

---

<sup>1</sup> In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.



V Bruselu dne ...

C

Návrh

**NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. .../...**

ze dne [...],

**kterým se mění nařízení Komise (EU) č. .../..., kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění nařízení (ES) č. 2096/2005, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010**

**(Text s významem pro EHP)**

Návrh

**NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. .../...**

**ze dne [...],**

**kterým se mění nařízení Komise (EU) č. .../..., kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění nařízení (ES) č. 2096/2005, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010**

**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému (dále jen „rámcové nařízení“) <sup>(2)</sup>, a zejména na články 5 a 8 uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému (dále jen „nařízení o vzdušném prostoru“) <sup>(3)</sup>, a zejména na článek 4 uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (dále jen „základní nařízení agentury EASA“), a zejména na články 8 a 8b a přílohu Vb uvedeného nařízení,

---

<sup>2</sup> Úř. věst., L 300, 14.11.2009, s. 34.

<sup>3</sup> Úř. věst., L 300, 14.11.2009, s. 34.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*

Nařízení Komise (ES) č. .../... se mění takto:

1. V článku 2 se doplňují tyto definice:

„pozorováním z letadla“ se rozumí vyhodnocení jednoho nebo více meteorologických prvků provedené z letadla za letu,

„informacemi AIRMET“ se rozumí informace vydané 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,

„hlášením z letadla“ se rozumí hlášení z letadla za letu sestavené ve shodě s požadavky na hlášení o poloze a dále provozní a/nebo meteorologická hlášení,

„instrukcí řízení letového provozu“ se rozumí příkazy vydávané řízením letového provozu za účelem požádání pilota, aby provedl určitou činnost,

„automatickou informační službou v koncové řízené oblasti (ATIS)“ se rozumí automatické poskytování platných běžných informací přilétávajícím a odlétávajícím letadlům nepřetržitě nebo v určeném časovém intervalu:

- a) „automatickou informační službou v koncové řízené oblasti datovým spojem (D-ATIS)“ se rozumí poskytování ATIS prostřednictvím datového spoje;
- b) „automatickou hlasovou informační službou v koncové řízené oblasti (hlasovou ATIS)“ se rozumí poskytování ATIS prostřednictvím nepřetržitého a opakovaného hlasového přenosu informací;

„mezi povolení“ se rozumí bod, k němuž bylo vydáno letadlu letové povolení,

„následným povolením“ se rozumí povolení vydané letadlu stanovištěm řízení letového provozu, které v daném čase toto letadlo neřídí,

„oblačností provozního významu“ se rozumí oblačnost s výškou základny oblačnosti pod 5 000 ft (1 500 m) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou nadmořskou výškou podle toho, která z nich je větší, nebo oblačnost typu cumulonimbus nebo cumulus congestus v jakékoliv výšce,

„předpovědí“ se rozumí informace o očekávaných meteorologických podmínkách pro určitý čas nebo časový interval a pro určitou oblast nebo část vzdušného prostoru,

„oblastí s povinným rádiovým spojením (RMZ)“ se rozumí vymezený vzdušný prostor, ve kterém je povinné vybavení radiostanicemi a jejich provozování,

„radionavigační službou“ se rozumí služba poskytující informace pro vedení nebo údaje o poloze pro efektivní a bezpečný provoz letadel pomocí jednoho nebo více radionavigačních zařízení,

„dráhovou dohledností (RVR)“ se rozumí vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose dráhy vidět denní dráhové značení nebo návěstidla ohraničující dráhu nebo vyznačující její osu,

„informacemi SIGMET“ se rozumí informace vydané meteorologickou výstražnou službou týkající se výskytu nebo očekávaného výskytu určitých meteorologických jevů na trati, které mohou ovlivnit bezpečnost letového provozu,

„bloudícím letadlem“ se rozumí letadlo, které se význačně odchýlilo od zamýšlené trati nebo které hlásí, že nezná svou polohu,

„radou k vyhnutí se provozu“ se rozumí rada poskytnutá stanovištěm letových provozních služeb, která přesně stanoví manévry, jež pomohou pilotovi vyhnout se srážce,

„informacemi o provozu“ se rozumí informace vydané stanovištěm letových provozních služeb, jimiž se pilot upozorňuje na jiný známý nebo pozorovaný letový provoz, jenž se může nacházet v blízkosti polohy letadla nebo jeho zamýšlené trati, a která má pilotovi pomoci vyhnout se srážce,

„bodem předání řízení“ se rozumí přesně 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,

„převodní hladinou“ se rozumí nejnižší použitelná letová hladina nad převodní nadmořskou výškou,

„oblastí s povinným odpovídačem (TMZ)“ se rozumí vymezený vzdušný prostor, ve kterém je povinné vybavení odpovídači, které hlásí tlak a nadmořskou výšku, a jejich provozování,

„neidentifikovaným letadlem“ se rozumí letadlo, které bylo zpozorováno, nebo došlo k hlášení, že letí v daném prostoru, ale jehož identita nebyla zjištěna.“

2. V příloze nařízení Komise (EU) č. .../... se vkládá část B v souladu s přílohou tohoto nařízení.

## *Článek 2*

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se ode dne [XX/XX/XX].

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

V Bruselu dne [...]

*Za Komisi*  
[...]  
*předseda*

## PŘÍLOHA

### Část B – Požadavky na letové navigační služby

#### Kapitola 1 – Letové provozní služby

##### 1.1 Obecná ustanovení

###### 1.1.1 Úkoly letových provozních služeb

###### 1.1.1.1 Úkolem letových provozních služeb je:

- a) zabraňovat srážkám letadel;
- b) zabraňovat srážkám letadel na provozní ploše a s překážkami na této ploše;
- c) urychlovat a udržovat řádný tok letového provozu;
- d) poskytovat rady a informace užitečné k bezpečnému a účinnému provádění letů;
- e) vyrozumívat příslušné organizace o letadlech, po nichž se má pátrat nebo kterým se má poskytnout záchranná služba, a spolupracovat s těmito organizacemi, jak se požaduje.

