Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

►B

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2017/373

ze dne 1. března 2017,

kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/469 ze dne 14. února 2020	L 104	1	3.4.2020
►M2	změněné prováděcí nařízením Komise (EU) 2020/1177 ze dne 7. srpna 2020	L 259	12	10.8.2020
►M3	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1338 ze dne 11. srpna 2021	L 289	12	12.8.2021

Opraveno:

►C1 Oprava, Úř. věst. L 15, 20.1.2020, s. 8 (2017/373)

►C2 Oprava, Úř. věst. L 327, 16.9.2021, s. 44 (2020/469)

►C3 Oprava, Úř. věst. L 108, 7.4.2022, s. 71 (2020/469)

▼B

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2017/373

ze dne 1. března 2017,

kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011

(Text s významem pro EHP)

▼M1

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví společné požadavky na:

a) poskytování služeb v oblasti uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb („ATM/ANS“) pro všeobecný letový provoz, a to zejména na právnické nebo fyzické osoby, které tyto služby a funkce poskytují;

b) příslušné úřady a kvalifikované subjekty, které jednají jejich jménem, jež plní úkoly spojené s udělováním osvědčení, prováděním dohledu a vynucováním ve vztahu ke službám uvedeným v písmenu a);

c) pravidla a postupy pro navrhování struktur vzdušného prostoru.

▼B

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v příloze I a tyto definice:

1) definice v článku 2 nařízení (ES) č. 549/2004 a článku 3 nařízení (ES) č. 216/2008, kromě definice „osvědčení“ v čl. 2 odst. 15 nařízení (ES) č. 549/2004;

▼M1

2) „poskytovatelem služeb ATM/ANS“ se rozumí každá právnická nebo fyzická osoba, která poskytuje některé ze služeb ATM/ANS vymezených v čl. 3 odst. 5 nařízení (EU) 2018/1139, a to buď jednotlivě, nebo souhrnně, pro všeobecný letový provoz;

▼B

3) „manažerem struktury vzdušného prostoru“ se rozumí subjekt zřízený v souladu s článkem 6 nařízení (ES) č. 551/2004 za účelem plnění povinností stanovených v uvedeném článku a v článcích 3 a 4 nařízení (EU) č. 677/2011.

4) „celoevropskou službou“ se rozumí činnost, která je navržena a zřízena pro uživatele ve většině členských států nebo ve všech členských státech a která může rovněž překračovat vzdušný prostor území, na které se vztahuje Smlouva;

▼B

5) „poskytovatelem datových služeb (DAT)“ se rozumí organizace, která je:

a) poskytovatelem dat typu 1, který zpracovává letecká data pro účely použití v letadle a za řízených podmínek zajišťuje leteckou databázi splňující požadavky na jakost dat, u níž nebyla stanovena odpovídající slučitelnost s leteckou aplikací/vybavením;

b) poskytovatelem dat typu 2, který zpracovává letecká data a zajišťuje leteckou databázi pro účely použití v certifikované aplikaci / certifikovaném vybavení letadla, která splňuje požadavky na jakost dat a u níž byla stanovena slučitelnost s danou aplikací/ daným vybavením;

▼M1

6) „navrhováním struktur vzdušného prostoru“ se rozumí proces, který zajišťuje, aby struktury vzdušného prostoru byly před svým zavedením a využíváním letadly řádně navrženy, prozkoumány a ověřeny;

7) „palubním protisrážkovým systémem (ACAS)“ se rozumí palubní systém založený na signálech odpovídače sekundárního přehledového radaru (SSR), který pracuje nezávisle na pozemním zařízení a poskytuje pilotovi upozornění na možné nebezpečí srážky letadel, která jsou vybavena odpovídačem SSR

8) „subjektem vytvářejícím letecká data a letecké informace“ se rozumí jakýkoli veřejný nebo soukromý subjekt odpovědný za vytváření leteckých dat a leteckých informací používaných jako zdroj leteckých informačních produktů a služeb. Mezi tyto subjekty nepatří poskytovatelé ATM/ANS uvedení v čl. 2 bodě 2 tohoto nařízení a letiště vymezená v čl. 2 bodě 1 písm. e) nařízení (EU) 2018/1139.

▼B

Článek 3

▼M1

Poskytování služeb ATM/ANS a navrhování struktur vzdušného prostoru

1. Členské státy zajistí, aby odpovídající služby ATM/ANS byly poskytovány a struktury vzdušného prostoru byly navrhovány v souladu s tímto nařízením, a to způsobem, který napomáhá všeobecnému letovému provozu a zároveň zohledňuje bezpečnostní aspekty, provozní požadavky a dopad na životní prostředí.

