# VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2023/1772

## z 12. septembra 2023,

## ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012, pokiaľ ide o prevádzkové pravidlá týkajúce sa používania systémov a komponentov manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore jednotného európskeho neba, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1033/2006

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a najmä na jeho článok 31 a článok 44 ods. 1 písm. a),

keďže:

(1) V súlade s článkom 140 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa vykonávacie predpisy prijaté na základe zrušeného nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ([2]) majú do 12. septembra 2023 prispôsobiť ustanoveniam nariadenia (EÚ) 2018/1139.

(2) V nariadení Komisie (ES) č. 1033/2006 ([3]) sa pre jednotný európsky vzdušný priestor stanovujú požiadavky na postupy pre letové plány v predletovej fáze.

(3) Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 923/2012 ([4]) sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke.

(4) S cieľom zabezpečiť kontinuitu požiadaviek na používanie vybavenia manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb (ďalej len „ATM/ANS“) vo vzdušnom priestore jednotného európskeho neba by sa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012 malo zmeniť tak, aby zahŕňalo príslušné požiadavky na plánovanie letov uvedené v nariadení (ES) č. 1033/2006, ktoré sa týmto nariadením zrušuje.

(5) Keďže úlohami spracovania letových plánov v predletovej fáze je poverený manažér siete, vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012 by sa malo uplatňovať aj na manažéra siete.

(6) Je nevyhnutné, aby všetci používatelia pri predkladaní letových plánov dodržiavali prevádzkové príručky vypracované a udržiavané manažérom siete.

(7) Stále letové plány (repetitive flight plans – RPL) sa už v regióne EUR neuplatňujú, preto by sa všetky odkazy na RPL mali odstrániť.

([1]) Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26).

([3]) Nariadenie Komisie (ES) č. 1033/2006 zo 4. júla 2006, ktorým sa ustanovujú požiadavky na postupy pre letové plány v predletovej fáze pre jednotný európsky vzdušný priestor (Ú. v. EÚ L 186, 7.7.2006, s. 46).

([4]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1).

(8) Požiadavky týkajúce sa postupov pre letové plány v predletovej fáze pre jednotné európske nebo, ktoré sa stanovujú vo nariadení (ES) č. 1033/2006, sa nevzťahujú na služby poskytované vo vzdušnom priestore jednotného európskeho neba mimo európskeho (EUR) regiónu Medzinárodnej organizácie civilného letectva (International Civil Aviation Organization – ICAO), ako sa vymedzuje vo zväzku I európskeho plánu leteckej navigácie (dokument 7754), z dôvodu nízkeho miestneho objemu prevádzky a geografickej polohy, kde vzdušný priestor hraničí len so vzdušným priestorom, za ktorý zodpovedajú poskytovatelia ATM/ANS z tretích krajín, čo odôvodňuje rôzne miestne koordinačné opatrenia s okolitými štátmi, ktoré nie sú členmi EÚ.

(9) Nariadenie (ES) č. 1033/2006 by sa preto malo zrušiť a vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(10) V zmenených požiadavkách stanovených v tomto nariadení sa náležite zohľadnil obsah riadiaceho plánu manažmentu letovej prevádzky a komunikačné, navigačné a prehľadové kapacity, ktoré obsahuje.

(11) Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva vo svojom stanovisku č. 01/2023 ([5]) navrhla opatrenia v súlade s článkom 75 ods. 2 písm. b) a c) a článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

(12) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného v súlade s článkom 127 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

*Článok 1*

**Zmeny vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012**

Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012 sa mení takto:

1. V článku 1 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Toto nariadenie sa uplatňuje aj na príslušné orgány členských štátov, poskytovateľov leteckých navigačných služieb, manažéra siete, prevádzkovateľov letísk a pozemný personál zaoberajúci sa prevádzkou lietadiel.“

2. Článok 2 sa mení takto:

a) Vkladá sa tento bod 19a:

„19a. ‚identifikácia lietadla‘ je skupina písmen, číslic alebo ich kombinácia, ktorá je buď totožná s volacou značkou lietadla, ktorá sa má používať v spojení lietadlo-zem, alebo je jej kódovaným ekvivalentom a ktorá sa používa na identifikáciu lietadla v pozemnej komunikácii letových prevádzkových služieb;“;

b) Vkladá sa tento bod 69a:

„69a. ‚predpokladaný dátum začatia rolovania‘ je predpokladaný dátum, keď sa lietadlo začne pohybovať v súvislosti s odletom;“;

c) Vkladá sa tento bod 89b:

„89b. ‚integrovaný systém spracovania letových plánov‘ (ďalej len „IFPS“) je systém v rámci európskej siete manažmentu letovej prevádzky, prostredníctvom ktorého sa v rámci vzdušného priestoru, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, poskytuje centralizovaná služba spracovania a distribúcie letových plánov, ktorá sa zaoberá ich prijímaním, potvrdzovaním a distribúciou;“;

d) Vkladá sa tento bod 96a:

„96a. ‚manažér siete‘ je orgán poverený úlohami potrebnými na výkon funkcií uvedených v článku 6 nariadenia (ES) č. 551/2004;“;

e) Vkladá sa tento bod 97a:

„97a. ‚NOTAM‘ je oznámenie šírené telekomunikačnými prostriedkami, ktoré obsahuje informácie o zriadení, stave alebo zmene akéhokoľvek leteckého zariadenia, služby, postupu alebo nebezpečenstva, ktorých včasná znalosť je nevyhnutná pre pracovníkov zabezpečujúcich letovú prevádzku;“;

([5]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

f) Vkladá sa tento bod 99a:

„99a. ‚predkladateľ letového plánu' je osoba alebo organizácia vrátane pilotov, prevádzkovateľov a zástupcov konajúcich v ich mene a stanovíšť letových prevádzkových služieb, ktorá predkladá letové plány a všetky súvisiace doplňujúce správy do integrovaného systému spracovania letových plánov (IFPS);";

g) Vkladá sa tento bod 100a:

„100a. ‚predletová fáza' je obdobie od prvého predloženia letového plánu do vydania prvého letového povolenia;".

3. Príloha sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

*Článok 2*

**Zrušenie**

Nariadenie (ES) č. 1033/2006 sa zrušuje.

*Článok 3*

**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

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

V Bruseli 12. septembra 2023

*Za Komisiu*
*predsedníčka*
Ursula VON DER LEYEN

*PRÍLOHA*

Príloha k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 923/2012 sa mení takto:

1. Ustanovenie SERA.2001 sa nahrádza takto:

„**SERA.2001 Predmet**

Bez toho, aby bolo dotknuté ustanovenie SERA.1001, sa táto príloha vzťahuje na používateľov vzdušného priestoru a lietadlá:

a) uskutočňujúce lety do Únie, v rámci Únie alebo z Únie;

b) ktoré majú značky štátnej príslušnosti a registrové značky členského štátu Únie a lietajú v akomkoľvek vzdušnom priestore tak, že neporušujú pravidlá zverejnené štátom, ktorý si uplatňuje právomoc nad prelietavaným územím.“

2. Ustanovenie SERA.4001 sa mení takto:

a) Písmená c) a d) sa nahrádzajú takto:

„c) Letový plán musí byť:

1. predložený pred odletom:

i) manažérovi siete priamo alebo prostredníctvom ohlasovne letových prevádzkových služieb v súlade s prevádzkovými príručkami, ktoré obsahujú potrebné pokyny a informácie, vypracovanými a udržiavanými manažérom siete, ak sa má let sčasti alebo na celej trati letu v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba vykonať v súlade s IFR, alebo

ii) ohlasovni letových prevádzkových služieb v ostatných prípadoch;

2. zaslaný počas letu na príslušné stanovište letových prevádzkových služieb alebo riadiacu rádiostanicu pri spojení lietadlo-zem.

d) Pokiaľ príslušný orgán nestanovil pre vnútroštátne lety VFR kratšie časové obdobie, predkladá sa letový plán pre každý let, ktorý sa plánuje vykonávať cez medzinárodné hranice alebo pre ktorý sa má poskytnúť služba riadenia letovej prevádzky alebo letová poradná služba, takto:

1. najviac 120 hodín pred predpokladaným časom začatia rolovania;

2. najmenej 3 hodiny pred predpokladaným časom začatia rolovania v prípade letov, na ktoré sa môžu vzťahovať opatrenia manažmentu toku letovej prevádzky;

3. najmenej 60 minút pred odletom v prípade všetkých ostatných letov, na ktoré sa nevzťahuje bod 2, alebo

4. ak sa predkladá počas letu, v takom čase, ktorý zabezpečí jeho prijatie príslušným stanovišťom ATS najmenej 10 minút predtým, ako lietadlo podľa odhadu dosiahne:

i) plánované miesto vstupu do riadenej alebo poradnej oblasti alebo

ii) miesto križovania letovej cesty alebo poradnej trate.“;

b) Dopĺňajú sa tieto písmená e) a f):

