tomu, aby čitelnost zprávy nebyla negativně ovlivněna rychlostí vysílání nebo identifikačním signálem navigačního prostředku, použitého pro vysílání ATIS. Vysílání ATIS zpráv by měla brát v úvahu lidskou výkonnost.

Poznámka: Návod týkající se lidské výkonnosti je uveden v dokumentu Human Factors Training Manual (Doc 9683).

4.3.5 Automatická informační služba v koncové řízené oblasti datovým spojem (D-ATIS)

4.3.5.1 Kde D-ATIS doplňuje existující hlasový ATIS, musí být informace jak v obsahu, tak i formátu identické s používaným ATIS – rozhlasovým vysíláním hlasem.

4.3.5.1.1 Kde jsou zahrnuty meteorologické informace v reálném čase, ale tyto údaje nedosáhnou kritérií význačných změn, musí být, za účelem obsah za účelem udržení stejného označení, považován za identický.

Poznámka: Kritéria význačných změn jsou stanovena v Předpisu L 3, Doplněk 3, ust. 3.2.2.

4.3.5.2 Kde D-ATIS doplňuje existující hlasový ATIS a ATIS vyžaduje obnovení, hlasový ATIS a D-ATIS musí být obnoveny současně.

Poznámka: Pokyny týkající se uplatňování D-ATIS jsou uvedeny v Manual of Air Traffic Services (ATS) Data Link Applications (ICAO DOC 9694). Technické požadavky na D-ATIS jsou uvedeny v Předpisu L 10/III, Část I, Hlava 3.

4.3.6 Automatická informační služba v koncové řízené oblasti (hlasová a/nebo datovým spojem)

4.3.6.1 Kdykoli se poskytuje hlasový ATIS a/nebo D-ATIS:

- vysílané informace se musí vztahovat k jednomu letišti;
- vysílané informace musí být ihned obnoveny, jakmile dojde k význačné změně;
- za přípravu a rozesílání zprávy ATIS musí být odpovědné letové provozní služby;
- jednotlivé zprávy ATIS musí být označovány formou písmene ICAO hláskovací abecedy. Označení přidělované za sebou jdoucím zprávám musí být v abecedním pořádku;
- letadlo musí potvrdit příjem informací při navázání spojení se stanovištěm ATS poskytujícím přibližovací službu řízení nebo letištní službou řízení, podle vhodnosti;
- příslušné stanoviště ATS musí, když odpovídá na zprávu pod e) nebo v případě přilétávajícího letadla v takovém čase, který může být předepsán příslušným úřadem ATS, poskytnout letadlu platné nastavení výškoměru; a

- meteorologické informace musí být extrahovány z místních meteorologických pravidelných a mimořádných zpráv.

Poznámka: V souladu s Předpisem L 3, Doplněk 3, ust. 4.1 a 4.3 směr a rychlost přízemního větru a dráhová dohlednost (RVR) mají být průměrovány za 2 minuty respektive za 1 minutu a informace o větru se má vztahovat k podmínkám na dráze pro odlétávající letadla a podmínkám v zóně dotyku pro přilétávající letadla. Vzor pro místní meteorologické zprávy, zahrnující odpovídající rozsahy a rozlišení pro každý prvek jsou obsaženy v Doplněku 3 Předpisu L 3. Další kritéria pro místní meteorologické zprávy jsou obsažena v Hlavě 4 a Dodatku D k Předpisu L 3.

4.3.6.2 Při velmi rychlých změnách meteorologických podmínek, kdy není možné tyto zahrnout do meteorologické zprávy v ATIS, musí ATIS zprávy indikovat, že příslušné meteorologické informace budou předány při prvním navázání spojení s příslušným stanovištěm ATS.

4.3.6.3 Informace obsažené v platném ATIS, jehož příjem byl příslušným letadlem potvrzen, nemusí být zahrnuty do přímého vysílání letadlu, s výjimkou nastavení výškoměru, které musí být poskytováno v souladu s ust. 4.3.6.1f).

EU:

4.3.6.4 Jestliže letadlo potvrdí příjem zprávy ATIS, která již není platná, provede stanoviště ATS neprodleně jedno z těchto opatření:

- sdělí letadlu kterýkoli prvek informace, jenž je třeba aktualizovat;
- dá letadlu pokyn, aby získalo aktuální informace ATIS.

4.3.6.5 Obsah ATIS by měl být co nejstručnější. Dodatečné informace k informacím, které jsou stanoveny v ust. 4.3.7 až 4.3.9, například informace, které jsou k dispozici v leteckých informačních příručkách (AIP) a zprávách NOTAM, by se měly zahrnout, jen když je to zdůvodnitelné ve zvláštních případech.

4.3.7 Zprávy ATIS pro přilétávající a odlétávající letadla

Zprávy ATIS, obsahující informace jak pro přiletěly, tak i odlety, musí obsahovat následující prvky informací v uvedeném pořadí:

- název letiště;
- označení pro přiletěly a/nebo odlety;
- druh kontraktu, komunikuje-li se prostřednictvím D-ATIS;
- označení;
- čas pozorování, je-li vhodné;
- druh očekávaného (očekávaných) přiblížení;
- dráhu (dráhy) v používání; stav zachytného systému, který může vést k nebezpečí, jestliže je instalován;

- h) význačné podmínky povrchu dráhy, a je-li vhodné, brzdící účinek;
- i) zdržení vyčkáváním, je-li vhodné;
- j) převodní hladinu, je-li používána;
- k) jiné nezbytné provozní informace;
- l) rychlost a směr přízemního větru (v magnetických stupních), včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření přízemního větru vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání a informace je požadována provozovateli, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje;
- m) **dohlednost a případně dráhová dohlednost (RVR), a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření dohlednosti/RVR vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání a informace je provozovateli požadována, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje;
- n) **současné počasí;
- o) **oblačnost pod 1500 m (5000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou výškou, je-li vyšší; cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost, když je k dispozici;
- p) teplota vzduchu;
- q) *teplota rosného bodu;
- r) nastavení výškoměru;
- s) všechny dostupné informace o význačných meteorologických jevech v prostoru přiblížení; včetně stříhu větru a informace o minulém počasí provozního významu;
- t) přistávací předpověď typu trend, je-li k dispozici; a
- u) specifické instrukce ATIS.

4.3.8 Zprávy ATIS pro přilétávající letadla

Zprávy ATIS, obsahující informace pouze pro přílety, musí obsahovat následující prvky informací v uvedeném pořadí:

- a) název letiště;
- b) označení pro přílet;
- c) druh kontraktu, komunikuje-li se prostřednictvím D-ATIS;
- d) označení;
- e) čas pozorování, je-li vhodné;
- f) druh očekávaného (očekávaných) přiblížení;
- g) hlavní přistávací dráhu (dráhy); stav záchytného systému, který může vést k nebezpečí, je-li instalován;
- h) význačné podmínky povrchu dráhy, a je-li vhodné, brzdící účinek;
- i) zdržení vyčkáváním, je-li vhodné;
- j) převodní hladinu, je-li používána;

- k) jiné nezbytné provozní informace;
- l) rychlost a směr přízemního větru (v magnetických stupních), včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření přízemního větru vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání a informace je požadována provozovateli, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje;
- m) **dohlednost a případně dráhová dohlednost (RVR), a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření dohlednosti/RVR vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání a informace je provozovateli požadována, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje;
- n) **současné počasí;
- o) **oblačnost pod 1500 m (5000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou výškou, je-li vyšší; cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost, když je k dispozici;
- p) teplota vzduchu;
- q) *teplota rosného bodu;
- r) nastavení výškoměru;
- s) všechny dostupné informace o význačných meteorologických jevech v prostoru přiblížení; včetně stříhu větru a informace o minulém počasí provozního významu;
- t) přistávací předpověď typu trend, je-li k dispozici; a
- u) specifické instrukce ATIS.

4.3.9 Zprávy ATIS pro odlétávající letadla

Zprávy ATIS, obsahující informace pouze pro odlety, musí obsahovat následující prvky informací v uvedeném pořadí:

- a) název letiště;
- b) označení pro odlet;
- c) druh kontraktu, komunikuje-li se prostřednictvím D-ATIS;
- d) označení;
- e) čas pozorování, je-li vhodné;
- f) dráhu (dráhy) používanou (používané) pro vzlet; stav záchytného systému, který může vést k nebezpečí, je-li instalován;
- g) význačné podmínky povrchu dráhy (drah) používané (používaných) pro vzlet, a je-li vhodné, brzdící účinek;
- h) zdržení při odletu, je-li to vhodné;
- i) převodní hladina, používá-li se;

* Tak jak stanoví oblastní navigační dohody.

** Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou splněny podmínky specifikované v Předpisu L 4444, Hlava 11.

- j) jiné nezbytné provozní informace;
- k) rychlost a směr přízemního větru (v magnetických stupních), včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření přízemního větru vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání a informace je požadována provozovateli, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje;
- l) **dohlednost a případně RVR, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření dohlednosti/RVR vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání a informace je provozovateli požadována, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje;
- m) **současné počasí;
- n) **oblačnost pod 1500 m (5000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou výškou, je-li vyšší; cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost, když je k dispozici;
- o) teplota vzduchu;
- p) *teplota rosného bodu;
- q) nastavení výškoměru;
- r) všechny dostupné informace o význačných meteorologických jevech v prostoru přiblížení a počátečního stoupání, včetně stříhu větru a informace o minulém počasí provozního významu;
- s) přistávací předpověď typu trend, je-li k dispozici; a
- t) specifické instrukce ATIS.

4.4 Rozhlasová vysílání VOLMET a služba D-VOLMET

4.4.1 Rozhlasová vysílání HF a/nebo VHF VOLMET a/nebo služba D-VOLMET by měly být poskytovány, když je tak stanoveno oblastními navigačními dohodami.

Poznámka: Předpis L 3, Hlava 11, ust. 11.5 a 11.6 poskytuje podrobnosti o rozhlasových vysíláních VOLMET a službě D-VOLMET.

4.4.2 Při rozhlasových vysíláních VOLMET by se měla používat standardní radiotelefonní frazeologie.

Poznámka: Návod na používání standardní radiotelefonní frazeologie pro rozhlasová vysílání VOLMET je uveden v Manual on Coordination between Air Traffic Services, Aeronautical Information Services and Aeronautical Meteorological Services (Doc 9377), Appendix 1.

* Tak jak stanoví oblastní navigační dohody.

** Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou splněny podmínky specifikované v Předpisu L 4444, Hlava 11.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 5 – POHOTOVOSTNÍ SLUŽBA

5.1 Aplikace

5.1.1 Pohotovostní služba musí být poskytována:

- a) všem letadlům, kterým se poskytuje služba řízení letového provozu;
- b) pokud je to proveditelné, všem ostatním letadlům, která mají podaný letový plán nebo letadlům, jinak známým letovým provozním službám; a
- c) kterémukoliv letadlu, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je předmětem protiprávního činu.

5.1.2 Letová informační střediska nebo oblastní střediska řízení musí sloužit, jako ústředí pro shromažďování a předávání těchto informací o údobí nouze letadel letících v letové oblasti nebo řízené oblasti, které se to týká a za předávání takových informací příslušnému záchrannému koordinačnímu středisku.

ICAO:

5.1.3 Příslušný úřad ATS musí udržovat aktuální kontaktní údaje pro letová informační střediska nebo oblastní střediska řízení uvedené v ust. 5.1.2 v adresáři „OPS Control Directory“ (OPS CTRL).

5.1.3.1 Kontaktní údaje, které mají být uchovávány v adresáři OPS CTRL, by měly být údaje příslušné pozice vedoucího služby ATS nebo rovnocenné pozice.

Poznámka: Pokyny týkající se použití adresáře OPS CTRL jsou obsaženy v dokumentu ICAO Manual on Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS) (Doc 10165).

5.1.4 V případě stavu nouze, který vznikne v letadle, když je řízeno letištní řídicí věží či přibližovacím stanovištěm řízení, musí to takové stanoviště neprodleně oznámit odpovědnému letovému informačnímu středisku nebo oblastnímu středisku řízení, které to pak následně oznámí záchrannému koordinačnímu středisku, s výjimkou případu, že oznámení oblastnímu středisku řízení, letovému informačnímu středisku nebo záchrannému koordinačnímu středisku není požadováno, je-li povaha stavu nouze taková, že by oznámení bylo nadbytečné.

5.1.4.1 Kdykoliv to naléhavost situace vyžaduje, musí příslušná letištní řídicí věž nebo příslušné přibližovací stanoviště řízení nejdříve vyhlásit pohotovost a provést další nezbytné kroky k uvedení do činnosti všech vhodných místních organizací, které mohou poskytnout okamžitou požadovanou pomoc.

5.2 Uvědomování záchranných koordinačních středisek

5.2.1 Bez ohledu na to, jaké další okolnosti tomu nasvědčují, že takové oznámení je vhodné, stanoviště letových provozních služeb musí, s výjimkou případů uvedených v ust. 5.5.1, ihned uvědomit záchranná koordinační střediska, když je letadlo považováno za letadlo ve stavu nouze, podle následujícího:

a) Údobí nejistoty, když:

- 1) nedošla žádná zpráva z letadla během třiceti minut po čase, kdy měla být přijata nebo od doby, kdy byl učiněn první neúspěšný pokus o navázání spojení s takovým letadlem, podle toho, co nastane dříve; nebo
- 2) letadlo nepřiletělo do 30 minut, od vypočítaného času přiletu naposledy oznámeného nebo vypočítaného stanovištěm letových provozních služeb, podle toho co nastane později,

s výjimkou, kdy není pochyb o bezpečnosti letadla a všech osob na palubě.

b) Údobí pohotovosti, když:

- 1) po údobí nejistoty, následné pokusy o navázání spojení s letadlem byly neúspěšné a dotazy na jiné zdroje, nepřinesly nové zprávy o letadle; nebo
- 2) letadlo, které obdrželo povolení přistát, nepřistálo během pěti minut od vypočítaného času přistání a spojení s ním nebylo znovu navázáno; nebo
- 3) byla přijata informace, která naznačuje, že provozní způsobilost letadla se zhoršila, ale ne do té míry, aby bylo pravděpodobné vynucené přistání nebo kde pravděpodobnost vynuceného přistání nebyla stanovena,

vyjma, kdy existuje důkaz, který zmírňuje obavy o bezpečnost letadla a všech osob na palubě; nebo

- 4) je známo nebo se předpokládá, že letadlo je předmětem protiprávního činu.

c) Údobí tísně, když:

- 1) po údobí pohotovosti, další neúspěšné pokusy navázat spojení s letadlem a rozsáhlé dotazy ukazují, že letadlo je pravděpodobně v tísní; nebo

- 2) se předpokládá, že palivo na palubě je vyčerpáno a jeho zásoba nepostačuje letadlu k bezpečnému dokončení letu; nebo
- 3) došla zpráva, která udává, že provozní způsobilost letadla se zhoršila natolik, že je pravděpodobné vynucené přistání; nebo
- 4) došla zpráva nebo je přiměřeně jisté, že letadlo hodlá provést nebo provedlo vynucené přistání, vyjma, kdy je přiměřeně jisté, že letadlu a všem osobám na palubě nehrozí vážné bezprostřední nebezpečí a nepožadují okamžitou pomoc.

5.2.2 Oznámení musí obsahovat ty z následujících informací, které jsou dostupné v uvedeném pořadí:

- a) INCERFA, ALERFA nebo DETRESFA, které je příslušné danému údobí nouze;
- b) služebna a osoba, která volá;
- c) povaha nouze;
- d) důležité informace z letového plánu;
- e) stanoviště, které naposledy udržovalo spojení, čas a použité prostředky;
- f) poslední hlášená poloha a jak byla určena;
- g) barva a charakteristické znaky letadla;
- h) nebezpečné zboží přepravované jako náklad;
- i) jakákoliv opatření, která učinila ohlašující služebna; a
- j) další související poznámky.

5.2.2.1 Takovou část informace stanovenou v ust. 5.2.2, která není k dispozici v době, kdy se podává oznámení záchrannému koordináčnímu středisku, by se stanoviště letových provozních služeb mělo snažit získat dříve, než se vyhlásí údobí tísňe, je-li přiměřená jistota, že k němu dojde.

Poznámka: Informace o poloze letadla ve stavu tísňe může být dostupná prostřednictvím registru LADR (Location of an Aircraft in Distress Repository). Pokyny týkající se použití registru LADR jsou obsaženy v dokumentu ICAO Manual on Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS) (Doc 10165). Pro více informací viz Předpis L 6/I, Doplněk 9.

5.2.3 Kromě oznámení podle ust. 5.2.1 musí být záchrannému koordináčnímu středisku předány bez zdržení:

- a) všechny užitečné doplňující informace, zejména o vývoji v jednotlivých údobích nebo stavu nouze;

- b) informace o tom, že nouzová situace skončila.

Poznámka: Opatření zahájená záchranným koordináčním střediskem může zrušit jen toto středisko.

5.3 Použití spojovacích zařízení

Stanoviště letových provozních služeb musí podle potřeby použít všech dostupných spojovacích zařízení, ve snaze navázat a udržet spojení s letadlem, které je ve stavu nouze a požadovat další zprávy o letadle.

5.4 Provádění zákresu letadla ve stavu nouze

Když se uvažuje, že nastal stav nouze, musí se provádět zákres letu letadla na mapu, aby se mohla určit jeho pravděpodobná budoucí poloha a jeho maximální vzdálenost, kterou může uletět od jeho poslední známé polohy. Lety ostatních letadel, o kterých je známo, že letí v blízkosti letadla v tísni, musí o nich být rovněž prováděn zákres, aby se mohla určit jejich pravděpodobná budoucí poloha a maximální vytrvalost letu.

5.5 Informace provozovateli

5.5.1 Jakmile oblastní středisko řízení nebo letové informační středisko rozhodne, že letadlo je v údobí nejistoty nebo v údobí pohotovosti, musí, je-li to proveditelné, oznámit to provozovateli dříve, než to oznámí záchrannému koordináčnímu středisku.

Poznámka: Je-li letadlo v údobí tísňe, záchranné koordináční středisko musí být uvědomeno v souladu s ust. 5.2.1.

5.5.2 Všechny informace, které oblastní středisko řízení nebo letové informační středisko předává záchrannému koordináčnímu středisku, se musí též bez zdržení předávat provozovateli, je-li to proveditelné.

5.6 Informování letadel letících v blízkosti letadla ve stavu nouze

5.6.1 Když bylo stanovištěm letových provozních služeb stanoveno, že letadlo je ve stavu nouze, ostatní letadla, o nichž se ví, že jsou v jeho blízkosti, musí jim být, co možná nejdříve, poskytnuta informace o povaze této nouze, s výjimkou případů podle ust. 5.6.2.

5.6.2 Jestliže stanoviště letových provozních služeb ví nebo předpokládá, že některé letadlo je předmětem protiprávního činu, žádná informace o povaze nouze nesmí být předána na spojení letadlo-země do té doby, než dotyčné letadlo se samo jako první o povaze nouze nezmíní a je jistota, že taková informace nezhorší situaci.

HLAVA 6 – POŽADAVKY LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB NA SPOJENÍ

6.1 Letecká pohyblivá služba (spojení letadlo - země)**6.1.1 Všeobecně**

6.1.1.1 Pro účely poskytování letových provozních služeb se musí použít ke spojení letadlo - země radiotelefonie a/nebo datového spojení.

Poznámka: Požadavky pro stanoviště ATS na vybavení a udržování bdění na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz jsou uvedeny v Předpisu L 10/II a L 10/V.

6.1.1.2 Pokud byly pro komunikaci založené na výkonnosti stanoveny specifikace RCP, stanoviště letových provozních služeb musí mít, navíc k požadavkům uvedeným v ust. 6.1.1.1, komunikační vybavení, které jim umožní poskytovat ATS v souladu s předepsanou(nými) specifikací(emi) RCP.

Poznámka: Informace o pojetí a poradenském materiálu implementace komunikace a přehledu založených na výkonnosti (PBCS) jsou obsaženy v ICAO dokumentu „Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual“ (ICAO Doc 9869).

6.1.1.3 Kde se používá pro poskytování služby řízení letového provozu přímé obousměrné radiotelefonní spojení pilot-řídící nebo komunikace datovým spojem, musí být na všech spojovacích kanálech letadlo - země zajištěna záznamová zařízení.

Poznámka: Požadavky na uchovávání všech automatických záznamů spojení v ATC jsou uvedeny v Předpisu L 10/II, ust. 3.5.1.5.

6.1.1.4 Záznamy spojovacích kanálů požadované v ust. 6.1.1.3 musí být uchovávány po dobu nejméně 30 dnů.

6.1.2 Pro letovou informační službu

6.1.2.1 Spojovací zařízení letadlo - země musí umožňovat obousměrné spojení mezi stanovištěm poskytujícím letovou informační službu a příslušně vybaveným letadlem letícím kdekoli v letové informační oblasti.

6.1.2.2 Pokud je to proveditelné, spojovací zařízení letadlo - země by mělo pro letovou informační službu umožňovat přímé, rychlé, trvalé obousměrné spojení bez statického rušení.

6.1.3 Pro oblastní službu řízení

6.1.3.1 Spojovací zařízení letadlo - země musí umožňovat obousměrné spojení mezi stanovištěm poskytujícím oblastní službu řízení a příslušně vybaveným letadlem letícím kdekoli v řízené oblasti (oblastech).

6.1.3.2 Pokud je to proveditelné, spojovací zařízení letadlo - země pro oblastní službu řízení by mělo umožňovat přímé, rychlé, trvalé obousměrné spojení bez statického rušení.

6.1.3.3 Kde se pro oblastní službu řízení používá hlasových spojovacích kanálů letadlo - země a tyto jsou obsluhovány operátory, měla by být provedena vhodná opatření, umožňující přímé hlasové spojení pilot - řídící, kdykoli se tak požaduje.

6.1.4 Pro přibližovací službu řízení

6.1.4.1 Spojovací zařízení letadlo - země musí umožňovat přímé, rychlé, trvalé obousměrné spojení bez statického rušení mezi stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení a jím řízenými příslušně vybavenými letadly

6.1.4.2 Kde přibližovací službu řízení vykonává samostatné stanoviště, musí se spojení letadlo - země provádět jen na kmitočtech jemu výlučně vyhrazených.

6.1.5 Pro letištní službu řízení

6.1.5.1 Spojovací zařízení letadlo - země musí umožňovat přímé, rychlé, trvalé obousměrné spojení bez statického rušení mezi letištní řídící věží a příslušně vybavenými letadly letícími ve vzdálenosti do 45 km (25 NM) od daného letiště.

6.1.5.2 Kde to podmínky vyžadují, měly by se zřídit samostatné kmitočty pro řízení provozu na provozní ploše.

6.2 Letecká pevná služba (spojení země - země)**6.2.1 Všeobecně**

6.2.1.1 Pro účely letových provozních služeb musí být při spojení země - země používána přímá řeč a/nebo komunikace datovým spojem.

Poznámka 1: Pro vyjádření rychlosti, v jakém čase by se mělo navázat spojení, se používá jako vodítko pro spojovací služby, především kurčení druhů spojovacích kanálů, výrazů: „okamžitě“, pro spojení na přímých linkách, „za 15 sekund“, pro spojení přes přepojovač a „za 5 minut“, pro metody zahrnující retranslaci.

Poznámka 2: Požadavky na uchovávání všech automatických záznamů spojení v ATC jsou uvedeny v Předpisu L 10/II, ust. 3.5.1.5.

6.2.2 Spojení v letové informační oblasti

6.2.2.1 Spojení mezi stanovišti letových provozních služeb

6.2.2.1.1 Letové informační středisko musí mít v prostoru své působnosti zařízení pro spojení s následujícími stanovišti:

- a) oblastním střediskem řízení, pokud není sloučeno,
- b) přibližovacími stanovišti řízení,
- c) letištními řídicími věžemi.

6.2.2.1.2 Oblastní středisko řízení, kromě toho, že má spojení s letovým informačním střediskem, jak je předepsáno v ust. 6.2.2.1.1, musí mít zařízení pro spojení s následujícími stanovišti, které poskytují služby v prostoru jeho odpovědnosti:

- a) přibližovacími stanovišti řízení,
- b) letištními řídicími věžemi,
- c) ohlašovacími letových provozních služeb, jsou-li zřízeny samostatně.

6.2.2.1.3 Přibližovací stanoviště řízení, kromě toho, že má spojení s letovým informačním střediskem a oblastním střediskem řízení, jak je předepsáno v ust. 6.2.2.1.1 a 6.2.2.1.2, musí mít zařízení pro spojení s přidruženými letištními řídicími věžemi a s ohlašovacími (ohlašovacími) letových provozních služeb, jsou-li zřízeny samostatně.

6.2.2.1.4 Letištní řídicí věž, kromě toho, že má spojení s letovým informačním střediskem, oblastním střediskem řízení a přibližovacím stanovištěm řízení, jak je předepsáno v ust. 6.2.2.1.1, 6.2.2.1.2 a 6.2.2.1.3, musí mít zařízení pro spojení s přidruženými ohlašovacími letových provozních služeb, jsou-li zřízeny samostatně.

6.2.2.2 Spojení mezi stanovišti letových provozních služeb a jinými stanovišti

6.2.2.2.1 Letové informační středisko a oblastní středisko řízení musí mít v prostoru své působnosti zařízení pro spojení s následujícími stanovišti poskytujícími službu v jejich prostoru odpovědnosti:

- a) příslušnými vojenskými stanovišti,
- b) meteorologickou služebnou, která slouží středisku,
- c) leteckou telekomunikační stanicí, která slouží danému středisku,
- d) příslušnými služebnami provozovatele,
- e) záchranným koordinačním střediskem nebo v případě, že není zřízeno, s jakoukoliv vhodnou pohotovostní službou,
- f) mezinárodní kanceláří NOTAM sloužící středisku.

6.2.2.2.2 Přibližovací stanoviště řízení a letištní řídicí věž musí mít v prostoru své působnosti zařízení

pro spojení s následujícími stanovišti poskytujícími službu v prostoru jejich odpovědnosti:

- a) příslušnými vojenskými stanovišti,
- b) záchrannými a pohotovostními službami (včetně zdravotních, hasičských, atd.),
- c) meteorologickou služebnou, která slouží danému stanovišti,
- d) leteckou telekomunikační stanicí, sloužící danému stanovišti,
- e) stanovištěm služby uspořádání provozu na odbavovací ploše, když je zřízeno samostatně.

6.2.2.2.3 Spojovací zařízení požadovaná v 6.2.2.2.1 a) a v 6.2.2.2.2 a) musí zajišťovat rychlé a spolehlivé spojení mezi stanovištěm letových provozních služeb, jehož se to týká, a vojenským stanovištěm (stanovišti) odpovědným (mi) za řízení při zakročování v prostoru odpovědnosti stanoviště letových provozních služeb.

6.2.2.3 Popis spojovacích zařízení

6.2.2.3.1 Spojovací zařízení požadovaná ust. 6.2.2.1, 6.2.2.2.1 a) a 6.2.2.2.2 a), b) a c), musí zajišťovat:

- a) spojení přímou řečí samostatně, nebo v kombinaci s komunikací datovým spojem, jehož se používá pro účely předání řízení použitím radaru nebo ADS-B řízení, může být spojení navázáno okamžitě a pro ostatní účely může být normálně navázáno do 15 sekund; a
- b) tištěná spojení, když se požaduje písemný záznam; čas dopravy zprávy pro takové spojení nemá být delší než pět minut.

6.2.2.3.2 Ve všech ostatních případech nepokrytých ust. 6.2.2.3.1 by spojovací zařízení mělo zajišťovat:

- a) spojení přímou řečí samostatně, nebo v kombinaci s komunikací datovým spojem, pomocí něhož spojení může být normálně navázáno do patnácti sekund; a
- b) tištěná spojení, požaduje-li se písemný záznam, čas dopravy zprávy by neměl být delší než 5 minut.

6.2.2.3.3 Ve všech případech, kdy se požaduje automatický přenos dat do nebo z počítačů letových provozních služeb, musí být zajištěna vhodná zařízení pro automatický záznam.

6.2.2.3.4 Spojovací zařízení požadovaná v souladu s ust. 6.2.2.1 a 6.2.2.2 by měla být doplněna, kdy a kde je to nezbytné, jinými druhy obrazových nebo zvukových přenosů, např. průmyslovou televizí nebo samostatnými systémy pro zpracování informací.

6.2.2.3.5 Spojovací zařízení požadovaná podle ust. 6.2.2.2.2 a), b) a c), musí zajišťovat přímé hlasové konferenční spojení.

6.2.2.3.6 Spojovací zařízení požadovaná podle ust. 6.2.2.2.2 d) by měla zajišťovat přímé hlasové konferenční spojení, přičemž spojení lze obvykle navázat do 15 sekund.

6.2.2.3.7 Všechna zařízení pro přímá hlasová spojení nebo komunikaci datovým spojem mezi stanovišti letových provozních služeb a mezi stanovišti letových provozních služeb a dalšími stanovišti uvedenými v ust. 6.2.2.2.1 a 6.2.2.2.2 musí být opatřena automatickým záznamem.

6.2.2.3.8 Záznamy dat a spojení požadované dle ust. 6.2.2.3.3 a 6.2.2.3.7 musí být uchovávány po dobu nejméně 30 dnů.

6.2.3 *Spojení mezi letovými informačními oblastmi*

6.2.3.1 Letová informační střediska a oblastní střediska řízení musí mít zařízení pro spojení se všemi sousedními letovými informačními středisky a oblastními středisky řízení.

6.2.3.1.1 Tato spojovací zařízení musí ve všech případech zajišťovat zprávy ve vhodné formě uchování, jako stálý záznam a doručení v souladu s dopravními časy stanovenými oblastními navigačními dohodami.

6.2.3.1.2 Pokud není předepsáno oblastními navigačními dohodami jinak, spojovací zařízení mezi oblastními středisky řízení sloužícím sousedním řízeným oblastem musí kromě toho zajišťovat přímé hlasové spojení, a kde je k dispozici komunikace datovým spojem s automatickým záznamem, přičemž pro účely předání řízení údajů používajícího radaru, ADS-B nebo ADS-C, musí být možné navázat spojení okamžitě, zatím co pro ostatní účely spojení může být normálně navázáno do patnácti sekund.

6.2.3.1.3 Požaduje-li tak dohoda mezi dotýcnými státy, musí, k vyloučení nebo omezení potřeby zakročovat v případě odchylek od přidělené trati, spojovací zařízení mezi oblastními středisky řízení nebo letovými informačními středisky, jinými než jsou uvedena v 6.2.3.1.2, zajišťovat přímé hlasové spojení samostatně, nebo v kombinaci s komunikací datovým spojem. Spojovací zařízení musí být opatřena automatickým záznamem.

6.2.3.1.4 Spojovací zařízení podle ust. 6.2.3.1.3 by mělo umožnit navázat spojení normálně do 15 sekund.

6.2.3.2 Sousedící ATS stanoviště by měla mít spojení ve všech případech, kde pro to existují zvláštní okolnosti.

Poznámka. - Zvláštní okolnosti mohou být způsobeny hustotou provozu, druhy letového provozu a/nebo způsobem, jak je organizován vzdušný prostor, a mohou nastat rovněž, když řízené oblasti a/nebo řízené okrsky spolu nesousedí nebo nejsou ještě zřízeny.