###### 1.1.2 Koordinace mezi provozovatelem letadla a letovými provozními službami

1.1.2.1 Stanoviště letových provozních služeb při plnění svých úkolů musí zohlednit požadavky provozovatelů letadel, které vyplývají z jejich povinností stanovených příslušnými pravidly letového provozu Evropské unie, a požadují-li to provozovatelé letadel, musí se jim nebo jejich stanoveným zástupcům zpřístupnit veškeré dostupné informace, které jim nebo jejich stanoveným zástupcům umožní plnit jejich povinnosti.

1.1.2.2 Pokud to provozovatel letadla požaduje a je-li to proveditelné, musí se jemu nebo jeho stanovenému zástupci v souladu s místními postupy neprodleně předávat zprávy (včetně hlášení o poloze) přijaté stanovišti letových provozních služeb, které se týkají provozu letadla, kterému je tímto provozovatelem letadla poskytována služba řízení provozu.

###### 1.1.3 Čas v letových provozních službách

1.1.3.1 Letištní řídicí věže musí před pojižděním letadla ke vzletu sdělit 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 k nejbližší půlminutě.

##### 1.2 Klasifikace vzdušného prostoru

1.2.1 Členské státy musí, vycházejíce ze svých potřeb, označit vzdušný prostor v souladu s touto klasifikací vzdušného prostoru a v souladu s dodatkem 4:

*Třída A.* Jsou povoleny jen lety IFR. Všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se mezi nimi rozstupy. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlozemě. 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. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlozemě. Všechny lety podléhají letovému povolení.

*Třída C.* Jsou povoleny lety IFR a 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 a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země. Pro lety VFR platí omezení rychlosti na 250 kt indikované vzdušné rychlosti (IAS) ve výšce menší než 3 050 m (10 000 ft) nad mořem. Všechny lety podléhají letovému povolení.

*Třída D.* Jsou povoleny lety IFR a VFR a všem letům se poskytuje služba řízení letového prostoru. Letům IFR se zajišťují rozstupy vůči jiným letům IFR, poskytují se jim informace o provozu týkající se letů VFR a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu. Letům VFR se poskytují informace o provozu týkající se všech ostatních letů a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu. Pro všechny lety VFR se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země a pro všechny lety platí omezení rychlosti 250 kt IAS ve výšce menší než 3 050 m (10 000 ft) nad mořem. Všechny lety podléhají letovému povolení.

*Třída E.* Jsou povoleny lety IFR a 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. Pro lety IFR se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země. Pro všechny lety platí omezení rychlosti 250 kt IAS ve výšce menší než 3 050 m (10 000 ft) nad mořem. Všechny lety IFR podléhají letovému povolení. Třída E se nesmí používat pro řízení okrsky.

*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. 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 platí omezení rychlosti 250 kt IAS ve výšce menší než 3 050 m (10 000 ft) nad mořem. Letové povolení se nevyžaduje.

*Třída G.* Jsou povoleny lety IFR a VFR a všem letům se na vyžádání poskytuje letová informační služba. Všechny lety VFR musí být schopny navázat hlasové spojení letadlo-země. Pro všechny lety platí omezení rychlosti 250 kt IAS ve výšce menší než 3 050 m (10 000 ft) nad mořem. Letové povolení se nevyžaduje.

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

### **1.3 Požadavky na spojení a činnost odpovídačů SSR**

#### 1.3.1 Oblast s povinným rádiovým spojením (RMZ)

- 1.3.1.1 Letadla musí, pro lety VFR prováděné v částech vzdušného prostoru tříd E, F nebo G a pro lety IFR prováděné v částech vzdušného prostoru tříd F nebo G, které příslušný úřad označil za oblast s povinným rádiovým spojením (RMZ), nepřetržitě sledovat na příslušném hlasovém komunikačním kanálu letadlo-země a v případě potřeby musí navázat obousměrné spojení na příslušném komunikačním kanálu, pokud alternativní ustanovení předepsaná příslušným úřadem pro daný konkrétní vzdušný prostor nestanoví jinak.

- 1.3.1.2 Před vstupem do oblasti s povinným rádiovým spojením musí pilot na příslušném komunikačním kanálu provést počáteční volání obsahující označení volané stanice, volací znak, typ letadla, polohu, hladinu, letový záměr a další informace předepsané příslušným úřadem.

#### 1.3.2 Oblast s povinným odpovídačem (TMZ)

- 1.3.2.1 Letouny musí být pro všechny lety prováděné ve vzdušném prostoru, který příslušný úřad označil za oblast s povinným odpovídačem (TMZ), vybaveny odpovídači SSR schopnými provozu v módech A a C nebo v módu S a musí je používat, pokud alternativní ustanovení předepsaná příslušným úřadem pro daný konkrétní vzdušný prostor nestanoví jinak.

- 1.3.3 Vzdušné prostory označené za oblast s povinným rádiovým spojením nebo oblast s povinným odpovídacem musí být řádně vyznačeny v leteckých informačních příručkách.

#### **1.4 Služba letadlům v nouzi**

- 1.4.1 Letadlu, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je v nouzi, včetně letadla, které je předmětem protiprávního jednání, musí stanoviště letových provozních služeb věnovat co největší pozornost a pomoc a udělit mu prioritu před ostatními letadly, jak to okolnosti vyžadují.
- 1.4.2 Jestliže je známo nebo se předpokládá, že letadlo se stalo předmětem protiprávního jednání, musí stanoviště letových provozních služeb pohotově odpovídat na žádosti z letadla. Musí se pokračovat ve vysílání informací, které se týkají bezpečného provedení letu, a musí být přijata potřebná opatření pro urychlení všech fází letu, a zejména bezpečného přistání letadla.
- 1.4.3 Jestliže je známo nebo se předpokládá, že letadlo se stalo předmětem protiprávního jednání, musí stanoviště letových provozních služeb v souladu s místně schválenými postupy informovat neprodleně příslušný úřad určený státem a musí si vyměnit nezbytné informace s provozovatelem letadla nebo jím stanoveným zástupcem.

#### **1.5 Nepředvídané okolnosti za letu**

##### **1.5.1 Bloudící nebo neidentifikované letadlo**

- 1.5.1.1 Jakmile stanoviště letových provozních služeb objeví letadlo, které bloudí, musí provést všechna potřebná opatření popsaná v odstavcích 1.5.1.1.1 a 1.5.1.1.3, aby mu pomohlo a poskytlo jeho letu zabezpečení.