„e) V prípade letov prevádzkovaných čiastočne alebo úplne v súlade s IFR vstupujúcich do oblasti zodpovednosti stanovišťa letových prevádzkových služieb, pre ktoré manažér siete predtým nedostal žiadny letový plán, zašle príslušné stanovište manažérovi siete identifikáciu lietadla, typ lietadla, miesto vstupu do oblasti svojej zodpovednosti, čas a letovú hladinu v tomto bode, trať a cieľové letisko letu.

f) Požiadavky stanovené v písmenách c), d) a e) sa neuplatňujú na vzdušný priestor jednotného európskeho neba, ktorý nie je súčasťou regiónu ICAO EUR.“

3. Ustanovenie SERA.4005 sa nahrádza takto:

„**SERA.4005 Obsah letového plánu**

a) Letový plán musí obsahovať všetky informácie, ktoré príslušný orgán považuje za dôležité, pokiaľ ide o:

1. identifikáciu lietadla;

2. pravidlá letu a druh letu;

3. počet a typ lietadiel a kategóriu turbulencie v úplave;

4. vybavenie a schopnosti lietadiel;

5. letisko odletu alebo miesto prevádzky;

6. predpokladaný dátum a čas začatia rolovania;

7. cestovnú(-é) rýchlosť(-ti);

8. cestovnú(-é) hladinu(-y);

9. trať letu;

10. cieľové letisko alebo miesto prevádzky a celkový predpokladaný čas letu;

11. náhradné letisko(-á) alebo miesto(-a) prevádzky;

12. vytrvalosť letu;

13. celkový počet osôb na palube;

14. núdzové vybavenie a vybavenie na prežitie vrátane balistického padákového záchranného systému;

15. ďalšie informácie.

b) V letových plánoch predkladaných počas letu sa ako letisko odletu alebo miesto prevádzky uvádza miesto, v ktorom možno získať doplňujúce informácie o lete, ak sa požadujú. Okrem toho sa namiesto informácie o predpokladanom čase začatia rolovania uvedie informácia o čase nad prvým bodom trate, na ktorú sa vzťahuje letový plán.“

4. Ustanovenie SERA.4010 sa nahrádza takto:

„**SERA.4010 Vypĺňovanie letového plánu**

a) Letový plán musí podľa potreby obsahovať informácie o príslušných položkách uvedených v ustanovení SERA.4005 písm. a) bodoch 1 až 11, a to vo vzťahu k celej trati alebo časti trate, pre ktorú sa letový plán predkladá.

b) Prevádzkovatelia lietadiel, predkladatelia letových plánov a stanovištia letových prevádzkových služieb, ktorí alebo ktoré sa riadia potrebnými pokynmi uvedenými v ustanovení SERA.4001 písm. c) bode 1 podbode i), musia dodržiavať:

1. pokyny na vyplnenie formulára letového plánu obsiahnuté v dodatku 6;

2. všetky obmedzenia zistené v príslušných leteckých informačných príručkách (Aeronautical Information Publication – AIP).

c) Prevádzkovatelia lietadiel alebo zástupcovia konajúci v ich mene, ktorí majú v úmysle prevádzkovať lety v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba na časti trate alebo na celej trati v súlade s IFR, vložia príslušný ukazovateľ vybavenia lietadla dostupného na palube a jeho spôsobilostí v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2023/1770 (*) do príslušnej položky v letovom pláne, ako sa vyžaduje v ustanovení SERA.4005 písm. a) bode 4.

d) Prevádzkovatelia lietadiel, ktoré nie sú vybavené v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2023/1770, ktorí majú v úmysle prevádzkovať lety v rámci vzdušného priestoru jednotného európskeho neba, vložia príslušný ukazovateľ vybavenia lietadla dostupného na palube a jeho spôsobilostí a prípadné výnimky do príslušných položiek v letovom pláne podľa ustanovenia SERA.4005 písm. a) bodov 4 a 15. Ak tak stanoví príslušný orgán alebo ak to prípadne považuje za potrebné osoba predkladajúca letový plán, musí letový plán navyše v prípade potreby obsahovať informácie o všetkých ostatných položkách.

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1770 z 12. septembra 2023, ktorým sa stanovujú ustanovenia o vybavení lietadiel potrebnom na využívanie vzdušného priestoru jednotného európskeho neba a prevádzkové predpisy týkajúce sa využívania vzdušného priestoru jednotného európskeho neba, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 29/2009 a vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1206/2011, (EÚ) č. 1207/2011 a (EÚ) č. 1079/2012 (Ú. v. EÚ L 228, XX.9.2023, s. 39).“

5. Vkladá sa toto ustanovenie SERA.4013:

„**SERA.4013 Prijatie letového plánu**

a) Manažér siete pre časť trate prevádzkovanú v súlade s IFR a ohlasovňa letových prevádzkových služieb prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby letový plán po doručení alebo zmenách bol:

1. v súlade s platnými dohovormi týkajúcimi sa formátu a údajov;

2. úplný a čo najpresnejší;

3. v prípade potreby prijateľný pre letové prevádzkové služby a

4. prijatý alebo aby boli prijaté aj vykonané zmeny a aby sa to oznámilo predkladateľovi letového plánu.

b) Stanovištia ATC poskytnú manažérovi siete vzhľadom na letové plány a prislúchajúce aktualizačné správy, ktoré predtým od manažéra siete dostali, všetky potrebné zmeny letového plánu, ktoré ovplyvňujú položky súvisiace s traťou alebo letovou hladinou uvedené v ustanovení SERA.4005 písm. a) bodoch 1 až 10 a ktoré by mohli ovplyvniť bezpečné vykonávanie letu. V predletovej fáze môže stanovište ATC vykonávať zmeny letového plánu alebo ho zrušiť len po koordinácii s prevádzkovateľom lietadla.

c) Manažér siete oznámi všetkým dotknutým stanovištiam ATS prijatý letový plán a všetky prijaté zmeny vykonané v predletovej fáze v položkách uvedených v ustanovení SERA.4005 písm. a) bodoch 1 až 10 letového plánu a prislúchajúce aktualizačné správy.

d) Manažér siete oznámi vzhľadom na letové plány a prislúchajúce aktualizačné správy, ktoré už boli prijaté, prevádzkovateľovi lietadla všetky potrebné zmeny vykonané v letovom pláne v predletovej fáze, ktoré ovplyvňujú položky uvedené v ustanovení SERA.4005 písm. a) bodoch 1 až 10 týkajúce sa trate alebo letovej hladiny a ktoré by mohli ovplyvniť bezpečné vykonávanie letu.

e) Predkladateľ letového plánu, ktorý nie je prevádzkovateľom lietadla ani pilotom, musí zabezpečiť, aby podmienky prijatia letového plánu a akékoľvek potrebné zmeny týchto podmienok oznámené správcom siete v súvislosti s časťou letu vykonávanou v súlade s IFR alebo ohlasovňami letových prevádzkových služieb boli k dispozícii prevádzkovateľovi lietadla alebo pilotovi, ktorý predložil letový plán.

f) Prevádzkovateľ lietadla musí zabezpečiť, aby podmienky prijatia letového plánu a akékoľvek potrebné zmeny týchto podmienok oznámené správcom siete alebo ohlasovňami letových prevádzkových služieb predkladateľovi letového plánu boli zapracované do plánovaného letu a oznámené pilotovi.

g) Prevádzkovateľ lietadla sa pred začiatkom letu musí presvedčiť, či obsah letového plánu správne vyjadruje prevádzkové zámery.

h) Manažér siete spracúva a šíri informácie o možnosti kanálového odstupu 8,33 kHz prijaté v letových plánoch.

i) Požiadavky stanovené v písmenách a) až h) sa neuplatňujú na vzdušný priestor jednotného európskeho neba, ktorý nie je súčasťou regiónu ICAO EUR.“

6. Ustanovenie SERA.4015 sa nahrádza takto:

„**SERA.4015 Zmeny letového plánu**

a) Všetky zmeny letového plánu predložené v prípade letu IFR alebo letu VFR prevádzkovaného ako riadený let sa nahlasujú:

1. počas predletovej fázy manažérovi siete v prípade letov, ktoré sa na časti trate alebo na celej trati majú vykonať v súlade s IFR, a čo najskôr do ohlasovní letových prevádzkových služieb;

2. počas letu, s výhradou ustanovenia SERA.8020 písm. b), príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb.