6.2.3.3 Kde místní podmínky jsou takové, že je nutné povolovat letadlům vstup do sousední řízené oblasti ještě před odletem, přibližovací stanoviště a/nebo letištní řídicí věž by měly mít spojení s oblastním střediskem sloužícím sousední oblasti.

6.2.3.4 Spojovací zařízení uvedená v ust. 6.2.3.2 a v 6.2.3.3 by měla zajišťovat přímé hlasové spojení samostatně nebo v kombinaci s komunikací datovým spojem s automatickým záznamem a pro účely předání řízení při použití údajů z radaru, ADS-B nebo ADS-C by se spojení mělo navázat ihned a pro ostatní účely by se mělo navázat normálně do patnácti sekund.

6.2.3.5 Ve všech případech, kde je požadovaná automatická výměna údajů mezi počítači letových provozních služeb, musí být zajištěno vhodné zařízení pro automatický záznam.

6.2.3.6 Záznamy dat a spojení požadované dle ust. 6.2.3.5 musí být uchovávány po dobu nejméně 30 dnů.

6.2.4 *Postupy pro přímá hlasová spojení*

Pro přímá hlasová spojení by měly být vypracovány příslušné postupy k umožnění okamžitého spojení pro velmi naléhavá volání, týkající se bezpečnosti letadel, a pro přerušení méně naléhavých hovorů probíhajících ve stejném čase, je-li to nezbytné.

6.3 *Služba řízení pohybů na ploše*

6.3.1 Spojení pro řízení jiných mobilních prostředků, než letadel na provozních plochách řízených letišť

6.3.1.1 Řízení mobilních prostředků na provozních plochách musí být zajištěno obousměrným radiotelefonním spojením letištní službou řízení, vyjma, kdy spojení pomocí vizuálních návěstí se považuje za dostatečné.

6.3.1.2 Kde to okolnosti vyžadují, musí být zajištěny samostatné spojovací kmitočty pro řízení mobilních prostředků na provozní ploše. Všechny takové kmitočty musí být opatřeny automatickými záznamovými zařízeními.

6.3.1.3 Záznamy spojení požadované dle ust. 6.3.1.2 musí být uchovávány po dobu nejméně 30 dnů.

Poznámka: Viz také Předpis L 10/II, ust. 3.5.1.5.

6.4 *Letecká radionavigační služba*

6.4.1 *Automatický záznam přehledu údajů o provozu*

6.4.1.1 Přehledové údaje o provozu primárního a sekundárního radaru nebo jiných systémů (např. ADS-B nebo ADS-C), používaných jako prostředků pro letové provozní služby, musí být automaticky zaznamenávány pro použití při vyšetřování nehod a incidentů, při pátrání a záchraně, při vyhodnocování řízení letového provozu a systému přehledu o provozu a výcviku.

6.4.1.2 Automatické záznamy musí být uchovávány po dobu nejméně 30 dnů. Jestliže jsou záznamy součástí vyšetřování nehod a incidentů, musí být uchovávány po takovou dobu, dokud není zřejmé, že již nebudou vyžadovány.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 7 – POŽADAVKY LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB NA INFORMACE

7.1 Meteorologické informace**7.1.1 Všeobecně**

7.1.1.1 Stanoviště letových provozních služeb musí dostávat aktuální informace o meteorologických podmínkách a jejich předpovědi v rozsahu potřebném pro výkon své funkce. Tyto informace musí být poskytovány v takové formě, která klade minimální nároky na jejich rozbor pro pracovníky letových provozních služeb a s takovou četností, která splňuje požadavky příslušných stanovišť letových provozních služeb.

7.1.1.2 Stanovištím letových provozních služeb by měly být poskytovány dostupné podrobné informace o poloze, vertikálním rozsahu, směru a rychlosti pohybu meteorologického jevu v blízkosti letiště a zvláště v prostorech počátečního stoupání a přiblížení, které by mohly představovat nebezpečí pro letový provoz.

Poznámka: Meteorologické jevy jsou uvedeny v Předpisu L 3, Doplněk 3, ust. 4.8.1.2.

7.1.1.3 Když jsou pro stanoviště letových provozních služeb zpřístupňovány výškové údaje v číslcovém tvaru pro použití počítačů letových provozních služeb, měla by být dohodnuta opatření o obsahu, formátu a přenosu mezi meteorologickým úřadem a příslušným úřadem ATS.

7.1.2 Letová informační střediska a oblastní střediska řízení

7.1.2.1 Letovým informačním střediskům a oblastním střediskům řízení musí být dodávány meteorologické informace v souladu s Předpisem L 3, Doplněk 9, ust. 1.3, se zvláštním důrazem na výskyt nebo očekávaný výskyt zhoršení meteorologických prvků, jakmile je lze určit. Tyto zprávy a předpovědi musí zahrnovat celou letovou informační oblast nebo řízenou oblast a další prostory, které mohou být stanoveny oblastními navigačními dohodami.

Poznámka: Ve smyslu tohoto ustanovení se určité změny meteorologických podmínek interpretují jako zhoršení, i když normálně se za zhoršení nepovažují. Zvýšení teploty může například nepříznivě ovlivnit provoz určitých typů letadel.

7.1.2.2 Letovým informačním střediskům a oblastním střediskům řízení musí být poskytovány ve vhodných intervalech platné údaje o tlaku pro nastavení výškoměru pro místa stanovená příslušným letovým informačním střediskem nebo oblastním střediskem řízení.

7.1.3 Stanoviště poskytující přibližovací službu řízení

7.1.3.1 Stanovištím vykonávajícím přibližovací službu řízení musí být dodávány meteorologické informace v souladu s Předpisem L 3, Doplněk 9, ust. 1.2 pro vzdušný prostor a letiště jejich působnosti. Mimořádné zprávy a opravy předpovědi musí být předávány stanovištím poskytujícím přibližovací službu řízení, jakmile je to nezbytné v souladu se stanovenými kritérii, bez čekání na následující pravidelné zprávy nebo předpovědi. Tam, kde se používají vícenásobné snímače směru a rychlosti větru, musí být zobrazovací zařízení, k nimž se vztahují, jasně označena z důvodu identifikace dráhy a úseku dráhy, pro který je daný prvek indikován.

Poznámka: Viz poznámka k ust. 7.1.2.1.

7.1.3.2 Stanovištím, poskytujícím přibližovací službu řízení, musí být poskytovány platné údaje o tlaku pro nastavení výškoměru pro místa stanovená stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení.

7.1.3.3 Stanoviště, poskytující přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet, musí být vybavena zobrazovacími zařízeními přízemního větru. Tato zařízení se musí vztahovat ke stejným místům pozorování a musí být připojena ke stejným snímačům, jako odpovídající zařízení na letištní řídicí věži a meteorologické stanici, je-li tato stanice zřízena.

7.1.3.4 Stanoviště, poskytující přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet na letištích, kde hodnoty dráhové dohlednosti jsou určovány přístrojově, musí být vybavena zobrazovacími zařízeními, umožňujícími odečítání aktuální hodnoty (hodnot) dráhové dohlednosti. Tato zařízení se musí vztahovat ke stejným místům pozorování a musí být připojena ke stejným snímačům, jako odpovídající zařízení na letištní řídicí věži a meteorologické stanici, je-li tato stanice zřízena.

7.1.3.5 Stanoviště, poskytující přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet na letištích, kde je výška základny oblačnosti určována přístrojově, by měla být vybavena zobrazovacími zařízeními, umožňujícími odečítání aktuální hodnoty (hodnot) výšky základny oblačnosti. Tato zařízení by se měla vztahovat ke stejným místům pozorování a měla by být připojena ke stejným snímačům jako odpovídající zařízení na letištní řídicí věži a meteorologické stanici, je-li tato stanice zřízena.

7.1.3.6 Stanovištím poskytujícím přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet, musí být dodávány informace o stříhu větru, který by mohl nepříznivě ovlivnit letadlo na přiblížení nebo při vzletu nebo během přiblížení okruhem.

Poznámka: Ustanovení, týkající se vydávání upozornění a výstrah na stříh větru a požadavky ATS na meteorologické informace, jsou uvedeny v Hlavě 7 a Doplňcích 6 a 9 Předpisu L 3.

7.1.4 Letištní řídicí věže

7.1.4.1 Letištním řídicím věžím musí být dodávány meteorologické informace v souladu s Předpisem L 3, Doplňěk 9, ust. 1.1 pro vzdušný prostor a letiště v jejich působnosti. Mimořádné zprávy a opravy předpovědi se musí předávat letištním řídicím věžím, jakmile je to nezbytné, v souladu se stanovenými kritérii, bez čekání na následující pravidelné zprávy nebo předpovědi.

Poznámka: Viz poznámku k ust. 7.1.2.1.

7.1.4.2 Letištním řídicím věžím musí být poskytovány platné údaje o tlaku pro nastavení výškoměru pro dané letiště.

7.1.4.3 Letištní řídicí věže musí být vybaveny zobrazovacími zařízeními přízemního větru. Tato zařízení se musí vztahovat ke stejnému (stejným) místu (místům) pozorování a musí být připojena ke stejným snímačům, jako odpovídající zařízení meteorologické stanice, je-li tato stanice zřízena. Tam, kde se používají vícenásobné snímače, musí být zobrazovací zařízení, k nimž se vztahují, jasně označena z důvodu identifikace dráhy a úseku dráhy, pro který je daný prvek indikován.

7.1.4.4 Letištní řídicí věže na letištích, kde hodnoty dráhové dohlednosti jsou určovány přístrojově, musí být vybaveny zobrazovacími zařízeními umožňujícími odečítání aktuální hodnoty (hodnot) dráhové dohlednosti. Tato zařízení by se měla vztahovat ke stejným místům pozorování a musí být připojena ke stejným snímačům jako odpovídající zařízení na meteorologické stanici, je-li tato stanice zřízena.

7.1.4.5 Letištní řídicí věže na letištích, kde je výška základny oblačnosti určována přístrojově, by měla být vybavena zobrazovacími zařízeními umožňujícími odečítání aktuální hodnoty (hodnot) výšky základny oblačnosti. Tato zařízení by se měla vztahovat ke stejným místům pozorování a měla by být připojena ke stejným snímačům jako odpovídající zařízení meteorologické stanice, je-li tato stanice zřízena.

7.1.4.6 Letištním řídicím věžím musí být dodávány informace o stříhu větru, který by mohl nepříznivě ovlivnit letadlo na přiblížení, nebo při vzletu nebo přiblížení okruhem a letadlo na dráze během dojezdu, přistání nebo rozjezdu.

7.1.4.7 Letištním řídicím věžím a/nebo ostatním stanovištím by měly být dodávány výstrahy pro letiště.

Poznámka: Meteorologické podmínky, na které jsou vydávány výstrahy pro letiště, jsou popsány v Předpisu L 3, Doplňěk 6, ust. 5.1.1.

7.1.5 Spojovací stanice

Kde je to nezbytné pro účely letové informační služby, musí být spojovacím stanicím dodávány platná meteorologické zprávy a předpovědi. Kopie těchto informací se musí předávat letovému informačnímu středisku nebo oblastnímu středisku řízení.

7.2 Informace o stavu letiště a o provozním stavu přidružených zařízení

7.2.1 Letištní řídicí věže a stanoviště poskytující přibližovací službu řízení musí být průběžně informovány o provozně významných podmínkách na pohybové ploše, zahrnující dočasná nebezpečí a provozní stav kterýchkoliv přidružených zařízení na letišti (letištích) v jejich působnosti.

7.3 Informace o provozním stavu navigačních služeb

7.3.1 Stanoviště ATS musí být průběžně informována o provozním stavu radionavigačních služeb a vizuálních prostředků, které jsou nezbytné pro postupy vzletu, odletu, přiblížení a přistání v prostoru jejich odpovědnosti, a těch radionavigačních služeb a vizuálních prostředků, které jsou nezbytné pro pohyby na ploše.

7.3.2 Informace o provozním stavu a jakýchkoliv změnách radionavigačních služeb a vizuálních prostředků, uvedených v 7.3.1, by měly být obdrženy příslušným (příslušnými) stanovištěm (stanovišti) ATS v čase shodném s použitím příslušných služeb a prostředků, kterých se to týká.

Poznámka: Pokyny týkající se poskytování informací stanovištím ATS s ohledem na navigační prostředky vizuální a jiné než vizuální, jsou uvedeny v ICAO dokumentu „Air Traffic Services Planning Manual“ (ICAO Doc 9426). Specifikace pro monitorování vizuálních prostředků jsou uvedeny v Předpisu L 14 a k němu se vztahujícímu ICAO dokumentu „Aerodrome Design Manual“ (ICAO Doc 9157), Part 5. Specifikace pro monitorování jiných než vizuálních prostředků jsou uvedeny v Předpisu L 10/I.

7.4 Informace o neobsazených volných balónech

Provozovatelé neobsazených volných balónů musí informovat příslušné letové provozní služby o podrobnostech letů neobsazených volných balónů v souladu s ustanoveními obsaženými v Předpisu L 2.

7.5 Informace týkající se vulkanické činnosti

7.5.1 Stanoviště ATS musí být v souladu s místní dohodou informována o vulkanické činnosti před erupcí, vulkanických erupcích a oblaku vulkanického popele, které by mohly mít vliv na vzdušný prostor používaný pro lety v prostoru jejich odpovědnosti.

7.5.2 Oblastní střediska řízení a letová informační střediska musí mít k dispozici informace o výskytu vulkanického popele vydávané přidruženou VAAC.

Poznámka: VAAC (Poradenská centra pro vulkanický popel) jsou určena oblastními navigačními dohodami dle Předpisu L 3, ust. 3.5.1.

7.6 Informace týkající se radioaktivních látek a oblaků toxických chemikálií

Stanoviště ATS musí být informována v souladu s místní dohodou o úniku radioaktivních látek nebo toxických chemikáliích do atmosféry, které by mohly mít vliv na vzdušný prostor používaný pro lety v prostoru jejich odpovědnosti.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 1 – ZÁSADY, KTERÝMI SE ŘÍDÍ OZNAČOVÁNÍ NAVIGAČNÍCH SPECIFIKACÍ A OZNAČOVÁNÍ TRATÍ ATS JINÝCH, NEŽ STANDARDNÍCH ODLETOVÝCH A PŘÍLETOVÝCH TRATÍ*(Viz Hlava 2, článek 2.7 a 2.11)*

Poznámka: Viz Doplněk 3, týkající se označování standardních odletových a příletových tratí a postupů s nimi spojených. Pokyny týkající se zřizování těchto tratí a postupů, obsahuje Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

1. Označení tratí ATS a navigačních specifikací

1.1 Účelem systému označení tratí a navigačních specifikací použitelných na stanovených úsecích tratí ATS nebo prostoru je umožnit pilotům a ATS se zřetelem na požadavky automatizace:

- provést jednoznačný odkaz na kteroukoliv trať ATS, bez potřeby použít zeměpisných souřadnic nebo jiných způsobů k jejímu popisu;
- vztáhnout trať ATS k určitému vertikálnímu členění vzdušného prostoru, je-li použitelné;
- uvést určitou požadovanou přesnost navigační výkonnosti, provádí-li se lety po tratí ATS nebo ve vymezeném prostoru; a
- uvést, že trať se používá hlavně nebo výhradně určitými druhy letadel.

Poznámka 1: Specifikace, týkající se navigačních specifikací, obsahuje Předpis L 4, Hlava 7 a dokument PANS-AIM (ICAO Doc 10066), Appendix 2.

Poznámka 2: Ve vztahu k tomuto Doplněku a pro účely plánování letů se předepsaná navigační specifikace nepovažuje za nedílnou část označení tratě ATS.

1.2 K dosažení uvedeného účelu systém označení musí:

- umožnit označení jakékoliv tratě ATS jednoduchým a jednoznačným způsobem;
- vyločit zbytečné informace;
- být použitelný jak pro pozemní, tak palubní systémy automatizace;
- dovolit nejvyšší možnou stručnost při provozním použití; a
- poskytovat dostatečnou možnost k rozšíření a pokrytí dalších budoucích požadavků bez nutnosti provádět základní změny.

1.3 Řízené, poradní a neřízené tratě ATS s výjimkou standardních příletových a odletových tratí musí být proto označeny způsobem, jak je předepsáno dále.

2. Skladba označení

2.1 Označení tratě ATS musí být složeno ze základního označení, doplněného podle potřeby:

- jedním písmenem před, jak předepisuje ust. 2.3; a
- jedním dodatečným písmenem jak předepisuje ust. 2.4.

2.1.1 Počet znaků požadovaných pro složení označení nesmí být větší než 6 znaků.

2.1.2 Počet znaků, požadovaných pro složení označení by měl být, pokud je to možné omezen nejvýše na 5.

2.2 Základní označení musí být složeno z jednoho písmene abecedy následovaného číslem od 1 do 999.

2.2.1 Výběr písmene musí být proveden podle následujícího:

- A, B, G, R pro tratě, které jsou součástí oblastní sítě tratí ATS a nejsou tratěmi prostorové navigace;
- L, M, N, P pro tratě prostorové navigace, které jsou součástí oblastní sítě tratí ATS;
- H, J, V, W pro tratě, které nejsou součástí oblastní sítě tratí ATS a nejsou tratěmi prostorové navigace;
- Q, T, Y, Z pro tratě prostorové navigace, které nejsou součástí oblastní sítě tratí ATS.

2.3 Kde je třeba, musí se přidat jedno písmeno před základní označení podle následujícího:

- „K“ - k označení tratě pro nízké hladiny, zřízené hlavně pro vrtulníky;
- „U“ - k označení, že trať nebo její část je zřízena v horním vzdušném prostoru;
- „S“ - k označení tratě, zřízené výhradně pro použití nadzvukovými letadly během zrychlování a zpomalování během nadzvukového letu.

2.4 Kde je tak předepsáno úřadem ATS nebo na základě oblastní navigační dohody,

může být přidáno doplňující písmeno za základní označení dané tratě ATS k označení druhu poskytované služby, v souladu s následujícím:

- a) písmeno F k označení, že na trati nebo její části se poskytuje pouze poradní služba;
- b) písmeno G k označení, že na trati nebo její části se poskytuje pouze letová informační služba.

Poznámka 1: Vzhledem k omezením zobrazovacího zařízení na palubě letadla se doplňující písmena „F” nebo „G” nemusí pilotovi zobrazovat.

Poznámka 2: Zavedení tratě nebo její části, jako tratě řízené, tratě poradní nebo tratě, kde je poskytovaná letová informační služba, se uvádí v leteckých mapách a leteckých informačních příručkách v souladu s ustanoveními Předpisů L 4 a L 15.

3. Přidělení základních označení

3.1 Základní označení tratí ATS se musí přidělovat v souladu s těmito zásadami.

3.1.1 Totéž základní označení se musí přidělovat hlavní trati po celé jejich délce bez ohledu na koncové řízené oblasti, státy nebo oblasti, jimiž trať prochází.

Poznámka: Toto je obzvláště důležité tam, kde je zavedeno automatizované zpracovávání údajů ATS a kde jsou v letadlech používána počítačová navigační zařízení.

3.1.2 Kde dvě nebo více hlavních tratí mají společný úsek, tomuto úseku se musí přidělit každé z označení dotčených tratí, vyjma, že by to činilo

obtíže při poskytování letových provozních služeb. V takovém případě se pak musí na základě společné dohody přidělit pouze jedno označení.

3.1.3 Základní označení přidělené jedné trati se nesmí přidělit žádné jiné trati.

3.1.4 Požadavky států na označení musí být pro koordinaci oznámeny oblastním kancelářím ICAO.

4. Používání označení při spojení

4.1 V tištěných zprávách se označení musí vyjádřit vždy nejméně dvěma a nejvýše šesti znaky.

4.2 Při hlasovém spojení se základní písmeno označení musí vyslovit v souladu s hláskovací abecedou ICAO.

4.3 Kde se použije na začátku K, U a S předepsaných ust. 2.3, musí se vyslovit při hlasovém spojení takto:

K - KOPTER,
U - UPPER
S - SUPERSONIC

Slovo „KOPTER” se musí vyslovit jako ve slově „helikopter” a slova „UPPER” a „SUPERSONIC” jako v angličtině.

4.4 Kde se použije písmen „F” nebo „G”, předepsaných ust. 2.4, letová posádka nesmí být požádána, aby je používala při hlasových spojeních.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 2 – ZÁSADY KTERÝMI SE ŘÍDÍ ZŘIZOVÁNÍ A OZNAČOVÁNÍ VÝZNAČNÝCH BODŮ

(Viz Hlava 2, článek 2.13)

1. Zřizování význačných bodů

1.1 Význačné body kdykoliv je to možné se zřizují vzhledem k pozemním radionavigačním prostředkům, přednostně VHF nebo prostředkům o vyšším kmitočtu.

1.2 Tam, kde není radionavigační prostředek, význačné body se stanoví v polohách, které mohou být určeny nezávislými palubními navigačními prostředky nebo, kde je nutno provádět vizuální srovnávací navigaci, vizuálním pozorováním. Po dohodě mezi sousedními stanovišti řízení letového provozu mohou být určité význačné body označeny jako "body předání řízení" mezi těmito stanovišti.

2. Označení význačných bodů vyznačených polohou radionavigačního prostředku

2.1 Název pro význačné body vyznačené polohou radionavigačního prostředku v otevřené řeči.

2.1.1 Kdykoliv je to možné, názvy význačných bodů musí být pojmenovány ve vztahu k zjistitelnému a pokud možno známému zeměpisnému místu.

2.1.2 Při volbě názvu pro význačný bod se musí věnovat pozornost splnění těchto podmínek:

- a) název nesmí činit obtíže při vyslovování ani pilotům, ani pracovníkům ATS, když mluví jazykem používaným při spojení v ATS. Kde název zeměpisného místa, zvoleného pro označení význačného bodu v národním jazyce vyvolává obtíže při vyslovování, musí se zvolit zkrácená nebo stručná verze takového názvu, která v sobě zahrne pokud možno co nejvíce ze zeměpisného významu místa.

Příklad:

FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY

- b) název musí být snadno srozumitelný při hlasových spojeních a musí vylučovat možnost záměny s názvy jiných význačných bodů v téže oblasti. Navíc název nesmí být příčinou záměny s jiným spojením, uskutečňovaným mezi letovými provozními službami a piloty,
- c) název by měl, pokud možno, obsahovat šest písmen a tvořit přednostně dvě slabiky a ne více, než tři slabiky,

- d) vybraný název musí být stejný jak pro označení význačného bodu, tak i pro navigační prostředek jej označující.

2.2 Složení kódového označení pro význačné body vyznačené polohou radionavigačního prostředku.

2.2.1 Kódové označení musí být stejné jako poznávací značka radionavigačního prostředku. Musí být, pokud možno, složeno tak, aby se usnadnilo spojení s názvem místa v otevřené řeči.

2.2.2 Kódové označení se nesmí opakovat do vzdálenosti 1 100 km (600 NM) od místa daného radionavigačního zařízení, kromě dále uvedeného případu.

Poznámka: Pracují-li dva radionavigační prostředky v různých pásmech kmitočtového spektra a jsou umístěny ve stejné poloze, jejich poznávací značky jsou obvykle stejné.

2.3 Požadavky státu na kódové označení se musí oznamovat oblastní kanceláři ICAO pro koordinaci.

3. Označení význačných bodů nevyznačených radionavigačním prostředkem

3.1 Kde se stanovuje význačný bod v místě nevyznačeném polohou radionavigačního prostředku a je užíván pro účely ATC, musí být tento význačný bod označen 5písmenným snadno vyslovitelným kódovým názvem. Tento kódový název pak slouží jako název, i jako kódové označení význačného bodu.

Poznámka: Zásady pro používání alfanumerických kódových názvů určených pro RNAV SID, STAR a postupy přístrojových přiblížení jsou popsány v Předpisu L 8168.

3.2 Kódový název musí být volen tak, aby nečinil obtíže při vyslovování pilotům nebo pracovníkům ATS, když mluví v jazyce používaném při hlasovém spojení v ATS.

Příklady: ADOLA, KODAP.

3.3 Kódový název musí být snadno srozumitelný při hlasových spojeních a musí vylučovat možnost záměny s názvy jiných význačných bodů v téže oblasti.

3.4 Jedinečný 5písmenný snadno vyslovitelný kódový název přidělený význačnému

bodů nesmí být přidělen jinému význačnému bodu. Kde je zapotřebí přesunout význačný bod, musí být vybrán nový kódový název. Pokud si stát chce ponechat přidělený specifický kódový název pro opětovné použití v jiné poloze, nesmí být takový kódový název použit po dobu nejméně 6 měsíců.

3.5 Požadavky států na jedinečné 5písmenné snadno vyslovitelné kódové názvy se musí oznamovat oblastní kanceláři ICAO pro koordinaci.

3.6 V prostorech, kde není stanoven systém stálých tratí nebo, kde se tratě dodržované letadly liší v závislosti na provozních požadavcích, musí být význačné body určovány a hlášeny v zeměpisných souřadnicích Světového geodetického systému - 1984 (WGS 84), s výjimkou, kdy trvale stanovené význačné body slouží jako výstupní/nebo vstupní body do takových prostorů a kdy musí být označovány v souladu s příslušnými ustanoveními článku 2 nebo 3.

4. Používání označení při spojení

4.1 Při hlasovém spojení se obvykle musí použít názvu význačného bodu, zvoleného v souladu s článkem 2 nebo 3. Jestliže se neuznává pro význačný bod vyznačený polohou radionavigačního zařízení názvu v otevřené řeči, v souladu s ust. 2.1, musí se nahradit kódovým označením, které se při hlasovém spojení musí vyslovovat v souladu s hláskovací abecedou ICAO.

4.2 V tištěném a kódovaném spojení se musí pro význačný bod používat pouze kódové označení nebo zvolený kód názvu.

5. Význačné body používané pro účely hlášení

5.1 Aby se ATS umožnilo získat informace týkající se průběhu letu letadla, mohou být zvolené význačné body označeny jako hlásné.

5.2 Při zřizování takových bodů se musí zvážit tyto faktory:

- druh poskytovaných letových provozních služeb;
- obvyklá hustota provozu;
- přesnost, s níž jsou letadla schopna dodržovat platný letový plán;
- rychlost letadel;
- používaná minima rozstupů;
- členění vzdušného prostoru;
- používaná (é) metoda (y) řízení;
- začátek nebo konec význačných fází letu (stoupání, klesání, změna směru, atd.);

- postupy pro předávání řízení;
- hlediska bezpečnosti, pátrání a záchrany;
- zatížení spojením v posádce letadla a letadlo-země.

5.3 Hlásné body se musí zřizovat buď jako "povinné" nebo na "vyžádání".

5.4 Při zřizování "povinných" hlásných bodů musí platit tyto zásady:

- počet povinných hlásných bodů musí být omezen na minimum nezbytné pro běžné poskytování informací stanovištěm letových provozních služeb o průběhu letu letadla, s ohledem na potřebu minimalizovat zatížení posádky a řídicího spojením letadlo - země;
- umístění radionavigačního prostředku v určité poloze by nemělo nutně znamenat rozhodnutí o jeho označení jako povinného hlásného bodu;
- povinné hlásné body by se neměly zřizovat na hranicích letové informační oblasti nebo řízené oblasti.

5.5 Hlásné body "na vyžádání" se mohou zřizovat s ohledem na požadavky letových provozních služeb pro dodatečné hlášení poloh, vyžadují-li to provozní podmínky.

5.6 Označení hlásných bodů povinných a na vyžádání musí být pravidelně přezkoumáváno z hlediska dodržení požadavků na běžné hlášení poloh na minimum, nezbytné k zajištění účinných letových provozních služeb.

5.7 Běžné hlášení přeletu povinného hlásného bodu by nemělo být povinné pro všechny lety za všech okolností. Při uplatňování této zásady se musí věnovat zvláštní pozornost:

- od rychlých vysoko letících letadel, by se nemělo požadovat hlášení přeletu všech hlásných bodů, zřízených jako povinné, jako pro pomalu a nízkou letící letadla;
- od letadel prolétávajících koncovou řízenou oblastí, by se nemělo požadovat běžné hlášení poloh tak často, jako u přilétávajících a odlétávajících letadel.

5.8 V prostorech, kde by shora uvedené zásady týkající se zřizování hlásných bodů nebyly proveditelné, může být zaveden systém hlášení vzhledem k poledníkům zeměpisné délky nebo rovnoběžkám zeměpisné šířky, vyjádřených v celých stupních.

DOPLNĚK 3 – ZÁSADY, KTERÝMI SE ŘÍDÍ OZNAČOVÁNÍ STANDARDNÍCH ODLETOVÝCH A PŘÍLETOVÝCH TRATÍ A S TÍM SOUVISEJÍCÍ POSTUPY*(Viz Hlava 2, článek 2.11.3)*

Poznámka. - Návod týkající se zřizování standardních odletových a příletových tratí a s tím související postupy obsahuje Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426)

1. Označení pro standardní odletové a příletové tratě a s nimi související postupy

Poznámka. - V následujícím textu výraz "trať" se používá ve významu "trať a s ní související postupy".

1.1 Systém označení musí:

- a) dovolit označení každé trati jednoduchým a jednoznačným způsobem;
- b) zřetelně rozlišovat mezi:
 - odletovými tratěmi a příletovými tratěmi;
 - odletovými nebo příletovými tratěmi a ostatními tratěmi ATS;
 - tratěmi vyžadujícími navigaci vzhledem k navigačním prostředkům, nebo nezávislým palubním prostředkům a tratěmi vyžadujícími navigaci s vizuální orientací vzhledem k zemi;
- c) být slučitelné s požadavky zpracování a zobrazování dat ATS a letadla;
- d) být co nejkratší při jejich provozním použití;
- e) vyloučit zbytečné informace;
- f) poskytovat dostatečnou možnost ke splnění dalších budoucích požadavků bez nutnosti provádět základní změny.

1.2 Každá trať musí být označena označením v otevřené řeči a odpovídajícím kódovým označením.

1.3 Při hlasovém spojení musí být z označení snadno rozeznatelné, zda přísluší standardní odletové nebo příletové trati a nesmí působit žádné potíže pilotům a personálu ATS při výslovnosti.

EU:

1.4 Při hlasovém spojení se pro standardní přístrojové odletové a příletové tratě použije označení v otevřené řeči.

2. Skladba označení**2.1 Označení v otevřené řeči**

2.1.1 Označení standardní odletové nebo příletové tratě v otevřené řeči se musí skládat:

- a) ze základního znaku, následovaného;
- b) znakem platnosti, následovaného;
- c) označením tratě, kde se požaduje, následovaného;
- d) slovem "odletová" nebo "příletová", následované;
- e) slovem "vizuální", je-li trať zřízena pro letadla, provádějící let podle pravidel letu za viditelnosti (VFR).

2.1.2 Základní znak musí být název nebo kódový název význačného bodu, v němž končí standardní odletová trať nebo začíná standardní příletová trať.

2.1.3 Znak platnosti musí být číslo od 1 do 9.

2.1.4 Označení tratě musí být jedno písmeno abecedy. Nesmí se použít písmen "I" nebo "O".

2.2 Kódové označení

Kódové označení standardní odletové nebo příletové tratě přístrojové nebo za viditelnosti musí sestávat z:

- a) kódového označení nebo kódového názvu význačného bodu, popsáno v ust. 2.1.1 a), následované;
- b) znakem platnosti podle ust. 2.1.1 b), následované;
- c) označením tratě podle ust. 2.1.1 c), požaduje-li se.

Poznámka. - Omezení zobrazovacího zařízení na palubě letadla může vyžadovat zkrácení základního znaku, je-li tímto znakem kódový název o pěti písmenech, na příklad KODAP. Způsob, kterým se znak zkracuje, se ponechává na uvážení provozovatelů.