##### **1.5.1.1.1** 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 ostatní stanoviště letových provozních služeb, 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 v písmenech c) a d) a od jiných letadel za letu veškerou pomoc při navazování spojení s letadlem a stanovení jeho polohy.

- 1.5.1.1.2 Požadavky stanovené v písmenech d) a e) platí také pro stanoviště letových provozních služeb, která byla informována v souladu s písmenem c).

##### **1.5.1.1.3** Když je poloha letadla zjištěna, musí stanoviště letových provozních služeb:

- a) oznámit letadlu jeho polohu a poskytnout mu instrukce pro nápravu situace. Toto oznámení musí být učiněno neprodleně, jestliže letová provozní služba zjistí, že by mohlo dojít k zakročení proti letadlu nebo k jinému ohrožení jeho bezpečnosti; a
- b) v případě potřeby předat jiným stanovištím letových provozních služeb a příslušným vojenským stanovištím nezbytné informace týkající se bloudícího letadla a všech tomuto letadlu poskytnutých rad.

- 1.5.1.2 Jakmile je stanovišti letových provozních služeb známo, že se v jeho prostoru nachází neidentifikované letadlo, musí usilovat o zjištění jeho totožnosti, jestliže je to nutné pro poskytování letových provozních služeb nebo je tak požadováno příslušnými vojenskými orgány



v souladu s místními dohodnutými postupy. Proto musí stanoviště letových provozních služeb provést ta z těchto 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, zda mají informace o letu, 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.

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

1.5.1.3 V případě bloudícího nebo neidentifikovaného letadla musí být zohledněna možnost, že je letadlo předmětem protiprávního jednání. Pokud stanoviště letových provozních služeb vyhodnotí, že bloudící nebo neidentifikované letadlo může být předmětem protiprávního jednání, musí v souladu s místními schválenými postupy neprodleně informovat příslušný úřad určený státem.

## 1.5.2 Zakročování proti civilním letadlům

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

- a) 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;
- b) informovat pilota letadla, proti němuž je zakročováno, o zakročování;
- c) 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;
- d) je-li to nezbytné, předávat zprávy mezi zakročujícím letadlem nebo stanovištěm řídicím zakročování a letadlem, proti němuž je zakročováno;
- e) v těsné spolupráci se stanovištěm řídicím zakročování, přijmout všechna nezbytná opatření k zajištění bezpečnosti letadla, proti němuž je zakročováno;
- f) informovat stanoviště letových provozních služeb sousedních letových informačních oblastí, jestliže se jeví, že letadlo zabloudilo z těchto letových informačních oblastí.

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

- a) informovat stanoviště letových provozních služeb, v jehož prostoru odpovědnosti dochází k zakročování, poskytnout mu dostupné informace, které mohou pomoci určit totožnost letadla, a požádat jej o provedení opatření podle odstavce 1.5.2.1;
- b) předávat zprávy mezi letadlem, proti němuž je zakročováno, a příslušným stanovištěm letových provozních služeb, stanovištěm řídicím zakročování nebo zakročujícím letadlem.

## Kapitola 2 – Služba řízení letového provozu

## 2.1 Uplatnění

2.1.1 Služba řízení letového provozu je 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.

## 2.2 Činnost služby řízení letového provozu

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

- 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 letová povolení a informace s cílem zabránit srážkám letadel jím řízených a urychlovat a udržovat řádný tok letového provozu;
- d) je-li to nezbytné, koordinovat letová povolení s jinými stanovišti:
  - 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.

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

- a) mezi všemi lety ve vzdušných prostorech tříd A a B;
- b) mezi lety IFR ve vzdušných prostorech tříd C, D a E;
- c) mezi lety IFR a lety VFR ve vzdušném prostoru třídy C;
- d) mezi lety IFR a zvláštními lety VFR;
- e) mezi zvláštními lety VFR, pokud není příslušným úřadem předepsáno jinak;

s výjimkou případů, kdy o to pilot letadla požádá a pilot druhého letadla s tím vysloví souhlas, jestliže je tak předepsáno příslušným úřadem v případech uvedených pod písmenem b) výše, v rámci kterých se smí ve vzdušných prostorech tříd D a E vydat povolení k letu s dodržением vlastních rozstupů pro určitou část letu ve výšce menší než 3 050 m (10 000 ft) při stoupání nebo klesání probíhající ve dne v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.

2.2.3 S výjimkou případů, kdy může být provedeno snížení minim rozstupů v blízkosti letiště, musí stanoviště řízení letového provozu zajistit nejméně jeden z těchto rozstupů:

- a) vertikální rozstup přidělením různých cestovních hladin vybraných z tabulky cestovních hladin uvedených v dodatku 2 přílohy tohoto nařízení, s výjimkou případu, kdy se nesmí použít vztah mezi hladinami a tratí stanovený v tomto předpise, pokud je uvedeno jinak v příslušných leteckých informačních příručkách nebo letových povoleních. Minimum vertikálního rozstupu musí být nominálně nejméně 300 m (1 000 ft) až po letovou hladinu FL 410 včetně a nominálně 600 m (2 000 ft) nad touto letovou hladinou;
- 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 různých zeměpisných oblastech.

### **2.3 Minima rozstupů**

- 2.3.1 Volba pro stanovení minim rozstupů v dané části vzdušného prostoru je prováděna poskytovatelem letových navigačních služeb odpovědným za poskytování letových provozních služeb a schválena dotčeným příslušným úřadem.
- 2.3.2 Pro provoz, který bude přecházet z jednoho sousedícího vzdušného prostoru do druhého, a tratě, které vedou blíž společné hranici sousedních vzdušných prostorů, než je minimum rozstupu vztahující se na dané okolnosti, se volba minim rozstupu provádí na základě konzultací mezi poskytovateli letových navigačních služeb odpovědnými za poskytování letových provozních služeb v sousedícím vzdušném prostoru.
- 2.3.3 Podrobnosti o zvolených minimech rozstupu a oblastech jejich použití se oznámí:
  - a) dotčeným stanovištěm letových provozních služeb a
  - b) pilotům a provozovatelům letadel prostřednictvím leteckých informačních příruček tam, kde je rozstup založen na předepsaných navigačních prostředcích nebo předepsaných způsobech navigace používaných letadlem.