V prípade ostatných letov VFR sa významné zmeny letového plánu čo najskôr ohlásia príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb.

b) Pri zdržaní v dĺžke 30 minút nad rámec predpokladaného času začatia rolovania v prípade riadeného letu alebo pri zdržaní v dĺžke 1 hodiny v prípade neriadeného letu, pre ktorý bol predložený letový plán, sa letový plán musí zmeniť, prípadne sa musí predložiť nový letový plán a zrušiť pôvodný letový plán. Zdržania dlhšie ako 15 minút sa v prípade každého letu prevádzkovaného v súlade s IFR oznámia manažérovi siete.

c) Pri zmene vybavenia lietadla a jeho stavu spôsobilosti na let zaslú prevádzkovatelia lietadiel alebo zástupcovia, ktorí konajú v ich mene, manažérovi siete alebo ohlasovniam letových prevádzkových služieb správu o zmene, pričom sa do príslušnej položky formulára letového plánu vloží príslušný ukazovateľ.

d) Ak sú informácie týkajúce sa vytrvalosti letu alebo celkového počtu osôb na palube predložené pred odletom nesprávne, ide o významnú zmenu letového plánu, ktorá sa musí ohlásiť.

e) Požiadavky stanovené v písmenách a) až d) sa neuplatňujú na vzdušný priestor jednotného európskeho neba, ktorý nie je súčasťou regiónu ICAO EUR.“

7. Dopĺňa sa tento oddiel 15:

„*ODDIEL 15*

***Postupy komunikácie prostredníctvom dátového spojenia riadiaci-pilot (CPDLC)***

**SERA.15001 Iniciácia dátového spojenia a zlyhanie iniciovaného dátového spojenia**

a) Prihlasovacia adresa prislúchajúca stanovišťu letových prevádzkových služieb sa musí uverejniť v národných leteckých informačných príručkách (AIP).

b) Po prijatí platnej žiadosti o iniciáciu dátového spojenia od lietadla, ktoré sa približuje k oblasti poskytujúcej služby dátového spojenia alebo sa v nej nachádza, stanovište letových prevádzkových služieb žiadosť prijme a ak ju dokáže skorelovať s letovým plánom, nadviaže spojenie s lietadlom.

c) Poskytovateľ letových prevádzkových služieb musí zaviesť postupy na čo najskoršie vyriešenie zlyhaní iniciovaného dátového spojenia.

d) Prevádzkovateľ lietadla musí zaviesť postupy na čo najskoršie vyriešenie zlyhaní iniciovaného dátového spojenia.

**SERA.15005 Nadviazanie spojenia CPDLC**

a) CPDLC sa musí nadviazať v dostatočnom predstihu, aby bola istota, že lietadlo komunikuje so zodpovedajúcim stanovišťom riadenia letovej prevádzky.

b) Informácie o tom, kedy a prípadne kde by mal palubný alebo pozemný systém nadviazať CPDLC, sa musia uverejniť v leteckých obežníkoch alebo leteckých informačných príručkách.

c) Pilot musí byť schopný identifikovať stanovište riadenia letovej prevádzky, ktoré poskytuje službu riadenia letovej prevádzky, a to kedykoľvek počas poskytovania služby.

**SERA.15010 Odovzdávanie spojenia CPDLC**

a) Keď sa odovzdáva spojenie CPDLC, odovzdávanie hlasového spojenia a spojenia CPDLC sa musia začať súbežne.

b) Ak sa lietadlo odovzdáva na spojenie zo stanovišťa riadenia letovej prevádzky vybaveného spojením CPDLC na stanovište riadenia letovej prevádzky nevybavené CPDLC, ukončenie CPDLC sa musí začať súbežne s odovzdaním hlasového spojenia.

c) Ak pri odovzdaní spojenia CPDLC dochádza k zmene správcu dát a ešte pretrvávajú správy dátového spojenia, na ktoré nebola prijatá odpoveď ukončenia správy, riadiaci letovej prevádzky odovzdávajúci spojenie o tom musí byť informovaný. Ak sa riadiaci letovej prevádzky rozhodne odovzdať lietadlo bez prijatia odpovede od pilota na nevybavené správy zem-lietadlo, riadiaci letovej prevádzky sa musí vrátiť k hlasovej komunikácii a vysvetliť každú nejednoznačnosť súvisiacu s nevybavenými správami zem-lietadlo.

**SERA.15015 Štruktúra správ CPDLC**

a) Text správ CPDLC musí byť zostavený v štandardnom formáte správ, v otvorenej reči alebo zo skratiek a kódov. Otvorenej reči sa treba vyhnúť, ak je možné skrátiť dĺžku textu použitím príslušných skratiek a kódov. Nepodstatné slová a výrazy, ako sú zdvorilostné frázy, sa nesmú používať.

b) Riadiaci letovej prevádzky a pilot musia zostavovať správy CPDLC s použitím štandardných prvkov správ, prvkov správ s voľným textom alebo ich kombináciou. Riadiaci letovej prevádzky alebo piloti sa musia používaniu prvkov správ s voľným textom vyhýbať.

c) Ak sa v zavedenom súbore správ CPDLC nepočíta s osobitnými okolnosťami, môže príslušný orgán po konzultácii s prevádzkovateľmi a inými poskytovateľmi letových prevádzkových služieb určiť, že je prijateľné používať prvky správ s voľným textom. V takýchto prípadoch musí dotknutý príslušný orgán vymedziť pre každý prvok správ s voľným textom zobrazovací formát, zamýšľané použitie a atribúty.

d) Zloženie správy CPDLC nesmie presiahnuť päť prvkov správy, z ktorých iba dva môžu obsahovať premennú týkajúcu sa traťového povolenia.

e) Štruktúra viacprvkových správ CPDLC:

1. Ak sa vyžaduje odpoveď na viacprvkovú správu CPDLC, táto odpoveď sa musí vzťahovať na všetky prvky správy.

2. Ak pilot nie je schopný dodržať povolenie prijaté v jednoprvkovej správe alebo ktorúkoľvek časť povolenia prijatého vo viacprvkovej správe, musí vyslať odpoveď „NEMÔŽEM“ (UNABLE), ktorá sa vzťahuje na celú správu.

3. Riadiaci musí odpovedať správou „NEMÔŽEM“ (UNABLE), ktorá sa vzťahuje na všetky prvky žiadosti, ak nie je možné schváliť žiadny prvok z jednoprvkovej alebo viacprvkovej žiadosti o letové povolenie. Aktuálne povolenie, resp. povolenia sa nesmú opakovať.

4. Ak je možné viacprvkovej žiadosti o povolenie vyhovieť len čiastočne, riadiaci musí odpovedať správou „NEMÔŽEM“ (UNABLE), ktorá sa vzťahuje na všetky prvky žiadosti, a ak je to vhodné, zahŕňa dôvod a/alebo informáciu o tom, kedy možno povolenie očakávať.

5. Ak je možné vyhovieť všetkým prvkom jednoprvkovej alebo viacprvkovej žiadosti o povolenie, riadiaci odpovie povoleniami zodpovedajúcimi každému prvku žiadosti. Odpoveďou musí byť jedna správa zem-lietadlo.

6. Ak správa CPDLC obsahuje viac ako jeden prvok a atribút odpovede na správu je „Y“, ak sa používa, jedna správa s odpoveďou musí obsahovať zodpovedajúci počet odpovedí v rovnakom poradí.

**SERA.15020 Odpoveď na správy CPDLC**

a) Pokiaľ príslušný orgán nestanoví inak, hlasové opakovanie správ CPDLC sa nesmie vyžadovať.

b) Keď riadiaci alebo pilot komunikujú prostredníctvom CPDLC, musí sa odpovedať prostredníctvom CPDLC, s výnimkou prípadov, keď je potrebná oprava prenesenej správy CPDLC. Keď riadiaci alebo pilot komunikujú prostredníctvom hlasovej komunikácie, musí sa odpovedať prostredníctvom hlasu.

**SERA.15025 Oprava správ CPDLC**

a) Ak sa považuje za potrebné opraviť správu vyslanú prostredníctvom CPDLC alebo ak je potrebné vysvetliť obsah takejto správy, riadiaci letovej prevádzky a pilot musia na vydanie správnych údajov alebo na poskytnutie potrebného vysvetlenia použiť najvhodnejšie dostupné prostriedky.

b) Ak sa na opravu správy CPDLC, na ktorú ešte nebola prijatá prevádzková odpoveď, používa hlasové spojenie, vysielaniu riadiaceho alebo pilota musí predchádzať fráza: „IGNORUJTE SPRÁVU CPDLC (druh správy), MEDZERA“ [DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK], po ktorej nasleduje správne povolenie, príkaz, informácia alebo žiadosť.

c) Pri odvolávaní sa na správu CPDLC, ktorá sa má ignorovať, a pri jej identifikácii treba dbať na frázovanie, aby sa vydaním opraveného povolenia, príkazu, informácie alebo žiadosti predišlo akejkoľvek nejednoznačnosti.

d) Ak si správa CPDLC vyžaduje prevádzkovú odpoveď a následne je prediskutovaná hlasom, na zabezpečenie riadnej synchronizácie dialógu CPDLC sa musí vyslať príslušná odpoveď ukončenia správy CPDLC. Možno to dosiahnuť buď výslovným hlasovým príkazom príjemcovi správy, aby ukončil dialóg, alebo tým, že sa systému umožní ukončiť dialóg automaticky.

