

---

<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 Bruseli ...  
C

Návrh

**NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. .../..**

z [...]

**ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (EÚ) č. .../..., ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej navigácii a ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 2096/2005, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010**

**(Text s významom pre EHP)**

Návrh

**NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. .../..**

**z [...]**

**ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (EÚ) č. .../..., ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v leteckej navigácii a ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 2096/2005, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010**

**(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba, zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy (ďalej len „rámcové nariadenie“) <sup>(2)</sup>, a najmä na jeho články 5 a 8,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy, (ďalej len „nariadenie o vzdušnom priestore“) <sup>(3)</sup>, a najmä na jeho článok 4,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009 (ďalej len „základné nariadenie EASA“) a najmä na jeho články 8 a 8b a prílohu Vb,

---

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ L 300, 14.11. 2009, s. 34.

<sup>3</sup> Ú. v. EÚ L 300, 14.11. 2009, s. 34.

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

### Článok 1

Nariadenie Komisie (EÚ) č. .../... sa mení a dopĺňa takto:

1. V článku 2 sa dopĺňajú tieto vymedzenia pojmov:

„meteorologické pozorovanie počas letu“ je hodnotenie jedného alebo viacerých meteorologických faktorov z lietadla počas letu;

„AIRMET - informácia“ je informácia pripravovaná meteorologickou výstražnou službou upozorňujúca na pozorované alebo predpovedané meteorologické javy na trati, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť letov uskutočňovaných v nízkych hladinách v príslušnej letovej informačnej oblasti alebo jej časti;

„letové hlásenie“ je hlásenie z lietadla počas letu zostavené v súlade s požiadavkami na hlásenie polohy hlásenie prevádzkových a/alebo meteorologických údajov;

„inštrukcie riadenia letovej prevádzky“ sú príkazy vydané riadením letovej prevádzky s cieľom požiadať pilota, aby vykonal určitú činnosť;

„automatická informačná služba koncovej riadenej oblasti (ATIS)“ je automatické poskytovanie platných pravidelných informácií priletávajúcim a odlietávajúcim lietadlám počas 24 hodín alebo iného stanoveného času:

- a. dátový prenos automatickej informačnej služby v koncovej riadenej oblasti (D-ATIS) je poskytovanie služby ATIS dátovým prenosom;
- b. hlasová automatická informačná služba v koncovej riadenej oblasti (Voice-ATIS) je poskytovanie ATIS prostredníctvom nepretržite sa opakujúceho hlasového vysielania;

„medza povolenia“ je bod, do ktorého platí letové povolenie;

„povolenie na let po prúde“ je povolenie udelené lietadlu stanovišťom riadenia letovej prevádzky, ktoré v danom čase nie je riadiacim stanovišťom daného lietadla;

„prevádzkovo význačná oblačnosť“ je oblačnosť s výškou základne oblačnosti pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou výškou, uvažuje sa väčšia z uvedených hodnôt alebo oblaky typu kumulonimbus alebo vežovitý kumululus bez ohľadu na výšku ich základne;

„predpoveď – meteorologická“ je určenie súhrnu údajov o očakávanom vývoji jedného alebo viacerých meteorologických javov a prvkov v určitom budúcom čase alebo období v určenej oblasti alebo priestore;

„zóna s povinným rádiovým vybavením (RMZ)“ je vzdušný priestor vymedzených rozmerov, v ktorom je povinné mať na palube a v prevádzke rádiové vybavenie;

„rádionavigačná služba“ je služba poskytujúca informácie na vedenie lietadla alebo údaje o polohe na efektívne a bezpečné vykonávanie letov, založená na jednom alebo viacerých rádionavigačných zariadení;

„dráhová dohľadnosť (RVR)“ je vzdialenosť, na ktorú pilot lietadla na osovej čiare vzletovej a pristávacej dráhy môže vidieť značky alebo svetelné návestidlá vyznačujúce vzletovú a pristávaciu dráhu alebo jej osovú čiaru;

„informácie SIGMET“ sú výstražné informácie vydané pracoviskom meteorologickej výstražnej služby o výskyte alebo predpokladanom výskyte vybraných meteorologických javov na trati, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť letovej prevádzky;

„blúdiace lietadlo“ je lietadlo, ktoré sa význačne odchyľilo od zamýšľanej trate alebo ktoré hlási, že nepozná svoju polohu;

„rada na vyhnutie“ je rada poskytnutá stanovišťom letových prevádzkových služieb stanovujúca zmenu trajektórie letu, ako pomoc pilotovi vyhnúť sa zrážke;

„informácie o prevádzke“ je informácia vydaná stanovišťom letových prevádzkových služieb, ktorou sa pilot upozorňuje na inú známu alebo pozorovanú letovú prevádzku, ktorá sa môže nachádzať v blízkosti polohy alebo zamýšľanej trate lietadla, a ktorá má pomôcť pilotovi zabrániť zrážke;

„bod odovzdania riadenia“ je určený bod na dráhe letu lietadla, v ktorom zodpovednosť za poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky lietadlu prechádza z jedného riadiaceho stanovišťa alebo riadiaceho pracoviska na druhé;

„prevodná hladina“ je najnižšia použiteľná letová hladina nad prevodnou nadmorskou výškou;

„zóna s povinným odpovedačom“ je vzdušný priestor vymedzených rozmerov, v ktorom je povinné mať na palube a v prevádzke odpovedač, ktorý hlási tlak a nadmorskú výšku;

„neidentifikované lietadlo“ je lietadlo, ktoré bolo spozorované alebo o ktorom prišlo hlásenie, že letí v danom priestore, ale ktorého identita nebola zistená.“

2. Do prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. .../... sa v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu vkladá časť B.

## Článok 2

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Uplatňuje sa od [XX/XX/XX].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli [...]

Za Komisiu  
[...]  
predseda

## PRÍLOHA

### Časť B — Požiadavky týkajúce sa služieb v leteckej navigácii

#### Kapitola 1 — Letové prevádzkové služby

##### 1.1 Všeobecné ustanovenia

###### 1.1.1 Úlohy letových prevádzkových služieb

###### 1.1.1.1 Úlohy letových prevádzkových služieb sú tieto:

- a) zabráňovať zrážkam medzi lietadlami;
- b) zabráňovať zrážkam lietadiel na prevádzkovej ploche a zrážkam lietadiel s prekážkami na prevádzkovej ploche;
- c) zabezpečovať a udržiavať usporiadaný tok letovej prevádzky;
- d) poskytovať rady a informácie vhodné na bezpečné a hospodárne vykonávanie letov;
- e) informovať príslušné organizácie o lietadlách, po ktorých sa má pátrať alebo ktorým sa má poskytnúť záchranná služba a podľa potreby spolupracovať s týmito organizáciami.

###### 1.1.2 Koordinácia medzi prevádzkovateľom lietadla a letovými prevádzkovými službami

1.1.2.1 Stanovištia letových prevádzkových služieb budú pri plnení svojich cieľov náležite dbať na požiadavky na prevádzkovateľov lietadiel, ktoré im vyplývajú zo záväzkov, ako sa uvádza v príslušných právnych predpisoch Európskej únie týkajúcich sa letovej prevádzky, a ak si to vyžadujú prevádzkovatelia lietadiel, sprístupnia im alebo ich vymenovaným zástupcom tie informácie, ktoré budú dostupné, aby im alebo ich vymenovaným zástupcom umožnili vykonávať ich povinnosti.

1.1.2.2 Ak si to vyžiada prevádzkovateľ lietadla, hlásenia (vrátane hlásení o polohe) prijaté stanovišťami letových prevádzkových služieb týkajúce sa prevádzky lietadla, pri ktorých daný prevádzkovateľ lietadla poskytuje službu prevádzkovej kontroly, budú v rámci možností prevádzkovateľovi lietadla alebo jeho vymenovanému zástupcovi sprístupnené okamžite v súlade s postupmi odsúhlasenými na miestnej úrovni.