### **2.4 Letová povolení**

- 2.4.1 Letová povolení se zakládají výhradně na požadavcích pro poskytování služby řízení letového provozu.
- 2.4.2 Obsah letových povolení
  - 2.4.2.1 Letové povolení musí obsahovat:
    - a) identifikaci letadla, jak je uvedena v letovém plánu;
    - b) mez povolení;
    - c) trať letu;
    - d) hladinu (hladiny) letu pro celou trať nebo její část a změny hladin, požadují-li se;
    - e) všechny nezbytné instrukce nebo informace o dalších skutečnostech, např. o způsobu přiblížení nebo odletu, spojení a času uplynutí platnosti letového povolení.
  - 2.4.3 Letová povolení pro transsonický let
    - 2.4.3.1 Letové povolení, které se týká fáze transsonického zrychlování nadzvukového letu, musí platit nejméně do konce této fáze.
    - 2.4.3.2 Letové povolení, které se týká zbrzdění a klesání letadla z nadzvukového letu do podzvukového letu, musí usilovat o zajištění nepřerušovaného klesání alespoň během transsonické fáze.
  - 2.4.4 Opakování povolení a informace vztahující se k bezpečnosti
    - 2.4.4.1 Letová posádka musí při hlasovém spojení zopakovat řídícímu letového provozu instrukce a části letového povolení vztahující se k bezpečnosti. Tyto položky musí být zopakovány vždy:
      - a) traťová letová povolení;
      - b) povolení a instrukce vstoupit na dráhu, přistát, vzlétnout z/od, vyčkávat v blízkosti dráhy, křížovat, pojíždět a pojíždět zpět po dráze a

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

2.4.4.1.1 Ostatní povolení nebo instrukce, včetně podmínkových povolení a instrukcí pro pojiždění, musí být zopakovány nebo potvrzeny způsobem jasně ukazujícím, že jim bylo rozuměno a že budou splněny.

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

2.4.4.2 Pokud není stanoveno poskytovatelem letových navigačních služeb jinak, nepožaduje se, aby byly hlasově zopakovány zprávy CPDLC.

#### 2.4.5 Koordinace letových povolení

2.4.5.1 Letové povolení musí být koordinováno mezi stanovišti řízení letového provozu, aby platilo pro celou trať letadla nebo její určitou část, jak je uvedeno v ustanoveních odstavců 2.4.5.1.1 až 2.4.5.4.

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

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

2.4.5.2 Jestliže se nedosáhne koordinace, jak je uvedeno v odstavci 2.4.5.1, nebo se taková koordinace nedá očekávat, letadlo musí obdržet povolení pouze k takovému bodu, kam až je koordinace přiměřeně zajištěna; před dosažením tohoto bodu nebo v tomto bodě musí letadlo obdržet další letové povolení a/nebo instrukce pro vyčkávání, podle vhodnosti.

2.4.5.2.1 Kde je tak předepsáno příslušným stanovištěm letových provozních služeb, letadlo musí navázat spojení s následujícím stanovištěm řízení letového provozu za účelem získání následného povolení před bodem předání řízení.

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

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

2.4.5.2.1.3 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.

2.4.5.3 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 dotčenými oblastními středisky řízení, musí se provést koordinace s oblastním střediskem řízení, do jehož prostoru má letadlo vstoupit, před vydáním povolení k odletu.

2.4.5.4 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.

## **2.5 Řízení osob a mobilních prostředků na letištích**

- 2.5.1 Pohyby osob nebo mobilních prostředků, včetně vlečených letadel na provozní ploše letiště, musí řídit letištní řídicí věž tak, aby nevzniklo nebezpečí pro osoby či mobilní prostředky ani pro letadla, která přistávají, pojíždějí nebo vzlétají.
- 2.5.2 Za podmínek, při nichž se uplatňují postupy určené pro nízkou dohlednost, 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 ochranné prostory ILS/MLS v průběhu přesných přístrojových přiblížení II. nebo III. kategorie;
  - b) vzhledem k ustanovením odstavce 2.5.3 musí být poskytovatelem letových navigačních služeb předepsána minimální vzdálenost mezi mobilními prostředky a pojíždějícími letadly se zřetelem k dostupným prostředkům;
  - c) při smíšeném provozu ILS a MLS kategorie II nebo III přesného přístrojového přiblížení, která se provádějí nepřetržitě na jedné dráze, musí být zajištěna větší ochrana kritickým a citlivým prostorům ILS nebo MLS.
- 2.5.3 Pohotovostním mobilním prostředkům jedoucím na pomoc letadlu v tísni musí být zajištěna přednost před veškerými pohyby na letištní ploše.
- 2.5.4 Vzhledem k ustanovením odstavce 2.5.3 mobilní prostředky na provozní ploše musí vyhovovat těmto pravidlům:
- a) mobilní prostředky a mobilní prostředky vlekoucí letadlo musí dát přednost letadlům, která přistávají, vzlétají nebo pojíždějí;
  - b) mobilní prostředky musí dát přednost mobilním prostředkům vlekoucími letadly;
  - c) mobilní prostředky musí dát přednost ostatním mobilním prostředkům v souladu s instrukcemi stanoviště letových provozních služeb;
  - d) bez ohledu na písmena a), b) a c) se mobilní prostředky a mobilní prostředky vlekoucí letadlo musí řídit pokyny letištní řídicí věže.

## **2.6 Zvláštní lety VFR v řízených okresech**

- 2.6.1 Zvláštní lety VFR se smí provádět na základě letového povolení pouze v řízeném okrese. S výjimkou, kdy je to povoleno příslušným úřadem pro vrtulníky ve zvláštních případech, jako jsou sanitní lety, pátrací a záchranné operace a hašení požárů, musí být splněny tyto další podmínky:
- a) ze strany pilota:
    - i) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;
    - ii) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo 800 m pro vrtulníky;
    - iii) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce; a
  - b) ze strany řízení letového provozu:
    - i) let je prováděn pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;
    - ii) přízemní dohlednost není nižší než 1 500 m nebo 800 m pro vrtulníky;
    - iii) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy není níže než 180 m (600 ft).