**SERA.15030 Postupy komunikácie riadiaceho prostredníctvom dátového spojenia v prípade núdzových situácií, nebezpečenstva zrážky a poruchy zariadenia CPDLC**

a) Ak je riadiaci letovej prevádzky alebo pilot upozornený na výpadok jednotlivej správy dátového spojenia riadiaci-pilot, riadiaci letovej prevádzky alebo pilot musia podľa potreby vykonať jednu z týchto činností:

1. potvrdiť hlasom činnosti, ktoré sa vykonajú vo vzťahu k predmetnému dialógu, pričom informácie sa uvedú frázou: „VÝPADOK SPRÁVY CPDLC“ (CPDLC MESSAGE FAILURE);

2. prostredníctvom dátového spojenia riadiaci-pilot opätovne vydať správu dátového spojenia riadiaci-pilot, ktorá chýba.

b) Ak riadiaci letovej prevádzky musia vyslať informáciu o úplnom výpadku pozemného systému dátového spojenia riadiaci-pilot všetkým staniciam, ktoré by mohli byť zasiahnuté, mali by takéto vysielanie uviesť všeobecným volaním: „VŠETKÝM STANICIAM, PORUCHA CPDLC“ (ALL STATIONS CPDLC FAILURE), po ktorom nasleduje označenie volajúcej stanice.

c) Ak sa pri poruche dátového spojenia riadiaci-pilot prejde na hlasové spojenie, všetky nevybavené správy CPDLC sa považujú za nedoručené a celý dialóg týkajúci sa nevybavených správ sa musí znovu uskutočniť hlasovým spojením.

d) Ak je porucha dátového spojenia riadiaci-pilot odstránená pred prechodom na hlasové spojenie, všetky nevybavené správy sa považujú za nedoručené a celý dialóg týkajúci sa nevybavených správ sa musí znovu uskutočniť spojením prostredníctvom CPDLC.

**SERA.15035 Plánované prerušenie spojenia CPDLC**

a) Plánované prerušenie prevádzky komunikačnej siete alebo pozemného systému CPDLC sa uverejní správou NOTAM, ktorou sa všetky dotknuté strany informujú o časovom úseku prerušenia a podľa potreby o používaných frekvenciách hlasového spojenia.

b) Lietadlá, ktoré sú na spojení so stanovišťami ATC, musia byť o každom nadchádzajúcom prerušení služby CPDLC informované hlasom alebo spojením CPDLC.

**SERA.15040 Prerušenie používania CPDLC na vysielanie žiadostí**

a) Keď riadiaci žiada všetky stanice alebo konkrétny let o zastavenie používania CPDLC na vysielanie žiadostí na obmedzený časový úsek, musí použiť túto frázu: ((volacia značka) alebo VŠETKÝM STANICIAM) ZASTAVTE VYSIELANIE ŽIADOSTÍ CPDLC [DO OZNÁMENIA] [(dôvod)] [((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)]].

b) Obnovenie normálneho používania CPDLC sa musí oznámiť použitím tejto frázy: ((volacia značka) alebo VŠETKÝM STANICIAM) OBNOVTE NORMÁLNU PREVÁDZKU CPDLC [((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS].

**SERA.15045 Používanie CPDLC v prípade výpadku hlasovej komunikácie lietadlo-zem**

Existencia spojenia CPDLC medzi stanovišťom letových prevádzkových služieb a lietadlom by nemala príslušnému pilotovi a riadiacemu letovej prevádzky v prípade výpadku hlasovej komunikácie lietadlo-zem brániť iniciovať a vykonať všetky požadované opatrenia.

**SERA.15050 Skúška spojenia CPDLC**

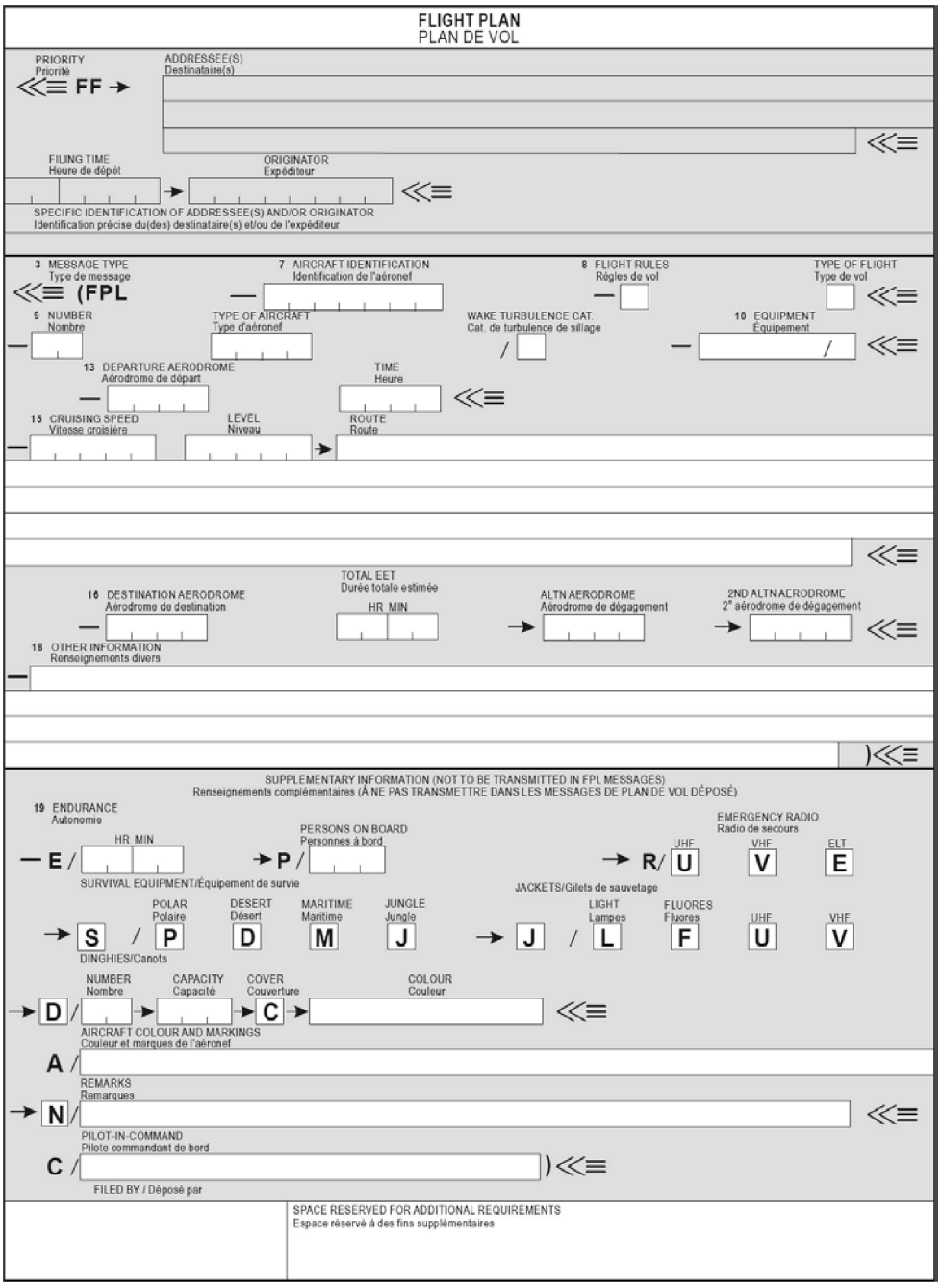
Ak by skúška spojenia CPDLC s lietadlom mohla nepriaznivo ovplyvniť poskytovanie letových prevádzkových služieb lietadlu, musí sa vopred skoordinovať.“

8. Dopĺňa sa tento dodatok 6:

*„Dodatok 6*

**VYPLŇOVANIE LETOVÉHO PLÁNU**

1. **Vzorový formulár letového plánu ICAO**




2. **Pokyny na vyplnenie formulára letového plánu**

2.1. Všeobecné pokyny

Dôsledne dodržiavajte predpísané formáty a spôsob špecifikácie údajov.

Pri vkladaní údajov začnite prvým voľným miestom príslušného políčka. Nevyužité políčka alebo miesta políčok nechajte prázdne.

Všetky časové údaje vkladajte ako UTC v štvorcifernom formáte.