###### 1.1.3 Čas v letových prevádzkových službách

1.1.3.1 Letisková riadiaca veža musí pred začatím rolovania na vzlet oznámiť pilotovi presný čas, ak ho pilot nemôže získať z iného zdroja. Stanovište letových prevádzkových musí tiež poskytnúť lietadlu presný čas na vyžiadanie. Kontrola času sa musí vykonať s presnosťou k najbližšej polminúte.

##### 1.2 Triedy vzdušného priestoru

1.2.1 Členské štáty podľa svojich potrieb označia vzdušný priestor podľa tried vzdušného priestoru a podľa dodatku 4:

*Trieda A.* Povolené sú len lety IFR, služba riadenia letovej prevádzky sa poskytuje všetkým letom a medzi všetkými letmi navzájom sa zaisťujú rozstupy. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržitá hlasová komunikácia zem-vzduch. Všetky lety musia dostať povolenie ATC.

*Trieda B.* Povolené sú lety IFR a VFR, služba riadenia letovej prevádzky sa poskytuje všetkým letom a medzi všetkými letmi navzájom sa zaisťujú rozstupy. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržitá hlasová komunikácia zem-vzduch. Všetky lety musia dostať povolenie ATC.

*Trieda C.* Povolené sú lety IFR a VFR, služba riadenia letovej prevádzky sa poskytuje všetkým letom. Rozstupy sa zaisťujú medzi letmi IFR navzájom a medzi letmi IFR a letmi VFR. Letom VFR sa zaisťujú rozstupy od letov IFR a poskytujú sa im informácie o prevádzke ostatných letov VFR. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržitá hlasová komunikácia zem-vzduch. Pri letoch VFR je indikovaná rýchlosť letu (IAS) 250 kt pod 3 050 m (10 000 ft) n.m. Všetky lety musia dostať povolenie ATC.

*Trieda D.* Povolené sú lety IFR a VFR, služba riadenia letovej prevádzky sa poskytuje všetkým letom. Rozstupy sa zaisťujú medzi letmi IFR navzájom a medzi letmi IFR a letmi VFR. Letom VFR sa zaisťujú rozstupy od letov IFR a poskytujú sa im informácie o prevádzke ostatných letov VFR. Lety podľa VFR dostávajú informácie o prevádzke všetkých ostatných letov a na vyžiadanie im je poskytnutá rada na vyhnutie sa prevádzke. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržitá hlasová komunikácia zem-vzduch a pre všetky lety je indikovaná rýchlosť letu 250 kt pod 3 050 m (10 000 ft) n.m. Všetky lety musia dostať povolenie ATC.

*Trieda E.* Povolené sú lety IFR a VFR, služba riadenia letovej prevádzky sa poskytuje letom IFR a rozstupy sa zaisťujú medzi letmi IFR navzájom. Všetkým letom sa poskytujú informácie o prevádzke (ak je to možné). Trieda E sa nepoužíva pre riadené okrsky letísk. Pri letoch IFR sa vyžaduje nepretržitá hlasová komunikácia zem-vzduch. Pre všetky lety je indikovaná rýchlosť letu 250 kt pod 3 050 m (10 000 ft) n.m. Všetky lety IFR musia dostať povolenie ATC. Trieda E sa nepoužíva pri riadiacich zónach.

*Trieda F.* Povolené sú lety IFR a VFR. Letom IFR sa poskytuje letová poradná služba a všetkým letom sa poskytuje letová informačná služba, ak o to požiadajú. Pri letoch IFR využívajúcich poradnú službu sa vyžaduje nepretržitá hlasová komunikácia zem-vzduch a všetky lety IFR by mali byť vybavené pre nadviazanie hlasovej komunikácie zem-vzduch. Pre všetky lety je indikovaná rýchlosť letu 250 kt pod 3 050 m (10 000 ft) n.m. Povolenie ATC sa nevyžaduje.

*Trieda G.* Povolené sú lety IFR a VFR. Všetkým letom sa poskytuje letová informačná služba, ak o to požiadajú. Všetky lety IFR by mali byť vybavené pre nadviazanie hlasovej komunikácie zem-vzduch. Pre všetky lety je indikovaná rýchlosť letu 250 kt pod 3 050 m (10 000 ft) n.m. Povolenie ATC sa nevyžaduje.

- 1.2.2 Zavedenie triedy F sa považuje za dočasné opatrenie, kým nebude možné nahradiť ho inou klasifikáciou.

### **1.3 Požiadavky na komunikáciu a odpovedač SSR**

#### **1.3.1 Zóna s povinným rádiovým vybavením (RMZ)**

- 1.3.1.1 Lety VFR prevádzkované v častiach vzdušného priestoru triedy E, F alebo G a lety IFR prevádzkované v častiach vzdušného priestoru triedy F alebo G, ktoré príslušný orgán označil za zóny s povinným rádiovým vybavením (RMZ), sa vyžaduje nepretržitá hlasová komunikácia lietadlo-zem a obojstranná komunikácia cez príslušný komunikačný kanál, pokiaľ sa neriadia inými ustanoveniami, ktoré pre daný vzdušný priestor predpísal príslušný orgán.

- 1.3.1.2 Pred vstupom do zóny s povinným rádiovým vybavením piloti na príslušnom komunikačnom kanáli vykonajú počiatkové volanie s uvedením stanice, ktorú volajú, volacej značky, typu lietadla, polohy, hladiny, zámeru letu a iných informácií, ktoré predpisuje príslušný orgán.

#### **1.3.2 Zóna s povinným odpovedačom (TMZ)**

- 1.3.2.1 Všetky lety prevádzkované vo vzdušnom priestore, ktoré príslušný orgán označil ako zónu s povinným odpovedačom (TMZ), musia mať na palube a v prevádzke odpovedače SSR schopné prevádzky v móde A a C alebo v móde S, pokiaľ sa neriadia inými ustanoveniami, ktoré pre daný vzdušný priestor predpísal príslušný orgán.
- 1.3.3 Vzdušné priestory označené ako zóny s povinným rádiovým vybavením a/alebo zóny s povinným odpovedačom budú náležite uverejnené v leteckých informačných príručkách.

#### **1.4 Služba lietadlám v stave núdze**

- 1.4.1 Lietadlu, o ktorom je známe alebo sa predpokladá, že je v stave núdze vrátane lietadla, na palube ktorého došlo k protiprávneho zasahovaniu, stanovišťa letových prevádzkových služieb lietadlu musia venovať maximálnu pozornosť a podľa okolností poskytnúť pomoc a prednosť pred inými lietadlami.
- 1.4.2 Ak je známe alebo sa predpokladá, že lietadlo je predmetom protiprávneho zasahovania, musí stanovišťa letových prevádzkových služieb pohotovo odpovedať na požiadavky lietadla. Musí sa pokračovať vo vysielaní informácií, ktoré sa týkajú bezpečného vykonania letu a musia sa prijať opatrenia na urýchlenie všetkých fáz letu, najmä bezpečného pristátia lietadla.
- 1.4.3 Ak je známe alebo sa predpokladá, že lietadlo je predmetom protiprávneho zasahovania, musí stanovišťa letových prevádzkových služieb bezprostredne informovať zodpovedný orgán stanovený štátom v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi a vymieňať si nevyhnutné informácie s prevádzkovateľom lietadla alebo jeho povereným zástupcom.