## Kapitola 3 – Letová informační služba

### 3.1 Uplatnění

3.1.1 Letová informační služba je poskytována příslušnými stanovišti letových provozních služeb všem letadlům, kterých se tyto informace mohou týkat:

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

3.1.2 Poskytování letové informační služby nezbavuje velícího pilota letadla žádných odpovědností a velící pilot s konečnou platností rozhoduje o každé navrhované změně letového plánu.

3.1.3 Pokud 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.

### 3.2 Rozsah letové informační služby

3.2.1 Letová informační služba zahrnuje poskytování příslušných:

- a) informací SIGMET a AIRMET;
  - b) informací o přederupční vulkanické aktivitě, vulkanických erupcích a oblacích vulkanického popela;
  - c) informací o úniku radioaktivních látek nebo toxických chemických látek do ovzduší;
  - d) informací o změnách dostupnosti radionavigačních služeb;
  - e) informací o změnách stavu letišť a s nimi souvisejících zařízení, včetně informací o stavu letištních pohybových ploch, pokud se na nich vyskytuje sníh, rozbředlý sníh, led nebo význačná vrstva vody;
  - f) informací o volných balónech bez pilota na palubě
- a jakýchkoliv dalších informací, které mohou ovlivnit bezpečnost.

3.2.2 Letová informační služba poskytovaná letům zahrnuje, kromě informací uvedených v odstavci 3.2.1, poskytování informací týkajících se:

- a) hlášených nebo předpovídaných meteorologických podmínek na letištích odletu, letištích určení a náhradních letištích;
- b) nebezpečí srážek 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.

3.2.3 Letová informační služba poskytovaná letům VFR musí zahrnovat, kromě informací uvedených v odstavci 3.2.1, poskytování dostupných informací týkajících se provozních a meteorologických podmínek na trati letu, které mohou znemožnit provedení letu podle pravidel letu za viditelnosti.

### 3.3 Automatická informační služba v koncové řízené oblasti (ATIS)

3.3.1 Používání zpráv ATIS v adresovaných vysíláních žádost/odpověď

3.3.1.1 Příslušné stanoviště letových provozních služeb vždy musí na vyžádání pilota vysílat potřebné zprávy ATIS.

3.3.1.2 Kdykoliv se hlasová-ATIS nebo D-ATIS provádí:

- a) letadlo musí potvrdit příjem informací při navázání spojení se stanovištěm ATS, které poskytuje přibližovací službu řízení, s letištní řídicí věží nebo s letištní letovou informační službou (AFIS) (podle vhodnosti) a
- b) příslušné stanoviště letových provozních služeb musí, když odpovídá na zprávu letadla potvrzující příjem hlášení ATIS nebo, v případě přilétávajícího letadla, v čase, který může být předepsán příslušným úřadem, poskytnout letadlu platné nastavení výškoměru.

3.3.1.3 Informace obsažené v platném ATIS, jehož příjem byl dotčeným letadlem potvrzen, nemusí být zahrnuty do přímého vysílání letadlu, s výjimkou nastavení výškoměru, které musí být poskytováno v souladu s odstavcem 3.3.1.2.

3.3.1.4 Jestliže letadlo potvrdí příjem ATIS, které již není platné, kterýkoli prvek informace, který potřebuje obnovu, musí být letadlu vyslán bez zdržení.

3.3.2 ATIS pro přilétávající a odlétávající letadla

3.3.2.1 Zprávy ATIS obsahující informace jak pro přílety, tak i odlety musí obsahovat tyto prvky informací v uvedeném pořadí:

- a) název letiště;
- b) označení pro přílety a/nebo odlety;
- c) druh kontraktu, komunikuje-li se prostřednictvím D-ATIS;
- d) označení;
- e) čas pozorování, je-li vhodné;
- f) druh očekávaného (očekávaných) přiblížení;
- g) dráhu (dráhy) v používání; 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) směr a rychlost přízemního větru, včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici čidla přízemního větru vztážená k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;
- m) dohlednost a – je-li dostupná – i dráhová dohlednost (RVR); <sup>(4)</sup>
- n) aktuální počasí; <sup>(\*)</sup>
- o) oblačnost pod 1 500 m (5 000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou nadmořskou výškou, je-li vyšší; cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost, je-li k dispozici; <sup>(\*)</sup>
- p) teplotu vzduchu;

---

<sup>4</sup> \*) Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou v době pozorování současně splněny tyto podmínky:  
a) dohlednost 10 km nebo více a není hlášena nejnižší dohlednost; b) není oblačnosti provozního významu  
a c) nevyskytuje se počasí význačné pro letectví.

- q) teplotu rosného bodu;
- r) nastavení výškoměru;
- s) všechny dostupné informace o význačných meteorologických jevech v prostorech přiblížení a počátečního stoupání, včetně stříhu větru, a informace o minulém počasí provozního významu;
- t) předpověď trend, je-li k dispozici; a
- u) specifické instrukce ATIS.

### 3.3.3 ATIS pro přilétávající letadla

#### 3.3.3.1 Zprávy ATIS obsahující informace pouze pro přílety musí obsahovat tyto 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) směr a rychlost přízemního větru, včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici čidla přízemního větru vztažená k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;
- m) dohlednost a – je-li dostupná – i dráhová dohlednost (RVR); (\*)
- n) aktuální počasí; (5)
- o) oblačnost pod 1 500 m (5 000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou nadmořskou výškou, je-li vyšší; cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost, je-li k dispozici; (\*)
- p) teplotu vzduchu;
- q) teplotu 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;

---

<sup>5</sup> \*) Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou v době pozorování splněny současně všechny následující podmínky: a) dohlednost 10 km nebo více a není hlášena nižší dohlednost; b) není oblačnost provozního významu; a c) nevyskytuje se počasí význačné pro letectví.



- t) předpověď trend, je-li k dispozici; a
- u) specifické instrukce ATIS.