3. Přidělování označení

3.1 Každá trať musí být označena samostatným označením.

3.2 Aby bylo možno rozlišit dvě nebo více tratí, které se vztahují ke stejnému význačnému bodu (a proto jsou označeny stejným základním znakem), musí se každé trati přidělit samostatné označení, jak předepisuje ust. 2.1.4.

4. Přidělování znaků platnosti

4.1 Znak platnosti se musí přidělit každé trati k označení té trati, která je právě v platnosti.

4.2 První znak platnosti, který má být přidělen, musí být číslo 1.

4.3 Kdykoliv je trať upravena, musí se přidělit nový znak platnosti, který tvoří nejbližší vyšší číslo. Po čísle "9" musí následovat číslo "1".

5. Příklady označení v otevřené řeči a kódového označení

5.1 Příklad 1:

Standardní odletová trať - přístrojová

- a) označení v otevřené řeči: BRECON JEDNA ODLETOVÁ
- b) kódové označení: BCN 1

5.1.1 Význam

Označení určuje standardní přístrojovou odletovou trať, která končí nad význačným bodem BRECON (základní znak). BRECON je radionavigační zařízení s poznávacím znakem BCN (základní znak kódového označení). Znak platnosti JEDNA ("1" v kódovém označení) vyjadřuje, že je stále v platnosti původní verze tratě, nebo, že byla provedena změna z předcházející verze tratě DEVĚT "9" na nyní platnou verzi JEDNA "1" (viz ust. 4.3). Chybějící označení tratě (viz ust. 2.1.4 a 3.2) vyjadřuje, že v případě této odletové trati, byla zřízena ve vztahu k BRECON pouze jedna trať.

5.2 Příklad 2:

Standardní příletová trať - přístrojová

- a) Označení v otevřené řeči: KODAP DVA ALPHA PŘÍLETOVÁ
- b) kódové označení: KODAP 2 A

5.2.1 Význam

Označení určuje standardní přístrojovou příletovou trať, která začíná nad význačným bodem KODAP (základní označení). KODAP je význačný bod, neoznačený místem radionavigačního zařízení a proto je mu přidělen kódový název o pěti písmenech v souladu s Dodatkem 2. Znak platnosti DVA (2) vyjadřuje, že byla provedena změna z předcházející verze JEDNA (1) na nyní platnou verzi DVA (2). Označení tratě ALPHA (A) určuje jednu z několika tratí zřízenou ve vztahu ke KODAP a je specifickým znakem přiděleným této trati.

5.3 Příklad 3:

Standardní odletová trať - za viditelnosti

- a) Označení v otevřené řeči: ADOLA PĚT BRAVO ODLETOVÁ VIZUÁLNÍ
- b) Kódové označení: ADOLA 5 B

5.3.1 Význam:

Toto označení určuje standardní odletovou trať pro řízené lety VFR, která končí nad význačným bodem ADOLA, který není vyznačen místem radionavigačního zařízení. Znak platnosti PĚT (5) vyjadřuje, že byla provedena změna z předcházející verze ČTYŘI (4) na nyní platnou verzi PĚT (5). Označení trati BRAVO (B) určuje jednu z několika tratí zřízených ve vztahu k ADOLA.

6. Skladba označení pro postupy přiblížení MLS/RNAV

6.1 Označení v otevřené řeči

6.1.1 Označení v otevřené řeči pro postupy přiblížení MLS/RNAV se musí skládat z :

- "MLS", následovaného
- základním znakem, následovaného
- znakem platnosti, následovaného
- označením trati, následovaného
- slovem "přiblížení", následovaného
- označením dráhy, pro kterou je postup konstruován.

6.1.2 Základní znak musí být název nebo kódový název význačného bodu, nad kterým postup přiblížení začíná.

6.1.3 Znak platnosti musí být číslo od 1 do 9.

6.1.4 Označení tratě musí být jedno písmeno abecedy. Nesmí se nepoužívat písmen "I" a "O".

6.1.5 Označení dráhy musí být v souladu s Předpisem L 14, Svazek I, ustanovení 5.2.2.

6.2 Kódové označení

6.2.1 Kódové označení pro postup přiblížení MLS/RNAV se musí skládat z :

- "MLS"; následovaného
- kódovým označením nebo kódovým názvem význačného bodu, popsaného v ust. 6.1.1 b); následovaného
- znakem platnosti v ust. 6.1.1 c); následovaného
- označením tratě v ust. 6.1.1 d); následovaného
- označením dráhy v ust. 6.1.1 f).

6.3 Přidělování označení

6.3.1 Přidělování označení pro postupy přiblížení MLS/RNAV musí být v souladu s odstavcem 3. Postupům s totožnými tratěmi, ale různými profily letu, se musí přidělovat samostatné označení tratí.

6.3.2 Písmeno označení trati pro postupy přiblížení MLS/RNAV se musí přidělovat jednoznačně pro všechna přiblížení na letišti, až do vyčerpání všech písmen. Pouze tehdy se smí písmeno označení

tratě opakovat. Použití téhož označení tratě pro dvě tratě používajícího téhož pozemního zařízení MLS, není přípustné.

6.3.3 Přidělené znaku platnosti pro postup přiblížení musí být v souladu s odstavcem 4.

6.4 *Příklad označení v otevřené řeči a kódem*

6.4.1 *Příklad:*

a) Označení v otevřené řeči: MLS HAPPY JEDNA
ALPHA PŘIBLÍŽENÍ
DRÁHA JEDNA OSM
LEVÁ

b) Kódové označení: MLS HAPPY 1 A 18L

6.4.2 *Význam:*

Označení určuje postup přiblížení MLS/RNAV, který začíná nad význačným bodem HAPPY (základní znak). HAPPY je význačný bod, neoznačený místem radionavigačního zařízení a proto je mu přidělen kódový znak o pěti písmenech v souladu s Doplňkem 2. Znak platnosti JEDNA (1) vyjadřuje, že původní verze tratě je buď stále ještě v platnosti, nebo že byla provedena změna z předcházející verze DEVĚT (9) na nyní platnou verzi JEDNA (1). Označení tratě ALPHA (A) vyjadřuje jednu z několika tratí, vedoucích z HAPPY zřízených ve vztahu k HAPPY.

7. Použití označení při spojení

7.1 Při hlasovém spojení se musí používat pouze označení v otevřené řeči.

Poznámka. - Pro účely rozlišení tratí jsou považována slova "odletová", "příletová" a "za viditelnosti" podle ust. 2.1.1 d) a 2.1.1 e), za nedílnou složku označení v otevřené řeči.

7.2 Při tištěném nebo kódovaném spojení se musí používat pouze kódové označení.

8. Zobrazení tratí a postupů službě řízení letového provozu

8.1 Podrobný popis každé standardní odletové a/nebo příletové tratě/postupu přiblížení, která jsou právě v platnosti, včetně označení v otevřené řeči a kódového označení, musí být zobrazovány na pracovních místech, kde tratě/postupy se přidělují letadlům jako součást letového povolení, nebo, kde jsou jinak významná pro poskytování služby řízení letového provozu.

8.2 Kdykoliv je to možné, musí být také tratě/postupy zobrazeny graficky.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 4 – VZDUŠNÉ PROSTORY ATS – POSKYTOVANÉ SLUŽBY A POŽADAVKY

(Viz Hlava 2, 2.6)

EU:

Třída	Druh letu	Zajišťovaný rozstup	Poskytovaná služba	Omezení rychlosti *	Požadavek radiového spojení	Požaduje se stálé obousměrné hlasové spojení letadlo–země	Podléhá letovému povolení
A	Pouze IFR	Všem letadlům	Služba řízení letového provozu	Neuplatňuje se	Ano	Ano	Ano
B	IFR	Všem letadlům	Služba řízení letového provozu	Neuplatňuje se	Ano	Ano	Ano
	VFR	Všem letadlům	Služba řízení letového provozu	Neuplatňuje se	Ano	Ano	Ano
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Služba řízení letového provozu	Neuplatňuje se	Ano	Ano	Ano
	VFR	VFR od IFR	1. Služba řízení let. provozu pro rozstup od IFR 2. Služba řízení letového provozu, informace o provozu VFR/VFR (a na vyžádání rada k vyhnutí)	250 kt IAS pod 3050m (10000 ft) AMSL	Ano	Ano	Ano
D	IFR	IFR od IFR	1. Služba řízení let. provozu 2. Informace o provozu o letech VFR (a na vyžádání rada k vyhnutí)	250 kt IAS pod 3050m (10000 ft) AMSL	Ano	Ano	Ano
	VFR	Žádný	Služba řízení letového provozu, informace o provozu IFR/VFR a VFR/VFR (a na vyžádání rada k vyhnutí)	250 kt IAS pod 3050m (10000 ft) AMSL	Ano	Ano	Ano
E	IFR	IFR od IFR	1. Služba řízení let. provozu 2. Informace o provozu pokud je to proveditelné	250 kt IAS pod 3050m (10000 ft) AMSL	Ano	Ano	Ano
	VFR	Žádný	Informace o provozu pokud je to proveditelné	250 kt IAS pod 3050m (10000 ft) AMSL	Ne **	Ne **	Ne
F	IFR	IFR od IFR pokud je to proveditelné	Letová poradní služba a na vyžádání letová informační služba	250 kt IAS pod 3050m (10000 ft) AMSL	Ano ***	Ne ***	Ne
	VFR	Žádný	Letová informační služba na vyžádání	250 kt IAS pod 3050m (10000 ft) AMSL	Ne **	Ne **	Ne
G	IFR	Žádný	Letová informační služba na vyžádání	250 kt IAS pod 3050m (10000 ft) AMSL	Ano **	Ne **	Ne
	VFR	Žádný	Letová informační služba na vyžádání	250 kt IAS pod 3050m (10000 ft) AMSL	Ne **	Ne **	Ne

* Když je převodní výška nižší než 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, měla by se použít FL 100 namísto 10 000 ft. Příslušný úřad může rovněž udělit výjimku pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout.

** Piloti musí nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo–země a v případě potřeby navázat obousměrné spojení na příslušném komunikačním kmitočtu v oblasti s povinným radiovým spojením (RMZ).

*** Hlasové spojení letadlo–země povinné pro lety, kterým je poskytována poradní služba. Piloti musí nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo–země a v případě potřeby navázat obousměrné spojení na příslušném komunikačním kmitočtu v oblasti s povinným radiovým spojením (RMZ).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ICAO:

DOPLNĚK 5 – NORMATIVNÍ PŘEDPISY PRO OBLAST ŘÍZENÍ ÚNAVY

Poznámka: Poradenský materiál pro vytvoření a zavedení normativních předpisů pro oblast řízení únavy je uveden v ICAO dokumentu „Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches“ (ICAO Doc 9966).

1. Státy musí stanovit normativní omezení, která berou v úvahu akutní a kumulovanou únavu, denní fázi a druh prováděné práce. Tyto předpisy musí stanovit:

- a) maximální:
 - i) počet hodin doby jakékoli služby;
 - ii) počet po sobě jdoucích pracovních dní;
 - iii) počet odpracovaných hodin v definovaném časovém období; a
 - iv) dobu na pracovišti;
- b) minimální:
 - i) délku trvání doby mimo službu;
 - ii) počet dnů mimo službu požadovaných v definovaném časovém období; a
 - iii) délku trvání přestávek mezi dobami na pracovišti během doby služby.

2. Stát musí požadovat, aby poskytovatel letových provozních služeb určil postup přidělování neplánovaných služeb, který umožní, aby se řídicí letového provozu vyhnuli prodloužené době bdělosti.

3. Postupy stanovené státem v souladu s ust. 2.28.3 c) a d) umožňující odchylky od ust. 1 a) a b) výše, musí zahrnovat uvedení:

- a) důvodu potřeby odchylky;
- b) rozsahu odchylky;
- c) data a času schválení odchylky; a
- d) studie bezpečnosti, která nastiňuje zmírňující opatření, zpracovávaná k podpoře odchylky.

ČR:

4. **Normativní omezení v rámci ČR při poskytování služeb řízení letového provozu**

- a) maximální:
 - i) počet hodin doby jakékoliv služby:
Délka směny řídicího letového provozu nesmí přesáhnout **12 hodin**.
 - ii) počet po sobě jdoucích pracovních dní:
Při max. délce služby 12 hodin jsou to **4 dny** do 37,5/40* hodin resp. 45,5/48* hodin s ohledem na možné přesčasové hodiny, které jsou max. 8 hodin týdně.
Při počtu menší délky služby než 12 hodin je omezen počet po sobě jdoucích dnů do výše 37,5/40* hodin resp. 45,5/48* hodin s ohledem na možné přesčasové hodiny max. 8 hod týdně.
 - iii) počet odpracovaných hodin v definovaném časovém období:
45,5/48* hodin týdně.
 - iv) dobu na pracovišti:

Délka doby řídicího letového provozu na pracovišti nesmí přesáhnout 12 hodin.

b) minimální:

- i) délku trvání doby mimo službu;
 - (1) Zaměstnavatel je povinen rozvrhnout pracovní dobu tak, aby řídicí letového provozu měl mezi koncem jedné směny a začátkem následující směny nepřetržitý odpočinek po dobu alespoň **11 hodin**.
 - (2) Odpočinek řídicí letového provozu podle odstavce 1 může být **zkrácen až na 8 hodin** během 24 hodin po sobě jdoucích za podmínky, že následující odpočinek mu bude prodloužen o dobu zkrácení tohoto odpočinku v nepřetržitých provezech, při nerovnoměrně rozvržené pracovní době a při práci přesčas.
- ii) počet dnů mimo službu požadovaných v definovaném časovém období:
 - (1) Zaměstnavatel je povinen rozvrhnout pracovní dobu tak, aby řídicí letového provozu měl nepřetržitý odpočinek **v týdnu v trvání alespoň 35 hodin**.
 - (2) V případech, kdy to neumožňuje provoz zaměstnavatele, může zaměstnavatel rozvrhnout pracovní dobu pouze tak, že doba nepřetržitého odpočinku v týdnu bude činit nejméně **24 hodin**, s tím, že řídicím letového provozu bude poskytnut nepřetržitý odpočinek v týdnu tak, aby **za období 2 týdnů** činila délka tohoto odpočinku celkem alespoň **70 hodin**.
- iii) délku trvání přestávek mezi dobami na pracovišti během služby:
 - (1) Zaměstnavatel je povinen poskytnout řídicímu letového provozu nejdéle po 6hodinové nepřetržitě práci přestávku v práci na jídlo a oddech v trvání nejméně **30 minut**.
 - (2) Byla-li přestávka v práci na jídlo a oddech rozdělena, musí alespoň jedna její část činit nejméně 15 minut.

**Pokud jsou uvedeny dvě hodnoty, nižší hodnota platí pro vícesměnný nebo nepřetržitý pracovní režim.*

Pokud se poskytovatel letových provozních služeb rozhodl plnit normativní omezení pro všechny jeho poskytované služby řízení letového provozu nebo jejich část v souladu s ust. 2.28.2 a) a ve výjimečných případech není schopen tato omezení splňovat a bude požadovat odchylku, musí postupovat v souladu s postupy řízení změn dle aktuálně platného prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/373. V takovém případě musí řízení předmětné změny obsahovat současně splnění požadavků dle ust. 3 tohoto doplnku (Doplňku 5).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ICAO:

DOPLNĚK 6 – POŽADAVKY NA SYSTÉM ŘÍZENÍ RIZIK SPOJENÝCH S ÚNAVOU (FRMS)

Poznámka: Poradenský materiál pro vytvoření a zavedení předpisů vztahujících se k FRMS je uveden v ICAO dokumentu „Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches“ (ICAO Doc 9966).

Státy musí požadovat, aby FRMS obsahoval alespoň tyto prvky:

1. Politika a dokumentace FRMS**1.1 Politika FRMS**

1.1.1 Poskytovatel letových provozních služeb musí definovat svou politiku FRMS společně s jasně identifikovanými prvky FRMS.

1.1.2 Tato politika musí:

- a) definovat rozsah činností FRMS;
- b) odrážet sdílenou odpovědnost vedení, řídicích letového provozu a dalšího zapojeného personálu;
- c) jasně stanovovat cíle bezpečnosti v rámci FRMS;
- d) být schválena podpisem odpovědného vedoucího organizace;
- e) být předána s viditelným schválením na všechny příslušné úseky a úrovně organizace;
- f) deklarovat závazek vedení k systému účinných hlášení souvisejících s bezpečností;
- g) deklarovat závazek vedení k poskytnutí dostatečných zdrojů pro FRMS;
- h) deklarovat závazek vedení k průběžnému zlepšování FRMS;
- i) vyžadovat, aby byly definovány jasné vazby odpovědnosti u vedení, řídicích letového provozu a veškerého dalšího zapojený personál;
- j) vyžadovat pravidelná vyhodnocování, která zajistí, že je politika stále náležitá a vhodná.

Poznámka: Systém účinných hlášení souvisejících s bezpečností je popsán v ICAO dokumentu „Safety Management Manual (SMM)“ (ICAO Doc 9859).

1.2 Dokumentace FRMS

Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit a aktualizovat dokumentaci FRMS, která popisuje a zaznamenává:

- a) politiku a cíle FRMS;
- b) procesy a postupy FRMS;
- c) odpovědnosti a pravomoci související s těmito procesy a postupy;

- d) mechanismy průběžného zapojení vedení, řídicích letového provozu a veškerého dalšího zapojeného personálu;
- e) programy výcviku FRMS, požadavky na výcvik a jeho evidenci;
- f) plánované a skutečné doby služby, doby mimo službu a přestávky mezi dobami na pracovišti během doby služby, společně s významnými odchylkami a důvody zaznamenaných odchylek;

Poznámka: Významné odchylky jsou popsány v ICAO dokumentu „Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches“ (ICAO Doc 9966).

- g) výstupy FRMS, včetně závěrů vycházejících ze shromážděných údajů, doporučení a přijatých opatření.

2. Procesy řízení rizika spojeného s únavou**2.1 Rozpoznávání nebezpečí spojených s únavou**

Poznámka: Ustanovení o ochraně informací týkajících se bezpečnosti jsou uvedena v Předpise L 19.

Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit a udržovat tři základní a dokumentované procesy pro rozpoznávání nebezpečí spojeného s únavou:

2.1.1 Prediktivní

Prediktivní proces musí určit nebezpečí spojená s únavou pomocí kontrol plánování služeb řídicích letového provozu s uvážením známých faktorů ovlivňujících spánek a únavu a jejich vlivů na výkonnost. Kontrolní metody mohou zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:

- a) provozní zkušenosti z letových provozních služeb nebo oboru a sběr údajů z podobných druhů činností nebo z ostatních oborů se směnným nebo 24 hodinovým provozem.
- b) metody plánování založené na důkazech; a
- c) biologicko-matematické modely.

2.1.2 Proaktivní

Proaktivní proces musí určit nebezpečí spojená s únavou v rámci běžného řízení letového provozu. Kontrolní metody mohou zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:

- a) hlášení rizik spojených s únavou (na sebe sama);
- b) průzkumy únavy;

- c) údaje související s výkonností řídicích letového provozu;
- d) dostupné databáze bezpečnosti a vědecké studie;
- e) sledování a rozborů odchylek plánované a skutečně odpracované doby; a
- f) pozorování během běžného provozu nebo speciální hodnocení.

2.1.3 Reaktivní

Reaktivní proces musí určit příspěvek nebezpečí spojených s únavou na hlášeních a událostech spojených s možnými negativními důsledky pro bezpečnost, aby bylo možné stanovit, jak by mohl být dopad únavy minimalizován. Impulzem pro tento proces by mohla být alespoň jedna z následujících položek:

- a) hlášení související s únavou;
- b) důvěrná hlášení;
- c) zprávy z auditu; a
- d) incidenty.

2.2 Hodnocení rizika spojeného s únavou

2.2.1 Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit a zavést postupy hodnocení rizika, které určí, kdy související rizika vyžadují zmírnění.

2.2.2 Postupy hodnocení rizika musí umožnit přezkoumávání rozpoznaných nebezpečí a dát je do souvislosti s:

- a) provozními postupy;
- b) jejich pravděpodobností;
- c) možnými důsledky; a
- d) účinností existujících preventivních a nápravných opatření.

2.3 Zmírňování rizika

Provozovatel musí vytvořit a zavést postupy zmírňování rizika spojeného s únavou, které umožní:

- a) zvolit vhodné strategie zmírňování rizika;
- b) tyto strategie zavést; a
- c) sledování zavedení těchto strategií a jejich účinnosti.

3. FRMS procesy zajištění bezpečnosti

Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit a zavést procesy zajištění bezpečnosti, které:

- a) zajistí průběžné sledování výkonnosti FRMS, rozborů trendů vývoje a měření k ověření účinnosti prvků řízení bezpečnostního rizika souvisejícího s únavou. Zdroje údajů mohou zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:

- 1) hlášení nebezpečí a vyšetřování;

- 2) audity a průzkumy; a

- 3) rozborů a studie související s únavou (interní i externí).

- b) zajistí formální postup řízení změn. Ten musí zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:

- 1) určení změn v provozním prostředí, které mohou ovlivnit FRMS;
- 2) určení změn v rámci organizace, které mohou ovlivnit FRMS; a
- 3) zvážení dostupných nástrojů, které by mohly být použity k udržení nebo zlepšení výkonnosti FRMS před zavedením změn; a

- c) zajistí průběžné zlepšování FRMS, které musí zahrnovat, ale nemusí se omezovat na:

- 1) odstranění a/nebo modifikaci preventivních a nápravných opatření, které měly nechtěné následky nebo nejsou nadále potřebné kvůli změnám provozního nebo organizačního prostředí;
- 2) běžné hodnocení provozních prostor, vybavení, dokumentace a postupů; a
- 3) určení potřeby zavedení nových procesů a postupů ke zmírnění nově vznikajících rizik souvisejících s únavou.

4. Procesy podpory FRMS

Procesy podpory FRMS přispívají k průběžnému budování FRMS, průběžnému zlepšování jeho celkové výkonnosti a dosahování optimálních úrovní bezpečnosti. Poskytovatel letových provozních služeb musí jako součást svého FRMS vytvořit a zavést následující:

- a) programy výcviku zajišťující odbornou způsobilost odpovídající rolím a odpovědnostem vedení, řídicích letového provozu a veškerého dalšího zapojeného personálu do plánovaného FRMS;

- b) účinný FRMS komunikační plán, který:

- 1) vysvětluje politiku FRMS, postupy a odpovědnosti všem příslušným zainteresovaným osobám; a
- 2) popisuje komunikační kanály používané ke sběru a šíření informací souvisejících s FRMS.

ČR:

5. V případě, že se poskytovatel letových provozních služeb rozhodne implementovat vlastní FRMS, aby řídil bezpečnostní rizika spojená s únavou v souvislosti s poskytováním části nebo všech služeb řízení letového provozu v souladu s ust. 2.28.2 b) nebo c), je požadováno, aby splnil požadavky ust. 1 až 4 tohoto doplňku (Doplňku 6) a požadavky stanovené pro řízení únavy dle aktuálně platného prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/373, především ATS.OR.315 včetně příslušných AMC a s využitím GM. Vlastní FRMS musí být schválen Úřadem.

ICAO:

DOPLNĚK 7 – ODPOVĚDNOST STÁTU ZA SLUŽBU NÁVRHU POSTUPŮ LETU PODLE PŘÍSTROJŮ

(Viz Hlava 2, ust. 2.33)

1. Stát musí:
- a) zajistit službu návrhu postupů letu podle přístrojů; a/nebo
 - b) dohodnout se s jedním nebo s více členskými státy na společném poskytování služby; a/nebo
 - c) pověřit poskytováním služby externí organizací(e).

2. Ve všech případech zmíněných v odst. 1 výše příslušný stát musí schválit a zůstává odpovědný za všechny postupy letu podle přístrojů na letištích a ve vzdušném prostoru v kompetenci státu.

3. Postupy letu podle přístrojů musí být navrženy v souladu s kritérii návrhu schválenými státem.

4. Stát musí zajistit, že poskytovatel služby návrhu postupů letu podle přístrojů, který zamýšlí navrhovat postupy letu podle přístrojů na letištích nebo ve vzdušném prostoru v kompetenci tohoto státu, splňuje požadavky stanovené regulačním rámcem tohoto státu.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se regulačního rámce pro dohled nad službou návrhu postupů letu podle přístrojů je uveden v ICAO dokumentu „Manual on the Development of

a Regulatory Framework for Instrument Flight Procedure Design Service“ (ICAO Doc 10068).

5. Stát musí zajistit, že poskytovatel služby návrhu postupů letu podle přístrojů využívá systém řízení kvality pro každou fázi procesu návrhu postupu letu podle přístrojů.

Poznámka: Tento požadavek může být splněn pomocí metodiky k zajištění kvality popsané v ICAO dokumentu „Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations“ (ICAO Doc 8168), Volume II, Part I, Section 2, Chapter 4 – Quality Assurance. Pokyny k implementaci takové metodiky jsou obsaženy v ICAO dokumentu „The Quality Assurance Manual for Flight Procedure Design“ (ICAO Doc 9906).

6. Stát musí zajistit, že postupů letu podle přístrojů na letišti a ve vzdušném prostoru v kompetenci státu jsou udržovány a pravidelně přezkoumávány. Každý stát musí stanovit interval pravidelného přezkoumávání postupů letu podle přístrojů, který nepřekračuje pět let.

Poznámka: Pokyny týkající se udržování a pravidelného přezkoumávání jsou obsaženy v ICAO dokumentu „Quality Assurance Manual for Flight Procedure Design“ (ICAO Doc 9906).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK A – PODKLADOVÝ MATERIÁL TÝKAJÍCÍ SE METODY ZŘIZOVÁNÍ TRATÍ ATS, VYMEZENÝCH ZAŘÍZENÍM VOR*(Viz ust. 2.7.1 a článek 2.11)***1. Úvod**

1.1 Pokyny v tomto dodatku jsou výsledkem rozsáhlých výzkumů prováděných v roce 1972 v Evropě a v roce 1978 ve Spojených Státech Amerických, při nichž bylo dosaženo všeobecně shodných výsledků.

Poznámka. - Podrobnosti o Evropských studiích obsahuje ICAO Oběžník 120 - Methodology for the Derivation of Separation Minima Applied to the Spacing Between Parallel Tracks in ATS Route Structures.

1.2 Při uplatňování pokynů v člancích 3 a 4 by se mělo vzít v úvahu, že údaje, na nichž jsou založeny, jsou charakteristické pro navigaci využívající VOR, které splňují veškeré požadavky obsažené v ICAO Doc 8071 - Manual on Testing of Radio Navigation Aids, Volume I. V úvahu by měly být brány i jakékoli dodatečné vlivy, jako např. vlivy plynoucí ze zvláštních požadavků, četnost prolétávajících letadel nebo informace o skutečné výkonnosti letadel v dodržování tratí v dané části vzdušného prostoru.

1.3 Pozornost je také třeba zaměřit na základní předpoklady v ust. 4.2 a na skutečnost, že hodnoty uvedené v ust. 4.1 představují opatrný přístup. Před použitím těchto hodnot by se mělo přihlídnout ke všem praktickým zkušenostem získaným v uvažovaném prostoru, jakož i k možnosti dosažení zlepšování celkové navigační výkonnosti letadel.

1.4 Státy se žádají, aby poskytovaly ICAO úplné informace o výsledcích jejich uplatňování při zavádění těchto pokynů.

2. Stanovování hodnot výkonnosti systémů VOR

Značná proměnlivost hodnot, které se budou pravděpodobně spojit s každou z těchto složek tvořících úplný systém VOR a omezení současně dostupných metod měřit všechny tyto jednotlivé vlivy s požadovanou přesností, vedl k závěru, že vyhodnocení celkové chyby systému poskytuje realističtější způsob stanovování výkonnosti systému VOR. Text z článků 3 a 4 by měl být použit pouze po prostudování ICAO Oběžníku 120 zejména ve vztahu k podmínkám prostředí.

Poznámka.- Pokyny týkající se celkové přesnosti systému VOR obsahuje též Dodatek C Předpisu L 10/I.

3. Stanovení ochranného vzdušného prostoru podél tratí vymezených zařízeními VOR

Poznámka 1. - Text tohoto článku nebyl odvozen pomocí metody riziko střetu/cílová úroveň bezpečnosti.

Poznámka 2. - Výraz „udržování“, jak se používá v tomto článku, je určen k označení, že poskytovaný ochranný vzdušný prostor obsáhne ve svých mezích provoz po 95 procent celkové letové doby kumulované pro všechna letadla, po kterou probíhá provoz podél této trati. Tam, kde je zajištěno 95 % „udržování“ se předpokládá, že po dobu 5 % celkové doby letu bude provoz vně ochranného vzdušného prostoru. Není možné kvantitativně vyjádřit největší vzdálenost, o kterou se takový provoz pravděpodobně odchýlí z ochranného vzdušného prostoru.

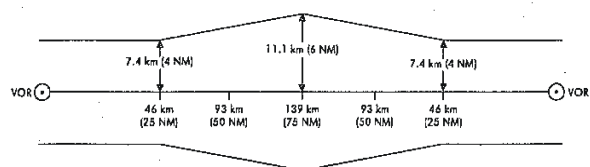
3.1 Pro tratě vymezené zařízeními VOR, kde se nepoužívá radaru nebo ADS-B, aby pomohlo letadlu udržet se uvnitř ochranného prostoru, se uplatňuje následující pokyn.

Kdykoliv jsou však příčné odchylky kontrolovány pomocí radarového nebo ADS-B sledování, velikost požadovaného ochranného vzdušného prostoru lze snížit na základě praktických zkušeností získaných v uvažovaném vzdušném prostoru.

3.2 Ochranu proti činnostem, které jsou prováděny v prostorech přiléhajících k tratím, by mělo zajišťovat nejméně 95 % „udržování“.

3.3 Práce popsána v ICAO Oběžníku 120 ukazuje, že výkonnost systému VOR, založená na pravděpodobnosti 95 % „udržování“, by k zahrnutí možných odchylek vyžadovala kolem osy tratě následující ochranný vzdušný prostor:

- Tratě vymezené zařízeními VOR se vzdáleností 93 km(50 NM) nebo menší mezi zařízeními VOR: $\pm 7,4$ km (4 NM)
- Tratě vymezené zařízeními VOR do vzdálenosti 278 km(150 NM) mezi zařízeními VOR: $\pm 7,4$ km (4 NM) do vzdálenosti 46 km (25 NM) od zařízení VOR, dále se pak ochranný vzdušný prostor rozšiřuje na $\pm 11,1$ km (6 NM) ve vzdálenosti 139 km (75 NM) od zařízení VOR.



Obrázek A-1

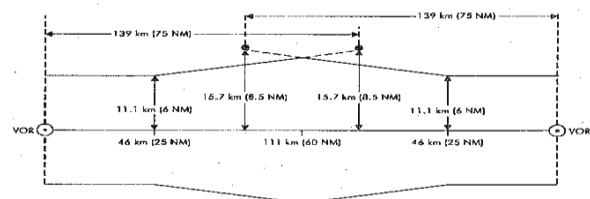
3.4 Jestliže příslušný úřad ATS uváží, že se požaduje lepší ochrana, např. z důvodů blízkosti zakázaných, omezených nebo nebezpečných prostorů, trajektorie stoupání nebo klesání vojenských letadel apod., může rozhodnout, že by měla být zajištěna vyšší úroveň "udržování". Pro vymezení ochranného vzdušného prostoru by se pak měly použít následující hodnoty:

- pro úseky se vzdáleností 93 km (50 NM) nebo menší mezi zařízeními VOR se použije hodnot uvedených v řádku A tabulky uvedené níže;
- pro úseky se vzdáleností větší než 93 km (50 NM) a menší než 278 km (150 NM) mezi zařízeními VOR se použije hodnot uvedených v řádku A tabulky do vzdálenosti 46 km (25 NM), pak se lineárně zvětšují, až na hodnoty uvedené v řádku B ve vzdálenosti 139 km (75 NM) od zařízení VOR.