#### **1.5 Zvláštne prípady za letu**

- 1.5.1 Blúdiace alebo neidentifikované lietadlo
- 1.5.1.1 Hneď ako sa stanovišťa letových prevádzkových služieb dozvie, že lietadlo blúdi, musí vykonať všetky potrebné opatrenia uvedené v bodoch 1.5.1.1.1 a 1.5.1.1.3 na pomoc lietadlu a zaistenie bezpečnosti letu.
- 1.5.1.1.1 Ak poloha lietadla nie je známa, musí stanovišťa letových prevádzkových služieb postupovať takto:
- a) pokúsiť sa nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom, ak nie je nadviazané;
  - b) použiť všetky dosiahnuteľné spôsoby na určenie polohy lietadla;
  - c) informovať iné stanovišťa letových prevádzkových služieb, do priestoru ktorých lietadlo zablúdilo alebo sa očakáva, že môže zablúdiť, pričom sa musia brať do úvahy všetky okolnosti, ktoré by za daných podmienok mohli ovplyvniť navigačné vedenie lietadla;
  - d) v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi informovať príslušné vojenské stanovišťa a poskytnúť im príslušné údaje letového plánu a ďalšie údaje o blúdiacom lietadle;
  - e) vyžadovať od stanovišť uvedených v písm. c) a d) a od iných lietadiel vo vzduchu všetku pomoc pri nadväzovaní spojenia s lietadlom a pri určení jeho polohy.
- 1.5.1.1.2 Postupy podľa písm. d) a e) sa požadujú tiež od stanovišť letových prevádzkových služieb, ktoré boli informované podľa písm. c).
- 1.5.1.1.3 Keď sa poloha lietadla zistí, stanovišťa letových prevádzkových služieb musia:
- a) oznámiť lietadlu jeho polohu a vydať mu pokyny na ďalší let. Táto informácia sa poskytne bezprostredne, ak si je ATS vedomé možnosti zakročenia proti lietadlu alebo inej hrozby pre bezpečnosť lietadla; a



- b) podľa potreby odovzdať iným stanovištiam letových prevádzkových služieb a príslušným vojenským stanovištiam nevyhnutné informácie týkajúce sa blúdiaceho lietadla a všetky pokyny, ktoré boli lietadlu odovzdané.

1.5.1.2 Len čo sa stanovište letových prevádzkových služieb dozvie o neidentifikovanom lietadle vo svojom priestore, musí urobiť všetko preto, aby bola zistená identita lietadla, ak je to nutné na poskytovanie letových prevádzkových služieb alebo ak sa tak požaduje príslušným vojenským stanovišťom v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi. Stanovište letových prevádzkových služieb musí vykonať tie z týchto opatrení, ktoré sú za daných okolností nevyhnutné:

- a) pokúsiť sa nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom;
- b) informovať sa o lete u ostatných stanovišť letových prevádzkových služieb vnútri letovej informačnej oblasti a požiadať o pomoc pri nadväzovaní obojsmerného spojenia s lietadlom;
- c) informovať sa o lete u ostatných stanovišť letových prevádzkových služieb susedných letových informačných oblastí, a pomoc pri nadväzovaní obojsmerného spojenia s lietadlom;
- d) pokúsiť sa získať informácie od iných lietadiel letiacich v danom priestore.

1.5.1.2.1 Stanovište letových prevádzkových služieb musí podľa potreby informovať príslušné vojenské stanovište ihneď po zistení identity lietadla.

1.5.1.3 V prípade blúdiaceho alebo neidentifikovaného lietadla sa zohľadní možnosť, že lietadlo môže byť predmetom protiprávneho zasahovania. Ak sa stanovište letových prevádzkových služieb domnieva, že blúdiace alebo neidentifikované lietadlo môže byť predmetom protiprávneho zasahovania, zodpovedný orgán stanovený štátom musí byť bezprostredne informovaný v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi.

## 1.5.2 Zakročovanie proti civilným lietadlám

1.5.2.1 Len čo je stanovišťu letových prevádzkových služieb známe, že v priestore jeho zodpovednosti sa zakročuje proti lietadlu, musí vykonať tie z týchto opatrení, ktoré sú za daných okolností nevyhnutné:

- a) pokúsiť sa nadviazať obojstranné spojenie s lietadlom, proti ktorému sa zakročuje, všetkými dostupnými prostriedkami vrátane tiesňovej frekvencie 121,5 MHz, ak spojenie už nebolo nadviazané;
- b) informovať o zakročovaní pilota lietadla, proti ktorému sa zakročuje;
- c) nadviazať spojenie so stanovišťom, ktoré riadi zakročovanie a ktoré udržiava obojsmerné spojenie so zakročujúcim lietadlom a poskytnúť mu informácie, ktoré má k dispozícii o lietadle, proti ktorému sa zakročuje;
- d) sprostredkovať správy medzi zakročujúcim lietadlom alebo stanovišťom riadiacim zakročovanie s lietadlom, proti ktorému sa zakročuje;
- e) v úzkej spolupráci stanovišťom riadiacim zakročovanie prijať nevyhnutné opatrenia na zaistenie bezpečnosti lietadla, proti ktorému sa zakročuje;
- f) informovať stanovištia letových prevádzkových služieb susedných letových informačných oblastí, ak sa zdá, že lietadlo zablúdilo z týchto letových oblastí.

1.5.2.2 Len čo je stanovišťu letových prevádzkových služieb známe, že sa zakročuje proti lietadlu mimo priestoru jeho zodpovednosti, musí vykonať tie z týchto opatrení, ktoré sú za daných okolností nevyhnutné:

- a) informovať stanovište letových prevádzkových služieb, v ktorého priestore zodpovednosti dochádza k zakročeniu a poskytnúť mu informácie, ktoré sú k dispozícii a ktoré môžu identifikovať lietadlo a požiadať o vykonanie opatrenie podľa bodu 1.5.2.1;
- b) sprostredkovať správy medzi lietadlom, proti ktorému sa zakračuje, a príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb, stanovišťom riadiacim zakročovanie alebo zakračujúcim lietadlom.

## **Kapitola 2 — Služba riadenia letovej prevádzky**

### **2.1 Použitie**

2.1.1 Služba riadenia letovej prevádzky sa musí poskytovať:

- a) všetkým letom IFR vo vzdušných priestoroch tried A, B, C, D a E;
- b) všetkým letom VFR vo vzdušnom priestore tried B, C a D;
- c) všetkým zvláštnym letom VFR;
- d) celej letiskovej prevádzke na riadených letiskách.

### **2.2 Činnosť služby riadenia letovej prevádzky**

2.2.1 Stanovište riadenia letovej prevádzky na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky musí:

- a) dostávať informácie o zamýšľaných pohyboch každého lietadla alebo jeho zmenách a aktuálne informácie o súčasnom priebehu letu každého lietadla;
- b) zo získaných informácií určiť vzájomnú polohu známych lietadiel;
- c) vydávať letové povolenia a informácie na zabránenie zrážkam lietadiel, ktoré riadi a udržiavať rýchly a usporiadaný tok letovej prevádzky;
- d) podľa potreby koordinovať letové povolenia s inými stanovišťami:
  - 1) vždy, ak sa lietadlo môže dostať do konfliktnej situácie s prevádzkou riadenou iným stanovišťom;
  - 2) pred odovzdaním riadenia lietadla inému stanovišťu.

2.2.2 Letové povolenia vydávané stanovišťami riadenia letovej prevádzky musia zaistiť rozstupy:

- a) medzi všetkými letmi vo vzdušných priestoroch tried A a B;
- b) medzi letmi IFR vo vzdušných priestoroch tried C, D a E;
- c) medzi letmi IFR a letmi VFR vo vzdušnom priestore triedy C;
- d) medzi letmi IFR a špeciálnymi letmi VFR;
- e) medzi zvláštnymi letmi VFR, pokiaľ zodpovedný orgán ATS nestanovuje inak;

s výnimkou, keď na žiadosť pilota a so súhlasom pilota druhého lietadla a za podmienok, ktoré ustanoví zodpovedný orgán pre prípady uvedené v písm. b) sa môže vo vzdušnom priestore triedy D a E medzi východom a západom slnka vydať povolenie na let s dodržaním vlastných rozstupov na určitý úsek letu pod 3 050 m (10 000 ft) v priebehu stúpania alebo klesania v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti.

2.2.3 Okrem prípadov, keď možno uplatniť zníženie minimálnych rozstupov v blízkosti letísk, sa rozstupy stanovené stanovišťom riadenia letovej prevádzky musia dodržať aspoň v jednom z týchto prípadov:

- a) vertikálne rozstupy dosiahnuté pridelením rôznych cestovných hladín vybraných z tabuľky cestovných hladín v dodatku 2 k prílohe k tomuto nariadeniu okrem prípadov, keď sa neuplatňuje vzťah medzi hladinami a traťou stanovený v tomto predpise, keď sa v príslušných leteckých informačných príručkách alebo povoleniach riadenia letovej prevádzky stanovuje inak. Minimum vertikálnych rozstupov je v nominálnom vyjadrení 300 m (1 000 ft) až po letovú hladinu FL 410 vrátane a v nominálnom vyjadrení 600 m (2 000 ft) nad touto hladinou;
- b) horizontálne rozstupy dosiahnuté zaistením:
  - 1) pozdĺžnych rozstupov udržiavaním intervalu medzi lietadlami letiacimi na rovnakej trati, zbiehajúcich sa alebo protismerných tratiach vyjadreného časom alebo vzdialenosťou; alebo
  - 2) priečných rozstupov udržiavaním lietadiel na rôznych tratiach alebo v rôznych zemepisných polohách.