Všetky predpokladané časy letu uvádzajte v štvorcifernom formáte (hodiny a minúty).

Ak zodpovednosť za vypracúvanie správ letového plánu nebola delegovaná, vypĺňajú oddiel so sivým podfarbením pred políčkom 3 služby ATS a COM.

2.2. Pokyny na vkladanie údajov ATS

Podľa pokynov uvedených ďalej vyplňte položky 7 až 18 a, ak to požaduje príslušný orgán alebo sa to inak považuje za potrebné, aj položku 19.

VLOŽTE jeden z týchto identifikačných znakov lietadla, ktorý nesmie presiahnuť 7 alfanumerických znakov a neobsahuje spojovníky ani symboly:

a) identifikátor ICAO pre prevádzkovateľa lietadla, za ktorým nasleduje identifikácia letu (napr. KLM511, NGA213, JTR25), ak volacia značka, ktorú má lietadlo používať v rádiotelefónii, pozostáva z telefónneho identifikátora ICAO pre prevádzkovateľa, po ktorom nasleduje identifikácia letu (napr. KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25), alebo

b) štátna príslušnosť alebo spoločná značka a registrová značka lietadla (napr. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), ak:

1. volacia značka, ktorú má lietadlo používať v rádiotelefónii, pozostáva len z tejto identifikácie (napr. CGAJS), alebo jej predchádza telefónny identifikátor ICAO pre prevádzkovateľa lietadiel (napr. BLIZZARD CGAJS);

2. lietadlo nie je vybavené rádiom.

| Pravidlá letu |
|---|

VLOŽTE jedno z týchto písmen na označenie kategórie pravidiel letu, ktorými sa pilot plánuje riadiť:

**I** – ak sa plánuje, že celý let sa uskutoční podľa IFR, alebo

**V** – ak sa plánuje, že celý let sa uskutoční podľa VFR, alebo

**Y** – ak sa let začne vykonávať podľa IFR a ďalej nasleduje jedna alebo viac následných zmien pravidiel letu, alebo

**Z** – ak sa let začne vykonávať podľa VFR a ďalej nasleduje jedna alebo viac následných zmien pravidiel letu.

V políčku 15 uveďte bod alebo body, v ktorých sa plánuje zmena pravidiel letu.

| Druh letu |
|---|

Ak to požaduje príslušný orgán, VLOŽTE jedno z týchto písmen na označenie druhu letu:

**S** – pravidelná letecká dopravná služba,

**N** – nepravidelná letecká doprava,

**G** – všeobecné letectvo,

**M** – vojenské letectvo,

**X** – iný než uvedené vymedzené kategórie.

V políčku 18 uveďte stav letu podľa indikátora STS alebo ak je to potrebné na označenie iných dôvodov osobitného zaobchádzania službami ATS, uveďte v položke 18 dôvod podľa ukazovateľa RMK.

Počet lietadiel (1 alebo 2 znaky)

VLOŽTE počet lietadiel, ak je vyšší ako jeden.

Typ lietadla (2 až 4 znaky)

VLOŽTE príslušný identifikátor, ako sa uvádza v dokumente č. 8643 Aircraft Type Designators (Identifikátory typu lietadla), ALEBO ak takýto identifikátor nebol pridelený či v prípade skupinových letov zahŕňajúcich viac ako jeden typ, VLOŽTE ZZZZ a v políčku 18 UVEĎTE „TYP/“ a (počet a) typ(-y) lietadiel

Kategória turbulencie v úplave (1 znak)

VLOŽTE lomku a za ňou jedno z týchto písmen na označenie kategórie lietadla pre turbulenciu v úplave:

**J** – SUPER na označenie typu lietadla, ktorý je ako taký špecifikovaný v najnovšom vydaní dokumentu ICAO č. 8643 Aircraft Type Designators (Identifikátory typu lietadla),

**H** – HEAVY na označenie typu lietadla s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou 136 000 kg alebo viac, s výnimkou typov lietadiel uvedených v dokumente ICAO č. 8643 v kategórii SUPER (J),

**M** – MEDIUM na označenie typu lietadla s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou menšou ako 136 000 kg, ale väčšou ako 7 000 kg,

**L** – LIGHT na označenie typu lietadla s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou najviac 7 000 kg.

Spôsobilosti zahŕňajú tieto prvky:

a) prítomnosť príslušného prevádzkyschopného vybavenia na palube lietadla;

b) vybavenie a spôsobilosti zodpovedajúce kvalifikácii letovej posádky a

c) v prípade potreby povolenie príslušného orgánu.

Rádiokomunikačné, navigačné a približovacie zariadenia a spôsobilosti

VLOŽTE jedno z týchto písmen:

**N** – ak na palube pre trať, na ktorej sa má letieť, nie je žiadne COM/NAV/približovacie zariadenie alebo toto zariadenie nie je prevádzkyschopné, alebo

**S** – ak na palube pre trať, na ktorej sa má letieť, je štandardné COM/NAV/približovacie zariadenie a toto zariadenie je prevádzkyschopné, a/alebo

VLOŽTE jedno alebo viacero z týchto písmen na označenie dostupného prevádzkyschopného COM/NAV/približovacieho zariadenia a spôsobilostí:

| | | | |
|---|---|---|---|
| **A** | pristávací systém GBAS | **J7** | CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium) |
| **B** | LPV (APV so SBAS) | **K** | MLS |
| **C** | Loran C | **L** | ILS |
| **D** | DME | **M1** | ATC SATVOICE (INMARSAT) |
| **E1** | FMC WPR ACARS | **M2** | ATC SATVOICE (MTSAT) |
| **E2** | D-FIS ACARS | **M3** | ATC SATVOICE (Iridium) |
| **E3** | PDC ACARS | **O** | VOR |

| | |
|---|---|
| **G** | GNSS. Ak sa má niektorá časť letu vykonať podľa IFR, ide o prijímače GNSS, ktoré sú v súlade so zväzkom I prílohy 10 k dohovoru ICAO |
| **H** | HF RTF |
| **I** | Inerciálna navigácia |
| **J1** | CPDLC ATN VDL mód 2 |
| **J2** | CPDLC FANS 1/A HFDL |
| **J3** | CPDLC FANS 1/A VDL mód A |
| **J4** | CPDLC FANS 1/A VDL mód 2 |
| **J5** | CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) |
| **J6** | CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT) |
| **P1** | CPDLC RCP 400 |
| **P2** | CPDLC RCP240 |
| **P3** | SATVOICE RCP 400 |
| **P4-P9** | Vyhradené pre RCP |
| **R** | Schválené pre PBN |
| **T** | TACAN |
| **U** | UHF RTF |
| **V** | VHF RTF |
| **W** | Schválené pre RVSM |
| **X** | Schválené pre MNPS |
| **Y** | VHF s možnosťou kanálového odstupu 8,33 kHz |
| **Z** | Ostatné zariadenia na palube alebo iné spôsobilosti |

Všetky alfanumerické znaky, ktoré nie sú uvedené vyššie, sú vyhradené.

Prehľadové vybavenie a spôsobilosti

VLOŽTE **N**, ak na palube pre trať, na ktorej sa má letieť, nie je žiadne prehľadové vybavenie alebo toto vybavenie nie je prevádzkyschopné,

ALEBO

VLOŽTE na opis prevádzkyschopného prehľadového vybavenia a/alebo spôsobilostí na palube jeden alebo viacero z týchto deskriptorov s maximálnym počtom 20 znakov:

Módy A a C SSR

**A** – Transpondér – mód A (4 číslice – 4 096 kódov)

**C** – Transpondér – mód A (4 číslice – 4 096 kódov) a mód C

Mód S SSR

**E** – Transpondér – mód S vrátane spôsobilostí identifikácie lietadla, tlakovej nadmorskej výšky a rozšíreného squittera (ADS-B)

**H** – Transpondér – mód S vrátane spôsobilostí identifikácie lietadla, tlakovej nadmorskej výšky a rozšíreného prehľadu

**I** – Transpondér – mód S vrátane spôsobilosti identifikácie lietadla, ale bez spôsobilosti tlakovej nadmorskej výšky

**L** – Transpondér – mód S vrátane spôsobilostí identifikácie lietadla, tlakovej nadmorskej výšky, rozšíreného squittera (ADS-B) a rozšíreného prehľadu

**P** – Transpondér – mód S vrátane spôsobilosti tlakovej nadmorskej výšky, ale bez spôsobilosti identifikácie lietadla

**S** – Transpondér – mód S vrátane spôsobilostí tlakovej nadmorskej výšky a identifikácie lietadla

**X** – Transpondér – mód S bez spôsobilostí identifikácie lietadla a tlakovej nadmorskej výšky

ADS-B

**B1** – ADS-B s vyhradenou vysielacou kapacitou 1 090 MHz ADS-B („out“)

**B2** – ADS-B s vyhradenou vysielacou a prijímacou kapacitou 1 090 MHz ADS-B („out“ a „in“)

**U1** – Vysielacia kapacita ADS-B („out“) s použitím UAT

**U2** – Vysielacia a prijímacia kapacita ADS-B („out“ a „in“) s použitím UAT

**V1** – Vysielacia kapacita ADS-B („out“) s použitím VDL módu 4

**V2** – Vysielacia a prijímacia kapacita ADS-B („out“ a „in“) s použitím VDL módu 4

ADS-C

**D1** – ADS-C so spôsobilosťami FANS 1/A

**G1** – ADS-C so spôsobilosťami ATN

Alfanumerické znaky, ktoré nie sú uvedené vyššie, sú vyhradené.