Procenta "udržování"

	95	96	97	98	99	99,5
A						
(km)	±7,4	±7,4	±8,3	±9,3	±10,2	±11,1
(NM)	±4,0	±4,0	±4,5	±5,0	±5,5	±6,0
B						
(km)	±11,1	±11,1	±12,0	±12,0	±13,0	±15,7
(NM)	±6,0	±6,0	±6,5	±6,5	±7,0	±8,5

Například ochranný prostor o vzdálenosti 222 km (120 NM) mezi zařízeními VOR, pro který se požaduje 95 % "udržování", by měl mít tento tvar:



Obrázek A-2

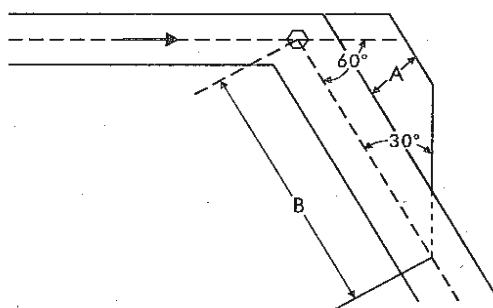
3.5 Jestliže se dva úseky ATS tratí, které jsou vymezeny zařízeními VOR protínají pod úhlem větším než 25 stupňů, měl by být na vnější straně zatáčky zajištěn dodatečný ochranný vzdušný prostor, a je-li to nezbytné, i na vnější straně zatáčky. Tento dodatečný prostor má sloužit jako nárazníkový prostor pro zvětšenou příčnou odchylku letadel ověřenou v praxi, při změnách směru přesahujících 25 stupňů. Velikost dodatečného ochranného vzdušného prostoru se mění v závislosti na úhlu, pod kterým se tratě protínají. Čím je tento úhel větší, tím větší se má použít dodatečný ochranný vzdušný prostor. Tento

postup se uplatňuje pro ochranný prostor požadovaný při zatáčkách do 90 stupňů. Pro výjimečné okolnosti, které vyžadují zříditi ATS tratě se zatáčkou větší než 90 stupňů, by státy měly zajistit, aby dostatečný ochranný vzdušný prostor byl zajištěn jak na vnitřní, tak i na vnější straně takových zatáček.

3.6 Následující příklady jsou shrnutím postupů dvou států, které k usnadnění používají šablon ke grafickému znázornění vzdušného prostoru pro účely plánování. Konstrukce šablon pro prostor zatáček zahrnuje i takové vlivy, jakými jsou rychlost letadla, náklon v zatáčkách, pravděpodobná rychlost větru, chyby určení polohy, opožděné reakce pilota, úhel nejméně 30 stupňů k nalétnutí nové tratě, a zajišťuje nejméně 95 % "udržování".

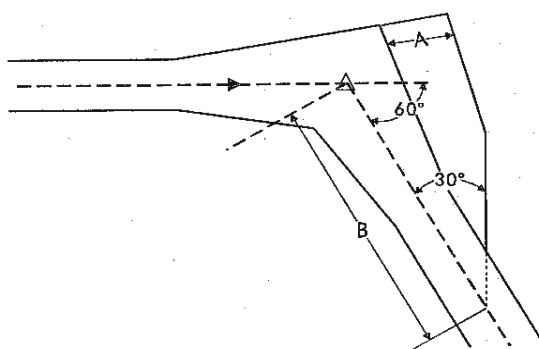
3.7 Ke stanovení dodatečného vzdušného prostoru na vnější straně zatáček, požadovaného k udržení letadel provádějících zatáčky o 30, 45, 60, 75 a 90 stupňů, byla použita šablona. Dále uvedené zjednodušené obrázky představují vnější hranice tohoto vzdušného prostoru. K umožnění snadné konstrukce byly přechodové křivky odstraněny. V každém případě je zobrazen dodatečný vzdušný prostor pro letadlo, letící ve směru velké šipky. Kde se používají tratě pro oba směry, měl by být na druhé vnější hranici zajištěn stejný dodatečný vzdušný prostor.

3.8 Obrázek A-3 znázorňuje použití pro dva úseky protínající se nad zařízením VOR pod úhlem 60 stupňů.



Obrázek A-3

3.9 Obrázek A-4 znázorňuje použití pro dva úseky protínající se nad zařízením VOR pod úhlem 60 stupňů za bodem, v němž se hranice rozšiřují, aby se vyhovělo ust. 3.3 a obr. A-1.



Obrázek A-4

3.10 V následující tabulce jsou uvedeny vzdálenosti, které se používají ve vzorových případech, když se zajišťuje dodatečný ochranný vzdušný prostor pro úseky tratí v a pod FL 450,

protínající se nad zařízením VOR nebo v místě průsečíku radiálů zařízení VOR ve vzdálenosti nejvýše 139 km (75 NM) od zařízení VOR.

Poznámka. - Viz obr. A - 3 a A - 4 výše.

Úhel protínání	30°	45°	60°	75°	90°
VOR					
Vzdálenost "A" (km)	5	9	13	17	21
(NM)	3	5	7	9	11
Vzdálenost "B" (km)	46	62	73	86	92
(NM)	25	34	40	46	50
Průsečík radiálů					
Vzdálenost "A" (km)	7	11	17	23	29
(NM)	4	6	9	13	16
Vzdálenost "B" (km)	66	76	88	103	111
(NM)	36	41	48	56	60

Vzdálenosti jsou zaokrouhleny nahoru na nejbližší vyšší celý kilometr/námořní míli.

Poznámka. - Chování letadel v zatáčkách - viz ICAO Oběžník 120/4.4.

3.11 Obrázek A-5 zobrazuje metodu jak konstruovat požadovaný dodatečný ochranný vzdušný prostor na vnitřní straně zatáček o 90 stupňů nebo méně.

Umístěte bod na osu letové cesty ve vzdálenosti rovnající se poloměru zatáčky, zvětšené o toleranci ve směru trati před nominálním otočným bodem.

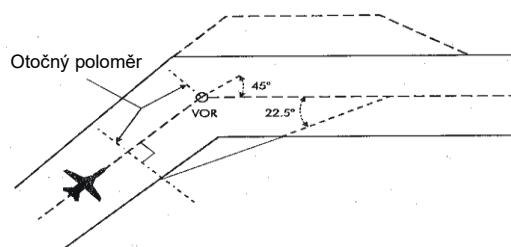
Od tohoto bodu spusťte kolmici k ose tak, aby prořála okraj letové cesty na vnitřní straně zatáčky.

Z tohoto bodu na vnitřním okraji letové cesty ved'te přímkou, aby prořála osu letové cesty za zatáčkou pod úhlem poloviny úhlu zatáčky.

Výsledný trojúhelník na vnitřní straně zatáčky zobrazuje dodatečný vzdušný prostor, který by měl být chráněn při změně směru. Přídavný prostor na vnitřní straně bude sloužit letadlům přibližujícím se k zatáčce z obou směrů, pro všechny zatáčky o 90 stupňů nebo méně.

Poznámka 1. - Kritéria pro výpočet tolerance ve směru trati obsahuje Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS- OPS, ICAO Doc 8168), Volume II, Part III, Appendix to Chapter 31.

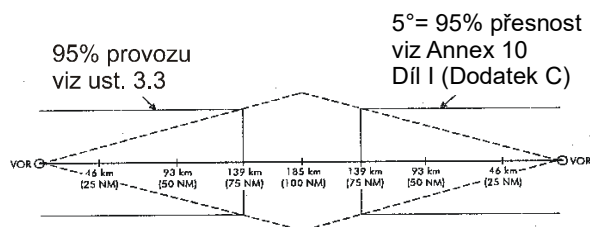
Poznámka 2. - Pokyny pro výpočet poloměru zatáček jsou uvedeny v článku 7.



Obrázek A-5

3.12 Pro zatáčky na průsečících VOR je možné uplatnit zásady konstrukce dodatečného vzdušného prostoru na vnitřní straně zatáčky tak, jak je předepsáno v ustanovení 3.11. V závislosti na vzdálenosti průsečíku od jednoho nebo obou zařízení VOR, jedna nebo obě letové cesty mohou mít v místě křížování rozšíření. V závislosti na situaci může být dodatečný vzdušný prostor uvnitř, částečně uvnitř nebo mimo prostor 95 % "udržování". Jestliže je trať používána v obou směrech, konstrukce by měla být provedena pro každý směr zvlášť.

3.13 Měřené údaje pro tratě delší než 278 km (150 NM) mezi zařízeními VOR nejsou dosud k dispozici. Ke stanovení ochranného vzdušného prostoru ve vzdálenosti větší než 139 km (75 NM) od zařízení VOR se použití úhlové hodnoty řádově 5 stupňů, reprezentující pravděpodobnost výkonnosti systému, ukazuje jako dostačující. Následující obrázek ilustruje tuto aplikaci.



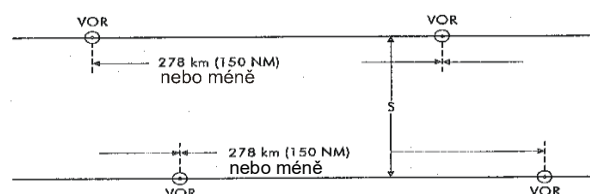
Obrázek A-6

4. Separace paralelních tratí vymezených zařízeními VOR

Poznámka. - Text tohoto článku byl odvozen z údajů naměřených s použitím metody riziko střetu/cílová úroveň bezpečnosti.

4.1 Výpočet rizika střetu prováděného s použitím údajů Evropské studie, zmíněné v ust. 1.1, ukazuje, že ve zkoumaném typu prostředí pro vzdálenosti mezi zařízeními VOR 278 km (150 NM) nebo méně, by měla být vzdálenost mezi osami tratí ("S" obr. A - 7) minimálně:

- 33,3 km (18 NM) pro paralelní tratě, na nichž letadla létají v protisměru; a
- 30,6 km (16,5 NM) pro paralelní tratě, kde na dvou tratích letadla létají ve stejném směru.



Obrázek A-7

Poznámka. - Dva úseky tratí se považují za paralelní, když:

- mají přibližně stejnou orientaci, tj. úhlová odchylka nepřesáhne 10 stupňů;
- se neprotínají, tj. ve stanovené vzdálenosti od průsečíku musí být zajištěn jiný druh rozstupu;
- provoz na každé trati je nezávislý na provozu druhé, tj. nevede k omezením na druhé trati.

4.2 Tato separace paralelních tratí předpokládá:

- letadla mohou buď během stoupání nebo klesání, nebo během letu v hladině, být ve stejných letových hladinách na obou tratích;
- hustoty provozu 25 000 až 50 000 letů za dvouměsíční období nejsilnějšího provozu;
- vysílání zařízení VOR, které je pravidelně letově ověřováno v souladu s ICAO Doc 8071 (Manual

on Testing of Radio Navigation Aids) a bylo shledáno vyhovující pro navigační účely na vymezených tratích, v souladu s postupy v tomto dokumentu;

- že sledování nebo opravování příčných odchylek radarem nebo ADS-B v reálném čase se neprovádí.

4.3 Předběžná studie ukazuje, že za okolností níže popsanych v a) až c) mohou být snížena minima vzdáleností mezi tratěmi. Nicméně uvedené údaje nebyly přesně propočítávány a v každém jednotlivém případě je nezbytná podrobná studie konkrétní situace:

- jestliže letadlům na přilehlých tratích nejsou přidělovány stejné letové hladiny, vzdálenost mezi tratěmi může být snížena; velikost snížení bude záviset na vertikálním rozstupu mezi letadly na přilehlých tratích a na procentu stoupajícího a klesajícího provozu, ale je nepravděpodobné, že bude větší než 5,6 km (3 NM);
- jestliže se charakteristiky provozu výrazně liší od těch, které jsou obsaženy v ICAO Oběžníku 120, minima obsažená v ust. 4.1 mohou vyžadovat úpravu. Např. pro hustoty provozu okolo 10 000 letů za dvouměsíční období nejsilnějšího provozu je možné snížení o 900 až 1 850 metrů (0,5 až 1,0 NM);
- vzájemné umístění zařízení VOR, která určují dvě tratě a vzdálenost mezi zařízeními VOR bude mít vliv na separaci, ale velikost tohoto vlivu nebyla kvantifikována.

4.4 Použití radarového nebo ADS-B sledování a opravování příčných odchylek může mít velký vliv na minimální povolenou vzdálenost mezi tratěmi. Studie vlivu radarového sledování ukazují, že:

- je potřebné provést další práce, než bude možno vyvinout plně vyhovující matematický model;
- jakékoliv snížení rozstupu úzce souvisí s:
 - provozem (objem, charakteristiky);
 - krytím a zpracováním dat, dostupností automatického varování;
 - nepřetržitostí sledování;
 - zatížením sektorů; a
 - kvalitou radiotelefonního spojení.

Podle těchto studií a s uvažováním mnohaletých zkušeností některých států s paralelními traťovými systémy, za nepřetržité radarové kontroly, je možno očekávat snížení řádově na 15 až 18,5 km (8 až 10 NM), ale s největší pravděpodobností ne pod 13 km (7 NM) s tím, že snížením podstatně nevzroste zatížení při radarovém sledování. Ze skutečného provozu takových systémů, při nichž bylo používáno snížené příčné separace vyplynulo, že:

- je velmi důležité stanovit a zveřejnit body přechodu (viz rovněž článek 6);

- kde je to možné, měly by se vyloučit velké zatáčky;
- kde nelze vyloučit velké zatáčky, měly by pro ty, které jsou větší o více než 20 stupňů být stanoveny požadované profily zatáček.

Dokonce i tam, kde je pravděpodobnost celkového výpadku radarů nebo ADS-B velmi malá, měly by být zváženy postupy zahrnující takový případ.

5. Separace přilehlých tratí vymezených zařízeními VOR, které nejsou paralelní

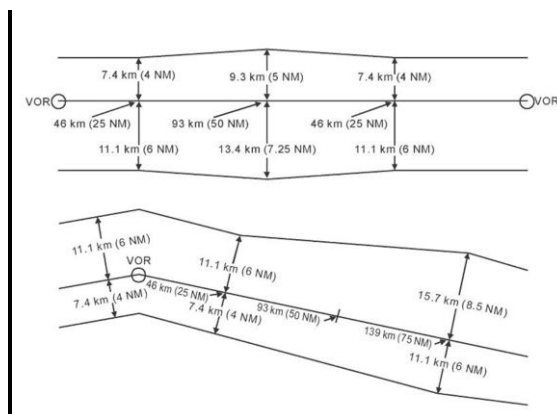
Poznámka 1. - Text tohoto článku je určen jako návod pro situace, kde se přilehlé tratě vymezené zařízeními VOR neprotínají a úhel, který spolu svírají, přesáhne 10 stupňů.

Poznámka 2. - Text tohoto odstavce nebyl odvozen pomocí metody riziko střetu/cílová úroveň bezpečnosti.

5.1 Pro přilehlé neprotínající se tratě vymezené zařízeními VOR, které nejsou paralelní, není metoda riziko střetu/cílová úroveň bezpečnosti v současném stadiu plně vyhovující. Z toho důvodu by se měl používat text obsažený v článku 3.

5.2 Ochranný vzdušný prostor mezi takovými tratěmi by neměl být menší než ten, který bude zajišťovat bez překrytí hodnoty 99,5 % "udržování", uvedené v tabulce ust. 3.4 (viz příklad na obr.A-8).

5.3 Tam, kde je úhlový rozdíl mezi úseky tratě větší než 25 stupňů, by měl být zajištěn dodatečný ochranný vzdušný prostor, jak je uvedeno v ust. 3.5 až 3.10.



Obrázek A-8

6. Body přechodu pro zařízení VOR

6.1 Při rozhodování o zřízení bodů přechodu z jednoho zařízení VOR na druhé, pro základní navigační vedení na tratích ATS vyznačených zařízeními VOR, by státy měly vzít v úvahu, že:

- a) zřízení bodů přechodu musí být provedeno na základě výkonnosti stanic VOR, kterých se to týká, zahrnující vyhodnocení kritérií ochrany proti

rušení. Postup musí být zkontrolován letovým ověřením (viz Doc 8071, Volume I, Part II);

- b) kde je ochrana kmitočtu zvláště důležitá, mělo by letové ověření být provedeno v největších výškách, do nichž je zařízení chráněno.

6.2 Nic z ust. 6.1 by nemělo být vykládáno jako omezování použitelných dosahů zařízení VOR, splňujících specifikace ust. 3.3 Předpisu L10/I.

7. Výpočet poloměru zatáčky

7.1 Metoda používaná k výpočtu poloměrů zatáčky a poloměrů zatáčky uvedené níže, je použitelná pro letadlo provádějící zatáčky s konstantním poloměrem. Materiál byl odvozen z kritéria provádění zatáčky vyvinutého pro tratě ATS s RNP 1, který může být použit pro konstrukci požadovaného dodatečného ochranného prostoru na vnitřní straně zatáček a také pro tratě ATS jiné, než které jsou vymezeny zařízeními VOR.

7.2 Provedení zatáčky je závislé na dvou parametrech - traťové rychlosti a úhlu náklonu. Vlivem účinku složky větru měnící se se změnou kurzu, se bude traťová rychlost a tudíž úhel náklonu měnit v průběhu zatáčky konstantního poloměru. Přesto však pro zatáčky větší než přibližně 90 stupňů a pro hodnoty rychlosti uvažované níže lze použít následující vzorec pro výpočet dosažitelné hodnoty konstantního poloměru zatáčky, kde traťová rychlost je součet pravé vzdušné rychlosti a rychlosti větru.

$$\text{Poloměr zatáčky} = \frac{(\text{traťová rychlost})^2}{\text{tíhové zrychlení "G" TAN(úhel náklonu)}}$$

7.3 Čím větší traťová rychlost, tím větší bude požadovaný úhel náklonu. K zajištění, aby poloměr zatáčky byl reprezentativní pro všechny předvídatelné podmínky, je nezbytné uvažovat extrémní hodnoty. Pravá vzdušná rychlost 1020 km/hod (550 uzlů) se povoluje pravděpodobně jako nejvyšší, se kterou je možné se setkat ve vyšších hladinách. V kombinaci s maximální předpokládanou rychlostí větru 370 km/hod (200 uzlů) ve středních a vyšších letových hladinách (99,5 procenta hodnot založených na meteorologických údajích), by se měla uvažovat traťová rychlost 1400 km/hod (750 uzlů).

Maximální úhel náklonu je značně závislý na jednotlivých typech letadel. Letadla s velkým zatížením křídel, letící v nebo v blízkosti maximální letové hladiny, nesnášejí extrémní úhly náklonu. Většina dopravních letadel je certifikována pro lety s rychlostí nejméně jejich 1,3 násobku pádové rychlosti v libovolné konfiguraci.

Protože pádová rychlost se zvyšuje s tangentou (úhel náklonu), mnoho provozovatelů se snaží létat v cestovním režimu nejméně 1,4 násobku pádové rychlosti, aby se chránili proti poryvu větru nebo turbulenci. Ze stejných důvodů mnoho dopravních letadel létá v cestovních podmínkách se sníženými maximálními úhly náklonu. Proto se dá předpokládat, že nejvyšší úhel náklonu, který může být tolerován pro všechna letadla, je řádově 20 stupňů.

7.4 Podle výpočtu je poloměr zatáčky letadla letícího traťovou rychlostí 1400 km/hod (750 uzlů) s úhlem náklonu 20 stupňů 22,51 NM (41,69 km), pro zjednodušení je poloměr možné zmenšit na 22,5 NM (41,6 km). Podle stejné logiky pro spodní vzdušný prostor se uvažuje, že do FL 200 (6100 m) jsou maximální hodnoty, se kterými se lze setkat, pravděpodobně rychlosti 740 km/hod (400 uzlů) se zadním větrem 370 km/hod (200 uzlů). Při dodržení maximálního úhlu náklonu 20 stupňů, za použití stejného vzorce, by zatáčka měla být omezena poloměrem 14,45 NM (26,76 km). Pro

zjednodušení mohou být čísla zaokrouhlena nahoru na 15 NM (27,8 km).

7.5 Podle shora uvedeného, nejlogičtější zlom mezi dvěma podmínkami traťové rychlosti je mezi FL 195 (5800 m) a FL 200 (6100 m). Aby bylo možné obsáhnout rozsah algoritmu předstihu zatáčky použitý v běžných systémech optimalizace letu (FMS) za všech předvídatelných podmínek, poloměr zatáčky by měl být stanoven pro FL 200 a výše 22,5 NM (41,6 km) a ve FL 190 a pod 15 NM (27,8 km).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK B – ROZHLASOVÉ VYSÍLÁNÍ INFORMACÍ O PROVOZU LETADLY A S NÍM SOUVISEJÍCÍ PROVOZNÍ POSTUPY

(viz Hlava 4, ust. 4.2.2, Poznámka 2)

1. Zavádění a používání rozhlasového vysílání

1.1 Informace o provozu vysílané letadly rozhlasovým vysíláním jsou určeny, aby dovolily pilotům vysílat důležité doplňující informace poradní povahy na stanoveném VHF radiotelefonním (RTF) kmitočtu, pro informaci pilotů ostatních letadel v jejich blízkosti.

1.2 TIBA by se měla zavádět pouze je-li to nezbytné a jako dočasné opatření.

1.3 Postupy rozhlasového vysílání by se měly využívat ve stanovených vzdušných prostorech kde:

- a) je potřebné doplnit informace o nebezpečí srážky poskytované letovými provozními službami mimo řízený vzdušný prostor, nebo
- b) je dočasně přerušeno normální poskytování letových provozních služeb.

1.4 Takové vzdušné prostory by měly být označeny státy odpovědnými za poskytování letových provozních služeb v těchto vzdušných prostorech a je-li nezbytné tak s pomocí příslušného oblastního úřadu ICAO a včas vyhlášovány v leteckých informačních příručkách nebo NOTAMech, společně s VHF RTF kmitočtem a formy zprávy a s postupy, které mají být použity. Kde se to v případě 1.3 a) týká více než jednoho státu, vzdušný prostor by se měl stanovovat na základě oblastní navigační dohody a vyhlášovat v ICAO Doc 7030.

1.5 Při zřizování stanoveného vzdušného prostoru by měla být odsouhlasena data pro přezkoumávání jeho použitelnosti v intervalech nepřekračujících 12 měsíců příslušným úřadem (úřady) letových provozních služeb.

2. Podrobnosti rozhlasového vysílání

2.1 VHF RTF kmitočet, který má být použit

2.1.1 VHF RTF kmitočet, který se bude používat, by se měl stanovovat a vyhlášovat na oblastním základě. Přesto však v případě dočasného přerušení spojení, které se vyskytne v řízeném vzdušném prostoru, odpovědné státy mohou vyhlásit kmitočet používaný obvykle pro službu řízení letového provozu uvnitř takového vzdušného prostoru, jako kmitočet, který má být použit.

2.1.2 Kde se VHF používá pro spojení letadlo země s ATS a letadlo má pouze dvě provozuschopná VHF zařízení, pak jedno z nich může

být naladěno na příslušný kmitočet ATS a druhé na kmitočet TIBA.

2.2 Bdění

Bdění na kmitočtu TIBA by mělo být udržováno 10 minut před vstupem do stanoveného vzdušného prostoru až do jeho opuštění. Pro letadlo vzletající z letiště umístěného v horizontálních hranicích stanoveného vzdušného prostoru, by mělo bdění začít podle okolností co nejdříve po vzletu a udržováno do opuštění daného vzdušného prostoru.

2.3 Čas rozhlasových vysílání

Rozhlasové vysílání by se mělo provádět:

- a) 10 minut před vstupem do stanoveného vzdušného prostoru, nebo pro pilota vzletajícího z letiště umístěného v horizontálních hranicích stanoveného vzdušného prostoru, podle okolností, co nejdříve po vzletu,
- b) 10 minut před přeletem hlásného bodu,
- c) 10 minut před přeletem nebo vstupem na trať ATS,
- d) ve 20-ti minutových intervalech mezi vzdálenými hláskami body,
- e) 2 až 5 minut, kde je to možné před změnou hladiny letu,
- f) v čase změny hladiny letu, a
- g) v jakémkoliv jiném čase, uvažovaném pilotem jako nezbytný.

2.4 Formy rozhlasového vysílání

2.4.1 Rozhlasová vysílání jiná než ta, která oznamují změny hladin letu, tj. rozhlasová vysílání uvedená v ust. 2.3 a), b), c), d) a g), by měla mít následující formu:

VŠEM STANICÍM (nezbytné k označení rozhlasového vysílání informace o provozu)

(volací znak)

LETOVÁ HLADINA (číslo) (nebo STOUPÁM* DO LETOVÉ HLADINY (číslo)

(směr)

(trať ATS) (nebo PŘÍMO Z (poloha) DO (poloha) POLOHA (poloha**) V (čas)

VÝPOČET (příští hláskový bod křižující nebo vstupující do stanovené trati ATS) V (čas)

(volací znak)

LETOVÁ HLADINA (číslo)

(směr)

Fiktivní příklad:

“VŠEM STANICÍM WINDAIR 671 LETOVÁ HLADINA 350 SEVEROZÁPADNÍM SMĚREM PŘÍMO Z PUNTA SAGA NA PAMPA POLOHA 5040 JIH 2010 VÝCHOD VE 2358 VÝPOČET PŘELETU TRATI LIMA TŘI JEDNA V 4930 JIH 1920 VÝCHOD V 0012 WINDAIR 671 LETOVÁ HLADINA 350 SMĚR SEVEROZÁPAD KONEC”

* Pro rozhlasové vysílání, zmiňované v 2.3 a) v případě, že letadlo vzlétá z letiště umístěného uvnitř horizontálních hranic stanoveného vzdušného prostoru.

** Pro rozhlasová vysílání, když letadlo není blízko význačného bodu ATS, poloha by měla být předána co nejpřesněji a v každém případě na nejbližších 30 minut zeměpisné šířky a délky.

2.4.2 Rozhlasové vysílání (zmiňované v ust. 2.3 e) by mělo mít před změnou hladiny letu tuto formu:

VŠEM STANICÍM

(volací znak)

(směr)

(trať ATS) (nebo PŘÍMO Z (poloha) DO (poloha) OPOUŠTÍM LETOVOU HLADINU (číslo) DO LETOVÉ HLADINY (číslo) V (poloha a čas)

2.4.3 Vyjma jak stanoveno v ust. 2.4.4, rozhlasové vysílání v čase změny hladiny letu (zmiňované v ust. 2.3. f)), by mělo mít tuto formu:

VŠEM STANICÍM

(volací znak)

(směr)

(trať ATS) (nebo PŘÍMO Z (poloha) DO (poloha) OPOUŠTÍM LETOVOU HLADINU (číslo) NYNÍ KLESÁM DO LETOVÉ HLADINY (číslo)

následované:

VŠEM STANICÍM

(volací znak)

UDRŽUJI LETOVOU HLADINU (číslo)

2.4.4 Rozhlasová vysílání ohlašující dočasnou změnu letové hladiny by měla mít k zabránění bezprostřednímu nebezpečí srážky tuto formu:

VŠEM STANICÍM

(volací znak)

OPOUŠTÍM LETOVOU HLADINU (číslo) PRO LETOVOU HLADINU (číslo)

následované pokud je to proveditelné:

VŠEM STANICÍM

(volací znak)

NYNÍ SE VRACÍM DO LETOVÉ HLADINY (číslo)

2.5 *Potvrzení rozhlasového vysílání*

Pokud nehrozí nebezpečí srážky, rozhlasové vysílání by se nemělo potvrzovat.

3. **Související povozní postupy**

3.1 *Změny cestovní hladiny*

3.1.1 Změny cestovní hladiny by se neměly provádět ve stanoveném vzdušném prostoru, pokud nejsou piloty považovány jako nezbytné, aby se zabránilo provozním konfliktům a aby se piloti vyhnuli počasí nebo z jiných opodstatněných provozních příčin.

3.1.2 Během změn cestovní hladiny, jsou-li nevyhnutelné, by se měla zapnout všechna dostupná osvětlení letadla, která by zlepšila vizuální zjištění letadla.

3.2 *Vyhnutí se srážce*

Jestliže se na základě přijetí informace o provozu z rozhlasového vysílání od jiného letadla pilot rozhodne, že je nezbytný okamžitý zásah a zabránit bezprostřednímu nebezpečí srážky a nelze-li to provést v souladu s ustanoveními o přednosti Předpisu L 2, pilot by měl:

- a) pokud se nejví vhodný jiný manévr, okamžitě klesat o 150 m (500 ft) nebo o 300 m (1000 ft) v prostoru, kde jsou uplatňovány minimální vertikální rozstupy 600 m (2000 ft), jestliže letí nad FL 290,
- b) zapnout všechna dostupná osvětlení letadla, která by zlepšila vizuální zjištění letadla,
- c) odpovědět na rozhlasové vysílání upozorňující na prováděný zásah, jakmile je to možné, oznámením, jaká opatření byla podniknuta,
- d) oznámit provedené opatření na příslušném ATS kmitočtu,
- e) co nejdříve jak je to proveditelné, zaujmout normální letovou hladinu a oznámit to na příslušném ATS kmitočtu.

3.3 *Obvyklé postupy pro hlášení polohy*

Bez ohledu na opatření k zahájení nebo potvrzení informace o provozu vysílané rozhlasovým vysíláním by se mělo pokračovat v obvyklých postupech hlášení polohy.

**DODATEK C – METODICKÉ POKYNY K PLÁNOVÁNÍ OPATŘENÍ PRO ŘEŠENÍ
NENADÁLÝCH SITUACÍ**

(Viz ust. 2.30)

1. Úvod

1.1 Směrnice pro zavedení opatření pro nenadálé situace v případě narušení letových provozních služeb a souvisejících podpůrných služeb byly poprvé schváleny Radou dne 27. června 1984 jako reakce na společnou Rezoluci A23-12, následovanou studií Letecké navigační komise a konzultací se zainteresovanými členskými státy a mezinárodními organizacemi, dle požadavku Rezoluce. Směrnice byly postupně upravovány a rozšiřovány dle zkušeností získaných s aplikací opatření pro nenadálé situace v různých částech světa a za rozdílných okolností.

1.2. Cílem směrnic je napomáhat při poskytování bezpečného a uspořádaného toku mezinárodního letového provozu v případě narušení letových provozních služeb a souvisejících podpůrných služeb a chránit dostupnost hlavních světových letových tras v leteckém dopravním systému za takových okolností.

1.3 Směrnice byly vytvořeny s ohledem na skutečnosti, že okolnosti před a během události, způsobujících narušení služeb mezinárodnímu civilnímu letectví, se výrazně odlišují a že opatření pro nenadálé situace, včetně dostupnosti letišť určených pro humanitární účely, jako reakce na zvláštní události a okolnosti, musí být přizpůsobeny těmto okolnostem. Směrnice stanovují rozdělení odpovědnosti mezi členskými státy a ICAO za plánování řešení nenadálých situací a za opatření, která musí být vzata v úvahu při vytváření, používání a ukončení používání takových plánů.