### 3.3.4 ATIS pro odlétávající letadla

#### 3.3.4.1 Zprávy ATIS obsahující informace pouze pro odlety musí obsahovat tyto 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(é) pro vzlet; stav záchytného systému, který může vést k nebezpečí, je-li instalován;
- g) význačné podmínky povrchu dráhy (drah) používané(ných) pro vzlet a, je-li vhodné, brzdící účinek;
- h) zdržení při odletu, je-li to vhodné;
- i) převodní hladinu, je-li používána;
- j) jiné nezbytné provozní informace;
- k) směr a rychlost přízemního větru, včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici čidla přízemního větru vztažená k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;
- l) dohlednost a – je-li k dispozici – i dráhová dohlednost (RVR); (\*)
- m) aktuální počasí; (6)
- n) oblačnost pod 1 500 m (5 000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou nadmořskou výškou, je-li vyšší; cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost, když je k dispozici; (\*)
- o) teplotu vzduchu;
- p) teplotu rosného bodu;
- q) nastavení výškoměru;
- r) všechny dostupné informace o význačných meteorologických jevech v prostoru počátečního stoupání, včetně stříhu větru;
- s) předpověď trend, je-li k dispozici; a
- t) specifické instrukce ATIS.

## Kapitola 4 – Pohotovostní služba

---

<sup>6</sup> \*) Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou v době pozorování splněny současně všechny následující podmínky: a) dohlednost 10 km nebo více a není hlášena nižší dohlednost; b) není oblačnosti provozního významu; a c) nevyskytuje se počasí význačné pro letectví.

## **4.1 Uplatnění**

4.1.1 Pohotovostní služba je poskytována stanovišti letových provozních služeb:

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

## **4.2 Informování letadel letících v blízkosti letadla ve stavu nouze**

4.2.1 Když stanoviště letových provozních služeb zjistí, že letadlo je ve stavu nouze, ostatním letadlům, o nichž ví, že jsou v jeho blízkosti, musí co možná nejdříve poskytnout informaci o povaze této nouze, s výjimkou případů uvedených v odstavci 4.2.2.

4.2.2 Jestliže stanoviště letových provozních služeb ví nebo předpokládá, že některé letadlo je předmětem protiprávního jednání, nesmí se v komunikaci letadlo-země objevit žádná zmínka o povaze nouze do té doby, než se dotyčné letadlo jako první o povaze nouze samo zmíní a je jistota, že taková informace nezhorší situaci.

## **Kapitola 5 – Služby v oblasti meteorologie — Pozorování a hlášení z letadla hlasovým spojením**

### **5.1 Typy pozorování z letadla**

5.1.1 V každé fázi letu musí být prováděna tato pozorování z letadla:

- a) mimořádná pozorování z letadla a
- b) jiná nepravidelná pozorování z letadla.

### **5.2 Mimořádná pozorování z letadla**

5.2.1 Všechna letadla musí předávat mimořádná hlášení, kdykoliv se setkají s těmito podmínkami nebo je pozorují:

- a) mírná nebo silná turbulence; nebo
- b) mírná nebo silná námraza; nebo
- c) silná horská vlna; nebo
- d) bouřky bez krup, zastřené, prorůstající vrstevnatou oblačností, pokrývající rozsáhlé oblasti nebo na čárách instability (squall lines); nebo
- e) bouřky s kroupami, zastřené, prorůstající vrstevnatou oblačností, pokrývající rozsáhlé oblasti nebo na čárách instability (squall lines); nebo
- f) silná prachová vichřice nebo silná písečná vichřice; nebo
- g) oblak tvořený vulkanickým popelem; nebo
- h) přederupční vulkanická aktivita nebo vulkanická erupce.

5.2.2 Příslušné úřady, je-li to nezbytné, stanoví, o kterých dalších podmínkách musí všechna letadla, kdykoliv se s nimi setkají nebo je pozorují, předávat hlášení.

### **5.3 Jiná nepravidelná pozorování z letadla**

5.3.1 Setká-li se letadlo s jinými meteorologickými podmínkami, které nejsou uvedeny v odstavci 5.2.1, např. se stříhem větru, a které by mohly podle mínění velícího pilota ovlivnit bezpečnost nebo výrazně ovlivnit provoz jiných letadel, musí je velící pilot co možná nejdříve ohlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb.

### **5.4 Hlášení pozorování z letadla hlasovým spojením**

5.4.1 Pozorování z letadla musí být hlášeno během letu v čase, ve kterém je pozorování prováděno, nebo co nejdříve po ukončení pozorování.

5.4.2 Pozorování z letadla musí být předáváno jako hlášení z letadla a musí splňovat technické specifikace uvedené v dodatku 5.

### **5.5 Výměna hlášení z letadel**

5.5.1 Stanoviště letových provozních služeb musí neprodleně předávat mimořádná a nepravidelná hlášení z letadel:

- a) jiným dotčeným letadlům;
- b) přidružené meteorologické výstražné službě (MWO) a
- c) ostatním dotčeným stanovištím letových provozních služeb.

5.5.2 Vysílání pro letadlo musí být opakována na kmitočtu, který určuje dotčené stanoviště letových provozních služeb, a musí v nich být pokračováno po dobu, kterou určuje dotčené stanoviště letových provozních služeb.

## DODATEK 4 — TRÍDY VZDUŠNÉHO PROSTORU ATS — POSKYTOVANÉ SLUŽBY A LETOVÉ POŽADAVKY

(odkaz v části B kapitole 1 odstavci 1.2.1)

<i>Třída</i>	<i>Druh letu</i>	<i>Zajišťovaný rozstup</i>	<i>Poskytovaná služba</i>	<i>Omezení rychlosti (*)</i>	<i>Požadavek rádiového spojení</i>	<i>Požaduje se stálé obousměrné hlasové spojení letadlo-země</i>	<i>Podléhá letovému povolení</i>
<b>A</b>	Pouze IFR	Všem letadlům	Služba řízení letového provozu	Neuplatňuje se	Ano	Ano	Ano
<b>B</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
<b>C</b>	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Služba řízení letového provozu	Neuplatňuje se	Ano	Ano	Ano
	VFR	VFR od IFR	1) Služba řízení letového provozu pro rozstup od IFR; 2) informace o provozu VFR/VFR (a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu)	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ano	Ano	Ano
<b>D</b>	IFR	IFR od IFR	Služba řízení letového provozu, informace o provozu týkající se letů VFR (a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu)	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ano	Ano	Ano