### **2.3 Minimá rozstupov**

2.3.1 Stanovenie minimálnych rozstupov na použitie danej časti vzdušného priestoru, by mal uskutočniť prevádzkovateľ leteckých navigačných služieb zodpovedný za poskytovanie letových prevádzkových služieb a schváliť zodpovedný orgán.

2.3.2 Pri prevádzke, ktorá prechádza z jedného vzdušného priestoru do niektorého zo susediacich vzdušných priestorov, a pri tratiach, ktoré sú bližšie k spoločnej hranici susediacich vzdušných priestorov ako minimálnych rozstupov uplatniteľné za daných okolností, sa stanovenie minimálnych rozstupov uskutoční na základe konzultácie medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb zodpovedných za poskytovanie letových prevádzkových služieb v susediacom vzdušnom priestore.

2.3.3 Podrobnosti o stanovených minimálnych rozstupov a o priestore ich aplikácie sa musia oznámiť:

- a) stanovištiam letových prevádzkových služieb, ktorých sa to týka; a
- b) pilotom a prevádzkovateľom lietadla prostredníctvom leteckej informačnej príručky, ak sú rozstupy založené na použití špecifických navigačných zariadení alebo navigačnej techniky.

### **2.4 Letové povolenia**

2.4.1 Letové povolenia riadenia letovej prevádzky musia vychádzať z požiadaviek na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky.

2.4.2 Obsah letových povolení

2.4.2.1 Letové povolenie musí obsahovať:

- a) identifikáciu lietadla podľa letového plánu;
- b) medzu povolenia;
- c) trať letu;
- d) hladinu (hladiny) letu na celú trať alebo jej časť a ak sa tak požaduje - zmeny hladín;
- e) akékoľvek ďalšie potrebné príkazy alebo informácie, ktoré sa týkajú priletových alebo odletových manévrov, spojenia a času uplynutia platnosti povolenia.

2.4.3 Letové povolenie na transsonický let

- 2.4.3.1 Letové povolenie, ktoré sa týka fázy transsonického zrýchlenia nadzvukového letu sa rozšíri minimálne na koniec tejto fázy.
- 2.4.3.2 Účelom povolenia riadenia letovej prevádzky týkajúceho sa spomaľovania a klesania lietadla z nadzvukového letu na podzvukový je zabezpečiť nerušené klesanie v priebehu transsonickej fázy.
- 2.4.4 Opakovanie povolení a informácií majúcich vplyv na bezpečnosť
- 2.4.4.1 Letová posádka musí opakovať riadiacemu letovej prevádzky časti letového povolenia a príkazy majúce vplyv na bezpečnosť, ktoré boli vysielané hlasom. Vždy sa musia opakovať tieto informácie:
- traťové letové povolenia;
  - povolenia a príkazy na vstup, pristátie, vzlet z, vyčkávanie pred dráhou, križovanie a rolovanie späť po dráhe v používaní; a
  - dráha v používaní, nastavenia výškomera, kódy odpovedača SSR, nové pridelené komunikačné kanály, príkazy týkajúce sa hladiny, kurzu a rýchlosti; a
  - prevodné hladiny, bez ohľadu na to, či boli oznámené riadiacim alebo vo vysielaní automatickej informačnej služby (ATIS).
- 2.4.4.1.1 Iné povolenia alebo príkazy vrátane podmienených povolení a príkazov na rolovanie sa musia opakovať alebo potvrdiť takým spôsobom, ktorý jasne ukazuje, že boli pochopené a bude sa konať v súlade s nimi.
- 2.4.4.1.2 Riadiaci musí počúvať opakovanie, aby sa ubezpečil, že povolenie alebo príkaz bol letovou posádkou správne potvrdený a musí podniknúť okamžité kroky na opravu každej nezhody zistenej pri opakovaní.
- 2.4.4.2 Ak tak nie je stanovené zodpovedným orgánom leteckých navigačných služieb, hlasové opakovanie CPDLC sa nesmie vyžadovať.
- 2.4.5 Koordinácia povolení
- 2.4.5.1 Letové povolenia sa musia koordinovať medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky tak, aby platili na celú trať lietadla alebo jej určitú časť, ako sa uvádza v ustanoveniach bodov 2.4.5.1.1 až 2.4.5.4.
- 2.4.5.1.1 Povolenie na celú trať až na letisko prvého zamýšľaného pristátia sa lietadlu vydáva :
- ak bolo možné vykonať koordináciu povolenia pred vzletom so všetkými stanovišťami, ktoré budú lietadlo riadiť; alebo
  - ak je odôvodnená istota, že koordinácia povolenia sa v predstihu vykoná so všetkými stanovišťami, ktoré budú lietadlo postupne riadiť.
- 2.4.5.2 Ak sa koordinácia podľa bodu 2.4.5.1.1 neuskutočnila alebo sa nepredpokladá, že sa uskutoční, vydá sa povolenie iba do bodu, do ktorého sa koordinácia primerane zaistila. Pred dosiahnutím tohto bodu alebo v tomto bode sa musí lietadlu odovzdať ďalšie povolenie alebo príkazy na vyčkávanie.
- 2.4.5.2.1 Ak je tak určené stanovišťom letových prevádzkových služieb, lietadlo musí nadviazať spojenie so stanovišťom riadenia letovej prevádzky po prúde na získanie povolenia na let po prúde pred bodom odovzdania riadenia.
- 2.4.5.2.1.1 Lietadlo musí udržiavať obojsmerné rádiové spojenie so stanovišťom riadenia letovej prevádzky, ktoré ho riadi počas vybavovania povolenia na let po prúde .
- 2.4.5.2.1.2 Povolenie vydané na let po prúde sa musí oznámiť pilotovi jasným zrozumiteľným spôsobom.

2.4.5.2.1.3 Pokiaľ následné povolenia nie sú koordinované, nemajú vplyv na pôvodný letový profil lietadla v žiadnom vzdušnom priestore s výnimkou stanovišťa pre riadenie letovej prevádzky zodpovedného za zabezpečenie následného povolenia.

2.4.5.3 S výnimkou prípadov, ak je tak skordinované, letové povolenia nesmú narušiť pôvodné profily letov lietadiel v žiadnom vzdušnom priestore okrem priestoru zodpovednosti stanovišťa, od ktorého bolo získané povolenie na let po príde.

2.4.5.4 Ak lietadlo plánuje opustiť riadenú oblasť na let mimo riadeného vzdušného priestoru a vstúpiť do tej istej alebo inej riadenej oblasti, je možné vydať povolenie od bodu odletu až po letisko prvého plánovaného pristátia. Takéto povolenie alebo jeho revízie sa vzťahujú iba na tie časti letu, ktoré sa uskutočnia v riadenom vzdušnom priestore.

## **2.5 Riadenie osôb a mobilných prostriedkov na letiskách**

2.5.1 Pohyb osôb a mobilných prostriedkov vrátane ťahaných lietadiel na prevádzkových plochách letiska musí riadiť letisková riadiaca veža s cieľom zabrániť vzniku nebezpečenstva zrážky medzi nimi alebo medzi nimi a pristávajúcimi, rolujúcimi alebo vzlietajúcimi lietadlami.