1.4 Směrnice jsou založeny na zkušenosti, která mj. ukázala, že účinky narušení služeb v příslušných vzdušných prostorech pravděpodobně význačně ovlivní služby v přílehlajících vzdušných prostorech, čímž se vytváří požadavek na mezinárodní koordinaci, s podporou ICAO, podle vhodnosti. Proto je ve směrnicích popsána úloha ICAO při plánování opatření pro nenadálé situace a koordinaci těchto postupů. Směrnice také reagují na poznatek, že jestliže má být zachována dostupnost hlavních světových letových tras v leteckém dopravním systému, musí být úloha ICAO při plánování řešení nenadálých situací ve vzdušném prostoru nad otevřeným mořem a v prostorech neurčené suverenity globální a neomezená. Konečně,

směrnice také odrážejí skutečnost, že mezinárodní organizace, kterých se to týká, jako je *International Air Transport Association (IATA)* a *International Federation of Airline Pilots' Associations (IFALPA)* jsou cennými poradci při stanovení proveditelnosti souhrnných plánů a částí těchto plánů.

2. Statut plánů řešení nenadálých situací

2.1 Plány pro řešení nenadálých situací jsou zamýšleny pro zajištění náhradních zařízení a služeb, za ty služby a zařízení, které jsou stanoveny v regionálním navigačním plánu, když tyto zařízení a služby jsou dočasně nepoužitelné. Opatření pro nenadálé situace jsou proto přechodné povahy, zůstávají v platnosti pouze do doby, dokud služby a zařízení neobnoví svou činnost, tudíž nejsou předmětem změn do regionálního plánu, pro které se požaduje zpracování v souladu s „Postupy pro změny schválených regionálních plánů“. Místo toho v případech, kde by se plány pro řešení nenadálých situací dočasně odchýlily od schválených regionálních navigačních plánů, jsou takové odchylky v případě potřeby schvalovány jménem Rady prezidentem Rady ICAO.

3. Odpovědnost za tvorbu, vyhlášení a aplikaci plánů řešení nenadálých situací

3.1 Členské státy odpovědné za poskytování letových provozních služeb a souvisejících podpůrných služeb v příslušných částech vzdušného prostoru nesou rovněž odpovědnost, v případě narušení nebo možného narušení těchto služeb, za zavedení opatření k zajištění bezpečnosti provozu mezinárodního civilního letectví a pokud je to možné, za vytvoření postupů pro náhradní zařízení a služby. Za tímto účelem by členské státy měly vytvořit, vyhlásit a aplikovat vhodné plány řešení nenadálých situací. Tyto postupy by měly být vytvářeny ve spolupráci s ostatními členskými státy a uživateli vzdušného prostoru, kterých se to týká a ICAO, dle vhodnosti, kdykoli narušení služeb pravděpodobně ovlivní služby v sousedních vzdušných prostorech.

3.2 Odpovědnost za příslušné řešení nenadálých situací vzhledem k vzdušnému prostoru nad širým mořem zůstává na státu (státech) zpravidla odpovědných za poskytování služeb, ledaže by organizace ICAO přechodně delegovala tuto odpovědnost na jiný členský stát (státy).

3.3 Podobně, odpovědnost za příslušné řešení nenadálých situací ve vztahu ke vzdušnému prostoru, kde odpovědnost za poskytování služeb byla delegována jiným členským státem, zůstává členskému státu poskytujícímu služby, dokud delegující členský stát tuto delegaci přechodně neukončí. Po tomto ukončení delegující členský stát přebírá odpovědnost za příslušné řešení nenadálé situace.

3.4 ICAO bude iniciovat a koordinovat příslušná řešení nenadálých situací v případě narušení letových provozních služeb a souvisejících podpůrných služeb, ovlivňujících provoz mezinárodního civilního letectví poskytovaných členským státem, ve kterém z nějakých důvodů úřady nemohou nést v přiměřené míře odpovědnost popsanou v ust. 3.1 výše. Za takových okolností ICAO bude spolupracovat s členskými státy odpovědnými za vzdušné prostory přilehlé k prostoru ovlivněného narušením a v těsné koordinaci s mezinárodními organizacemi, jichž se to týká. Na žádost členských států bude ICAO také iniciovat a koordinovat příslušná řešení nenadálých situací.

4. Přípravné opatření

4.1 Jestliže má být rizikům pro letecký provoz rozumně předcházeno, je rozhodujícím prvkem v plánování řešení nenadálých situací čas. Včasné uvedení postupů pro nenadálé situace vyžaduje rozhodnou iniciativu a opatření, která opět předpokládají, že plány řešení nenadálých situací, pokud je to proveditelné, byly dokončeny a schváleny účastníky, kterých se to týká, před výskytem události vyžadující řešení nenadálé situace, včetně způsobu a načasování vyhlášení takových opatření.

4.2 Vzhledem k důvodům uvedeným v ust. 4.1, a je-li to vhodné, členské státy by měly přijmout předběžná opatření, pro umožnění včasného uvedení postupů pro řešení nenadálých situací. Tato předběžná opatření by měla obsahovat:

a) přípravu všeobecných plánů řešení nenadálých situací ve vztahu k obecným předvídatelným událostem, jako jsou nátlakové akce nebo pracovní nepokoje, které mají vliv na poskytování letových provozních služeb a/nebo podpůrných služeb. S ohledem na skutečnost, že světová letecká veřejnost není účastníkem sporů, členské státy poskytující služby ve vzdušných prostorech nad širým mořem nebo v prostorech neurčené suverenity, by měly stanovit taková vhodná opatření, která by provozu mezinárodního civilního letectví zajistila, že odpovídající letové provozní služby budou v prostorech neurčené suverenity nadále poskytovány. Ze stejného důvodu by členské státy poskytující letové provozní služby ve svém vlastním vzdušném prostoru, nebo v případě

delegování, ve vzdušném prostoru jiného členského státu, měly přijmout vhodná opatření pro zajištění, aby odpovídající letové provozní služby byly nadále poskytovány mezinárodnímu civilnímu provozu, kterého se to týká a který nezahrnuje přistání nebo vzlety v členském státu ovlivněnému nátlakovými akcemi;

- b) vyhodnocení nebezpečí pro civilní letový provoz z důvodu vojenského konfliktu nebo protiprávního činu v civilním letectví, právě tak jako posouzení pravděpodobnosti a možných následků přírodních katastrof, nebo mimořádných událostí majících vliv na veřejné zdraví. Předběžná opatření by měla obsahovat počáteční zpracování zvláštních plánů pro řešení nenadálých situací, ve vztahu k přírodním katastrofám, mimořádným událostem majícím vliv na veřejné zdraví, vojenským konfliktům nebo aktům nezákonného vměšování v civilním letectví, které by mohly mít vliv na dostupnost vzdušných prostorů pro provoz civilních letadel a/nebo na poskytování letových provozních služeb a podpůrných služeb. Je zřejmé, že vyhnoutí se určitým částem vzdušného prostoru na základě oznámení bezprostředně před událostí bude vyžadovat i zvláštní úsilí od členských států, odpovědných za přiléhající části vzdušného prostoru, od mezinárodních leteckých dopravců s ohledem na plánování náhradních tratí a služeb. Úřady ATS členských států by se proto měly, pokud je to proveditelné, předvídat potřebu takových náhradních opatření;
- c) sledování jakéhokoli vývoje, který by mohl vést k události vyžadující učinit přípravná opatření k postupu pro nenadálé situace a jeho zavedení. Členské státy by měly zvážit jmenování osob / administrativních jednotek provádějících takový dohled a, pokud je to nezbytné, zahájit účinné následné akce; a
- d) jmenování / ustanovení ústředního orgánu, který v případě narušení letových provozních služeb a zavedení opatření pro nenadálé situace, by byl schopen poskytovat nepřetržitě aktuální informace o situaci a příslušných opatřeních pro nenadálé situace do doby, než se systém vrátí zpět do řádného provozu. Měl by být ustaven koordinační tým uvnitř nebo ve spojení s takovým ústředním orgánem za účelem koordinace činností v době narušení.

4.3. ICAO bude k dispozici za účelem sledování vývoje, který by mohl vést k událostem vyžadujícím opatření pro nenadálé situace, jeho zpracování a použití a bude, pokud je to nezbytné, spolupracovat při vývoji a použití takových opatření. V době vzniku možné krize bude ustanoven v regionální(-ch) kanceláři(-řích), kterých se to týká a v ústředí ICAO v Montrealu, koordinační tým a budou učiněna taková opatření, která zajistí způsobilý personál, který bude

nepřetržitě k dispozici nebo dosažitelný. Úkolem těchto týmů bude nepřetržitě sledovat informace ze všech příslušných zdrojů, k zajištění neustálého přísunu příslušných informací přijatých leteckou informační službou daného členského státu v místě regionální kanceláře a ústředí, spolupracovat s mezinárodními organizacemi, kterých se to týká, a jejich regionálními organizacemi, pokud je to vhodné, a vyměňovat aktuální informace s členskými státy, kterých se to přímo týká a s členskými státy, které by mohly být potenciálně dotčeny opatřeními pro nenadálé situace. Na základě rozboru všech dostupných údajů bude získáno oprávnění od členského státu, kterého se to týká, k zahájení opatření považovaných za nezbytné za daných okolností.

5. Koordinace

5.1 Plán pro řešení nenadálých situací by měl být přijatelný stejnou měrou pro poskytovatele a uživatele služeb používajících postupy pro nenadálé situace, tj. pokud jde o schopnost poskytovatelů plnit jim přidělené funkce a pokud jde o bezpečnost letů a obslužnou kapacitu provozu zajišťovanou plánem podle okolností.

5.2 Proto ty členské státy, které očekávají nebo jsou předmětem narušení letových provozních služeb a/nebo souvisejících podpůrných služeb, by to měly co možná nejdříve oznámit akreditovanému reprezentantu ICAO a dalším členským státům, jejichž služby by mohly být dotčeny. Taková zpráva by měla obsahovat informace o souvisejících opatřeních pro nenadálé situace nebo žádost o poskytnutí pomoci při vytváření plánu opatření pro nenadálé situace.

5.3 Podrobné požadavky na koordinaci by měly být stanoveny členskými státy a/nebo ICAO, dle vhodnosti, v souladu s výše uvedeným. V případě zavedení postupů pro řešení nenadálých situací ne výrazně ovlivňujících uživatele vzdušného prostoru nebo služby poskytované vně vzdušného prostoru (jednoho) členského státu, jehož se to týká, jsou požadavky na koordinaci velmi malé nebo žádné. Předpokládá se, že takové případy budou ojedinělé.

5.4 V případě mnohonárodní spolupráce by měla být provedena s každým zúčastněným členským státem podrobná koordinace vedoucí k formální dohodě o budoucím plánu pro řešení nenadálých situací. Taková podrobná koordinace by měla být také provedena s těmi členskými státy, jejichž služby budou závažně ovlivněny, například přesměrováním provozu, a s mezinárodními organizacemi, kterých se to týká, poskytujícími neocenitelný provozní přehled a zkušenost.

5.5 Kdykoliv je to nutné pro zajištění plynulého přechodu na postupy pro řešení nenadálých situací, koordinace uvedená v této kapitole by měla obsahovat dohodu o podrobném společném textu NOTAMu, který bude vydán ke vzájemně dohodnutému datu účinnosti.

6. Tvorba, vyhlášení a aplikace postupů pro řešení nenadálých situací

6.1 Tvorba důkladného plánu postupů pro řešení nenadálých situací je závislá na okolnostech, včetně použitelnosti nebo nepoužitelnosti vzdušného prostoru ovlivněného rušivými okolnostmi pro mezinárodní civilní letecký provoz. Pokud se týká takového využití, může být svrchovaný vzdušný prostor použit pouze z iniciativy nebo dohodou nebo se souhlasem odpovědného úřadu daného členského státu. V ostatních případech musí postupy pro řešení nenadálých situací obsahovat obléhávání vzdušného prostoru a tyto by měly být vytvořeny sousedícími členskými státy nebo ICAO ve spolupráci s těmito sousedícími členskými státy. V případě, že se jedná o vzdušný prostor nad otevřeným mořem nebo v prostorech neurčené suverenity, vytváření plánu pro řešení nenadálých situací by mohlo, dle okolností, včetně stupně narušení nabídnutých náhradních služeb, zahrnovat dočasné převedení odpovědnosti organizací ICAO za poskytování letových provozních služeb ve vzdušném prostoru, kterého se to týká.

6.2 Tvorba plánu pro řešení nenadálých situací předem předpokládá co možno nejvíce informací o aktuálních a náhradních tratích, navigačních schopnostech letadel a dostupnosti nebo částečné dostupnosti navigačního vedení z pozemních zařízení, přehledových a komunikačních schopnostech sousedních stanovišť letových provozních služeb, množství a typů letadel které má být obslouženo a aktuální stav letových provozních služeb, spojovacích prostředků, meteorologické a letecké informační služby. Dále jsou uvedeny hlavní prvky, které jsou uvažovány dle okolností pro plánování řešení nenadálých situací:

- a) přesměrování provozu pro vyhnutí se danému vzdušnému prostoru nebo části daného vzdušného prostoru, obvykle obsahující stanovení dalších tratí nebo části tratí se souvisejícími podmínkami pro jejich použití;
- b) zavedení zjednodušené struktury tratí daného prostoru, pokud je tato k dispozici, společně se schématem přidělování letových hladin pro zajištění příčných a vertikálních rozstupů a postup pro sousední oblastní střediska řízení k zajištění podélného rozstupu na vstupním bodu a udržování tohoto rozstupu při průletu tímto vzdušným prostorem;
- c) postoupení odpovědnosti za poskytování letových provozních služeb ve vzdušném

- prostoru nad otevřeným mořem a v delegovaném vzdušném prostoru;
- d) zajištění a provoz dostačujícího spojení „letadlo-země“, AFTN a ATS přímého hovorového spoje, včetně předání odpovědnosti sousedním členským státům za poskytování meteorologických informací a informací o stavu navigačních zařízení;
 - e) zvláštní opatření k soustředování a rozšiřování letových a poletových hlášení z letadel;
 - f) požadavek na letadla udržovat nepřetržitý poslech na zvláštním VHF kmitočtu „pilot-pilot“ ve stanovených prostorech, kde spojení „země-letadlo“ není spolehlivé nebo není možné vysílat, přednostně v anglickém jazyce, informace a výpočty o poloze na tomto kmitočtu, včetně zahájení a ukončení stoupání nebo klesání;
 - g) požadavek všem letadlům ve stanovených prostorech, aby měla stále rozsvícená navigační a protisrážková světla;
 - h) požadavek a postupy pro letadla udržovat zvýšené podélné rozstupy, které mohou být stanoveny mezi letadly ve stejné cestovní hladině;
 - i) požadavek na stoupání a klesání dostatečně vpravo od osy specificky stanovených tratí;
 - j) stanovení postupů pro řízený vstup do prostoru, kde jsou uplatňovány postupy pro řešení nenadálých situací, k zamezení jeho přetížení;
 - k) požadavek, aby veškerý provoz v prostoru, kde jsou uplatňovány postupy pro řešení nenadálých situací, byl prováděn podle IFR, včetně přidělování IFR letových hladin z příslušné tabulky v Dodatku 3 předpisu L 2 na tratích ATS v oblasti.

6.3 Oznámení NOTAMem uživatelům leteckých navigačních služeb o očekávaném nebo aktuálním narušení letových provozních služeb a/nebo souvisejících podpůrných služeb by měla být rozeslána co nejdříve, jak je to možné. NOTAM by měl obsahovat související postupy pro řešení nenadálých situací. V případě předpokládaného narušení by předběžné oznámení v žádném případě nemělo být vysláno méně než 48 hodin předem.

6.4 Oznámení NOTAMem o ukončení opatření pro řešení nenadálých situací a znovuzavedení služeb podle regionálního leteckého navigačního plánu by mělo být vysláno hned, jak je to možné, aby byl zajištěn řádný přechod z podmínek postupů pro řešení nenadálých situací do podmínek normálních.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

DODATEK N – LETIŠTNÍ LETOVÁ INFORMAČNÍ SLUŽBA (AFIS)

1. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

AFIS je jedna z kategorií letových provozních služeb. Poskytování této služby je osvědčováno, pověřováno a dozorováno vnitrostátním dozorovým orgánem dle přímo použitelných právních předpisů EU. Tento Dodatek N doplňuje anebo upřesňuje stanovené požadavky EU v souladu se zavedenou praxí a s některými poradními materiály Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA), které se tímto stávají závaznými pro poskytovatele AFIS.

1.1 Letištní provozní zóna (ATZ) a oblast s povinným radiovým spojením (RMZ)

1.1.1 RMZ musí být zřízena kolem neřízeného letiště se službou AFIS, na které jsou konstruovány IFR letové postupy pro odlety, přiblížení na přistání a nezdařené přiblížení. RMZ je konstruována tak, aby trať přiblížení i nezdařené přiblížení byla vždy uvnitř této RMZ, horizontálně vzdálena od jejích hranic minimálně 1NM (1,852 km) a vertikálně 500 ft. Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru řízený vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, nebo jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor, který byl zveřejněn formou AIP SUP nebo NOTAM, nebo zakázaný prostor, tvoří hranice RMZ hranice těchto prostorů.

1.1.2 V případě publikace RMZ budou hranice ATZ stanoveny shodně s RMZ, kromě případu, kdy RMZ zasahuje do jiné ATZ. V takovém případě stanoví hranice ATZ Úřad.

1.1.3 Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do ATZ aktivovaná RMZ, tvoří hranici letištní provozní zóny po dobu této aktivace hranice RMZ. V takovém případě je požadováno uzavření koordinační dohody mezi provozovateli, která jasně stanoví pravidla aktivace RMZ a následnou činnost.

1.1.4 Aktivace RMZ je prováděna v souladu se schválenými postupy, které musí provozovatel předložit Úřadu zároveň s žádostí o publikaci letových postupů IFR.

1.2 Působnost poskytování AFIS

1.2.1 AFIS se poskytuje všem známým letadlům, která tvoří provoz na letišti a v ATZ anebo aktivované RMZ.

1.2.2 Na jednom letišti mohou být, nikoliv však souběžně, poskytovány letové provozní služby stanovištěm ATC, které poskytuje službu řízení letového provozu, letovou informační a pohotovostní službu a stanovištěm AFIS, které poskytuje pouze

letištní letovou informační službu a pohotovostní službu. K tomu musí být mezi nimi uzavřena dohoda o koordinaci a stanoveny místní postupy.

1.2.3 Na letišti smí být v provozu jen jedno stanoviště AFIS.

1.2.4 Poskytovatel AFIS má povinnost v doplňujících informacích ve VFR příručce případně v AIP, publikovat příslušné poskytované služby a jazyk(y) poskytovaných informací. Služby poskytované v anglickém jazyce musí odpovídat jazykovým znalostem na Provozní úrovni (úroveň 4) dle hodnotící stupnice ICAO pro jazykové znalosti, jež je uvedena v Doplňku k Předpisu L 1. Pro služby poskytované v anglickém jazyce musí být publikována doba, po kterou jsou tyto služby poskytovány.

1.2.5 Pro letiště, kde je poskytována AFIS, může být za Úřadem dále stanovených podmínek publikován postup pro lety podle přístrojů.

1.3 Provozní doba stanoviště AFIS

1.3.1 AFIS musí být poskytována v publikované provozní době letiště. Mimo publikovanou provozní dobu musí být poskytována vždy za následujících okolností:

- a) probíhá-li na letišti letový výcvik pro získání průkazu způsobilosti;
- b) jsou-li na letišti prováděny výsadky;
- c) jsou-li na letišti prováděny vzlety pomocí navijáku;
- d) při provádění letecké činnosti v noci;
- e) probíhá-li na letišti současně místní činnost více než dvou letadel, přičemž aerovlek je považován v této souvislosti za jedno letadlo; a
- f) je-li na letišti pořádáno letecké veřejné vystoupení nebo letecká soutěž.

1.3.1.1 Provoz IFR lze na letišti se službou AFIS vykonávat pouze v provozní době stanoviště AFIS a při aktivované RMZ.

1.3.2 Rozdělovník služeb

1.3.2.1 Vedoucí stanoviště AFIS nebo jeho pověřený zástupce musí vypracovat rozdělovník služeb pro dispečery AFIS a další funkce, nezbytné pro zajištění provozu letiště. Rozdělovník služeb musí pokrývat minimálně publikovanou provozní dobu letiště.

1.3.2.2 V případě, kdy není jakákoli služba (tedy i AFIS, poskytování LPH, atd.) zajištěna, odpovídá provozovatel letiště za vydání příslušného oznámení NOTAM.

1.4 Bezpečnostní opatření

1.4.1 Při protiprávním činu nebo podezření z protiprávního činu, který souvisí s leteckým provozem, je dispečer AFIS povinen řídit se schváleným bezpečnostním programem provozovatele letiště a letištním pohotovostním plánem.

Poznámka: Bezpečnostním programem provozovatele letiště se rozumí bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy dle § 85m zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

1.4.2 Při protiprávním činu nebo podezření z protiprávního činu, který souvisí s leteckým provozem, je dispečer AFIS povinen okamžitě o této skutečnosti informovat Policii ČR.

1.4.3 Týká-li se protiprávní čin aktivního nebo pasivního únosu letadla, hrozby bombou, teroristického činu, nebo existují-li jakékoli indicie o možném ohrožení bezpečnosti letového provozu v tomto smyslu, informuje dispečer AFIS o takové skutečnosti neprodleně ACC Praha nebo stanoviště letového informačního střediska FIC (přímo nebo prostřednictvím kteréhokoli stanoviště ATS).

1.4.4 Nařídí-li v případě zásahu spojeného s protiprávním činem státní orgán postup, který není slučitelný s českými leteckými předpisy, musí dispečer AFIS na takový rozpor upozornit; dále však nenese odpovědnost za provádění opatření.

1.5 Předpisy a publikace

1.5.1 Dispečerovi AFIS musí být k dispozici alespoň následující platné publikace ve schválené elektronické nebo tištěné formě:

- a) Prováděcí nařízení (EU) 2017/373
- b) L 2 – Pravidla létání;
- c) L 3 – Meteorologie;
- d) L 11 – Letové provozní služby;
- e) L 13 – Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů;
- f) L 14 – Letiště;
- g) L 15 – Předpis o letecké informační službě;
- h) L 4444 – Postupy pro letové navigační služby;
- i) Letecká informační příručka AIP ČR a VFR příručka;
- j) Letecké oběžníky (série A a C) podle charakteru letiště;
- k) platná oznámení NOTAM, která se vztahují k letišti, ATZ anebo RMZ.

Poznámka 1: Forma dokumentů musí být prokazatelně stanovena v dokumentaci pro poskytování informací a pro činnost stanoviště.

Poznámka 2: Za schválenou elektronickou formu jsou považovány dokumenty publikované na oficiálních webových stránkách ŘLP ČR, s. p., Letecké informační služby nebo EU.

Poznámka 3: Za tištěnou formu jsou považovány dokumenty v aktuální podobě, vytištěné z oficiálních webových stránek uvedených v Poznámce 2.

1.6 Směrnice pro výkon služby na stanovišti AFIS

1.6.1 Vedoucí stanoviště AFIS jsou povinni zpracovat pro své stanoviště směrnici pro výkon služby na stanovišti AFIS pro dané letiště, ve které se podrobně upravuje chod služby na stanovišti AFIS, včetně personálního, technického a materiálního zabezpečení. Směrnice pro výkon služby obsahuje dle potřeby zejména:

- a) údaje o stanovišti AFIS:
 - i) umístění stanoviště AFIS, případně alternativní umístění stanoviště;
 - ii) rozsah odpovědnosti;
 - iii) prostor odpovědnosti.
- b) údaje o technickém vybavení pro poskytování AFIS:
 - i) seznam zařízení a technického vybavení stanoviště AFIS, které je určené pro podporu poskytování AFIS;
 - ii) popis instalace, ovládání a technická data všech používaných pozemních elektronických zabezpečovacích zařízení (PEZZ) pro podporu poskytování AFIS (radiostanic letecké pohyblivé služby, meteorologických, záznamových, navi-gačních a dalších PEZZ, pokud jsou používána);
 - iii) používané telefonní a jiné spojení;
 - iv) údaje o ukazateli směru větru a návěsní ploše, jsou-li k dispozici.
- c) práva a povinnosti dispečera AFIS na stanovišti;
- d) povinnosti dalších osob podílejících se na zajištění letového provozu ve směně na letišti;
- e) postupy pro poskytování AFIS při různých druzích provozu, požadavky na poskytování a vyžadování informací, jsou-li rozdílné od obecných postupů;
- f) postupy pro poskytování pohotovostní služby, včetně používání záchranných a požárních prostředků na letišti;

- g) postupy pro koordinaci s veřejným hasičským sborem, záchrannou službou, Policií ČR, případně dalšími orgány a organizacemi.

1.7 Koordinační dohody, dohody o spolupráci, smlouvy a směrnice

1.7.1 Vedoucí stanovišť AFIS jsou povinni zajišťovat efektivní spolupráci se sousedními stanovišti letových provozních služeb na základě uzavřené koordinační dohody, kde jsou upraveny vzájemné vztahy a povinnosti příslušných stanovišť. Koordinační dohody se uzavírají i se sousedními stanovišti poskytujícími informace známému letovému provozu tam, kde není poskytována ani služba řízení letového provozu, ani AFIS.

Poznámka: Pokud se na poskytování ATS letům IFR na neřízené letiště bude bezprostředně podílet vojenské stanoviště ATC, je poskytování těchto služeb podmíněno uzavřením smlouvy mezi Ministerstvem obrany a provozovatelem daného letiště.

1.7.2 Koordinační dohoda musí být uzavřena vždy, pokud se předpokládá delegování pravomoci k sousednímu vzdušnému prostoru nebo jeho části.

1.7.3 Koordinační dohoda obsahuje podle potřeby zejména:

- a) vymezení prostorů a rozsahu odpovědnosti;
- b) postupy pro předání letadla na spojení;
- c) koordinační postupy pro výměnu údajů o letech a důležitých informacích;
- d) postupy pro koordinaci letové informační a pohotovostní služby.
- e) pravidla aktivace RMZ, pokud je publikována, a následné činnosti.

1.7.4 K zajištění efektivní spolupráce s provozovatelem letiště a jinými právními subjekty působícími na letišti musí být uzavřeny dohody a zpracovány směrnice určující postupy vzájemné spolupráce. Takové dokumenty pokrývají zejména tyto oblasti:

- a) stanovení podmínek pro letový provoz organizací a osob, provozovatelů a majitelů letadel, na letišti, v ATZ a RMZ;
- b) provoz, obsluhu a využívání letištních zařízení;
- c) postupy pro vyhlášení pohotovosti záchranné a hasičské služby na letišti;
- d) způsoby vyhlášení provozních omezení a podmínek na letišti;
- e) vyřazování RWY z provozu (je-li potřeba);
- f) pohyb vozidel a osob na pohybové ploše;

- g) spolupráci s meteorologickými služebnami;
- h) spolupráci při ostraze letiště a při zabraňování střetu letadel s ptáky.

Poznámka: Dohody nebo směrnice mohou být součástí letištního řádu.

1.8 Provozní pokyny a nařízení vedoucího stanoviště AFIS

1.8.1 Na stanovišti musí být zavedena složka s názvem „Provozní pokyny a nařízení vedoucího stanoviště AFIS“. Jednotlivé provozní pokyny a nařízení vedoucího stanoviště se číslují průběžně, počínaje prvním lednem každého kalendářního roku.

1.8.2 Provozní pokyny a nařízení vedoucího stanoviště AFIS musí být uchovávány nejméně po dobu pěti let.

1.9 Požadavky na informace

1.9.1 Stanoviště AFIS musí mít k dispozici:

- a) místní pravidelné a mimořádné meteorologické zprávy, které musí obsahovat zejména:
 - i) údaje o QNH na daném letišti;
 - ii) údaje o směru a rychlosti přízemního větru a údaj o teplotě vzduchu na daném letišti;
 - iii) údaj o dohlednosti ve směru vzletu a počátečního stoupání, a kde je uplatňována, dráhová dohlednost (RVR);
 - iv) oblačnost pod 1500 m (5000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou nadmořskou výškou podle toho, která je vyšší; cumulonimby;
 - v) informace o vertikální dohlednosti, je-li k dispozici;
 - vi) dostupné informace o významných meteorologických jevech (bouřková činnost, střední nebo silné turbulence, střední nebo silná námraza, stříh větru, mrznoucí srážky apod.);

b) informace o podmínkách na pohybové ploše, včetně výskytu dočasných nebezpečí na letišti, které mohou ovlivnit letový provoz;

c) údaj o času UTC;

d) meteorologickou předpověď v rozsahu potřebném pro výkon své funkce a výstrahy pro letiště;

e) zprávy SIGMET a AIRMET;

- f) na letištích, která slouží pro pravidelnou mezinárodní obchodní leteckou dopravu, zprávy METAR v půlhodinových intervalech k šíření mimo letiště původu (na letištích, kde není pravidelná mezinárodní obchodní letecká doprava, může být interval prodloužen na 1 hodinu);
- g) tam, kde je požadováno, předpovědi TAF a TREND a jejich změny.

Poznámka 1: Ve vztahu k letovému provozu (např. při koordinaci se stanovišti ATS a RCC a stanovišti poskytujícími informace letovému provozu, ve zprávách ATS, při evidenci vzletů a přistání, apod.) se používá čas UTC. Ve vztahu k veřejnému sektoru (např. s hasičským sborem, záchrannou službou, organizací nebo osobami provádějícími zemědělské a jiné práce na letišti, apod.) se používá místní čas.

Poznámka 2: Předpovědi TAF jsou vydávány na letištích v souladu s leteckým předpisem L 3, ust. 6.2.1 a předpovědi TREND a jejich změny jsou vydávány v souladu s leteckým předpisem L 3, ust. 6.3.1. Regionální postupy ICAO jsou uvedeny v Doc 7754 EUR Air Navigation Plan, Volume II, Part V – Meteorology (MET).

1.10 Problematické užívání psychoaktivních látek

1.10.1 Poskytovatel letových provozních služeb je povinen v souladu s platnou evropskou regulací zpracovat postupy na problematické užívání psychoaktivních látek u osob ve funkci, která je rozhodující pro bezpečnost v letectví (osoba ovlivňující bezpečnost letu).

2. STANOVISŤE, FUNKCE A ČINNOSTI

2.1 Umístění stanoviště AFIS

Stanoviště AFIS musí být umístěno tak, aby bylo možno v maximální možné míře sledovat provoz na provozní ploše a v blízkosti letiště, zejména v prostorech vzletů, přiblížení a letištního okruhu.

2.2 Funkce a činnosti na stanovišti AFIS

2.2.1 V rámci stanoviště AFIS jsou stanoveny následující funkce:

- a) vedoucí stanoviště AFIS;
- b) dispečer AFIS.

2.3 Vedoucí stanoviště AFIS

2.3.1 Každé stanoviště AFIS musí mít určeného stálého vedoucího. Vedoucí stanoviště AFIS je podřízen odpovědnému zástupci provozovatele letiště (např. vedoucímu letového provozu na daném letišti, jehož určení odpovědným zástupcem musí být prokazatelné) a pro výkon této funkce musí mít platné oprávnění dispečera AFIS.

2.3.1.1 V naléhavých provozních případech může být funkce odpovědného zástupce provozovatele letiště a funkce vedoucího stanoviště AFIS sloučena.