<i>Třída</i>	<i>Druh letu</i>	<i>Zajišťovaný rozstup</i>	<i>Poskytovaná služba</i>	<i>Omezení rychlosti (*)</i>	<i>Požadavek rádiového spojení</i>	<i>Požaduje se stále obousměrné hlasové spojení letadlo-země</i>	<i>Podléhá letovému povolení</i>
	VFR	Žádný	IFR/VFR a informace o provozu VFR/IFR (a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu)	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ano	Ano	Ano
<b>E</b>	IFR	IFR od IFR	Služba řízení letového provozu a, pokud je to proveditelné, informace o provozu týkající se letů VFR	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ano	Ano	Ano
	VFR	Žádný	Informace o provozu, pokud je to proveditelné	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
<b>F</b>	IFR	IFR od IFR, pokud je to proveditelné	Letová poradní služba, na vyžádání letová informační služba	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ano (***)	Ne (***)	Ne
	VFR	Žádný	Letová informační služba na vyžádání	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
<b>G</b>	IFR	Žádný	Letová informační služba na vyžádání	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ano (**)	Ne (**)	Ne

<i>Třída</i>	<i>Druh letu</i>	<i>Zajišťovaný rozstup</i>	<i>Poskytovaná služba</i>	<i>Omezení rychlosti (*)</i>	<i>Požadavek rádiového spojení</i>	<i>Požaduje se stále obousměrné hlasové spojení letadlo-země</i>	<i>Podléhá letovému povolení</i>
	VFR	Žádný	Letová informační služba na vyžádání	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
(*) Pokud je převodní nadmořská výška nižší než 3 050 m (10 000 ft) AMSL, měla by se použít FL 100 na místo 10 000 ft.							
(**) Piloti musí stále sledovat hlasové spojení letadlo-země a v případě potřeby musí navázat obousměrné spojení na příslušném spojovacím kanálu v RMZ.							
(***) Hlasové spojení letadlo-země povinné pro lety, kterým je poskytována poradní služba. Piloti musí stále sledovat hlasové spojení letadlo-země a v případě potřeby musí navázat obousměrné spojení na příslušném spojovacím kanálu v RMZ.							

## DODATEK 5

### POŽADAVKY NA LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY

#### TECHNICKÉ SPECIFIKACE TÝKAJÍCÍ SE POZOROVÁNÍ A HLÁŠENÍ Z LETADEL HLASOVÝM SPOJENÍM

#### 1. OBSAH HLÁŠENÍ Z LETADEL

##### 1.1 MIMOŘÁDNÁ HLÁŠENÍ Z LETADEL

##### 1.1.1 Mimořádná hlášení z letadel musí obsahovat tyto prvky:

Označení typu zprávy

Sekce 1 (Informace o poloze)

Identifikace letadla

Poloha nebo zeměpisná šířka a délka

Čas

Hladina nebo rozsah hladin

Sekce 3 (Meteorologické informace)

Podmínka, která je podnětem k vydání mimořádného hlášení z letadla, vybraná ze seznamu uvedeného v části B kapitole 5 odstavci 5.2.1.

#### 2. SPECIFICKÁ OPATŘENÍ VZTAHUJÍCÍ SE K HLÁŠENÍM O STŘIHU VĚTRU A VULKANICKÉM POPELU

##### 2.1 Hlášení o stříhu větru

2.1.1 Při hlášení o stříhu větru, který byl pozorován během fáze stoupaní po vzletu a přiblížení, se musí uvádět typ letadla.

2.1.2 V případech, kdy byl hlášen nebo předpovídan stříh větru, ale během fáze stoupaní po vzletu nebo přiblížení nebyl tento jev pozorován, musí velící pilot co možná nejdříve uvědomit o této skutečnosti příslušné stanoviště letových provozních služeb s výjimkou případu, kdy velící pilot ví, že tato informace byla již předána příslušnému stanovišti letových provozních služeb předcházejícím letadlem.

##### 2.2 Poletové hlášení vulkanické aktivity

2.2.1 Vyplněný formulář s hlášením o vulkanické aktivitě musí doručit ihned po příletu na letiště provozovatel letadla nebo člen letové posádky do letištní meteorologické služebny, nebo není-li meteorologická služebna členům posádek přilétajících letadel snadno dostupná, zachází se s vyplněným formulářem podle místních dohod mezi meteorologickým úřadem a daným provozovatelem letadla.

2.2.2 Meteorologická služebna, která obdržela vyplněný formulář s hlášením o vulkanické aktivitě, musí tento formulář neprodleně předat meteorologické výstražné službě odpovědné za poskytování meteorologické výstražné služby pro letovou informační oblast, ve které byla vulkanická aktivita pozorována.

## Doplněk přílohy

Seznam společně dohodnutých rozdílů, které je třeba oznámit organizaci ICAO v souladu s článkem 5 tohoto nařízení.

### ČÁST B

**Rozdíly mezi částí B a mezinárodními standardy obsaženými v přílohách č. 11 (13. vydání, až do změny č. 47-B včetně) a č. 3 (17. vydání, až do změny č. 75 včetně) Úmluvy o mezinárodním civilním letectví**