2.5.2 V podmienkach, v ktorých sa uplatňujú postupy pri malej dohľadnosti:

- a) pohyb osôb a mobilných prostriedkov na prevádzkovej ploche sa musí obmedziť na minimum a zvláštna pozornosť sa musí venovať nenarušeniu ochranných priestorov systémov ILS/MLS pri prevádzkach podľa presných prístrojov II. alebo III. kategórie;
- b) v súlade s ustanoveniami v bode 2.5.3 musí ANSP predpísať minimálnu vzdialenosť medzi mobilným prostriedkom a rolujúcim lietadlom, ktorú schváli príslušný orgán, pričom zohľadní používané prostriedky;
- c) pri zmiešaných nepretržitých prevádzkach podľa presných prístrojov II. a III. kategórie v systémoch ILS a MLS na tej istej dráhe budú kritické a ochranné priestory systémov ILS alebo MLS chránené prísnejšími obmedzeniami.

2.5.3 Núdzové mobilné prostriedky na pomoc lietadlu v tiesni musia mať prednosť pred všetkou ostatnou prevádzkou na pohybových plochách.

2.5.4 V súlade s ustanoveniami v bode 2.5.3 sa musia mobilné prostriedky na prevádzkovej ploche riadiť týmito pravidlami:

- a) vozidlá a vozidlá ťahajúce lietadlo musia dať prednosť lietadlu, ktoré pristáva, vzlieta alebo roluje;
- b) vozidlá musia dať prednosť iným vozidlám ťahajúcim lietadlo;
- c) prednosť medzi vozidlami navzájom sa riadi podľa miestnych pokynov stanovišťa letových prevádzkových služieb;
- d) bez ohľadu na ustanovenia písmen a), b) a c) sa vozidlá a vozidlá ťahajúce lietadlo musia riadiť podľa pokynov letiskovej riadiacej veže.

## **2.6 Zvláštne lety VFR v riadených zónach**

2.6.1 Zvláštne lety VFR sa môžu autorizovať v rámci riadenej zóny na základe povolenia ATC. S výnimkou povolenia vydaného príslušným orgánom pre vrtuľníky v špeciálnych prípadoch, ako sú sanitné lety, pátracie a záchranné operácie a hasenie požiaru, sa uplatňujú tieto dodatočné podmienky:

- a) pilotom:
  - i) mimo oblačnosti a za viditeľnosti zeme;

- ii) letová dohľadnosť je minimálne 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch minimálne 800 m;
  - iii) pri rýchlosti IAS 140 kt alebo menej, aby bolo možné spozorovať ostatnú dopravu a akékoľvek prekážky v čase primeranom na vyhnutie sa zrážke; a
- b) riadením letovej prevádzky:
- i) iba počas dňa, pokiaľ to inak nepovolí príslušný orgán;
  - ii) prízemná dohľadnosť je minimálne 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch minimálne 800 m;
  - iii) výška základne nízkej oblačnosti je minimálne 180 m (600 ft).

### **Kapitola 3 — Letová informačná služba**

#### **3.1 Poskytovanie**

- 3.1.1 Letovú informačnú službu poskytujú príslušné stanovištia letových prevádzkových služieb všetkým lietadlám, ktorým môžu informácie prospieť a:
- a) ktorým sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky; alebo
  - b) ktoré sú inak známe príslušným stanovištiam letových prevádzkových služieb.
- 3.1.2 Využívanie letovej informačnej služby nezavahuje veliteľa lietadla zodpovednosti a je to veliteľ lietadla, kto urobí konečné rozhodnutie týkajúce sa akejkoľvek navrhovanej zmeny letového plánu.
- 3.1.3 V prípade, že stanovištia letových prevádzkových služieb poskytujú letovú informačnú službu aj službu riadenia letovej prevádzky, poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky má prednosť pred poskytovaním letovej informačnej služby, kedykoľvek si to riadenie letovej prevádzky vyžaduje.

#### **3.2 Rozsah poskytovania letovej informačnej služby**

- 3.2.1 Letová informačná služba musí zahŕňať poskytovanie týchto informácií:
- a) informácie SIGMET a AIRMET;
  - b) informácie týkajúce sa prederupčnej sopečnej činnosti, sopečných erupcií a oblakov sopečného popola;
  - c) informácie týkajúce sa úniku rádioaktívnych látok alebo toxických materiálov do ovzdušia;
  - d) informácie o zmenách v dostupnosti rádionavigačných služieb;
  - e) informácie o zmenách podmienok na letiskách a príslušných zariadeniach vrátane informácií o stave letiskových pohybových plôch letiska, keď sa na nich vyskytuje sneh, ľad alebo význačná vrstva vody;
  - f) informácie o neobsadených voľných balónoch;
- a akýchkoľvek iné informácie, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť.
- 3.2.2 Letová informačná služba poskytovaná všetkým letom musí zahŕňať, okrem poskytovania informácií uvedených v bode 3.2.1, poskytovanie informácií týkajúcich sa:
- a) poveternostných podmienkach aktuálnych alebo predpovedaných na odletovom, príletovom a náhradných letiskách;
  - b) nebezpečenstva zrážky pre lietadlá vykonávajúce činnosť vo vzdušnom priestore triedy C, D, E, F a G;

- c) pri letoch nad vodnými plochami, pokiaľ je to možné a pokiaľ si to vyžiada pilot, akýchkoľvek dostupných informácií, ako je volací znak, poloha, zemepisná trať, rýchlosť atď. plavidiel v príslušnej oblasti.

3.2.3 Letová informačná služba poskytovaná letom VFR musí zahŕňať, okrem informácií uvedených v bode 3.2.1, poskytovanie dostupných informácií o prevádzke a o poveternostných podmienkach na trati letu, ktoré by mohli let podľa pravidiel letu za viditeľnosti znemožniť.

### **3.3 Automatická informačná služba v koncovej riadenej oblasti (ATIS)**

3.3.1 Používanie správ ATIS v riadených prenosoch žiadostí/odpovedí

3.3.1.1 Ak o to požiada pilot, príslušné správy služby ATIS bude prenášať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb.

3.3.1.2 Kedykoľvek sa poskytujú služby Voice-ATIS a/alebo D-ATIS:

- a) lietadlo musí prijatie informácií potvrdiť ihneď po nadviazaní spojenia so stanovišťom letových prevádzkových služieb poskytujúcim približovaciú službu riadenia, s letiskovou riadiacou vežou alebo letiskovou letovou informačnou službou (AFIS); a
- b) príslušné stanovište letových prevádzkových služieb musí pri odpovedi lietadlu potvrdzujúcemu príjem správy služby ATIS alebo, v prípade prilietajúceho lietadla, v čase, v akom stanovuje príslušný orgán, poskytnúť lietadlu informácie o aktuálnom nastavení výškomera.

3.3.1.3 Informácie v aktuálnej službe ATIS, ktorých príjem príslušné lietadlo potvrdilo, nemusia byť zahrnuté do priameho spojenia, okrem údajov na nastavenie výškomera, ktoré sa musia poskytnúť v súlade s bodom 3.3.1.2.

3.3.1.4 Ak lietadlo potvrdí príjem informácie ATIS, ktorá už neplatí, musí mu stanovište letových prevádzkových služieb bez meškania vyslať každý údaj správy, ktorý vyžaduje aktualizáciu.

3.3.2 Vysielanie ATIS pre prilietajúce a odlietajúce lietadlá

3.3.2.1 Správy ATIS pre prilietavajúce aj odlietavajúce lietadlá musia obsahovať uvedené informácie v takomto poradí::

- a) názov letiska;
- b) označenie „prílet“ a/alebo „odlet“;
- c) typ kontraktu v prípade D-ATIS;
- d) označenie správy;
- e) čas pozorovania(ak je to vhodné);
- f) predpokladaný spôsob priblíženia/predpokladané spôsoby priblíženia;
- g) dráha(y) v používaní; stav záchytných brzdiacich systémov vytvárajúcich potenciálne nebezpečenstvo, ak taký systém existuje;
- h) významné podmienky na povrchu dráhy a, ak je to potrebné, brzdiaci účinok;
- i) predpokladaný čas vyčkávania (ak je potrebné);
- j) prevodná hladina;
- k) iné dôležité prevádzkové informácie;
- l) smer a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného kolísania a, ak sú k dispozícii senzory prízemného vetra spojené s konkrétnymi časťami dráhy v používaní a prevádzkovatelia

lietadiel požadujú tieto informácie, označenie dráhy a časti dráhy, ktorej sa informácie týkajú;

- m) dohľadnosť a, ak sa používa, dráhová dohľadnosť; <sup>(4)</sup>
- n) stav počasia; (\*)
- o) oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou, podľa toho, ktorá z nich je väčšia; oblaky typu kumulonimbus; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť, ak je k dispozícii; (\*)
- p) teplota vzduchu;
- q) teplota rosného bodu;
- r) údaj na nastavenie výškomera;
- s) akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestoroch priblíženia a stúpania pri vzlete vrátane strihu vetra a informácie o aktuálnom počasí prevádzkového významu;
- t) predpoveď TREND, ak je dostupná; a
- u) špecifické ATIS inštrukcie.