VLOŽTE štvorpísmenový miestny identifikačný kód ICAO pre letisko odletu, ako sa uvádza v dokumente č. 7910 *Miestne identifikačné kódy,*

ALEBO, ak nebol pridelený žiadny miestny identifikačný kód,

VLOŽTE ZZZZ a v políčku 18 UVEĎTE:

— DEP/a názov a umiestnenie letiska alebo

— DEP/a prvý bod trate alebo značkovací rádiomaják, ak lietadlo neodletelo z letiska,

ALEBO, – ak letový plán pochádza z lietadla počas letu,

VLOŽTE AFIL a v políčku 18 UVEĎTE DEP/a štvorpísmenový miestny identifikačný kód ICAO pre polohu stanovišťa ATS, z ktorého možno získať doplňujúce údaje o letovom pláne.

POTOM BEZ MEDZERY

v prípade letového plánu predloženého pred odletom VLOŽTE predpokladaný čas začatia rolovania (EOBT) alebo v prípade letového plánu prijatého z lietadla počas letu skutočný alebo odhadovaný čas nad prvým bodom trate, na ktorú sa letový plán vzťahuje.

VLOŽTE *počiatočnú cestovnú rýchlosť* podľa písmena a) a *počiatočnú cestovnú hladinu* podľa písmena b) bez medzery medzi nimi.

POTOM podľa šípky VLOŽTE opis trate podľa písmena c).

| |
|---|
| a) *Cestovná rýchlosť (maximálne 5 znakov)* |

VLOŽTE *pravú vzdušnú rýchlosť* pre počiatočnú alebo celú cestovnú časť letu, ako:

kilometre za hodinu, vyjadrené ako K, po ktorom nasledujú 4 číslice (napr. K0830), alebo

uzly, vyjadrené ako N, po ktorom nasledujú 4 číslice (napr. N0485), alebo

skutočné Machovo číslo, ak tak predpisuje príslušný orgán, s presnosťou na stotinu jednotky Mach, vyjadrené ako M, za ktorým nasledujú 3 číslice (napr. M082).

| |
|---|
| b) *Cestovná hladina (maximálne 5 znakov)* |

VLOŽTE plánovanú cestovnú hladinu pre počiatočnú alebo celú cestovnú časť letu, ako:

letovú hladinu, vyjadrenú ako F, po ktorom nasledujú 3 číslice (napr. F085, F330), *alebo*

štandardnú metrickú *hladinu v desiatkach metrov*, ak tak predpisuje príslušný orgán, vyjadrenú ako S, po ktorom nasledujú 4 číslice (napr. S1130), *alebo*

nadmorskú výšku v stovkách stôp, vyjadrenú ako A, po ktorom nasledujú 3 číslice (napr. A045, A100), alebo

nadmorskú výšku v desiatkach metrov, vyjadrenú ako M, po ktorom nasledujú 4 číslice (napr. M0840), alebo

v prípade neriadených letov VFR písmená VFR.

c) *Trať (vrátane zmien rýchlosti, hladiny a/alebo pravidiel letu)*

Lety na určených tratiach ATS

VLOŽTE, ak sa letisko odletu nachádza na trati ATS alebo je k nej pripojené, identifikátor prvej trate ATS

ALEBO, ak letisko odletu nie je na trati ATS ani k nej nie je pripojené, písmená DCT, za ktorými nasleduje bod spojenia s prvou traťou ATS, za ktorým nasleduje identifikátor trate ATS.

POTOM

VLOŽTE každý bod, v ktorom sa plánuje buď začať so zmenou rýchlosti a/alebo hladiny, alebo sa plánuje zmena trate ATS a/alebo zmena pravidiel letu,

ZA KTORÝM V KAŽDOM PRÍPADE NASLEDUJE

identifikátor nasledujúceho segmentu trate ATS, aj keď je totožný s predchádzajúcim segmentom trate,

ALEBO DCT, ak sa let do ďalšieho bodu uskutočňuje mimo určenej trate, pokiaľ oba body nie sú vymedzené geografickými súradnicami.

Lety mimo určených tratí ATS

VLOŽTE body zvyčajne od seba vzdialené najviac 30 minút letu alebo 370 km (200 NM) vrátane každého bodu, v ktorom sa plánuje zmena rýchlosti alebo hladiny, zmena dráhy alebo zmena pravidiel letu,

ALEBO, ak to vyžadujú príslušné orgány,

VYMEDZTE dráhu letov prevádzkovaných prevažne východozápadným smerom medzi 70° s. z. š. a 70° j. z. š. vzhľadom na význačné body tvorené priesečníkmi polstupňov alebo celých stupňov zemepisnej šírky s poludníkmi s rozstupmi 10 stupňov zemepisnej dĺžky. V prípade letov prevádzkovaných v oblastiach mimo týchto zemepisných pásiem musia byť dráhy vymedzené význačnými bodmi tvorenými priesečníkmi rovnobežiek zemepisnej šírky s poludníkmi, ktoré sú obvykle v rozstupoch 20 stupňov zemepisnej dĺžky. Vzdialenosť medzi význačnými bodmi nesmie podľa možnosti presiahnuť 1 hodinu času letu. Podľa potreby sa stanovia ďalšie význačné body.

V prípade letov, ktoré vykonávajú prevažne v smere sever – juh, vymedzte dráhy vzhľadom na významné body tvorené priesečníkom celých stupňov zemepisnej dĺžky so špecifikovanými rovnobežkami zemepisnej šírky s rozstupmi 5 stupňov.

VLOŽTE DCT medzi po sebe nasledujúcimi bodmi, pokiaľ oba body nie sú vymedzené geografickými súradnicami alebo azimutom a vzdialenosťou.

POUŽITE IBA konvencie uvedené v bodoch 1 až 5 ďalej a každú podpoložku ODDEĽTE medzerou.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

Kódovaný identifikátor pridelený trati alebo úseku trate, prípadne vrátane kódovaného identifikátora prideleného štandardnej odletovej alebo príletovej trati (napr. BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

Kódovaný identifikátor (2 až 5 znakov) pridelený bodu (napr. LN, MAY, HADDY)

alebo ak nebol pridelený žiadny kódovaný identifikátor, jeden z týchto spôsobov:

— iba stupne (7 znakov):

2 číslice opisujúce zemepisnú šírku v stupňoch, za ktorými nasleduje „N“ (sever) alebo „S“ (juh), za ktorým nasledujú 3 číslice opisujúce zemepisnú dĺžku v stupňoch, za ktorými nasleduje „E“ (východ) alebo „W“ (západ). V prípade potreby doplňte správny počet číslic vložením nuly, napr. 46N078W;

— stupne a minúty (11 znakov):

4 číslice opisujúce zemepisnú šírku v stupňoch a desiatkach a jednotkách minút, za ktorými nasleduje „N“ (sever) alebo „S“ (juh), za ktorým nasleduje 5 číslic opisujúcich zemepisnú dĺžku v stupňoch a desiatkach a jednotkách minút, za ktorými nasleduje „E“ (východ) alebo „W“ (západ). V prípade potreby doplňte správny počet číslic vložením nuly, napr. 4620N07805W;

— azimut a vzdialenosť od referenčného bodu:

označenie referenčného bodu, za ktorým nasleduje azimut z tohto bodu vo forme 3 číslic uvádzajúcich údaj v magnetických stupňoch, po ktorých nasleduje vzdialenosť od tohto bodu vo forme troch číslic vyjadrujúcich námorné míle. V oblastiach s vysokou zemepisnou šírkou, kde príslušný orgán určí, že vyjadrenie v magnetických stupňoch je nepraktické, sa môžu použiť zemepisné stupne. V prípade potreby doplňte správny počet číslic vložením nuly (napr. bod 180 ° magnetických vo vzdialenosti 40 NM od VOR „DUB“ by sa mal vyjadriť ako DUB180040).