2.3.2 Vedoucí stanoviště AFIS je odpovědný za celkovou organizaci letištní letové informační a pohotovostní služby na letišti, v ATZ a RMZ.

2.3.3 Mezi povinnostmi vedoucího stanoviště AFIS patří zejména:

- a) zpracovávání dokumentace stanovené pro poskytování služby a pro činnost stanoviště;
- b) tvorba metodiky práce na stanovišti;
- c) koordinace činností stanoviště v návaznosti na činnost letiště, letištních i jiných organizací, případně osob;
- d) projednávání návrhů koordinačních a jiných dohod pro vzájemnou spolupráci;
- e) organizace školení, výcviku a přezkušování personálu stanoviště AFIS;
- f) odpovědnost za používání předepsaného vybavení stanoviště a jeho technického stavu v souladu s platnou legislativou, a udržování dokumentace v platném znění;
- g) provádění kontrolní činnosti na stanovišti;
- h) zpracování a/nebo schvalování rozdělovníku služeb.

2.4 Dispečer AFIS

2.4.1 Dispečer AFIS je podřízen vedoucímu stanoviště AFIS.

2.4.2 Dispečer AFIS ve službě je přímo odpovědný za poskytování letištní letové informační a pohotovostní služby známému provozu letadel na letišti, v ATZ a RMZ.

2.4.3 Dispečer AFIS řídí na letištní ploše pohyb mobilních prostředků a osob, jako jsou signalista, startér, časoměřič, obsluha navigátorů, řídicí seskoků, dozorčí doskokové plochy, atd. Obsluha dopravních prostředků a osoby účastníci se letištního provozu jsou povinny řídit se instrukcemi dispečera AFIS.

2.4.4 Dispečer AFIS není oprávněn vydávat letovému provozu jakékoli letové povolení. V případě, kdy hrozí nebezpečí, musí dispečer AFIS posádku na tuto skutečnost upozornit a poskytnout radu k vyhnutí.

2.4.5 Mezi povinnostmi dispečera AFIS patří zejména:

- a) poskytování letištní letové informační služby v souladu s ust. 4;
- b) řízení pohybu osob a vozidel po provozních plochách;
- c) udržování přehledu o provozu na letišti a v jeho blízkosti;

- d) reagování na neznámý provoz a na provoz letadel bez spojení;
- e) udržování přehledu o známých letech z hlediska předpokládaného návratu, je-li tak dohodnuto;
- f) koordinace při poskytování informační a pohotovostní služby s jinými stanovišti (ATS a poskytování informací) podle platných koordinačních dohod;
- g) sledování stavu provozuschopnosti letiště a letištních zařízení, která slouží provozu na letišti. Za tím účelem minimálně jednou před zahájením provozu a kdykoli, změní-li se podmínky, provede nebo nechá provést kontrolu pohybové plochy a letištních zařízení, a o této kontrole provede záznam do provozního deníku;
- h) vedení předepsané provozní dokumentace;
- i) zajišťování aktualizace správného vytyčení pozemních vizuálních signálů (viz Předpis L 2 a L 14);
- j) informování příslušných orgánů o porušení leteckých předpisů přímo nebo prostřednictvím vedoucího stanoviště AFIS;
- k) aktivovat a deaktivovat RMZ, je-li publikována, dle schválených postupů.

2.5 Vedení provozních záznamů

2.5.1 Provozní deník stanoviště AFIS

Na stanovišti AFIS musí být veden provozní deník. Zápisy se provádějí neodstranitelným způsobem. Chybný údaj se opravuje škrtnutím tak, aby škrtnutý záznam zůstal čitelný. Stránky musí být očíslovány. Zápisy v provozním deníku se provádějí chronologicky, vždy s uvedením času UTC tak, aby co nejpřesněji vystihovaly zapsanou skutečnost. Do provozního deníku se podle charakteru stanoviště AFIS zapisuje zejména:

- a) zahájení/ukončení a/nebo převzetí/předání služby dispečera na stanovišti AFIS;
- b) zahájení/ukončení a/nebo převzetí/předání služby osob určených k zajištění letištního provozu;
- c) důležité změny ve stavu letiště, nebo provozuschopnosti zařízení;
- d) RWY v používání;
- e) neprovozuschopnost RWY a pojezdových drah;
- f) vznik překážek;
- g) letecká nehoda, vážný incident nebo incident;
- h) porušení leteckých předpisů;
- i) stížnosti na letecký provoz;

- j) jakékoliv jiné skutečnosti a údaje, které dispečer AFIS uzná za vhodné a potřebné.

2.5.2 Evidence vzletů a přistání

Dispečer AFIS zodpovídá za vedení evidence vzletů a přistání všech známých letadel, s výjimkou závěsných a padákových kluzáků, má-li k dispozici potřebné informace. Evidence musí obsahovat poznávací značku, datum a čas (UTC) vzletu/přistání, jméno velitele letadla a celkový počet osob na palubě. Při místní letové činnosti lze zaznamenat jako jeden záznam pouze čas prvního vzletu a čas posledního přistání u série letů konajících se v jeden den, s návratem pokaždé do stejného místa, za podmínek, že interval mezi po sobě následujícími lety nepřesáhne 30 minut, nemění se jméno velitele letadla, příp. dalšího člena posádky a celkový počet osob na palubě. Evidence vzletů a přistání může být vedená nezávisle, způsobem určeným osobou odpovědnou za provoz letiště.

2.6 Uchovávání provozních záznamů

2.6.1 Provozní deníky stanovišť AFIS musí být uchovávány nejméně po dobu pěti let ode dne popsání.

2.6.2 Evidence vzletů a přistání musí být uchovávána nejméně po dobu pěti let.

2.7 Zajištění provozních dokladů

Vedoucí stanoviště AFIS a/nebo dispečer AFIS jsou povinni na vyžádání předat oprávněným osobám pověřeným vyšetřováním jakýkoliv provozní doklad. Předává-li se originál dokumentu, musí se provést zápis, na kterém se vyznačí, kdy a komu byl originál předán. Osoba přebírající dokument stvrdí převzetí originálu svým podpisem.

2.8 Kvalifikace a udržování způsobilosti dispečera AFIS

2.8.1 K výkonu funkce dispečera na stanovišti AFIS musí být dotčená osoba držitelem platného průkazu způsobilosti dispečera AFIS. Průkaz dispečera AFIS je platný na všech letištích v ČR, na kterých se poskytuje AFIS.

2.8.2 Pro výkon AFIS na mezinárodním letišti AFIS v ČR, v provozní době (publikované nebo vyžádané), musí mít dispečer AFIS ve službě jazykové znalosti požadované ust. 1.2.9 Předpisu L 1 a musí mít získanou kvalifikaci zapsanou v průkazu způsobilosti.

2.8.3 Dispečer AFIS může vykonávat funkci dispečera v rámci odpovědnosti stanoviště letových provozních služeb zapsaných v průkazu D AFIS. Na základě úspěšného absolvování teoretického a praktického výcviku, na jiném než domovském letišti, bude úřadem kvalifikace D AFIS rozšířena a zapsána místní doložka do průkazu na základě podané žádosti v souladu se stanovenými postupy ÚCL.

2.8.4 Vykonává-li dispečer AFIS svoji funkci na letišti, kde poskytuje službu letům IFR, musí být problematika IFR postupů součástí jeho výcviku a kompetence.

2.8.5 Podmínky pro získání/udržení a obnovu průkazu způsobilosti dispečera AFIS stanoví ÚCL. Průkazy způsobilosti dispečera AFIS vydává ÚCL. Dispečer AFIS ve službě je povinen mít takovýto průkaz způsobilosti během služby u sebe a na vyžádání jej předložit kontrolním orgánům.

2.8.6 Dispečer AFIS musí být držitelem všeobecného průkazu radiotelefonisty letecké pohyblivé služby, vydaného Českým telekomunikačním úřadem.

2.8.7 Každý dispečer AFIS musí absolvovat jednou ročně pravidelné školení k poskytování AFIS na daném letišti. V případě absence musí dispečer AFIS před další službou absolvovat mimořádné školení, jehož platnost je omezena do doby, než je zajištěno další pravidelné školení. O provedeném školení musí být dostupný záznam.

2.8.8 Nevykonává-li dispečer AFIS svou funkci po dobu delší než tři měsíce, musí pod dohledem odpovědné osoby absolvovat praktické přezkoušení na stanovišti. Při přestávce delší než šest měsíců musí dispečer AFIS absolvovat také teoretické přezkoušení znalostí. Rozsah přezkoušení si provozovatel stanoví v rámci své dokumentace. O provedeném přezkoušení musí být vždy dostupný záznam.

2.8.9 Průkaz dispečera AFIS nabývá platnosti dnem vydání. Platnost průkazu dispečera AFIS je 3 roky a může být prodloužena, pokud dispečer AFIS podstoupil udržovací výcvik v období 6 měsíců bezprostředně předcházejících datu ukončení platnosti průkazu. Je-li udržovací výcvik ukončen dříve, počítá se nová doba platnosti od data ukončení tohoto výcviku. Po ukončení platnosti průkazu dispečera AFIS musí držitel absolvovat obnovovací výcvik pro obnovení jeho platnosti.

2.8.10 Výcvik pro získání/udržení a obnovu průkazu způsobilosti dispečera AFIS smí poskytovat pouze schválená organizace pro výcvik.

2.9 Zahájení, ukončení, předání a převzetí služby AFIS

2.9.1 Postupy zahájení, ukončení, případně předání a převzetí služby AFIS si poskytovatel musí stanovit v rámci svých provozních příruček.

2.9.2 Dojde-li na letišti k události, která může ohrozit bezpečnost letového provozu, je dispečer AFIS ve službě oprávněn přerušit nebo zastavit provoz na letišti na nezbytně nutnou dobu. O mimořádné události provede záznam do provozního deníku stanoviště.

3. VYBAVENÍ STANOVIŠTĚ AFIS

3.1 Povinné vybavení stanoviště AFIS

Mezi povinné vybavení stanoviště AFIS patří:

- a) hlavní a záložní radiová stanice letecké pohyblivé služby;
- b) telefon veřejné telekomunikační sítě;
- c) příslušné meteorologické vybavení v souladu s ust. 3.5;
- d) zařízení pro ovládání světelných zařízení v souladu s ust. 3.6, pokud je dané letiště schváleno pro noční provoz VFR;
- e) zařízení pro záznam radiotelefonní korespondence a telefonních hovorů, v souladu s ust. 3.4;
- f) elektronické zařízení s přístupem k mimoletištním meteorologickým a jiným informacím, včetně elektronické pošty;
- g) ukazatel času;
- h) dalekohled;
- i) mapy v souladu s ust. 3.7;
- j) tabulka východů/západů slunce;
- k) telefonní čísla v souladu s ust. 3.3.3;
- l) provozní deník stanoviště AFIS;
- m) letištní řád vydaný provozovatelem letiště;
- n) směrnice pro výkon služby na stanovišti AFIS;
- o) koordinační směrnice a dohody, nejsou-li součástí letištního řádu nebo jiné směrnice;
- p) provozní pokyny a nařízení vedoucího stanoviště.

Poznámka: Letecké předpisy a publikace uvedené v ust. 1.5.1, včetně provozních deníků zařízení, mohou být umístěny mimo stanoviště AFIS, musí však být dispečerovi AFIS dostupné.

3.2 Požadavky na zařízení používané pro radiokomunikační spojení země-letadlo

Každé letecké radiostanici používané při poskytování AFIS musí být přidělen odpovídající volací znak a povolen příslušný pracovní kmitočet.

Používané zařízení musí splňovat následující požadavky:

- a) parametry dle Předpisu L 10/III a platná ustanovení pro provoz kmitočtů v příslušném pásmu;
- b) zařízení musí být instalováno a provozováno v souladu s § 17 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů;

c) zařízení musí být schváleno k použití v civilním letectví v souladu s § 16 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

3.3 Požadavky na spojení letecké pevné služby

3.3.1 Je-li na letišti současně jiné stanoviště ATS, hasičský útvar a/nebo meteorologická služebna, musí s nimi mít stanoviště AFIS přímé telefonní spojení.

3.3.2 Pro spojení stanoviště AFIS s jinými účastníky, než je uvedeno v ust. 3.3.1, se ve smyslu letecké pevné služby považuje za dostatečné telefonní spojení po veřejné telefonní síti a/nebo spojení prostřednictvím mobilního operátora.

3.3.3 Na viditelném místě na stanovišti AFIS musí být umístěna telefonní čísla na:

- a) veřejný hasičský útvar;
- b) záchrannou službu;
- c) Policii ČR;
- d) Letové informační středisko (FIC) (minimálně 2 čísla) a ATC poskytující letové provozní služby v dotčeném řízeném vzdušném prostoru, pokud jsou na letišti publikovány letové postupy IFR;
- e) záchranné koordinační středisko (RCC) Praha;
- f) civilní nebo vojenská stanoviště ATS, podle místních postupů a/nebo příslušných koordinačních dohod, která poskytují služby v přilehlých a/nebo překrývajících prostorech a na stanoviště poskytování informací v přilehlých prostorech;
- g) spolupracující meteorologickou služebnu;
- h) ohlašovnu letových provozních služeb (ARO);

i) Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN);

j) odpovědného zástupce provozovatele letiště;

k) odpovědné zástupce všech organizací, které na letišti provozují stálou leteckou činnost, pokud jsou jiní než provozovatel letiště.

Poznámka: Další telefonní čísla mohou být uvedena s ohledem na místní podmínky (městská policie, smluvní bezpečnostní agentura, horská služba, atd.).

3.4 Požadavky na zařízení pro záznam korespondence

3.4.1 Stanoviště AFIS musí být vybaveno vhodným zařízením pro záznam informací a dat, komunikace na pozadí a zvukového prostředí v souladu s evropskou regulací.

3.4.2 Používané zařízení musí splňovat následující požadavky:

- a) jeho parametry musí plnit požadavky kladené na standardní záznamová zařízení používaná v ATS;
- b) zařízení musí být instalováno a provozováno v souladu s § 17 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů;
- c) zařízení musí být schváleno k použití v civilním letectví v souladu s § 16 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

3.5 Požadavky na meteorologické vybavení

3.5.1 Stanoviště AFIS musí být vybaveno:

- a) vhodným zařízením pro měření a prezentaci směru a rychlosti přízemního větru;
- b) vhodným zařízením pro měření a prezentaci údajů o QNH v hektopascalech;
- c) vhodným zařízením pro měření venkovní teploty vzduchu na letišti;
- d) tabulkou (schématem) pro určování přízemní dohlednosti;
- e) vhodným zařízením pro měření spodní základny oblačnosti, pokud jsou na letišti publikovány letové postupy IFR.

3.5.2 Meteorologická zařízení uvedená v ust. 3.5.1 a), b), c) a e) musí splňovat následující požadavky:

- a) jejich parametry musí plnit požadavky kladené na tato zařízení v příslušných částech Předpisu L 3;
- b) zařízení musí mít platnou kalibraci.

3.5.3 V případě, že je na stanovišti AFIS provozováno pro zajištění služby i zařízení pro využívání meteorologických informací, musí být toto zařízení:

- a) schváleno k použití v civilním letectví v souladu s §16 zákona č. 49/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů;
- b) instalováno a následně i provozováno v souladu s §17 zákona č. 49/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

3.6 Požadavky na světelná zařízení

3.6.1 V případě, že je na letišti používáno světelné zabezpečovací zařízení (SZZ) (v kategorii leteckých pozemních zařízení (LPZ)), musí být stanoviště AFIS vybaveno vhodným zařízením pro jeho ovládání a monitorování stavu.

3.6.2 Použité ovládací a monitorovací zařízení (včetně SZZ jako celku) musí splňovat následující požadavky:

- a) jeho parametry musí odpovídat příslušným ustanovením dotčených částí Předpisu L 14;
- b) zařízení musí být instalováno a provozováno v souladu s § 17 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů;
- c) zařízení musí být schváleno k použití v civilním letectví v souladu s § 16 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

3.7 Vybavení mapami

3.7.1 Stanoviště AFIS musí být na viditelném místě vybaveno následujícími aktuálními mapami:

- a) mapou ICAO 1:500 000;
- b) mapami zakázaných a omezených prostorů (ENR 6–3) pro poskytování letové informační služby (FIS);
- c) letištní mapou ICAO (Aerodrome chart) příslušného letiště, je-li publikována v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS);
- d) vizuální přibližovací mapou – ICAO (Visual approach chart) příslušného letiště, je-li publikována v příslušné publikaci LIS;
- e) mapami letových postupů IFR, pokud jsou na letišti publikovány;
- f) podrobnou mapou okolí letiště.

3.7.2 Jednotlivé mapy musí být vhodně umístěny a dostupné vzhledem k účelu jejich použití.

3.8 Provozní deníky zařízení

Pro PEZZ, používané na stanovišti AFIS, musí být zavedeny a průběžně vedeny provozní deníky, které musí obsahovat zejména:

- a) název a typ zařízení, výrobní číslo, údaj o technickém ověření oprávněným subjektem (po instalaci/revizi);
- b) jméno osoby pověřené provozovatelem vedením provozního deníku zařízení;
- c) druh kontrol a jejich náplň a údaje k oprávnění jejich provádění;
- d) evidovaný počet listů.

3.9 Nepovinné vybavení na stanovišti AFIS

Nepovinná LPZ kategorie PEZZ, která se využívají na stanovišti AFIS pro podporu letových navigačních

služeb (LNS), musí splňovat relevantní zákonná a předpisová ustanovení.

4. POSKYTOVÁNÍ LETIŠTNÍ LETOVÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY

4.1 Spojovací postupy a frazeologie

Poskytování letištní letové informační služby musí být prováděno v souladu se spojovacími postupy uvedenými v Předpisu L 10/II a frazeologií uvedenou v Předpisu L Frazeologie. Pracovníci ATS a jiný pozemní personál musí být důkladně obeznámen s radiotelefonními postupy, které jsou v nich obsaženy. Frazeologie není vyčerpávající, a pokud se okolnosti liší, od dispečerů AFIS a pilotů se očekává, že použijí otevřenou řeč. Otevřená řeč by měla být jasná, stručná, výstižná a volena tak, aby se předešlo možným nedorozuměním.

4.2 Informace o letišti, stavu pohybové plochy, druhu provozu a překážkách na letišti a v jeho blízkosti

4.2.1 Dispečer AFIS poskytuje známému letovému provozu následující informace o letišti:

- a) informace o RWY v používání;
- b) informace o směru letištního okruhu;
- c) informace o druhu letové činnosti na letišti, v ATZ a RMZ vyžadující zvláštní pozornost, jako jsou lety IFR, navijákové vzlety, aerovleky, akrobacie, výsadky, zkušební lety, lety kluzáků v termice nebo na svahu, apod.;
- d) informace o stavu letiště, jako jsou změněný stav pohybové plochy, zkrácená nebo rozmoklá dráha, uzavřená část pohybové plochy, vysoká tráva, apod.;
- e) informace o překážkách na letišti a v jeho blízkosti, které jsou jiné než obvyklé.

4.2.2 Na vyžádání, nebo jestliže se to jeví vhodné, poskytuje dispečer AFIS všechny dostupné informace o letišti a jeho okolí, jako je například směr, délka, šířka, únosnost a sklon RWY, nadmořská výška letiště, souřadnice vztahného bodu letiště, význačné překážky na letišti a v jeho okolí, atd.

4.3 Meteorologické informace

4.3.1 Dispečer AFIS poskytuje známému letovému provozu následující meteorologické informace:

- a) směr a rychlost přízemního větru ve stupních a uzlech, včetně zjištěných nárazů a význačných odchylek;
- b) informace o význačném počasí, jako jsou bouřky, krupobití, snížená dohlednost, atd.;
- c) informace o dohlednosti ve směru vzletu nebo přiblížení v souladu s tabulkou dohledností;

d) informace přijaté z letadel o stříhu větru, silné turbulenci a jiných nebezpečných meteorologických jevech;

e) údaj o teplotě vzduchu na letišti ve stupních Celsia (jen při spouštění turbínových letadel);

4.3.2 Dispečer AFIS poskytuje IFR letovému provozu informace v souladu s ust. 4.3.1 a dodatečné meteorologické informace:

a) informace o oblačnosti pod 1500 m (5000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou výškou podle toho, která je vyšší, cumulonimby;

b) informace o dohlednosti ve směru vzletu a, kde je uplatňována, informace o dráhové dohlednosti (RVR);

c) informace o vertikální dohlednosti, je-li k dispozici pro lety IFR.

4.3.3 Dispečer AFIS poskytuje známému letovému provozu údaje o tlaku v hektopascálech a v souladu s níže uvedenými body:

a) QNH stanoveného letiště:

i) v ATZ, jejíž horní hranici nebo její část tvoří spodní hranice TMA,

ii) ve vzdušném prostoru v blízkosti neřízeného letiště v případě, že ATZ nebyla zřízena (předmětné letiště se nachází v CTR).

b) v ostatních případech:

i) QNH příslušného neřízeného letiště,

ii) na vyžádání údaj o oblastním QNH při odletu mimo ATZ.

Poznámka: Spodní hranice TMA definovaná nadmořskou výškou (AMSL) je vždy vztažena ke QNH stanoveného letiště, kterému TMA náleží (totéž platí i pro horní hranici příslušného CTR).

4.3.4 Dispečer AFIS předává letadlům na trati, která o to požádají, informace o počasí na letišti.

4.3.5 Na vyžádání, nebo jestliže se to jeví vhodné, poskytuje dispečer AFIS všechny dostupné informace o počasí na trati nebo cílovém či jiném letišti, má-li takové informace k dispozici a neomezuje-li jej předávání takových informací v poskytování letové informační služby na letišti, v ATZ a RMZ.

4.4 Informace předávané odlétávajícím letadlům

4.4.1 Informace předávané před pojižděním jsou následující:

a) informace o letišti v souladu s ust. 4.2.1 a na vyžádání v souladu s ust. 4.2.2;

b) meteorologické informace v souladu s ust. 4.3.1 a 4.3.2;

c) přesný čas (na vyžádání);

d) informace o tlaku v souladu s ust. 4.3.3;

e) informace o provozu na provozní ploše a na letištním okruhu;

f) informace o způsobu pojiždění (na vyžádání nebo jeví-li se to vhodné);

g) další informace vedoucí k bezpečnému provedení letu.

4.4.2 Informace předávané před vstupem na dráhu jsou následující:

- informace o známém provozu, které jsou důležité pro vstup letadla na dráhu a vzlet.

4.4.3 Informace předávané před vzletem jsou následující:

a) informace o směru a rychlosti větru, včetně nárazů a odchylek, které mohou ovlivnit vzlet letadla;

b) informace o známém provozu v ATZ anebo RMZ ve směru odletu letadla;

c) další informace vedoucí k bezpečnému provedení letu.

4.5 Informace předávané přilétávajícím (prolétávajícím) letadlům

4.5.1 Informace předávané před vstupem do ATZ anebo RMZ jsou následující:

a) informace o letišti v souladu s ust. 4.2.1 a na vyžádání v souladu s ust. 4.2.2;

b) meteorologické informace v souladu s ust. 4.3.1 a 4.3.2

Poznámka: Letadlu, které prolétává ATZ anebo RMZ, se neposkytují informace o stavu letiště. Směr a rychlost přízemního větru a teplota se předává pouze na vyžádání.

c) informace o tlaku v souladu s ust. 4.3.3.

4.5.2 Informace předávané před vstupem do okruhu jsou následující:

- informace o známém provozu na letištním okruhu nebo jiném provozu, který může ovlivnit přiblížení.

4.5.3 Informace předávané v poloze před poslední zatáčkou (base leg) nebo na trati konečného přiblížení (finále) jsou následující:

- a) informace o volnosti dráhy nebo provozu, případně překážce na dráze a v její blízkosti;
- b) informace o směru a rychlosti větru, včetně nárazů a odchylek, které mohou ovlivnit přistání letadla.
- c) aktuální informace o střihu větru nebo silné turbulenci;
- d) jakákoli změna stavu provozuschopnosti radionavigačních zařízení nebo světelných vizuálních prostředků u letů IFR;
- e) jakákoli změna dohlednosti ve směru přiblížení a přistání nebo změna hodnoty RVR pro lety IFR, je-li hodnota RVR k dispozici.

4.5.4 Informace předávané po přistání jsou následující:

- informace o provozu na pohybové ploše, způsobu pojíždění a stání, jeví-li se předání takových informací nezbytné.

4.6 Předávání informací

4.6.1 Informace o letišti uvedené v ust. 4.2.1 a meteorologické informace uvedené v ust. 4.3.1 se nemusí poskytovat v případě, že letadlo provádí místní činnost a je jisté, že pilot již tyto informace obdržel a podmínky se od té doby nezměnily. Na vyžádání však dispečer AFIS tyto informace musí poskytnout.

4.6.2 Dispečer AFIS je povinen předávat získané informace o význačném počasí veškerým jemu známým letadlům, jejichž činnost může být takovými informacemi ovlivněna. Výjimku tvoří případy, kdy je jisté, že piloti dotčených letadel hlášení přijali od pilotů jiných letadel.

4.6.3 Dispečer AFIS je povinen předávat získané informace o provozu letadlům, jejichž let může být takovým provozem ovlivněn, následujícím způsobem:

- a) typ letadla;
- b) přibližná poloha a směr letu;
- c) jakékoli další informace, které jsou považovány za důležité (provoz přistává, provádí vzlet, křížuje zprava doleva);
- d) kategorie letadla podle turbulence v úplavu (je-li to vhodné).

4.6.4 Dispečer AFIS je povinen předávat informace o nebezpečích způsobených výstupními plyny z proudových motorů nebo sestupnými proudy od rotoru vrtulníku.

4.7 Výstrahy

Je-li zřejmé, že některá skutečnost může být bezprostředně nebezpečná pro letový provoz, je dispečer AFIS povinen upozornit pilota výstrahou. Výstrahy jsou vydávány na kmitočtu stanoviště v otevřené řeči. Pro zdůraznění výstrahy a její odlišení od informace se použije slovo „POZOR“ nebo „VÝSTRAHA“. Výstrahy se vydávají na:

- a) nebezpečí srážky s letadlem, padákem, lanem, osobou a/nebo mobilním prostředkem;
- b) náhlé zhoršení meteorologických podmínek, při kterých letadlu hrozí bezprostřední nebezpečí;
- c) náhle vzniklé nebezpečné podmínky na letišti, jako jsou nově vzniklé překážky na provozní ploše a v její blízkosti, zvýšený výskyt ptactva, atd.;
- d) nebezpečnou konfiguraci letadla, zasunutý podvozek na finále, kouř z motoru, atd., zpozoruje-li to dispečer AFIS nebo takovou informaci obdrží.

4.8 Příkazy a zákazy dispečera AFIS

4.8.1 Dispečer AFIS není oprávněn vydávat příkazy nebo zákazy. Pro bezprostřední zabránění vzniku incidentu nebo letecké nehody vydává dispečer AFIS pouze rady a doporučení k vyhnutí se, avšak odpovědnost za provedení letu je stále na veliteli letadla.

4.8.2 V případě, že se dispečer AFIS dozví o narušení vzletové a přistávací dráhy nebo o hrozícím výskytu nebo o existenci jakékoli překážky na vzletové a přistávací dráze nebo v její těsné blízkosti, která by mohla narušit provoz, bezpečnost vzlétajícího nebo přistávajícího letadla, musí podniknout příslušné kroky k informování letadla o narušení dráhy nebo o vzniku překážky.

5. POSKYTOVÁNÍ POHOTOVOSTNÍ SLUŽBY

5.1 Odpovědnost za poskytování pohotovostní služby

5.1.1 Stanoviště AFIS poskytuje pohotovostní službu:

- a) všem letadlům, kterým se poskytuje AFIS;
- b) pokud je to proveditelné, všem ostatním letadlům jinak známým stanovišti AFIS.

5.1.2 Je-li na letišti útvar záchranné a hasičské služby letiště, vyhláší stanoviště AFIS pohotovost v případě nouzové situace nebo letecké nehody po přímé telefonní lince. Podle situace se vyhláší tři stupně pohotovosti:

- a) místní pohotovost;
- b) tíseň;

c) letecká nehoda.

5.1.3 Není-li na letišti útvar záchranné a hasičské služby letiště, aktivuje stanoviště AFIS podle potřeby veřejný hasičský útvar a/nebo záchrannou službu po veřejné telefonní síti nebo po síti mobilního operátora heslem „ŽÁDÁME POHOTOVOST NA LETIŠTI“ nebo „LETECKÁ NEHODA“. Stanoviště AFIS současně provede všechny nezbytné kroky k uvedení do činnosti vhodných místních organizací a osob, které mohou poskytnout požadovanou pomoc.

5.2 Letecké nehody

5.2.1 Jakmile je známo, že došlo k letecké nehodě, dispečer AFIS musí vždy neprodleně uvědomit subjekty v souladu s platnou evropskou regulací a dále následující instituce a orgány, bez ohledu na to, že zprávu již mohl podat někdo jiný:

- a) záchrannou hasičskou službu na letišti nebo veřejný hasičský útvar vždy, pokud tak charakter nehody vyžaduje;
- b) zdravotnickou záchrannou službu, pokud není jistota, že nedošlo ke zranění osob;
- c) všechny dostupné organizace, složky a osoby na letišti, které jsou schopny poskytnout pomoc před příjezdem veřejného hasičského sboru, pokud tak charakter nehody vyžaduje;

d) Policii ČR, pokud došlo ke zranění osob a/nebo hmotné škodě.

5.2.2 Při spojení s dispečerem hasičského útvaru, záchranné služby nebo integrovaného záchranného systému se uvádí následující informace:

- a) jméno, funkce a spojení na osobu podávající hlášení;
- b) otevřený název letiště, na kterém se vyhledává pohotovost nebo místo nehody;
- c) typ letadla nebo sportovního létajícího zařízení;
- d) počet osob na palubě, případně jiných zraněných osob na zemi (je-li znám);
- e) popis nehody nebo nouzové situace;
- f) druh a množství paliva (je-li známo);
- g) případné nebezpečné látky na palubě;
- h) jiné důležité informace.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

DODATEK S – POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ ZNÁMÉMU PROVOZU NA LETIŠTÍCH, KDE NEJSOU POSKYTOVÁNY ATS**1. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ****1.1 Letiště bez poskytování ATS a letištní provozní zóna – ATZ**

1.1.1 Letiště bez poskytování ATS je neřízené letiště, o kterém bylo rozhodnuto, že na něm nebude poskytována služba řízení letového provozu (ATC) ani letištní letová informační služba (AFIS). Na takovém letišti budou poskytovány pouze informace v omezeném rozsahu (viz ust. 4).

1.1.2 Letiště musí mít přidělen a řádně povolen provozní kmitočet pro pozemní rádiovou stanici, určenou pro komunikaci v leteckém pásmu. Pro poskytování informací se používá volací znak, složený z místa provozování a slova RADIO (např. „Dolní Lhota RADIO“).

1.1.3 Informace se poskytují v letištní provozní zóně (ATZ). ATZ je vymezený vzdušný prostor, který slouží k ochraně letištního provozu.

1.1.4 ATZ je zřízena kolem neřízeného letiště. Je vymezena horizontálně kružnicí (nebo její částí) o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště, a vertikálně zemským povrchem a nadmořskou výškou 4000 ft (1200 m), pokud Úřad pro civilní letectví (ÚCL) nestanoví jinak. Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru řízený vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, nebo jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor, který byl zveřejněn formou AIP SUP nebo NOTAM, nebo zakázaný prostor, tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů.