### 3.3.3 Vysielanie ATIS pre prilietajúce lietadlá

3.3.3.1 Správy ATIS určené iba prilietavajúcim lietadlám musia obsahovať uvedené n informácie v takomto poradí:

- a) názov letiska;
- b) označenie „prílet“;
- c) typ kontraktu v prípade D-ATIS;
- d) označenie správy;
- e) čas pozorovania (ak je to vhodné);
- f) predpokladaný spôsob priblíženia/predpokladané spôsoby priblíženia;
- g) hlavná(é) pristávacia(ie) dráha(y); stav záchytných brzdiacich systémov vytvárajúcich potenciálne nebezpečenstvo, ak taký systém existuje;
- h) významné podmienky na povrchu dráhy a, ak je potrebné, brzdiaci účinok;
- i) predpokladaný čas vyčkávania (ak je potrebné);
- j) prevodná hladina;
- k) iné dôležité prevádzkové informácie;
- l) smer a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného a kolísania, a, ak sú k dispozícii senzory prízemného vetra spojené s konkrétnymi časťami dráhy v používaní a prevádzkovatelia lietadiel požadujú tieto informácie, označenie dráhy a časti dráhy, ktorej sa informácie týkajú;
- m) dohľadnosť a, ak sa používa, dráhová dohľadnosť; (\*)
- n) stav počasia; <sup>(5)</sup>

<sup>4</sup> \*) Tieto údaje sa nahrádzajú termínom „CAVOK“, keď sa v čase pozorovania súčasne vyskytnú tieto podmienky : a) dohľadnosť, 10 km alebo viac, a nie je hlásená minimálna dohľadnosť; b) žiadna oblačnosť prevádzkového významu; a c) žiadne počasie s významom pre letectvo.



- o) oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou, podľa toho, ktorá z nich je väčšia; oblaky typu kumulonimbus; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť, ak je k dispozícii; (\*)
- p) teplota vzduchu;
- q) teplota rosného bodu;
- r) údaj na nastavenie výškomera;
- s) akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestoroch priblíženia vrátane informácií o strihu vetra a informácie o aktuálnom počasí prevádzkového významu;
- t) predpoveď TREND (ak je k dispozícii); a
- u) špecifické ATIS inštrukcie.

### 3.3.4 Vysielanie ATIS pre odlietajúce lietadlá

#### 3.3.4.1 Správy ATIS určené iba odlietavajúcim lietadlám musia obsahovať uvedené informácie v takomto poradí:

- a) názov letiska;
- b) označenie „odlet“;
- c) typ kontraktu v prípade D-ATIS;
- d) označenie správy;
- e) čas pozorovania (ak je to vhodné);
- f) dráha(y), ktorá(é) sa použije(ú) na vzlet; stav záchytných brzdiacich systémov vytvárajúcich potenciálne nebezpečenstvo, ak taký systém existuje;
- g) významné podmienky na povrchu dráhy a, ak je to potrebné, brzdiaci účinok;
- h) predpokladaný čas vyčkávania na odlet (ak je potrebné);
- i) prevodná hladina;
- j) iné dôležité prevádzkové informácie;
- k) smer a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného kolísania a, ak sú k dispozícii senzory prízemného vetra spojené s konkrétnymi časťami dráhy v používaní a prevádzkovatelia lietadiel požadujú tieto informácie, označenie dráhy a časti dráhy, ktorej sa informácie týkajú;
- l) dohľadnosť a, ak sa používa, dráhová dohľadnosť; (\*)
- m) stav počasia; (6)
- n) oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou, podľa toho, ktorá z nich je väčšia; oblaky typu kumulonimbus; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť, ak je dostupná; (\*)

<sup>5</sup> \*) Tieto údaje sa nahrádzajú termínom „CAVOK“, keď sa v čase pozorovania súčasne vyskytnú tieto podmienky : a) dohľadnosť, 10 km alebo viac, a nie je hlásená minimálna dohľadnosť; b) žiadna oblačnosť prevádzkového významu; a c) žiadne počasie s významom pre letectvo.

<sup>6</sup> \*) Tieto údaje sa nahrádzajú termínom „CAVOK“, keď sa v čase pozorovania súčasne vyskytnú tieto podmienky : a) dohľadnosť, 10 km alebo viac, a nie je hlásená minimálna dohľadnosť; b) žiadna oblačnosť prevádzkového významu; a c) žiadne počasie s významom pre letectvo.

- o) teplota vzduchu;
- p) teplota rosného bodu;
- q) údaj na nastavenie výškomera;
- r) akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestore stúpania pri vzlete vrátane informácie o strihu vetra;
- s) predpoveď TREDN (ak je k dispozícii); a
- t) špecifické ATIS inštrukcie.

## **Kapitola 4 — Pohotovostná služba**

### **4.1 Poskytovanie**

4.1.1 Pohotovostnú službu poskytujú stanovištia letových prevádzkových služieb:

- a) všetkým lietadlám, ktorým sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky;
- b) v rozsahu, v akom je to možné, všetkým lietadlám, ktoré si podali letový plán, alebo sú inak známe letovým prevádzkovým službám; a
- c) všetkým lietadlám, o ktorých je známe alebo sa predpokladá, že sú predmetom protiprávneho zasahovania.

### **4.2 Informácie lietadiel letiacich v blízkosti lietadla v stave núdze**

- 4.2.1 Ak stanovište letových prevádzkových služieb zistí, že lietadlo je v stave núdze, musí informovať ďalšie lietadlá, o ktorých sa vie, že sa nachádzajú v blízkosti daného lietadla, s výnimkou okolností uvedených v bode 4.2.2 o povahe núdze, a to čo najskôr.
- 4.2.2 Ak stanovište letových prevádzkových služieb vie alebo sa domnieva, že lietadlo sa stalo predmetom protiprávneho zasahovania, žiadna komunikácia o povahe núdze na spojení lietadlom sa nesmie začať dovtedy, kým tak nezačne dané lietadlo a je isté, že to nezhorší situáciu.

## **Kapitola 5 — Služby súvisiace s meteorológiou — Meteorologické pozorovania a hlásenia počas letu prostredníctvom hlasového spojenia**

### **5.1 Typy meteorologických pozorovaní počas letu**

5.1.1 V priebehu každej fázy letu sa vykonávajú tieto meteorologické pozorovania:

- a) mimoriadne pozorovania počas letu; a
- b) iné nepravidelné pozorovania počas letu.

### **5.2 Mimoriadne meteorologické pozorovania počas letu**

5.2.1 Mimoriadne meteorologické pozorovania počas letu vykonávajú a hlásia všetky lietadlá, a to vždy keď sa vyskytnú alebo sú pozorované tieto podmienky:

- a) mierna alebo silná turbulencia; alebo
- b) mierna alebo silná námraza; alebo
- c) výrazné vlnenie za horskou prekážkou; alebo

- d) búrky bez krúp, ktoré sú zle rozoznateľné z dôvodu zhoršenia dohľadnosti alebo okolitej oblačnosti, sú rozsiahle alebo sú usporiadané do čiary húl'av; alebo
- e) búrky s krúpami, ktoré sú zle rozoznateľné z dôvodu zhoršenia dohľadnosti alebo okolitej oblačnosti, sú rozsiahle alebo sú usporiadané do čiary húl'av; alebo
- f) silná prachová víchrica alebo silná piesočná víchrica; alebo
- g) oblak sopečného popola; alebo
- h) prederupčná sopečná aktivita alebo sopečná erupcia.