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

Bod, v ktorom sa plánuje začať zmena rýchlosti (5 % TAS alebo 0,01 Mach alebo viac) alebo zmena hladiny, vyjadrený presne ako v bode 2, po ktorom nasledujú lomka a cestovná rýchlosť a cestovná hladina vyjadrené presne ako v písmenách a) a b) vyššie, bez medzery medzi nimi; aj vtedy, ak sa zmení len jedna z týchto veličín.

Príklady: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

Bod, v ktorom sa plánuje zmena pravidiel letu, vyjadrený presne ako v bode 2 alebo 3, po ktorom nasleduje medzera a jedna z týchto možností:

VFR, ak sa predchádza z IFR na VFR

IFR, ak sa predchádza z VFR na IFR

Príklady: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

Písmeno C, za ktorým nasleduje lomka; POTOM bod, v ktorom sa plánuje začať cestovné stúpanie, vyjadrený presne ako v bode 2, po ktorom nasleduje lomka; POTOM rýchlosť, ktorá sa má udržiavať počas cestovného stúpania, vyjadrená presne ako v písme a) vyššie, po ktorej nasledujú dve hladiny vymedzujúce vrstvu, v ktorej sa má lietadlo počas cestovného stúpania zdržiavať, každá hladina vyjadrená presne ako v písmene b) vyššie, alebo hladina, nad ktorou sa plánuje cestovné stúpanie, po ktorej nasledujú písmená PLUS bez medzery medzi nimi.

Príklady: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

| Cieľové letisko a celkový čas letu (8 znakov) |
|---|

VLOŽTE štvorpísmenový miestny identifikačný kód ICAO pre cieľové letisko, ako sa uvádza v dokumente č. 7910 *Miestne identifikačné kódy*,

ALEBO, ak nebol pridelený žiadny miestny identifikačný kód,

VLOŽTE ZZZZ a v položke 18 UVEĎTE DEST/a názov a umiestnenie letiska.

POTOM BEZ MEDZERY

VLOŽTE celkový predpokladaný čas letu.

| *Náhradné cieľové letisko* |
|---|

VLOŽTE štvorpísmenové miestne identifikačné kódy ICAO najviac pre dve náhradné cieľové letiská, ako sa uvádzajú v dokumente č. 7910 *Miestne identifikačné kódy*, oddelené medzerou

ALEBO, ak náhradným cieľovým letiskám neboli pridelené žiadne miestne identifikačné kódy,

VLOŽTE ZZZZ a v položke 18 UVEĎTE ALTN/a názov a umiestnenie náhradných cieľových letísk.

Spojovníky alebo lomky by sa mali používať len tak, ako je predpísané ďalej.

VLOŽTE **0** (nula), ak nie sú k dispozícii žiadne ďalšie informácie,

ALEBO akékoľvek ďalšie potrebné informácie v ďalej uvedenej postupnosti vo forme vhodného ukazovateľa vybraného z ukazovateľov vymedzených ďalej, za ktorým nasledujú lomka a informácie, ktoré sa majú zaznamenať:

**STS/** Dôvod osobitného zaobchádzania zo strany ATS, napr. pátracia a záchranná misia:

- **ALTRV**: v prípade letu prevádzkovaného v súlade s rezerváciou nadmorskej výšky,
- **ATFMX**: v prípade letu, ktorý bol príslušným orgánom oslobodený od opatrení ATFM,
- **FFR**: protipožiarny let,
- **FLTCK**: letová kontrola na kalibráciu navigačných zariadení,
- **HAZMAT**: v prípade letu, pri ktorom sa prepravuje nebezpečný materiál,
- **HEAD**: let so štatútom hlavy štátu,
- **HOSP**: v prípade letu na zdravotnícke účely deklarovaného zdravotníckymi orgánmi,
- **HUM**: v prípade letu prevádzkovaného v rámci humanitárnej misie,

**MARSA**: v prípade letu, pri ktorom vojenský subjekt preberá zodpovednosť za stupňovitú formáciu vojenských lietadiel,

**MEDEVAC**: v prípade núdzového zdravotníckeho odsunu, ktorý je kritický pre život,

**NONRVSM**: v prípade letu, ktorý nie je schopný RVSM a ktorý sa má prevádzkovať vo vzdušnom priestore RVSM,

**SAR**: v prípade letu zapojeného do pátracej a záchrannej misie a

**STATE**: v prípade letu zapojeného do vojenských, colných alebo policajných služieb.

Iné dôvody osobitného zaobchádzania zo strany ATS sa označia identifikátorom „RMK/“.

**PBN/** Uvedenie spôsobilostí RNAV a/alebo RNP. Uveďte toľko deskriptorov zo zoznamu ďalej, koľko sa vzťahuje na let, maximálne 8 položiek, t. j. celkovo najviac 16 znakov.

**ŠPECIFIKÁCIE RNAV**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **A1** | RNAV 10 (RNP 10) | **C1** | RNAV 2 všetky povolené snímače |
| | | **C2** | RNAV 2 GNSS |
| **B1** | RNAV 5 všetky povolené snímače | **C3** | RNAV 2 DME/DME |
| **B2** | RNAV 5 GNSS | **C4** | RNAV 2 DME/DME/IRU |
| **B3** | RNAV 5 DME/DME | | |
| **B4** | RNAV 5 VOR/DME | **D1** | RNAV 1 všetky povolené snímače |
| **B5** | RNAV 5 INS alebo IRS | **D2** | RNAV 1 GNSS |
| **B6** | RNAV 5 LORANC | **D3** | RNAV 1 DME/DME |
| | | **D4** | RNAV 1 DME/DME/IRU |

**ŠPECIFIKÁCIE RNP**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **L1** | RNP 4 | **S1** | RNP APCH |
| | | **S2** | RNP APCH s BARO-VNAV |
| **O1** | Základná RNP 1 všetky povolené snímače | | |
| **O2** | Základná RNP 1 GNSS | **T1** | RNP AR APCH s RF (vyžaduje sa osobitné povolenie) |
| **O3** | Základná RNP 1 DME/DME | **T2** | RNP AR APCH bez RF (vyžaduje sa osobitné povolenie) |
| **O4** | Základná RNP 1 DME/DME/IRU | | |

Kombinácie alfanumerických znakov, ktoré nie sú uvedené vyššie, sú vyhradené.

**NAV/** Významné údaje týkajúce sa navigačného zariadenia, ktoré nie sú uvedené v PBN/, podľa požiadaviek príslušného orgánu.

Pod týmto ukazovateľom uveďte rozšírenie GNSS, medzi dve alebo viacero metód rozšírenia vložte medzeru, napr. NAV/GBAS SBAS.

Ak sa P-RNAV schválená pre lietadlo pri určovaní polohy spolieha výlučne na VOR/DME, uveďte EURPRNAV.

**COM/** Uveďte komunikačné vybavenie a spôsobilosti, ktoré nie sú uvedené v položke 10 písm. a).

**DAT/** Uveďte vybavenie a spôsobilosti dátovej komunikácie, ktoré nie sú uvedené v položke 10 písm. a), alebo „CPDLCX“ na označenie výnimky udelenej z požiadavky mať vybavenie CPDLC-ATN-B1.

**SUR/** Uveďte prehľadové vybavenie a spôsobilosti, ktoré nie sú uvedené v položke 10 písm. b). Uveďte toľko špecifikácií RSP, koľko sa vzťahuje na let, a použite pritom identifikátory bez medzery. Viaceré špecifikácie RSP sú oddelené medzerou. Príklad: RSP180 RSP400.

Vložte EUADSBX, EUEHSX, EUELSX alebo ich kombináciu na označenie výnimky udelenej z požiadavky mať vybavenie transpondérmi SSR módu S alebo vysielačmi ADS-B.

**DEP/** Názov a miesto letiska odletu, ak je v políčku 13 uvedené ZZZZ, alebo stanovište ATS, od ktorého možno získať doplňujúce údaje o letovom pláne, ak je v políčku 13 uvedené AFIL. Pri letiskách, ktoré nie sú uvedené v príslušnej leteckej informačnej príručke, uveďte miesto takto:

4 číslice opisujúce zemepisnú šírku v stupňoch a desiatkach a jednotkách minút, za ktorými nasleduje „N“ (sever) alebo „S“ (juh), za ktorým nasleduje 5 číslic opisujúcich zemepisnú dĺžku v stupňoch a desiatkach a jednotkách minút, za ktorými nasleduje „E“ (východ) alebo „W“ (západ). V prípade potreby doplňte správny počet číslic vložením nuly, napr. 4620N07805W (11 znakov).