<b>Rozdíl A11-01</b> ICAO, příloha 11 kapitola 2	Nové ustanovení. Odstavec 1.5.1.1.2 nařízení Unie, který se zakládá na poznámce v odstavci 2.24.1.1.1 přílohy 11 ICAO, stanoví:  1.5.1.1.2 Požadavky stanovené v písmenech d) a e) platí také pro stanoviště letových provozních služeb, která byla informována v souladu s písmenem c).
<b>Rozdíl A11-02</b> ICAO, příloha 11 kapitola 2	Nové ustanovení. Odstavec 1.5.1.1.3 nařízení Unie, který se zakládá na odstavci 2.24.1.1.2 a poznámce v odstavci 2.24.1.1 přílohy 11 ICAO, stanoví:  1.5.1.1.3 Když je poloha letadla zjištěna, musí stanoviště letových provozních služeb:  a) oznámit letadlu jeho polohu a poskytnout instrukce pro nápravu situace. Toto oznámení musí být učiněno neprodleně, jestliže letová provozní služba zjistí, že by mohlo dojít k zakročení proti letadlu nebo k jinému ohrožení jeho bezpečnosti; a  b) v případě potřeby předat jiným stanovištím letových provozních služeb a příslušným vojenským stanovištím nezbytné informace týkající se bloudícího letadla a všech tomuto letadlu poskytnutých rad.
<b>Rozdíl A11-03</b> ICAO, příloha 11 kapitola 2	Nové ustanovení. Odstavec 1.5.1.3 nařízení Unie, který se zakládá na poznámce 1 v odstavci 2.23.3 a odstavci 2.24.1.3 přílohy 11 ICAO, stanoví:  1.5.1.3 V případě bloudícího nebo neidentifikovaného letadla musí být zohledněna možnost, že je letadlo předmětem protiprávního jednání. Pokud stanoviště letových provozních služeb vyhodnotí, že bloudící nebo neidentifikované letadlo může být předmětem protiprávního jednání, musí v souladu s místními schválenými postupy neprodleně informovat příslušný



<p><b>Rozdíl A11-04</b> ICAO, příloha 11 kapitola 3</p>	<p>úřad určený státem.</p> <p>Nové ustanovení. Odstavec 2.2.2 nařízení Unie stanoví:</p> <p>2.2.2 Letová povolení vydávaná stanovišti řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) mezi všemi lety ve vzdušných prostorech tříd A a B;</li> <li>b) mezi lety IFR ve vzdušných prostorech tříd C, D a E;</li> <li>c) mezi lety IFR a lety VFR ve vzdušném prostoru třídy C;</li> <li>d) mezi lety IFR a zvláštními lety VFR;</li> <li>e) mezi zvláštními lety VFR, pokud není příslušným úřadem předepsáno jinak;</li> </ul> <p>s výjimkou případů, kdy o to pilot letadla požádá a pilot druhého letadla s tím vysloví souhlas, jestliže je tak předepsáno příslušným úřadem v případech uvedených pod písmenem b) výše, v rámci kterých se smí ve vzdušných prostorech tříd D a E vydat povolení k letu s dodržением vlastních rozstupů pro určitou část letu ve výšce menší než 3 050 m (10 000 ft) při stoupání nebo klesání probíhající ve dne v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.</p>
<p><b>Rozdíl A11-05</b> ICAO, příloha 11 kapitola 3</p>	<p>Odstavec 2.4.4.1 nařízení Unie stanoví (s přidáním podtrženého textu k normě ICAO uvedené v odstavci 3.7.3.1 přílohy 11):</p> <p>2.4.4 Opakování povolení a informace vztahující se k bezpečnosti</p> <p>2.4.4.1 Letová posádka musí při hlasovém spojení zopakovat řídicímu letového provozu instrukce a části letového povolení vztahující se k bezpečnosti. Tyto položky musí být zopakovány vždy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) traťová letová povolení;</li> <li>b) povolení a instrukce vstoupit na dráhu, přistát, vzlétnout z/od, vyčkávat v blízkosti dráhy, křížovat, pojíždět a pojíždět zpět po dráze a</li> <li>c) dráha v používání, nastavení výškoměru, SSR kódy, <u>nově přidělené</u></li> </ul>

<p><b>Rozdíl A11-06</b> ICAO, příloha 11 kapitola 3</p>	<p><u>komunikační kanály</u>, instrukce o hladinách, instrukce o kurzech a rychlostech a</p> <p>d) převodní hladiny, kdykoli jsou vydány řídicím nebo obsaženy v rozhlasovém vysílání ATIS.</p> <p>Odstavec 2.4.4.1.1 nařízení Unie stanoví (s přidáním podtrženého textu k normě ICAO uvedené v odstavci 3.7.3.1.1 přílohy 11):</p> <p>2.4.4.1.1 Ostatní povolení nebo instrukce, včetně podmínkových povolení a <u>instrukcí pro pojiždění</u>, musí být zopakovány nebo potvrzeny způsobem jasně ukazujícím, že jim bylo rozuměno a že budou splněny.</p>
<p><b>Rozdíl A11-07</b> ICAO, příloha 11 kapitola 3</p>	<p>Nové ustanovení. Odstavec 2.6 nařízení Unie stanoví:</p> <p><b>2.6 Zvláštní lety VFR v řízených okrcích</b></p> <p>2.6.1 Zvláštní lety VFR se smí provádět na základě letového povolení pouze v řízeném okrcu. S výjimkou, kdy je to povoleno příslušným úřadem pro vrtulníky ve zvláštních případech, jako jsou sanitní lety, pátrací a záchranné operace a hašení požárů, musí být splněny tyto další podmínky:</p> <p>a) ze strany pilota:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;</li> <li>ii) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo 800 m pro vrtulníky;</li> <li>iii) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce; a</li> </ul> <p>b) ze strany řízení letového provozu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) let je prováděn pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;</li> <li>ii) přízemní dohlednost není nižší než 1 500 m nebo 800 m pro vrtulníky;</li> <li>iii) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy není níže než 180 m (600 ft).</li> </ul>
<p><b>Rozdíl A11-08</b> ICAO, příloha 11</p>	<p>Nové ustanovení. Odstavec 3.1.2 nařízení Unie, který se zakládá na poznámce v odstavci 4.1.1 přílohy 11 ICAO, stanoví:</p>

<p>kapitola 4</p> <p><b>Rozdíl A3-01</b></p> <p>ICAO, příloha 3</p> <p>kapitola 5</p>	<p>3.1.2 Poskytování letové informační služby nezbavuje velícího pilota letadla žádných odpovědností a velící pilot s konečnou platností rozhoduje o každé navrhované změně letového plánu.</p> <p>Nové ustanovení. Odstavec 5.2.2 nařízení Unie stanoví:</p> <p>5.2.2. Příslušné úřady, je-li to nezbytné, stanoví, o kterých dalších podmínkách musí všechna letadla, kdykoliv se s nimi setkají nebo je pozorují, předávat hlášení.</p>
---	--