5.2.2 Zodpovedné orgány podľa potreby stanovujú ostatné podmienky, ktoré pri ich výskyte alebo pozorovaní musia hlásiť všetky lietadlá.

### **5.3 Iné nepravidelné pozorovania z lietadla počas letu**

5.3.1 Výskyt iných meteorologických podmienok, ktoré nie sú uvedené v bode 5.2.1, napr. strih vetra, a ktoré podľa veliteľa lietadla môžu ovplyvniť bezpečnosť alebo výrazným spôsobom ovplyvniť leteckú prevádzku, sa čo najskôr ohlásia príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb.

### **5.4 Hlásenie meteorologických pozorovaní počas letu prostredníctvom hlasového spojenia**

5.4.1 Meteorologické pozorovania sa hlásia počas letu v čase pozorovania alebo hneď, ako to je možné.

5.4.2 Meteorologické pozorovania sa hlásia ako letové hlásenia a musia spĺňať technické špecifikácie uvedené v dodatku 5.

### **5.5 Výmena letových hlásení**

5.5.1 Stanovištia letových prevádzkových služieb vysielajú mimoriadne a nepravidelné letové hlásenia, hneď ako je to možné:

- a) ostatným lietadlám, ktorých sa týkajú;
- b) príslušnému pracovisku meteorologickej výstražnej služby; a
- c) ostatným stanovištiom letových prevádzkových služieb, ktorých sa týkajú.

5.5.2 Vysielania pre lietadlo sa opakujú v pravidelných intervaloch a budú pokračovať v priebehu časového obdobia, ktoré stanoví príslušné stanovište letových prevádzkových služieb.

**DODATOK 4 — TRIEDY VZDUŠNÉHO PRIESTORU ATS — POSKYTOVANÉ SLUŽBY A POŽIADAVKY NA VYKONANIE LETU**

(časť B kapitola 1 bod 1.2.1)

<i>Trieda</i>	<i>Druh letu</i>	<i>Rozstupy sa zaisťujú</i>	<i>Poskytovaná služba</i>	<i>Obmedzenie rýchlosti (*)</i>	<i>Požiadavky na rádiové spojenie</i>	<i>Požadované nepretržité obojsmerné rádiové spojenie lietadlo-zem</i>	<i>Vyžaduje sa povolenie ATC</i>
<b>A</b>	Iba IFR lety	Všetkým lietadlám	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
<b>B</b>	IFR	Všetkým lietadlám	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
	VFR	Všetkým lietadlám	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
<b>C</b>	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
	VFR	VFR od IFR	1) Služba riadenia letovej prevádzky na zaistenie rozstupov od letov IFR; 2) Informácie o prevádzke VFR/VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie)	IAS 460 km/h (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n.m.	Áno	Áno	Áno
<b>D</b>	IFR	IFR od IFR	Služba riadenia letovej prevádzky, informácie o prevádzke letov VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie)	IAS 460 km/h (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n.m.	Áno	Áno	Áno

<i>Trieda</i>	<i>Druh letu</i>	<i>Rozstupy sa zaisťujú</i>	<i>Poskytovaná služba</i>	<i>Obmedzenie rýchlosti (*)</i>	<i>Požiadavky na rádiové spojenie</i>	<i>Požadované nepretržité obojsmerné rádiové spojenie lietadlo-zem</i>	<i>Vyžaduje sa povolenie ATC</i>
	VFR	Žiadnym lietadlám	Informácie o prevádzke letov IFR/VFR a VFR/VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie)	IAS 460 km/h (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n.m.	Áno	Áno	Áno
<b>E</b>	IFR	IFR od IFR	Služba riadenia letovej prevádzky a informácie o prevádzke letov VFR, ak môžu byť užitočné	IAS 460 km/h (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n.m.	Áno	Áno	Áno
	VFR	Žiadnym lietadlám	Informácie o prevádzke, ak môžu byť užitočné	IAS 460 km/h (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n.m.	Nie (**)	Nie (**)	Nie
<b>F</b>	IFR	IFR od IFR, ak je to možné	Letová poradná služba; letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km/h (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n.m.	Áno (***)	Nie (***)	Nie
	VFR	Žiadnym lietadlám	Letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km/h (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n.m.	Nie (**)	Nie (**)	Nie

<i>Trieda</i>	<i>Druh letu</i>	<i>Rozstupy sa zaisťujú</i>	<i>Poskytovaná služba</i>	<i>Obmedzenie rýchlosti (*)</i>	<i>Požiadavky na rádiové spojenie</i>	<i>Požadované nepretržité obojsmerné rádiové spojenie lietadlo-zem</i>	<i>Vyžaduje sa povolenie ATC</i>
<b>G</b>	IFR	Žiadnym lietadlám	Letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km/h (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n.m.	Áno (**)	Nie (**)	Nie
	VFR	Žiadnym lietadlám	Letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km/h (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n.m.	Nie (**)	Nie (**)	Nie

(\*) Ak je prevodná nadmorská výška menšia ako 3 050 m (10 000 ft) n.m., použije sa FL 100 namiesto údajov 10 000 ft.

(\*\*) Piloti dohliadajú na udržiavanie nepretržitého obojsmerného hlasového spojenia lietadlo-zem a podľa potreby nadviažu obojsmerné spojenie na príslušnom komunikačnom kanáli v zóne RMZ.

(\*\*\*) Hlasová komunikácia lietadlo-zem povinná pre lety využívajúce poradnú službu. Piloti dohliadajú na udržiavanie nepretržitého obojsmerného hlasového spojenia lietadlo-zem a podľa potreby nadviažu obojsmerné spojenie na príslušnom komunikačnom kanáli v zóne RMZ.

## DODATOK 5

### POŽIADAVKY NA SLUŽBY V LETECKEJ NAVIGÁCII

#### TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE METEOROLOGICKÝCH POZOROVANÍ POČAS LETU A HLÁSENÍ PROSTREDNÍCTVOM HLASOVEJ KOMUNIKÁCIE

#### 1. OBSAH LETOVÝCH HLÁSENÍ

##### 1.1 MIMORIADNE LETOVÉ HLÁSENIA

##### 1.1.1 Letové hlásenia musia obsahovať tieto prvky:

Označenie druhu hlásenia

sekcia 1 (Informácie o polohe)

Označenie lietadla

Poloha alebo zemepisné súradnice

Čas

Hladina alebo rozsah hladín

sekcia 3 (Meteorologické informácie)

Informácie o javoch, podmieňujúcich vydanie mimoriadneho letového hlásenia, vybrané zo zoznamu v časti B kapitole 5 bode 5.2.1.

#### 2. KONKRÉTNE USTANOVENIA SÚVISIACE S HLÁSENÍM O STRIHU VETRA A SOPEČNOM POPOLE

##### 2.1 Hlásenie strihu vetra

2.1.1 Aj je strih vetra zaznamenaný počas vzletu a pristátia, má byť v hlásení z lietadla uvedený aj typ lietadla.

2.1.2 Ak veliteľ lietadla počas vzletu alebo pristávania nezaznamená výskyt hláseného alebo predpovedaného strihu vetra, upozorní na to čo najskôr, ako je to možné, príslušné stanovište letových prevádzkových služieb. Hlásenie nemusí veliteľ lietadla poskytnúť vtedy, ak vie, že stanovište letových prevádzkových služieb prijalo takúto informáciu od predchádzajúceho lietadla.

##### 2.2 Hlásenie o sopečnej aktivite po ukončení letu

2.2.1 Vyplnený formulár hlásenia o sopečnej aktivite odovzdá prevádzkovateľ lietadla alebo člen posádky po ukončení letu bezodkladne meteorologickej služobni na letisku. V prípade, že meteorologická služobňa nie je členom posádky ľahko prístupná, spôsob doručenia vyplneného formuláru upraví dohoda medzi meteorologickým úradom a prevádzkovateľom lietadla.