ALEBO Azimut a vzdialenosť od najbližšieho význačného bodu:

označenie význačného bodu, za ktorým nasleduje azimut z tohto bodu vo forme 3 číslic uvádzajúcich údaj v magnetických stupňoch, po ktorých nasleduje vzdialenosť od tohto bodu vo forme troch číslic vyjadrujúcich NM. V oblastiach s vysokou zemepisnou šírkou, kde príslušný orgán určí, že vyjadrenie v magnetických stupňoch je nepraktické, sa môžu použiť zemepisné stupne. V prípade potreby doplňte správny počet číslic vložením nuly (napr. bod 180 ° magnetických vo vzdialenosti 40 NM od VOR „DUB“ by sa mal vyjadriť ako DUB180040).

ALEBO Prvý bod trate (názov alebo LAT/LONG) alebo značkovací rádiomaják, ak lietadlo neodletelo z letiska.

**DEST/** Názov a miesto cieľového letiska, ak je v políčku 16 uvedené ZZZZ. V prípade letísk, ktoré nie sú uvedené v príslušnej leteckej informačnej príručke, uveďte polohu v LAT/LONG alebo azimut a vzdialenosť od najbližšieho význačného bodu, ako je opísané vyššie v DEP/.

**DOF/** Dátum odletu v 6-číselnom formáte (YYMMDD, kde YY je rok, MM mesiac a DD deň).

**REG/** Štátna príslušnosť alebo spoločná značka a registrová značka lietadla, ak sa líši od identifikácie lietadla v políčku 7.

**EET/** Význačné body alebo identifikátory hraníc FIR a kumulované predpokladané časy letu od vzletu do takýchto bodov alebo k hraniciam FIR, ak sú takto predpísané na základe regionálnych navigačných dohôd alebo príslušným orgánom.

Príklady: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

**SEL/** Kód SELCAL pri takto vybavených lietadlách.

**TYP/** Typ lietadla, pred ktorým sa v prípade potreby bez medzery uvedie číslo lietadla a oddelí sa jednou medzerou, ak sa do políčka 9 vloží ZZZZ.

Príklad: TYP/2F15 5F5 3B2

**CODE/** Lietadlová adresa (vyjadrená vo forme alfanumerického kódu zloženého zo 6 hexadecimálnych znakov), ak ju vyžaduje príslušný orgán. Príklad: „F00001“ je najnižšia lietadlová adresa uvedená v špecifickom bloku, ktorý spravuje ICAO.

**DLE/** Zdržanie alebo vyčkávanie na trati, uveďte význačné body na trati, v ktorých sa plánuje zdržanie, a za nimi dĺžku zdržania v hodinách a minútach v štvorcifernom vyjadrení (hhmm).

Príklad: DLE/MDG0030

**OPR/** Identifikátor ICAO alebo názov prevádzkovateľa lietadla, ak sa líši od identifikácie lietadla v políčku 7.

**ORGN/** Adresa AFTN predkladateľa vyjadrená v 8-písmenovom formáte alebo iné vhodné kontaktné údaje v prípadoch, keď predkladateľa letového plánu nemusí byť možné ľahko identifikovať, podľa požiadaviek príslušného orgánu.

**PER/** Údaje o výkonnosti lietadla uvedené ako jedno písmeno podľa špecifikácií v Postupoch leteckých navigačných služieb – Prevádzka lietadiel (PANS-OPS, dokument č. 8168), zväzok I – Letové postupy, ak to predpisuje príslušný orgán.

**ALTN/** Názov náhradného cieľového letiska, ak je v políčku 16 uvedené ZZZZ. V prípade letísk, ktoré nie sú uvedené v príslušnej leteckej informačnej príručke, uveďte polohu v LAT/LONG alebo azimut a vzdialenosť od najbližšieho význačného bodu, ako je opísané vyššie v DEP/.

**RALT/** Identifikačný(-é) kód(-y) ICAO v 4-písmenovom formáte pre náhradné letisko(-á) na trati, ako sa uvádza v dokumente č. 7910 Miestne identifikačné kódy, alebo názov(-y) náhradného(-ých) letiska(-ísk) na trati, ak nie je pridelený žiadny identifikačný kód. V prípade letísk, ktoré nie sú uvedené v príslušnej leteckej informačnej príručke, uveďte polohu v LAT/LONG alebo azimut a vzdialenosť od najbližšieho význačného bodu, ako je opísané vyššie v DEP/.

**TALT/** Identifikačný(-é) kód(-y) ICAO v 4-písmenovom formáte pre náhradné letisko(-á) pri vzlete, ako sa uvádza v dokumente č. 7910 Miestne identifikačné kódy, alebo názov(-y) náhradného(-ých) letiska (-ísk) pri vzlete, ak nie je pridelený žiadny identifikačný kód. V prípade letísk, ktoré nie sú uvedené v príslušnej leteckej informačnej príručke, uveďte polohu v LAT/LONG alebo azimut a vzdialenosť od najbližšieho význačného bodu, ako je opísané vyššie v DEP/.

**RIF/** Údaje o trati do zmeneného cieľového letiska, po ktorých sa uvedie 4-písmenový miestny identifikačný kód ICAO pre dané letisko. Zmenená trať podlieha opätovnému povoleniu počas letu.

Príklady: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

**RVR/** Požiadavka minimálnej dráhovej dohľadnosti pre let vyjadrená 3 číslicami.

**RFP/** Údaj o počte náhradných letových plánov predložených vo formáte „Q“, za ktorým nasleduje 1 číslica označujúca počet náhrad.

Príklady: RFP/Q2

**RMK/** Ďalšie poznámky v jednoduchom jazyku, ak ich vyžaduje príslušný orgán alebo sa považujú za potrebné.

Vytrvalosť letu

Po E/ VLOŽTE štyri číslice, ktoré označujú vytrvalosť letu v hodinách a minútach.

| Osoby na palube |
|---|

Po P/ VLOŽTE celkový počet osôb (cestujúcich a posádky) na palube, ak ho vyžaduje príslušný orgán. VLOŽTE TBN („to be notified“ – bude oznámený), ak v čase vypĺňania nie je celkový počet osôb známy.

| Núdzové vybavenie a vybavenie na prežitie |
|---|

| | |
|---|---|
| **R/** | (RADIO) PREŠKRTNITE „U“, ak nie je k dispozícii UHF na frekvencii 243,0 MHz.<br>PREŠKRTNITE „V“, ak nie je k dispozícii VHF na frekvencii 121,5 MHz.<br>PREŠKRTNITE „E“, ak nie je k dispozícii núdzový vysielač polohy (ELT). |
| **S/**(VYBAVENIE NA PREŽITIE) | PREŠKRTNITE všetky ukazovatele, ak nie je k dispozícii vybavenie na prežitie.<br>PREŠKRTNITE „P“, ak nie je k dispozícii vybavenie na prežitie v polárnych podmienkach.<br>PREŠKRTNITE „D“, ak nie je k dispozícii vybavenie na prežitie v púštnych podmienkach.<br>PREŠKRTNITE „M“, ak nie je k dispozícii vybavenie na prežitie na mori.<br>PREŠKRTNITE „J“, ak nie je k dispozícii vybavenie na prežitie v džungli. |
| **J/**(VESTY) | PREŠKRTNITE všetky ukazovatele, ak nie sú k dispozícii záchranné vesty.<br>PREŠKRTNITE „L“, ak záchranné vesty nie sú vybavené svetlami.<br>PREŠKRTNITE „F“, ak záchranné vesty nie sú vybavené fluoresceínom.<br>PREŠKRTNITE „U“ alebo „V“ alebo oboje, ako sa uvádza v bode R/, a označte tak prípadnú spôsobilosť vesty na rádiokomunikáciu. |
| **D/**(ZÁCHRANNÉ ČLNY) (POČET) | PREŠKRTNITE ukazovatele D a C, ak nie sú k dispozícii záchranné člny, alebo<br>VLOŽTE počet prepravovaných záchranných člnov a<br>(KAPACITA) – VLOŽTE celkovú kapacitu všetkých prepravovaných záchranných člnov vyjadrenú ako počet osôb a<br>(KRYT) – PREŠKRTNITE ukazovateľ „C“, ak záchranné člny nie sú kryté, a<br>(FARBA) – VLOŽTE farbu záchranných člnov, ak sú k dispozícii. |
| **A/**(FARBA A ZNAKY LIETADLA) | VLOŽTE farbu lietadla a výrazné znaky. |
| **N/**(POZNÁMKY) | PREŠKRTNITE ukazovateľ „N“, ak nie sú k dispozícii žiadne poznámky, alebo UVEĎTE akékoľvek ďalšie vybavenie na prežitie, ktoré je k dispozícii, a akékoľvek ďalšie poznámky týkajúce sa vybavenia na prežitie. |
| **C/**(PILOT) | VLOŽTE meno veliteľa lietadla. |

2.3. Predkladateľ

VLOŽTE názov/meno stanovišťa, agentúry alebo osoby predkladajúcej letový plán.“