1.1.5 Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do ATZ aktivovaná RMZ (viz Dodatek N tohoto předpisu), tvoří hranici letištní provozní zóny po dobu této aktivace hranice RMZ. V takovém případě je požadováno uzavření koordinační dohody mezi provozovateli, která jasně stanoví pravidla aktivace RMZ a následnou činnost.

1.2 Působnost poskytování informací

1.2.1 Poskytování informací podle tohoto dodatku není zařazeno do kategorie letových navigačních služeb ani leteckých služeb, ale musí být dozorováno vnitrostátním dozorovým orgánem.

1.2.2 Informace se poskytují všem známým letadlům, která tvoří provoz na letišti a v ATZ.

1.2.3 Na letišti smí být v provozu jen jedno stanoviště poskytující informace.

1.2.4 Poskytovatel informací známému provozu má povinnost v doplňujících informacích ve VFR příručce publikovat poskytované služby a jazyk(y) poskytovaných informací. Informace poskytované známému provozu v anglickém jazyce musí odpovídat jazykovým znalostem na Provozní úrovni (úroveň 4) dle hodnotící stupnice ICAO pro jazykové znalosti, jež je uvedena v Doplňku k Předpisu L 1. Pro informace poskytované známému provozu v anglickém jazyce musí být publikována doba, po kterou jsou poskytovány.

1.2.5 Při provádění letecké činnosti v noci, letovém výcviku a leteckém veřejném vystoupení nebo letecké soutěži musí být zajištěna pohotovostní služba známému provozu.

1.3 Minimální doba poskytování informací

1.3.1 Informace musí být vždy poskytovány v provozní době letiště nebo za následujících okolností:

- a) probíhá-li na letišti letový výcvik pro získání průkazu způsobilosti;
- b) jsou-li na letišti prováděny výsadky;
- c) jsou-li na letišti prováděny vzlety pomocí navijáku;
- d) při provádění letecké činnosti v noci;
- e) probíhá-li na letišti současně místní činnost více než dvou letadel, přičemž aerovlek je považován v této souvislosti za jedno letadlo; a
- f) je-li na letišti pořádáno letecké veřejné vystoupení nebo letecká soutěž.

1.3.2 Při realizaci jednotlivých činností mimo publikovanou provozní dobu letiště může být poskytování informací prokazatelně delegováno provozovatelem letiště na zástupce subjektu odpovědného za konkrétní činnost, pokud tento splňuje podmínky pro poskytování informací (např. v případě výsadků na řídicího seskoků, v případě navijákových vzletů na odpovědnou osobu za tuto činnost).

Poznámka: Způsob poskytování informací v provozní době musí být publikován.

1.3.3 Rozdělovník služeb

1.3.3.1 Vedoucí stanoviště poskytování informací nebo jeho pověřený zástupce musí vypracovat rozdělovník služeb pro osoby poskytující informace

a další funkce nezbytné pro zajištění provozu letišť. Rozdělovník služeb musí minimálně pokrývat činnosti uvedené v ust. 1.3.1.

1.3.3.2 V případě, kdy není dostupná jakákoli schválená činnost (tedy i poskytování informací, poskytování LPH, atd.), odpovídá provozovatel letiště za vydání příslušného oznámení NOTAM.

1.4 Bezpečnostní opatření

1.4.1 Při protiprávním činu nebo podezření z protiprávního činu, který souvisí s leteckým provozem, je osoba poskytující informace povinna se řídit schváleným bezpečnostním programem provozovatele letiště.

Poznámka: Bezpečnostním programem provozovatele letiště se rozumí bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy dle § 85a zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

1.4.2 Při protiprávním činu nebo podezření z protiprávního činu, který souvisí s leteckým provozem, je osoba poskytující informace povinna okamžitě o této skutečnosti informovat Policii ČR.

1.4.3 Týká-li se protiprávní čin aktivního nebo pasivního únosu letadla, hrozby bombou, teroristického činu, nebo existují-li jakékoli indicie o možném ohrožení bezpečnosti letového provozu v tomto smyslu, informuje osoba poskytující informace o takové skutečnosti neprodleně ACC Praha nebo stanoviště letového informačního střediska FIC (přímo nebo prostřednictvím kteréhokoliv stanoviště ATS).

1.4.4 Nařídí-li v případě zásahu spojeného s protiprávním činem státní orgán postup, který není slučitelný s českými leteckými předpisy, musí osoba poskytující informace na takový rozpor upozornit; dále však nenese odpovědnost za prováděná opatření.

1.5 Předpisy a publikace

1.5.1 Osoba poskytující informace musí mít k dispozici následující publikace ve schválené elektronické nebo tištěné formě:

- a) L 2 – Pravidla létání;
- b) L 11 – Letové provozní služby;
- c) L 13 – Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů;
- d) L 14 – Letiště;
- e) L 15 – Předpis o letecké informační službě;
- f) L 4444 – Postupy pro letové navigační služby;
- g) Letecká informační příručka AIP ČR a VFR příručka;
- h) Letecké oběžníky (série A a C) podle charakteru letiště;
- i) platná oznámení NOTAM, která se vztahují k letišti nebo ATZ.

Poznámka 1: Forma dokumentů musí být prokazatelně stanovena v dokumentaci pro poskytování informací a pro činnost stanoviště.

Poznámka 2: Za schválenou elektronickou formu jsou považovány dokumenty publikované na oficiálních webových stránkách ŘLP ČR, s. p., Letecké informační služby.

Poznámka 3: Za schválenou tištěnou formu jsou považovány dokumenty v aktuální podobě, vytištěné z oficiálních webových stránek uvedených v Poznámce 2.

1.6 Směrnice pro poskytování informací

1.6.1 Vedoucí stanoviště poskytování informací je povinen zpracovat pro své stanoviště směrnici pro poskytování informací pro dané letiště, ve které se podrobně upravuje způsob poskytování informací, včetně personálního, technického a materiálního zabezpečení. Směrnice pro poskytování informací obsahuje dle potřeby zejména:

- a) údaje o stanovišti, ze kterého jsou informace poskytovány:
 - i) umístění stanoviště, případně alternativní umístění stanoviště;
 - ii) rozsah poskytování informací;
 - iii) prostor, pro který jsou informace poskytovány.
- b) údaje o technickém vybavení pro poskytování informací:
 - i) seznam leteckých pozemních zařízení (LPZ) a dalšího technického vybavení, určeného pro podporu poskytování informací;
 - ii) popis instalace, ovládání a technická data všech používaných pozemních elektronických zabezpečovacích zařízení (PEZZ) pro podporu poskytování informací (radiostanic letecké pohyblivé služby, meteorologických, záznamových, navigačních a dalších PEZZ, pokud jsou používána);
 - iii) používané telefonní a jiné spojení;
 - iv) údaje o ukazateli směru větru a návěsní ploše, jsou-li k dispozici.
- c) práva a povinnosti osoby poskytující informace;
- d) povinnosti dalších osob podílejících se na zajištění letového provozu na letišti;
- e) postupy pro poskytování informací při různých druzích provozu, požadavky na poskytování a vyžadování informací, jsou-li rozdílné od obecných postupů;
- f) postupy pro poskytování pohotovostní služby, včetně používání záchranných a požárních prostředků na letišti;
- g) postupy pro koordinaci s veřejným hasičským sborem, záchrannou službou, Policií ČR, případně dalšími orgány a organizacemi.

1.7 Koordinační dohody, dohody o spolupráci, smlouvy a směrnice

1.7.1 Vedoucí stanovišť poskytování informací jsou povinni zajišťovat efektivní spolupráci se sousedními stanovišti letových provozních služeb. V případě, že sousední stanoviště ATS poskytuje služby v prostorech třídy C a D nebo AFIS s RMZ, uzavírá se koordinační dohoda, kterou se upravují vzájemné vztahy a povinnosti příslušných stanovišť.

1.7.2 Koordinační dohoda se uzavírá i se sousedními stanovišti poskytujícími informace známému letovému provozu, kde není poskytována služba ATC ani AFIS v případě, že ATZ s RMZ ovlivňuje provoz nebo zasahuje i jen částečně do jiné ATZ.

Poznámka: Za sousední stanoviště se považuje takové stanoviště, které poskytuje letové provozní služby nebo informace známému provozu v přilehlých a/nebo překrývajících vzdušných prostorech.

1.7.3 Koordinační dohoda musí být uzavřena vždy, pokud se předpokládá delegování pravomoci k sousednímu vzdušnému prostoru nebo jeho části.

1.7.4 Koordinační dohoda obsahuje podle potřeby zejména:

- a) vymezení prostorů a rozsahu odpovědnosti;
- b) postupy pro předání letadla na spojení;
- c) koordinační postupy pro výměnu údajů o letech a důležitých informacích;
- d) postupy pro koordinaci předávání informací a pohotovostní službu, pokud je poskytována.

1.7.5 K zajištění efektivní spolupráce s provozovatelem letiště a jinými právními subjekty působícími na letišti musí být uzavřeny dohody a zpracovány směrnice určující postupy vzájemné spolupráce. Takové dokumenty pokrývají zejména tyto oblasti:

- a) stanovení podmínek pro letový provoz organizací a osob, provozovatelů a majitelů letadel, na letišti a v ATZ;
- b) provoz, obsluhu a využívání letištních zařízení;
- c) postupy pro vyhlásování pohotovosti záchranné a požární služby na letišti;
- d) způsoby vyhlásování provozních omezení a podmínek na letišti;
- e) částečná nebo úplná nezpůsobilost RWY (stanovení postupů);
- f) pohyb vozidel a osob na pohybové ploše;
- g) spolupráci s meteorologickými služebnami, pokud je realizována;

h) spolupráci při ostraze letiště a při zabraňování střetu letadel s ptáky.

Poznámka: Dohody nebo směrnice mohou být součástí letištního řádu.

1.8 Provozní pokyny a nařízení vedoucího stanoviště poskytování informací

1.8.1 Na stanovišti musí být zavedena složka s názvem „Provozní pokyny a nařízení vedoucího stanoviště poskytování informací“. Jednotlivé provozní pokyny a nařízení vedoucího stanoviště se číslují průběžně, počínaje prvním lednem každého kalendářního roku.

1.8.2 Provozní pokyny a nařízení vedoucího stanoviště poskytování informací musí být uchovávány nejméně po dobu tří let.

1.9 Požadavky na dostupnost informací pro stanoviště

1.9.1 Stanoviště poskytování informací musí mít k dispozici:

- a) údaje o QNH na daném letišti;
- b) orientační informace o přízemním větru (směru, rychlosti a nárazech) na daném letišti;
- c) informace o podmínkách na pohybové ploše včetně výskytu dočasných nebezpečí na letišti, které mohou ovlivnit letový provoz;
- d) údaj o času UTC;
- e) informace o existujících meteorologických podmínkách a předpovědi v rozsahu potřebném pro poskytování informací.

Poznámka 1: Jako postačující pro účely poskytování informací (s výjimkou informací o atmosférickém tlaku a přízemním větru na dotčeném letišti) jsou aktuální meteorologické informace z veřejných webových stránek ČHMÚ nebo jiného důvěryhodného zdroje meteorologických informací.

Poznámka 2: Ve vztahu k letovému provozu (např. při koordinaci se stanovišti ATS a RCC a stanovišti poskytujícími informace letovému provozu, ve zprávách ATS, při evidenci vzletů a přistání, apod.) se používá čas UTC. Ve vztahu k veřejnému sektoru (např. s hasičským sborem, záchrannou službou, organizací nebo osobami provádějícími zemědělské a jiné práce na letišti, apod.) se používá místní čas.

1.10 Užívání léků a konzumace alkoholu

1.10.1 Osoba poskytující informace nesmí vykonávat službu, jestliže je její schopnost k výkonu služby snížena v důsledku jejího zdravotního stavu nebo užitím léků.

1.10.2 Osoba poskytující informace vykonávající službu na stanovišti nesmí požit alkoholické nápoje nebo užít návykovou látku během služby a v takové době před ní, kdy by mohla být v době služby ještě

pod jejich vlivem. Oprávnění k provedení dechové zkoušky na alkohol má kromě subjektů a osob výslovně uvedených v § 16 odst. 4 zákona č. 379/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nadřízený osoby poskytující informace.

1.10.3 O vykonané dechové zkoušce musí být proveden zápis do provozního deníku stanoviště. V případě pozitivní dechové zkoušky nebo odmítnutí zkoušky na alkohol musí být osoba poskytující informace neprodleně vyřazena ze služby.

2. STANOVISŤE, FUNKCE A ČINNOSTI

2.1 Umístění stanoviště pro poskytování informací

Stanoviště poskytování informací musí být umístěno tak, aby bylo možno v maximální možné míře sledovat provoz na provozní ploše a v blízkosti letiště, zejména v prostorech vzletů, přiblížení a letištního okruhu.

2.2 Funkce a činnosti na stanovišti poskytování informací

2.2.1 V rámci stanoviště poskytování informací jsou stanoveny následující funkce:

- a) vedoucí stanoviště;
- b) osoba poskytující informace.

2.2.2 Osoba poskytující informace je oprávněna vydávat pokyny osobám účastnícím se letištního provozu na letišti, jako jsou signalista, startér, časoměřič, obsluha navigační, řídicí seskoků, dozorcí doskokové plochy, atd. Tyto osoby jsou povinny řídit se vydanými pokyny.

2.3 Vedoucí stanoviště poskytování informací

2.3.1 Každé stanoviště poskytování informací musí mít určeného vedoucího. Tento vedoucí je podřízen odpovědnému zástupci provozovatele letiště (např. vedoucímu letového provozu na daném letišti, jehož určení odpovědným zástupcem musí být prokazatelné). Výkon této funkce může být prováděn pouze osobou, která je nebo prokazatelně byla držitelem pilotního průkazu a/nebo průkazu dispečera AFIS.

2.3.1.1 V naléhavých provozních případech může být funkce odpovědného zástupce provozovatele letiště a funkce vedoucího stanoviště poskytování informací sloučena.

2.3.2 Vedoucí stanoviště je odpovědný za celkovou organizaci při poskytování informací na letišti a v ATZ v rozsahu specifikovaném pro dané letiště.

2.3.3 Mezi povinnostmi vedoucího stanoviště poskytování informací patří:

- a) zpracovávání dokumentace stanovené pro poskytování informací a pro činnost stanoviště;
- b) tvorba metodiky práce na stanovišti;

c) koordinace činností stanoviště v návaznosti na činnost letiště, letištních i jiných organizací, případně osob;

d) projednávání návrhů koordinačních a jiných dohod pro vzájemnou spolupráci;

e) organizace školení, výcviku a přezkušování personálu poskytujícího informace;

f) odpovědnost za používání předepsaného vybavení stanoviště a jeho technického stavu v souladu s platnou legislativou, a udržování dokumentace v platném znění;

g) provádění kontrolní činnosti na stanovišti se zápisem do provozního deníku stanoviště;

h) zpracování a/nebo schvalování rozdělovníku služeb.

2.4 Osoba poskytující informace

2.4.1 Osoba poskytující informace je podřízena vedoucímu stanoviště.

2.4.2 Osoba poskytující informace je při této činnosti přímo odpovědná za poskytování informací známému provozu letadel na letišti a v ATZ. Za podmínek stanovených v ust. 4.9 je osoba poskytující informace odpovědná také za poskytování pohotovostní služby ve smyslu Předpisu L 14.

2.4.3 Osoba poskytující informace není oprávněna vydávat letovému provozu jakékoliv letové povolení. V případě, kdy je nutné odvrátit hrozící nebezpečí, může v odůvodněných případech vydat příkaz nebo zákaz.

2.4.4 Mezi povinnostmi osoby poskytující informace patří:

- a) poskytování informací v souladu s ust. 4;
- b) udržování přehledu o provozu na letišti a v jeho blízkosti;
- c) reagování na neznámý provoz a na provoz letadel bez spojení;
- d) udržování přehledu o známých letech z hlediska předpokládaného návratu, je-li tak dohodnuto;
- e) koordinace při poskytování informací a pohotovostní služby s jinými stanovišti (je-li poskytována) podle platných koordinačních dohod;
- f) sledování stavu provozuschopnosti letiště a letištních zařízení, která slouží provozu na letišti. Za tím účelem minimálně jednou před zahájením provozu a kdykoli, změní-li se podmínky, provede nebo nechá provést kontrolu pohybové plochy a letištních zařízení, a o této kontrole provede záznam do provozního deníku;
- g) vedení předepsané provozní dokumentace;

h) zajišťování aktualizace správného vytyčení pozemních vizuálních signálů (viz Předpis L 2 a L 14);

i) informování příslušných orgánů o porušení leteckých předpisů přímo nebo prostřednictvím vedoucího stanoviště.

2.4.5 Při leteckém veřejném vystoupení nebo letecké soutěži musí osoba poskytující informace:

a) být jmenována se souhlasem letového ředitele leteckého veřejného vystoupení nebo se souhlasem provozovatele letecké soutěže s přihlédnutím k její odborné kvalifikaci a rozsahu pořádaného leteckého veřejného vystoupení nebo letecké soutěže;

b) být držitelem platného průkazu způsobilosti pilota nebo platného průkazu dispečera AFIS nebo platného průkazu způsobilosti řídicího letového provozu;

c) mít prokazatelné zkušenosti s pořádáním a organizací leteckých veřejných vystoupení nebo leteckých soutěží nebo mít prokazatelné zkušenosti s řízením letového provozu jako řídicí nebo s poskytováním služby AFIS.

2.5 Vedení provozních záznamů

2.5.1 Provozní deník stanoviště poskytování informací

Na stanovišti pro poskytování informací musí být veden provozní deník. Zápisy se provádějí neodstranitelným způsobem. Chybný údaj se opravuje škrtnutím tak, aby škrtnutý záznam zůstal čitelný. Stránky musí být očíslovány. Zápisy v provozním deníku se provádějí chronologicky, vždy s uvedením času UTC tak, aby co nejpřesněji vystihovaly zapsanou skutečnost. Do provozního deníku stanoviště se zapisuje zejména:

- a) zahájení/ukončení a/nebo převzetí/předání služby na stanovišti;
- b) zahájení/ukončení a/nebo převzetí/předání služby osob určených k zajištění letištního provozu;
- c) důležité změny ve stavu letiště, nebo provozuschopnosti zařízení;
- d) RWY v používání;
- e) neprovozuschopnost RWY a pojezdových drah;
- f) vznik překážek;
- g) letecká nehoda, vážný incident nebo incident;
- h) porušení leteckých předpisů;
- i) stížnosti na letecký provoz;
- j) jakékoliv jiné skutečnosti a údaje, které osoba poskytující informace uzná za vhodné a potřebné.

2.5.2 Evidence vzletů a přistání

Pokud je tak určeno ve směrnici pro poskytování informací a pokud není evidence vedena nezávisle, osoba poskytující informace zodpovídá za vedení evidence vzletů a přistání všech známých letadel, s výjimkou závěsných a padákových kluzáků provedených v průběhu jeho služby, má-li k dispozici potřebné informace. Evidence vzletů a přistání může být vedena nezávisle, způsobem určeným osobou odpovědnou za provoz letiště. Evidence musí obsahovat poznávací značku, datum a čas (UTC) vzletu/přistání a celkový počet osob na palubě.

2.6 Uchovávání provozních záznamů

2.6.1 Provozní deníky stanovišť poskytování informací se uchovávají nejméně po dobu tří let ode dne popsání.

2.6.2 Evidence vzletů a přistání musí být uchovávány nejméně po dobu tří let.

2.6.3 Originály dokumentačních materiálů týkajících se letecké nehody nebo incidentu musí být uchovávány do doby ukončení šetření příslušnými orgány nebo do doby jejich rozhodnutí, nejméně však po dobu tří let.

2.7 Zajištění provozních dokladů

Vedoucí stanoviště a/nebo osoba poskytující informace jsou povinni na vyžádání předat oprávněným osobám pověřeným vyšetřováním jakýkoliv provozní doklad. Předává-li se originál dokumentu, musí se provést zápis, na kterém se vyznačí, kdy a komu byl originál předán. Osoba přebírající dokument stvrdí převzetí originálu svým podpisem.

2.8 Kvalifikace a udržování způsobilosti osob poskytujících informace

2.8.1 K poskytování informací musí být příslušná osoba patřičně vyškolená.

2.8.2 Za vyškolení osob poskytujících informace odpovídá vedoucí stanoviště, který organizuje jejich školení a přezkoušení minimálně 1x ročně, dle dokumentované osnovy. O vyškolení a přezkoušení osob určených k poskytování informací musí být proveden záznam s uvedením:

- a) termínů provedení školení a přezkoušení;
- b) jednoznačné identifikace školitelů a účastníků školení;
- c) výsledků přezkoušení.

2.8.3 Pro poskytování informací na letišti publikovaném jako mezinárodní letiště v ČR, v provozní době (publikované nebo vyžádané), musí mít osoba poskytující informace jazykové znalosti požadované ust. 1.2.9 Předpisu L 1 a musí mít získanou kvalifikaci evidovanou v dokumentaci, která je vedena vedoucím stanoviště o vyškolení osob pro poskytování informací.

2.8.4 Vyškolená osoba může poskytovat informace pouze na letišti, pro které je prokazatelně vyškolená a přezkoušena.

2.8.5 Seznam vyškolených osob pro podávání informací zpracovává a ověřuje vedoucí stanoviště nejpozději k 30. 4. kalendářního roku s platností na jeden rok. Tento seznam následně udržuje v aktuálním stavu tím, že v případě nezbytných změn tohoto seznamu v průběhu jeho platnosti, je vedoucí stanoviště do něho zaznamenává. Seznam vyškolených osob pro podávání informací musí být na vyžádání dostupný kontrolním orgánům na stanovišti poskytování informací.

2.8.6 Osoba poskytující informace musí:

- a) být držitelem průkazu radiotelefonisty letecké pohyblivé služby, vydaného Českým telekomunikačním úřadem;
- b) být současným nebo minulým držitelem průkazu pilota, řídícího letového provozu nebo dispečera AFIS, anebo absolvovat výcvik k poskytování informací stanovený ÚCL;
- c) prokazatelně absolvovat výcvik k poskytování informací na daném letišti;
- d) být prokazatelně seznámena s aktuální Směrnicí pro poskytování informací (viz ust. 1.6.1).

Poznámka 1: Výcvik k poskytování informací, uvedený pod bodem b), smí poskytovat pouze schválená organizace pro výcvik.

Poznámka 2: Výcvik k poskytování informací na daném letišti je prováděn vedoucím stanoviště v místě poskytování informací.

2.9 Zahájení, ukončení, předání a převzetí služby pro předávání informací

2.9.1 Zahájení a ukončení, případně předání a převzetí služby se uskutečňuje v době stanovené rozvrhem služby nebo podle potřeby.

2.9.2 Osoba poskytující informace, která nastupuje službu nebo ji v průběhu směny přebírá, je povinna se seznámit se všemi údaji o provozní situaci, meteorologické situaci, údaji o stavu letiště a letištních zařízeních, včetně všech zvláštností a důležitých podrobností, které mohou mít vliv na informace, které poskytuje. Po provedení přípravy k převzetí služby se podepíše s přesným uvedením času do „Provozního deníku stanoviště“. Tímto aktem přebírá službu na stanovišti poskytování informací.

2.9.3 Osoba poskytující informace, která službu předává, je povinna předat všechny důležité údaje uvedené v ust. 2.9.2. Odpovídá za úplnost a přesnost předávaných údajů.

2.9.4 Dojde-li na letišti k události, která může ohrozit bezpečnost letového provozu, je osoba poskytující informace ve službě oprávněna přerušit nebo zastavit provoz na letišti na nezbytně nutnou dobu. O mimořádné události provede záznam do provozního deníku stanoviště.

3. VYBAVENÍ STANOVISŤ POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ

3.1 Povinné vybavení stanoviště

Mezi povinné vybavení stanoviště poskytování informací patří:

- a) rádiová stanice letecké pohyblivé služby (vždy s publikovaným provozním kmitočtem);
- b) telefon veřejné telekomunikační sítě nebo mobilní telefon (vždy s publikovaným účastnickým číslem);
- c) příslušné meteorologické vybavení v souladu s ust. 3.5;
- d) zařízení pro ovládání světelných zařízení v souladu s ust. 3.6, pokud je dané letiště schváleno pro noční provoz VFR;
- e) ukazatel času v souladu s ust. 3.7;
- f) dalekohled;
- g) mapy v souladu s ust. 3.8;
- h) tabulka východů/západů slunce;
- i) telefonní čísla v souladu s ust. 3.3.2;
- j) provozní deník stanoviště poskytování informací;
- k) letištní řád vydaný provozovatelem letiště;
- l) směrnice pro výkon služby na stanovišti poskytování informací;
- m) koordinační směrnice a dohody, nejsou-li součástí letištního řádu nebo směrnice pro výkon služby na stanovišti;
- n) provozní pokyny a nařízení vedoucího stanoviště.

Poznámka: Letecké předpisy a publikace uvedené v ust. 1.5.1, včetně provozních deníků zařízení, mohou být umístěny mimo stanoviště, musí však být osobě poskytující informace k dispozici.

3.2 Požadavky na zařízení používané pro radiokomunikační spojení země-letadlo

Každé letecké radiostanici používané při poskytování informací musí být přidělen odpovídající volací znak a povolen příslušný pracovní kmitočet.

Používané zařízení musí splňovat následující požadavky:

- a) parametry dle Předpisu L 10/III a platná ustanovení pro provoz kmitočtů v příslušném pásmu;
- b) zařízení musí být instalováno a provozováno v souladu s § 17 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů;

c) zařízení musí být schváleno k použití v civilním letectví v souladu s § 16 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

3.3 Požadavky na spojení letecké pevné služby

3.3.1 Je-li na letišti současně jiné stanoviště ATS, hasičský útvar a/nebo meteorologická služebna, musí s nimi mít stanoviště poskytování informací telefonní spojení po veřejné telefonní síti a/nebo spojení prostřednictvím mobilního operátora.

3.3.2 Na viditelném místě na stanovišti poskytování informací musí být umístěna telefonní čísla na:

- a) veřejný hasičský útvar;
- b) záchrannou službu;
- c) Policii ČR;
- d) záchranné koordinační středisko (RCC) Praha;
- e) civilní nebo vojenská stanoviště ATS, podle místních postupů a/nebo příslušných koordinačních dohod, která poskytují služby v přilehlých a/nebo překrývajících prostorech a na stanoviště poskytování informací v přilehlých prostorech;
- f) spolupracující meteorologickou služebnu, pokud je určena;
- g) ohlašovnu letových provozních služeb (ARO) sloužící letišti odletu, pokud je určena;
- h) ÚCL;
- i) Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN);
- j) odpovědného zástupce provozovatele letiště;
- k) odpovědné zástupce všech organizací, kteří na letišti provozují stálou leteckou činnost, pokud jsou jiní než provozovatel letiště.

Poznámka: Další telefonní čísla mohou být uvedena s ohledem na místní podmínky (městská policie, smluvní bezpečnostní agentura, horská služba, atd.).

3.4 Požadavky na zařízení pro záznam korespondence

3.4.1 Pokud je ve směrnici pro poskytování informací uveden požadavek na záznam radiotelefonní a telefonní korespondence vedené z prostředků používaných pro poskytování informací, musí být instalováno odpovídající zařízení.

3.4.2 Používané zařízení musí splňovat následující požadavky:

- a) jeho parametry musí plnit požadavky kladené na standardní záznamová zařízení používaná v ATS;
- b) zařízení musí být instalováno a provozováno v souladu s § 17 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů;
- c) zařízení musí být schváleno k použití v civilním letectví v souladu s § 16 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

3.5 Požadavky na meteorologické vybavení

3.5.1 Stanoviště poskytování informací musí být vybaveno:

- a) vhodným indikátorem pro orientační zjištění nebo měření přízemního větru (směru a rychlosti);
- b) vhodným indikátorem pro měření údajů o QNH v hektopaselech;
- c) tabulkou (schématem) pro určování přízemní dohlednosti.

3.5.2 Meteorologická zařízení uvedená v ust. 3.5.1 a) a b) používaná k měření, nikoliv pouze k orientačnímu zjišťování údajů, musí splňovat následující požadavky:

- a) jejich parametry musí plnit požadavky kladené na tato zařízení v příslušných částech Předpisu L 3;
- b) zařízení musí mít platnou kalibraci.

3.6 Požadavky na světelná zařízení

3.6.1 V případě, že je na letišti používáno světelné zabezpečovací zařízení (SZZ) (v kategorii LPZ), musí být stanoviště poskytování informací vybaveno vhodným zařízením pro jeho ovládání a monitorování stavu.

3.6.2 Použité ovládací a monitorovací zařízení (včetně SZZ jako celku) musí splňovat následující požadavky:

- a) jeho parametry musí odpovídat příslušným ustanovením dotčených částí Předpisu L 14;
- b) zařízení musí být instalováno a provozováno v souladu s § 17 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů;
- c) zařízení musí být schváleno k použití v civilním letectví v souladu s § 16 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

3.7 Vybavení ukazatelem času

3.7.1 Všechna stanoviště poskytování informací musí být vybavena hodinami, ukazujícími čas UTC v hodinách, minutách a sekundách, jasně viditelnými z pracoviště osoby poskytující informace. Hodiny a jiná zařízení zobrazující čas musí být kontrolována osobou poskytující informace tak, aby v kteroukoliv dobu byla zajištěna jejich přesnost v rozmezí ± 30 sekund.

3.7.2 Na stanovišti musí být další hodiny ukazující lokální čas se stejnou přesností.

3.8 Vybavení mapami

3.8.1 Stanoviště poskytování informací musí být na viditelném místě vybaveno následujícími aktuálními mapami:

- a) mapou ICAO 1:500 000;
- b) mapami zakázaných a omezených prostorů (ENR 6–3);
- c) letištní mapou ICAO (Aerodrome chart) příslušného letiště, je-li publikována v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS);
- d) vizuální přibližovací mapou – ICAO (Visual approach chart) příslušného letiště, je-li publikována v příslušné publikaci LIS;
- e) podrobnou mapou okolí letiště.

3.8.2 Jednotlivé mapy musí být vhodně umístěny a dostupné vzhledem k účelu jejich použití.

3.9 Provozní deníky zařízení

Pro PEZZ, používané na stanovišti poskytování informací, musí být zavedeny a průběžně vedeny provozní deníky, které musí obsahovat zejména:

- a) název a typ zařízení, výrobní číslo, údaj o technickém ověření oprávněným subjektem (po instalaci/revizi);
- b) jméno osoby pověřené provozovatelem vedením provozního deníku zařízení;
- c) druh kontrol a jejich náplň a údaje k oprávnění jejich provádění;
- d) evidovaný počet listů.

3.10 Nepovinné vybavení na stanovišti poskytování informací

Nepovinná LPZ kategorie PEZZ, která se využívají pro poskytování informací na stanovišti, musí splňovat relevantní zákonná a předpisová ustanovení.

4. POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ**4.1 Spojovací postupy a frazeologie**

Poskytování informací musí být prováděno v souladu se spojovacími postupy uvedenými v Předpisu L 10/II

a frazeologií uvedenou v Předpisu L Frazeologie. Frazeologie není vyčerpávající, a pokud se okolnosti liší, od osob poskytujících informace a pilotů se očekává, že použijí otevřenou řeč. Otevřená řeč by měla být jasná, stručná, výstižná a volena tak, aby se předešlo možným nedorozuměním.