2.2.2 Meteorologická služobňa odošle prijaté vyplnené hlásenie o sopečnej aktivite meteorologickej výstražnej službe tej letovej informačnej oblasti, v ktorej bola sopečná aktivita pozorovaná.

## *Doplnok k prílohe*

Zoznam všeobecne dohodnutých rozdielov, ktoré sa oznamujú organizácii ICAO v súlade s článkom 5 tohto nariadenia:

### ČASŤ B

**Rozdiely medzi časťou B a medzinárodnými normami v prílohe 11 (13. vydanie až po zmenu a doplnenie 47-B vrátane) a v prílohe 3 (17. vydanie až po zmenu a doplnenie 75 vrátane) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.**

<p><b>Rozdiel A11-01</b> Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 2</p>	<p>Nové ustanovenie. V bode 1.5.1.1.2 nariadenia Únie, ktorý je založený na poznámke k oddielu 2.24.1.1.1 prílohy 11 k dohovoru ICAO, sa uvádza:</p> <p>1.5.1.1.2 Postupy podľa písm. d) a e) sa požadujú tiež od stanovišť letových prevádzkových služieb, ktoré boli informované podľa písm. c).</p>
<p><b>Rozdiel A11-02</b> Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 2</p>	<p>Nové ustanovenie. V bode 1.5.1.1.3 nariadenia Únie, ktorý je založený na oddiele 2.24.1.1.2 a na poznámke k oddielu 2.24.1.1 prílohy 11 k dohovoru ICAO, sa uvádza:</p> <p>1.5.1.1.3 Keď sa poloha lietadla zistí, stanovište letových prevádzkových služieb musí:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) oznámiť lietadlu jeho polohu a vydať mu pokyny na ďalší let. Táto informácia sa poskytne bezprostredne, ak si je ATS vedomé možnosti zakročenia proti lietadlu alebo inej hrozby pre bezpečnosť lietadla; a</li><li>b) podľa potreby odovzdať iným stanovišťam letových prevádzkových služieb a príslušným vojenským stanovišťam nevyhnutné informácie týkajúce sa blúdiaceho lietadla a všetky pokyny, ktoré boli lietadlu odovzdané.</li></ul>
<p><b>Rozdiel A11-03</b> Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 2</p>	<p>Nové ustanovenie. V bode 1.5.1.3 nariadenia Únie, ktorý je založený na poznámke 1 k oddielu 2.23.3 a na oddiele 2.24.1.3 prílohy k dohovoru ICAO, sa uvádza:</p> <p>1.5.1.3 V prípade blúdiaceho alebo neidentifikovaného lietadla sa zohľadní možnosť, že lietadlo môže byť predmetom protiprávneho zasahovania. Ak sa stanovište letových prevádzkových služieb domnieva, že blúdiace alebo neidentifikované lietadlo môže byť predmetom protiprávneho zasahovania,</p>



<p><b>Rozdiel A11-04</b></p> <p>Príloha 11 k dohovoru ICAO</p> <p>Kapitola 3</p>	<p>zodpovedný orgán stanovený štátom musí byť bezprostredne informovaný v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi.</p> <p>Nové ustanovenie. V bode 2.2.2 nariadenia Únie sa uvádza:</p> <p>2.2.2 Letové povolenia vydávané stanovišťami riadenia letovej prevádzky musia zaistiť rozstupy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) medzi všetkými letmi vo vzdušných priestoroch tried A a B;</li> <li>b) medzi letmi IFR vo vzdušných priestoroch tried C, D a E;</li> <li>c) medzi letmi IFR a letmi VFR vo vzdušnom priestore triedy C;</li> <li>d) medzi letmi IFR a špeciálnymi letmi VFR;</li> <li>e) medzi zvláštnymi letmi VFR, pokiaľ zodpovedný orgán ATS nestanovuje inak;</li> </ul> <p>s výnimkou, keď na žiadosť pilota a so súhlasom pilota druhého lietadla a za podmienok, ktoré ustanoví zodpovedný orgán pre prípady uvedené v písm. b) sa môže vo vzdušnom priestore triedy D a E medzi východom a západom slnka vydať povolenie na let s dodržaním vlastných rozstupov na určitý úsek letu pod 3 050 m (10 000 ft) v priebehu stúpania alebo klesania v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti.</p> <p>V bode 2.4.4.1 nariadenia Únie sa uvádza (popri norme ICAO v prílohe 11, oddiel 3.7.3.1, zvýraznený text):</p> <p>2.4.4 Opakovanie povolení a informácií majúcich vplyv na bezpečnosť</p> <p>2.4.4.1 Letová posádka musí opakovať riadiacemu letovej prevádzky časti letového povolenia a príkazy majúce vplyv na bezpečnosť, ktoré boli vysielané hlasom. Vždy sa musia opakovať tieto informácie::</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) traťové letové povolenia;</li> <li>b) povolenia a príkazy na vstup, pristátie, vzlet z, vyčkávanie pred dráhou, križovanie, <u>rolovanie</u> a späť po dráhe v používaní; a</li> <li>c) dráha v používaní, nastavenie výškomera, kódy odpovedača SSR, <u>nové pridelené komunikačné kanály</u>, príkazy týkajúce sa hladiny, kurzu a rýchlosti; a</li> <li>d) prevodné hladiny, bez ohľadu na to, či boli oznámené riadiacim alebo vo vysielaní automatickej informačnej služby v(ATIS).</li> </ul>
<p><b>Rozdiel A11-05</b></p> <p>Príloha 11 k dohovoru ICAO</p> <p>Kapitola 3</p>	

V bode 2.4.4.1.1 nariadenia Únie sa uvádza (popri norme ICAO v prílohe 11, oddiel 3.7.3.1.1, zvýraznený text):

2.4.4.1.1 Iné povolenia alebo príkazy vrátane podmienených povolení a príkazov na rolovanie sa musia opakovať alebo potvrdiť takým spôsobom, ktorý jasne ukazuje, že boli pochopené a bude sa konať v súlade s nimi.

## Rozdiel A11-06

Príloha 11  
k dohovoru ICAO  
Kapitola 3

Nové ustanovenie. V bode 2.6 nariadenia Únie sa uvádza:

### 2.6 Zvláštne lety VFR v riadených zónach

2.6.1 Zvláštne lety VFR sa môžu autorizovať v rámci riadenej zóny na základe povolenia ATC. S výnimkou povolenia vydaného príslušným orgánom pre vrtuľníky v špeciálnych prípadoch, ako sú sanitné lety, pátracie a záchranné operácie a hasenie požiaru, sa uplatňujú tieto dodatočné podmienky:

- a) pilotom:
  - i) mimo oblačnosti a za viditeľnosti zeme;
  - ii) letová dohľadnosť je minimálne 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch minimálne 800 m;
  - iii) pri rýchlosti IAS 140 kt alebo menej, aby bolo možné spozorovať ostatnú dopravu a akékoľvek prekážky v čase primeranom na vyhnutie sa zrážke; a
- b) riadením letovej prevádzky:
  - i) iba počas dňa, pokiaľ to inak nepovolí príslušný orgán;
  - ii) prízemná dohľadnosť je minimálne 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch minimálne 800 m;
  - iii) výška základne nízkej oblačnosti je minimálne 180 m (600 ft).

Nové ustanovenie. V bode 3.1.2 nariadenia Únie, ktorý je založený na poznámke k oddielu 4.1.1 prílohy 11 k dohovoru ICAO, sa uvádza:

<p><b>Rozdiel A11-08</b> Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 4</p> <p><b>Rozdiel A3-01</b> Príloha 3 k dohovoru ICAO Kapitola 5</p>	<p>3.1.2 Využívanie letovej informačnej služby nezbavuje veliteľa lietadla zodpovednosti a je to veliteľ lietadla, kto urobí konečné rozhodnutie týkajúce sa akejkoľvek navrhovanej zmeny letového plánu.</p> <p>Nové ustanovenie. V bode 5.2.2 nariadenia Únie sa uvádza:</p> <p>5.2.2 Zodpovedné orgány podľa potreby stanovujú ostatné podmienky, ktoré pri ich výskyte alebo pozorovaní musia hlásiť všetky lietadlá.</p>
---	---