4.2 Informace o letišti, stavu pohybové plochy, druhu provozu a překážkách na letišti a v jeho blízkosti

4.2.1 Známému letovému provozu poskytuje osoba poskytující informace následující informace o letišti:

- a) informace o RWY v používání;
- b) informace o směru letištního okruhu;
- c) informace o druhu letové činnosti na letišti a v ATZ;
- d) informace o stavu letiště, jako jsou změněný stav pohybové plochy, zkrácená nebo rozmoklá dráha, uzavřená část pohybové plochy, vysoká tráva, apod.;
- e) informace o překážkách na letišti a v jeho blízkosti, které jsou jiné než obvyklé.

4.2.2 Na vyžádání, nebo jestliže se to jeví vhodné, poskytuje osoba poskytující informace všechny dostupné informace o letišti a jeho okolí, jako je například směr, délka, šířka, únosnost a sklon RWY, nadmořská výška letiště, souřadnice vztažného bodu letiště, význačné překážky na letišti a v jeho okolí, atd.

4.3 Meteorologické informace

4.3.1 Osoba poskytující informace poskytuje známému letovému provozu následující meteorologické informace:

- a) dostupné informace o přízemním větru (směru, rychlosti a nárazech);
- b) informace o význačném počasí, jako jsou bouřky, krupobití, snížená dohlednost, atd.;
- c) informace přijaté z letadel o střihu větru, silné turbulenci a jiných nebezpečných meteorologických jevech.

4.3.2 Osoba poskytující informace známému letovému provozu musí poskytovat údaj o tlaku v hektopascalech:

- a) QNH stanoveného letiště:
 - i) v ATZ, jejíž horní hranici nebo její část tvoří spodní hranice TMA,
- ii) ve vzdušném prostoru v blízkosti neřízeného letiště v případě, že ATZ nebyla zřízena (předmětné letiště se nachází v CTR).

b) v ostatních případech:

i) QNH příslušného neřízeného letiště.

Poznámka: Spodní hranice TMA definovaná nadmořskou výškou (AMSL) je vždy vztažena ke QNH stanoveného letiště, kterému TMA náleží (totéž platí i pro horní hranici příslušného CTR).

4.3.3 Osoba poskytující informace předává letadlům na trati, která o to požádají, informace o aktuálním počasí na letišti.

4.4 Informace předávané odlétávajícím letadlům

4.4.1 Informace předávané před pojižděním jsou následující:

- a) informace o letišti v souladu s ust. 4.2.1 a na vyžádání v souladu s ust. 4.2.2;
- b) meteorologické informace v souladu s ust. 4.3.1;
- c) přesný čas (na vyžádání);
- d) informace o provozu na provozní ploše a na letištním okruhu;
- e) informace o způsobu pojiždění (na vyžádání nebo jeví-li se to vhodné);
- f) další informace vedoucí k bezpečnému provedení letu.

4.4.2 Informace předávané před vstupem na dráhu jsou následující:

- informace o známém provozu, které jsou důležité pro vstup letadla na dráhu a vzlet. Je-li potřeba, informuje osoba poskytující informace pilota o jeho pořadí na vzlet a poskytne informaci o typu a poloze letadla předcházejícího v pořadí.

4.4.3 Informace předávané před vzletem jsou následující:

- a) dostupné informace o přízemním větru;
- b) informace o známém provozu v ATZ ve směru odletu letadla;
- c) další informace vedoucí k bezpečnému provedení letu.

4.4.4 Informace předávané po vzletu jsou následující:

- a) jakékoli informace o známém provozu na trati nebo význačném počasí, které mohou mít vliv na provedení letu;
- b) při odletu mimo ATZ, na vyžádání údaj o regionálním QNH v hektopaselech, je-li mu známý.

4.5 Informace předávané přilétávajícím (prolétávajícím) letadlům

4.5.1 Informace předávané před vstupem do ATZ jsou následující:

- a) informace o letišti v souladu s ust. 4.2.1 a na vyžádání v souladu s ust. 4.2.2;
- b) meteorologické informace v souladu s ust. 4.3.1.

Poznámka: Letadlu, které prolétává ATZ, se neposkytují informace o stavu letiště.

4.5.2 Informace předávané před vstupem do okruhu jsou následující:

- informace o známém provozu na letištním okruhu nebo jiném provozu, který může ovlivnit přiblížení.

4.5.3 Informace předávané na letištním okruhu nebo na dlouhém finále při přímém přiblížení jsou následující:

- informace o pořadí na přistání s uvedením polohy a typu předcházejícího provozu, pokud je na přiblížení současně více letadel, je-li to možné.

4.5.4 Informace předávané v poloze před poslední zatáčkou (base leg) nebo na trati konečného přiblížení (finále) jsou následující:

- a) informace o volnosti dráhy nebo provozu, případně překážce na dráze a v její blízkosti;
- b) dostupné informace o přízemním větru včetně jeho nárazů, které mohou ovlivnit přistání letadla.

4.5.5 Informace předávané po přistání jsou následující:

- informace o provozu na pohybové ploše, způsobu pojiždění a stání, jeví-li se předání takových informací nezbytné.

4.6 Předávání informací

4.6.1 Informace o letišti uvedené v ust. 4.2.1 a meteorologické informace uvedené v ust. 4.3.1 se nemusí poskytovat v případě, že letadlo provádí místní činnost a je jisté, že pilot již tyto informace obdržel a podmínky se od té doby nezměnily. Na vyžádání však osoba poskytující informace tyto informace musí poskytnout.

4.6.2 Osoba poskytující informace je povinna předávat získané informace o provozu a význačném počasí veškerým jemu známým letadlům, jejichž činnost může být takovými informacemi ovlivněna. Výjimku tvoří případy, kdy je jisté, že piloti dotčených letadel hlášení přijali od pilotů jiných letadel.

4.7 Výstrahy

Je-li zřejmé, že některá skutečnost může být bezprostředně nebezpečná pro letový provoz, je osoba poskytující informace povinna upozornit pilota výstrahou. Výstrahy jsou vydávány na kmitočtu stanoviště v otevřené řeči. Pro zdůraznění výstrahy a její odlišení od informace se použije slovo „POZOR“ nebo „VÝSTRAHA“. Výstrahy se vydávají na:

- a) nebezpečí srážky s letadlem, padákem, lanem, osobou a/nebo mobilním prostředkem;
- b) náhlé zhoršení meteorologických podmínek, při kterých letadlu hrozí bezprostřední nebezpečí;
- c) náhle vzniklé nebezpečné podmínky na letišti, jako jsou nově vzniklé překážky na provozní ploše a v její blízkosti, zvýšený výskyt ptactva, atd.;
- d) nebezpečnou konfiguraci letadla, zasunutý podvozek na finále, kouř z motoru, atd., je-li to zpozorováno nebo jinak zjištěno.

4.8 Příkazy a zákazy

V případě, kdy je nutné odvrátit hrozící nebezpečí, může osoba poskytující informace vydat pilotům příkaz nebo zákaz. Příkaz nebo zákaz smí být vydán jen pro bezprostřední zabránění možnosti vzniku incidentu nebo letecké nehody. V případě vydání příkazu je pilot letadla odpovědný za jeho splnění, ovšem za předpokladu, že tím nebude ovlivněno bezpečné provedení letu.

4.9 Poskytování pohotovostní služby

4.9.1 V případě potřeby provádí osoba poskytující informace vyzkoušení o potřebě zásahu záchranné požární služby na letišti (je-li zřízena), veřejného hasičského útvaru a/nebo záchranné služby. Toto vyzkoušení předává po veřejné telefonní síti nebo po síti mobilního operátora. Dále provádí nezbytné kroky k uvedení do činnosti vhodných místních organizací a osob, které mohou poskytnout požadovanou pomoc.

5. LETECKÉ NEHODY**5.1 Základní povinnosti**

5.1.1 Jakmile je známo, že došlo k letecké nehodě, osoba poskytující informace musí vždy neprodleně uvědomit následující instituce a orgány, bez ohledu na to, že zprávu již mohl podat někdo jiný:

- a) záchrannou požární službu na letišti nebo veřejný hasičský útvar vždy, pokud tak charakter nehody vyžaduje;
- b) zdravotnickou záchrannou službu, pokud není jistota, že nedošlo ke zranění osob;

c) všechny dostupné organizace, složky a osoby na letišti, které jsou schopny poskytnout pomoc před příjezdem veřejného hasičského sboru, pokud tak charakter nehody vyžaduje;

d) Policii ČR, pokud došlo ke zranění osob a/nebo hmotné škodě.

5.1.2 Při spojení s dispečerem hasičského útvaru, záchranné služby nebo integrovaného záchranného systému se uvádí následující informace:

- a) jméno, funkce a spojení na osobu podávající hlášení;
- b) otevřený název letiště, na kterém se vyhláší pohotovost nebo místo nehody;
- c) typ letadla nebo sportovního létacího zařízení;
- d) počet osob na palubě, případně jiných zraněných osob na zemi (je-li znám);
- e) popis nehody nebo nouzové situace;
- f) druh a množství paliva (je-li známo);
- g) případné nebezpečné látky na palubě;
- h) jiné důležité informace.

5.2 Stav nouze

5.2.1 Uvědomování záchranných koordinačních středisek

Dojde-li k údobí nejistoty, pohotovosti a tísne v době, kdy je letadlo na spojení se stanovištěm poskytování informací nebo je o něm stanoviště poskytování informací jinak známo, musí osoba poskytující informace uvědomit ACC Praha, stanoviště FIC.

5.2.2 Informování pilotů letících v blízkosti

Když bylo stanovištěm poskytování informací stanoveno, že letadlo je ve stavu nouze, ostatní letadla, o nichž se ví, že jsou v jeho blízkosti, musí být informována osobou poskytující informace o povaze nouze, a je-li to vhodné, požádána o spolupráci.

6. HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ

Způsob hlášení událostí je stanoven v ust. 4.12 Předpisu L 13.

Poznámka: Za událost se považují letecká nehoda, incident nebo vážný incident (definice těchto pojmů viz Předpis L 13).

ČR:

DODATEK T – PRAVIDLA PRO ZŘÍZOVÁNÍ A VYUŽÍVÁNÍ DOČASNĚ REZERVOVANÝCH PROSTORŮ PRO MÍSTNÍ PROVOZ VŠEOBECNÉHO LETECTVÍ – TRA GA

1. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

1.1 TRA GA je specifický druh dočasně rezervovaného prostoru (TRA), zřízený ve vzdušném prostoru třídy „C“ nebo „D“, určený pro místní provoz všeobecného letectví (GA).

1.2 TRA GA se zřizuje s cílem umožnit provádění specifických letů všeobecného letectví z neřízených letišť v řízených okresech (CTR) a v koncových řízených oblastech (TMA) s minimálním možným dopadem omezujících podmínek vyplývajících z klasifikace vzdušného prostoru ATS.

Poznámka: Za „specifický“ let je pro účely těchto pravidel označován let letadla po letištním okruhu, let kluzáku apod., který by byl bez implementace TRA GA v prostorech třídy „C“ nebo „D“ složitě realizovatelný nebo náročný na zajištění koordinace.

1.3 TRA GA lze výjimečně zřídit také pro specifický provoz sportovních létajících zařízení: padákových a závěsných kluzáků. Takto zřízený TRA GA umožňuje provádění letů padákových a závěsných kluzáků mimo okolí neřízených letišť, z míst významných startovišť těchto sportovních létajících zařízení do vzdušného prostoru v rámci řízených okresech a koncových řízených oblastí s minimálním možným dopadem omezujících podmínek, vyplývajících z klasifikace vzdušného prostoru ATS.

2. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

2.1 O zřízení TRA GA na základě podnětu rozhoduje ve správním řízení formou opatření obecné povahy ÚCL v dohodě s MO, a to po projednání na KS ASM (strategická úroveň managementu vzdušného prostoru ČR).

2.2 Žadatel o zřízení TRA GA nemá právní nárok na jeho zřízení, ani na jeho využívání v případě, že TRA GA bylo v jeho prospěch zřízeno. Zřízení TRA GA závisí na schopnosti správce TRA GA splnit podmínky stanovené pro jeho zřízení, využívání TRA GA na vývoji provozní situace v daném prostoru.

2.3 Základní podmínkou pro zřízení TRA GA je souhlas stanoviště řízení letového provozu (ATC), do jehož prostoru odpovědnosti požadovaný vzdušný prostor zasahuje.

2.4 Podnět ke zřízení TRA GA může podat

- místně příslušné stanoviště ATS,
- provozovatel neřízeného letiště,
- osoba pověřená k výkonu státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení.

2.5 TRA GA lze zřídit:

- a) kolem neřízeného letiště, jehož letištní provozní zóna (ATZ) je dotčena průnikem řízeného vzdušného prostoru třídy „C“ nebo „D“ (CTR/TMA). TRA GA pak může představovat maximálně tu část potenciálního ATZ, která je nedílnou součástí takového řízeného vzdušného prostoru v době, kdy TRA GA není aktivní.

Poznámka 1: Ustanovení platí i v případě, kdy je potencionální ATZ celé součástí CTR.

Poznámka 2: Takto zřízené TRA GA plní funkci ATZ.

- b) u neřízeného letiště, na němž se pravidelně provádějí činnosti, které zasahují do řízeného vzdušného prostoru třídy „C“ nebo „D“ (CTR/TMA), a to v horizontálním a vertikálním rozsahu odpovídajícím charakteru daných činností, s cílem umožnění odletů a přiletů kluzáků a jejich místní provoz na neřízeném letišti.

Poznámka: Takové prostory TRA GA mohou vertikálně a/nebo horizontálně navazovat na prostory TRA GA uvedené pod písm. a), případně na ATZ neřízeného letiště.

- c) výjimečně v okolí významného startoviště padákových a závěsných kluzáků s převýšením nejméně 600 m ke vztáženému bodu dotčeného řízeného letiště, jehož využitelný prostor svahového proudění k získání výšky těchto SLZ pro odlet na termický let je dotčen průnikem řízeného vzdušného prostoru třídy D nebo C (CTR/TMA) tohoto letiště.

2.6 Požadovaný rozsah TRA GA je předmětem dohody mezi tímto stanovištěm ATC a správcem TRA GA.

Poznámka 1: Správcem TRA GA je provozovatel daného neřízeného letiště, který současně zajišťuje službu poskytování informací známému provozu (RADIO).

Poznámka 2: V případě TRA GA pro specifický provoz sportovních létajících zařízení je správcem právní subjekt, odpovědný za organizaci létání v TRA GA, stanovený osobou pověřenou výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení.

2.7 Osoba pověřená k výkonu státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení je v případě zřízení TRA GA pro lety padákových a závěsných kluzáků povinna stanovit právnickou osobu správcem TRA GA, který je na základě tohoto ustanovení oprávněn sjednat dohodu s místně příslušným stanovištěm ATC, jakožto uživatel tohoto TRA GA, včetně vymezení podmínek jeho užívání.

3 PRAVIDLA PRO VYUŽÍVÁNÍ TRA GA

3.1 Správce TRA GA a místně příslušné stanoviště ATS musí uzavřít dohodu o podmínkách a koordinaci používání TRA GA. V této dohodě se zakotví práva a povinnosti správce prostoru, mechanismus aktivace a deaktivace TRA GA (včetně koordinace související s průletem vojenského letadla, viz ust. 3.2, 3.3 a 3.6), způsob spojení a komunikace, vyjadřování omezení aktivace v horizontálních, vertikálních nebo časových parametrech, odpovědné osoby nebo funkce a jiné podrobnosti, jsou-li požadovány nebo zapotřebí. Tato dohoda je nezbytným předpokladem k zahájení provozování předmětných TRA GA.

3.2 Při zamýšleném průletu vojenského letadla (včetně zahraničního) provádějícího zásah k ostraze vzdušného prostoru ČR (NATINAMDS, NaPoSy PVO ČR) nebo provádějícího let v rámci Otevřeného nebe (Open Sky) přes TRA GA na žádost AČR musí správce TRA GA na pokyn místně příslušného stanoviště ATC neprodleně přerušit letovou činnost v příslušném (příslušných) TRA GA tak, aby byl průlet tohoto letadla umožněn za podmínek vzdušného prostoru třídy D, resp. C.

Poznámka: V případě letu v rámci Open Sky lze omezení aktivace TRA GA řešit již v procesu plánování tohoto letu.

3.3 Postupy pro průlet vojenského letadla (včetně zahraničního) provádějícího zásah (NATINAMDS a NaPoSy PVO ČR) přes TRA GA zřízeného pro lety padákových a závěsných kluzáků, jakož i postupy a podmínky aktivace, ukončení či omezení činnosti musí být předmětem dohody mezi místně příslušným stanovištěm ATC a správcem takového TRA GA, a musí brát v úvahu skutečnost, že padákové a závěsné kluzáky nejsou vybaveny rádiovou stanicí.

3.4 Při zamýšleném průletu nebo činnosti letadla (včetně zahraničního) provádějícího zásah v rámci SAR, LZSS, IZS, hašení požáru nebo bezpečnostní akce může pilot letadla požádat místně příslušné stanoviště ATC o neprodlené přerušení nebo omezení činnosti všeobecného letectví v TRA GA, považuje-li to za nezbytné.

3.5 Průlet letadla (včetně zahraničního) provádějícího zásah v rámci SAR, LZSS, IZS, hašení požáru nebo bezpečnostní akce přes TRA GA zřízeného pro lety padákových a závěsných kluzáků je možný pouze za dodržení pravidel letu prostoru třídy G. Místně příslušné stanoviště ATC poskytne tomuto letu na žádost radu k vyhnutí se aktivovaným prostorům TRA GA.

3.6 Při zamýšleném průletu vojenského letadla neprovádějícího zásah poskytne místně příslušné stanoviště ATC na žádost pilota radu k vyhnutí se aktivovanému TRA GA, nebo, při letu IFR, radarové vektorování, je-li to proveditelné.

4. AKTIVACE / DEAKTIVACE TRA GA

4.1 Rezervování (plánování) TRA GA se předem neprovádí, tedy není součástí činností spadajících do před-taktické úrovně ASM. Tyto prostory nejsou „AMC Manageable“ a nejsou předmětem publikace prostřednictvím AUP/UUP.

4.2 Aktivace / deaktivace TRA GA se provádí pouze na taktické úrovni (v reálném čase) a to mezi místně příslušným stanovištěm ATC a správcem TRA GA.

4.3 Poskytovatel ATS, v jehož prostoru je TRA GA zřízeno a pod něhož spadá místně příslušné stanoviště ATC je povinen po sjednaných komunikačních kanálech neprodleně informovat stanovené stanoviště Armády ČR o aktivaci / deaktivaci TRA GA, včetně povolené maximální výšky.

4.4 Informace o aktivaci / deaktivaci TRA GA poskytnou příslušné stanoviště letové informační služby a místně příslušné stanoviště ATC na svých provozních frekvenčních kanálech.

4.5 V případě TRA GA zřízených pro místní činnost neřízeného letiště a v jeho okolí poskytne informaci také příslušné stanoviště poskytující informace známému provozu (RADIO).

4.6 Jakmile je TRA GA aktivováno, aplikuje se v něm třída vzdušného prostoru „G“.

4.7 Aktivací TRA GA dochází k oddělení tohoto prostoru od okolních řízených vzdušných prostorů třídy „C“ nebo „D“ (od CTR a/nebo TMA), deaktivací TRA GA se oddělení ruší.

4.8 Místně příslušné stanoviště ATC může na základě provozní situace kdykoliv rozhodnout o neprodleném omezení, přerušení nebo ukončení činnosti všeobecného letectví v TRA GA zřízených pro místní činnost neřízeného letiště. Správce TRA GA musí na pokyn místně příslušného stanoviště ATC, které tak reaguje na provozní situaci, neprodleně omezit, přerušit nebo ukončit činnost v TRA GA a případně dle pokynu TRA GA urychleně deaktivovat.

4.9 Místně příslušné stanoviště ATC nemá možnost neprodleně ukončit nebo omezit činnost, případně deaktivovat TRA GA zřízeného pro lety padákových a závěsných kluzáků, byť by si to provozní situace vyžadovala, neboť tato sportovní létající zařízení nejsou povinně vybavena rádiovou stanicí. Podmínky pro neplánované ukončení činnosti a deaktivace těchto prostorů musí být sjednány v dohodě mezi místně příslušným stanovištěm ATC a správcem TRA GA.

5. PRAVIDLA PRO PROVÁDĚNÍ LETŮ V TRA GA A NA ROZHRANÍ SE SOUSEDÍCÍM VZDUŠNÝM PROSTOREM

5.1 V aktivovaném TRA GA se aplikují pravidla létání odpovídající vzdušnému prostoru třídy „G“. Rovněž rozsah služeb ATS, které mohou být pilotovi poskytnuty, odpovídá vzdušnému prostoru třídy „G“.

5.2 Kde TRA GA sousedí vertikálně se vzdušným prostorem ATS jiné třídy, musí lety prováděné ve společné hladině i služby jim poskytované odpovídat vzdušnému prostoru třídy „G“.

5.3 Pokud let vystupuje z TRA GA a vstupuje do řízeného vzdušného prostoru třídy „C“ nebo „D“, platí pro něj stejná pravidla, jako pro jakýkoli jiný neřízený let, který vstupuje do řízeného vzdušného prostoru třídy „C“ nebo „D“, včetně podmínky navázání

spojení a získání povolení ke vstupu do takového prostoru.

6. ZVEŘEJŇOVÁNÍ TRA GA

6.1 TRA GA jsou publikovány v:

- AIP ČR (v části ENR 1.4, ENR 5.5, ENR 6.3 a části AD – SID/STAR a VFRC),
- MIL AIP (v části ENR 1.4 a ENR 5.5, v části AD – SID/STAR a VFRC),
- VFR příručky ČR (v textu VFR-ENR a v mapách VFR-AD-VOC).

6.2 O publikaci TRA GA v civilní letecké mapě 1:500 000 (Letecká mapa ICAO) a ve vojenské Letecké orientační mapě ČR 1:500 000 (AČR) rozhoduje ÚCL po projednání s Ministerstvem obrany a s osobou pověřenou výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení.

6.3 Publikace TRA GA v Letecké informační příručce (AIP) musí obsahovat minimálně následující údaje vztahující se k dotčenému TRA GA:

- označení a název prostoru
- horizontální hranice prostoru
- horní a spodní vertikální hranice prostoru
- správce prostoru (volací znak a frekvenční kanál v případě TRA GA zřízených pro místní činnost neřízeného letiště a v jeho okolí nebo telefonní kontakt na správce TRA GA zřízeného pro lety padákových anebo závěsných kluzáků)
- místně příslušné stanoviště ATC (volací znak a frekvenční kanál)
- stanoviště ATS poskytující FIS/ALRS (volací znak a frekvenční kanál)

Poznámka: Dále se uvádí informace stanovené Opatřením obecné povahy, kterým se TRA GA zřizuje (jako např. Oblast s povinným rádiovým spojením (Radio mandatory zone - RMZ)).

6.4 Pravidla pro označování TRA GA stanoví ÚCL.

7. LETECKÉ NEHODY

7.1 Základní povinnosti

7.1.1 Jakmile je známo, že došlo k letecké nehodě, správce TRA GA (stanoviště poskytující informací známému provozu neřízeného letiště nebo správcem TRA GA pro lety padákových a závěsných kluzáků pověřená osoba) musí vždy neprodleně uvědomit následující instituce a orgány, bez ohledu na to, že zprávu již mohl podat někdo jiný:

- a) záchrannou požární službu na letišti nebo
- b) veřejný hasičský útvar vždy, pokud tak charakter nehody vyžaduje;

c) zdravotnickou záchrannou službu, pokud není jistota, že nedošlo ke zranění osob;

d) všechny dostupné organizace, složky a osoby v dosahu, které jsou schopny poskytnout pomoc před příjezdem veřejného hasičského sboru, pokud tak charakter nehody vyžaduje;

e) Policii ČR, pokud došlo ke zranění osob a/nebo hmotné škodě.

7.1.2 Při spojení s dispečerem hasičského útvaru, záchranné služby nebo integrovaného záchranného systému se uvádí následující informace:

a) jméno, funkce a spojení na osobu podávající hlášení;

b) místo nehody;

c) typ letadla nebo sportovního létajícího zařízení;

d) počet osob na palubě, případně jiných zraněných osob na zemi (je-li znám);

e) popis nehody nebo nouzové situace;

f) druh a množství paliva (je-li známo);

g) případné nebezpečné látky na palubě;

h) jiné důležité informace.

7.2 Stav nouze

7.2.1 Uvědomování záchranných koordinačních středisek

Dojde-li k údobí nejistoty, pohotovosti a tísně v době, kdy je letadlo na spojení se stanovištěm poskytující informací známému provozu anebo je o něm stanoviště poskytující informací známému provozu nebo správci TRA GA jinak známo, musí osoba poskytující informace nebo správcem TRA GA pro lety padákových a závěsných kluzáků pověřená osoba uvědomit ACC Praha, stanoviště FIC.

7.2.2 Informování pilotů letících v blízkosti

Když bylo stanovištěm poskytující informací známému provozu stanoveno, že letadlo je ve stavu nouze v prostoru TRA GA, ostatní letadla, o nichž se ví, že jsou v jeho blízkosti, musí být informována osobou poskytující informace známému provozu o povaze nouze, a je-li to vhodné, požádána o spolupráci.

8. HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ

Způsob hlášení událostí je stanoven v ust. 4.12 Předpisu L 13.

Poznámka: Za událost se považují letecká nehoda, incident nebo vážný incident (definice těchto pojmů viz Předpis L 13).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

DODATEK U – POŽADAVKY PRO STANOVENÍ MINIMÁLNÍ ÚROVNĚ ATS**1. Všeobecné ustanovení**

V návaznosti na ustanovení bodu 1 článku 3 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011, (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011, stanoví Ministerstvo dopravy závazné požadavky pro stanovení minimální úrovně ATS poskytovaných na jednotlivých letištích.

2. Požadavky pro stanovení minimální úrovně ATS

2.1 Požadavky pro stanovení úrovně ATS na letištích v České republice jsou uvedeny v Tabulce U-1. V případě, že je to dle dále uvedených kritérií dostačující, může být na letišti poskytována pouze služba AFIS, a to včetně pohotovostní služby. Jestliže poskytování služby AFIS dostačující není, musí být poskytována letištní služba řízení letového provozu stanovištěm TWR, případně kombinací poskytování letištní služby řízení letového provozu a služby AFIS (kdy je aktivní buď stanoviště TWR, nebo stanoviště AFIS).

2.2 Rozsah požadovaných ATS se stanoví dle intenzity provozu (počet vzletů a přistání na daném letišti), charakteristiky provozu (převažující používané typy letadel – maximální vzletová hmotnost a konstrukční vlastnosti) a povoleného druhu provozu (IFR, VFR) od úrovně 1 až po úroveň 5, které se shodují s klasifikací letiště uvedenou v prvním sloupci Tabulky U-1.

2.3 V souladu s platnou právní úpravou obsaženou v příslušných ustanoveních vyhlášky č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, musí provozovatel letiště schváleného pro provoz VFR při překročení stanovených provozních limitů nebo, je-li na letišti provozována pravidelná obchodní letecká doprava, zajistit poskytování služby AFIS. V ostatních případech zajistí provozovatel letiště schváleného pro provoz VFR poskytování informací známému provozu (viz řádek 6 Tabulky U-1).

2.4 S ohledem na rozmanitost provozu mohou být některá letiště současně zařazena ve dvou úrovních požadavků na rozsah poskytovaných ATS (viz řádek 3 Tabulky U-1). V těchto případech je provozovatel letiště povinen poskytovat ATS minimálně v rozsahu AFIS, pokud se sám nerozhodne poskytovat ATS v rozsahu ATC. Poskytovatel ATS pravidelně monitoruje v rámci svého systému řízení bezpečnosti, zda je zvolený rozsah poskytovaných ATS dostatečný pro zajištění odpovídající úrovně bezpečnosti letového provozu.

2.5 Provozovatel letiště je povinen zajistit stanovený rozsah služeb ATS. To však nevylučuje zajistit ATS služby vyššího rozsahu, než je požadováno.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Tabulka U-1. Požadavky pro stanovení úrovně ATS

Klasifikace AD	Charakteristika provozu	Povolený druh provozu	Intenzita provozu		ATS	Provozní doba	AoR	Související vzdušný prostor
			Počet pohybů na AD	Počet pohybů obchodní letecké dopravy				
1	- velký rozdíl rychlostí letadel - velký rozsah MTOM - mix IFR, VFR,	schváleno pro lety IFR	Roční objem > 100 000 IFR Hodinová špička* > 30 IFR	N/A	ATC TWR (pouze letištní služba řízení)	- H24 (pokud to vyžaduje poptávka provozu nebo je tak požadováno příslušným úřadem) - OPR HR (omezení nočního provozu z hlukových důvodů, nedostatek poptávky)	CTR třída C/D	TMA třída C
2	- velký rozdíl rychlostí letadel - velký rozsah MTOM - mix IFR, VFR,	schváleno pro lety IFR	Roční objem > 50 000 IFR Hodinová špička* > 15 IFR	Roční objem > 20 000 Hodinová špička > 4	ATC TWR (pouze letištní služba řízení)	- H24 (pokud to vyžaduje poptávka provozu nebo je tak požadováno příslušným úřadem) - OPR HR (omezení nočního provozu z hlukových důvodů, nedostatek poptávky)	CTR třída D	TMA třída D
3	- výkonově podobné typy letadel - malý rozsah MTOM - mix IFR, VFR - ověřovací a zkušební lety	schváleno pro lety IFR	Roční objem < 50 000 IFR Hodinová špička* ≤ 15 IFR	Roční objem < 20 000 Hodinová špička > 4 Hodinová špička ≤ 4 IFR	ATC TWR (pouze letištní služba řízení) ve volitelné kombinaci s ATS AFIS	- OPR HR (omezení nočního provozu z hlukových důvodů, nedostatek poptávky) nebo - O/R	CTR třída D nebo FIZ (ATZ)	- TMA nebo - prostor s neřízeným provozem, RMZ, případně s TMZ
4	- výkonově podobné typy letadel - malý rozsah MTOM - mix IFR, VFR - ověřovací a zkušební lety	schváleno pro lety IFR	Příležitostný provoz IFR	Pravidelná obchodní letecká doprava > 0	ATS AFIS pravidla jsou stanovena vyhláškou č. 108/1997 Sb.	- OPR HR - O/R	FIZ (ATZ)	- TMA nebo - prostor s neřízeným provozem, RMZ, případně s TMZ
5	VFR	schváleno pro lety VFR	Průměrný roční objem ve třech po sobě jdoucích letech > 40 000	Pravidelná obchodní letecká doprava > 0	ATS AFIS pravidla jsou stanovena vyhláškou č. 108/1997 Sb.	- OPR HR - O/R	FIZ (ATZ)	- prostor s neřízeným provozem
6	VFR	schváleno pro lety VFR	N/A	0	Non-ATS (např. RADIO)	- OPR HR - O/R	ATZ	- prostor s neřízeným provozem

Vysvětlivky: **AoR** = oblast odpovědnosti (area of responsibility); * = nezahrnuje výcvikové lety; **FIZ** = letová informační zóna (flight information zone); **non-ATS** = jiné než ATS; **O/R** = na vyžádání (on request); **RADIO** = poskytování informací známému provozu; **prostor s neřízeným provozem** = prostor, kde nejsou poskytovány služby ATS, ale pouze informace známému provozu.