▼B

2. Jestliže členské státy přijmou dodatečná ustanovení, jimiž doplní toto nařízení v jakýchkoli otázkách, které jsou podle tohoto nařízení ponechány na členských státech, řídí se tato ustanovení standardy a doporučenými postupy, které jsou stanoveny v Chicagské úmluvě. Používají-li se ustanovení článku 38 Chicagské úmluvy, uvědomí o tom členské státy kromě Mezinárodní organizace pro civilní letectví také Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) a použití náležitě zdůvodní, a to nejpozději do dvou měsíců poté, co byla dodatečná ustanovení přijata.

3. V souladu s Chicagskou úmluvou členské státy tato dodatečná ustanovení zveřejní ve svých leteckých informačních příručkách.

▼B

4. Pokud se členský stát rozhodne umožnit poskytování určitých konkrétních letových provozních služeb v konkurenčním prostředí, přijme všechna vhodná opatření, aby zaručil, že se poskytovatelé těchto služeb nepodílejí na jednání, jehož cíl nebo následek spočívá v zamezení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže, ani na jednání, které podle platných právních předpisů Unie a vnitrostátních právních předpisů představuje zneužití dominantního postavení.

▼M1

5. Členské státy zajistí, aby:

a) subjekty vytvářející letecká data nebo letecké informace splňovaly požadavky stanovené v:

i) bodě ATM/ANS.OR.A.085 přílohy III kromě těch, které jsou uvedeny v písmenech c), d), písm. f) bodě 1 a písmeni i) uvedeného bodu;

ii) bodě ATM/ANS.OR.A.090 přílohy III;

b) letecká data a letecké informace vytvářeli, zpracovávali a předávali vhodně vyškolení, způsobilí a oprávnění pracovníci.

Jsou-li letecká data nebo letecké informace určeny k použití pro účely letů IFR nebo zvláštních letů VFR, použijí se požadavky uvedené v písmenech a) a b) prvního pododstavce na všechny subjekty vytvářející uvedená data a informace.

6. Je-li určeno, že letové provozní služby mají být poskytovány v určitých částech vzdušného prostoru nebo na konkrétních letištích, členské státy zajistí, aby tyto části vzdušného prostoru nebo tato letiště byly stanoveny ve vztahu k letovým provozním službám, jež mají být poskytovány.

7. Členské státy zajistí, aby mezi příslušnými poskytovateli ATM/ANS a provozovateli letadel byla zřízena vhodná ujednání pro odpovídající koordinaci poskytovaných činností a služeb, jakož i pro výměnu příslušných dat a informací.

8. Členské státy určí osoby nebo organizace, které jsou odpovědné za navrhování struktur vzdušného prostoru, a zajistí, aby uvedené osoby nebo organizace splňovaly požadavky stanovené v dodatku 1 k příloze XI (část FPD).

9. Členské státy zajistí, aby byla prováděna údržba a pravidelný přezkum letových postupů pro letiště a vzdušný prostor v jejich pravomoci. Za tímto účelem členské státy určí osoby nebo organizace, které za tyto úkoly zodpovídají, a zajistí, aby tyto osoby nebo organizace splňovaly požadavky stanovené v čl. 6 písm. a) a k).

Článek 3a

Určení potřeby poskytování letových provozních služeb

1. Členské státy určí potřebu poskytování letových provozních služeb s přihlédnutím ke všem těmto faktorům:

a) druhy zúčastněného letového provozu;

▼M1

b) hustota letového provozu;

c) meteorologické podmínky;

d) jiné důležité faktory týkající se cílů letových provozních služeb definovaných v bodě ATS.TR.100 přílohy IV.

2. Při určování potřeby poskytování letových provozních služeb členské státy neberou v úvahu vybavení letadel palubními protisrážkovými systémy.

Článek 3b

Koordinace mezi vojenskými stanovišti a poskytovateli letových provozních služeb

Aniž je dotčen článek 6 nařízení (ES) č. 2150/2005, stanoví členské státy zvláštní postupy tak, že:

a) poskytovatelům letových provozních služeb je oznamováno, pokud vojenské stanoviště zpozoruje, že se letadlo, které je nebo by mohlo být civilní, blíží jakékoli oblasti, ve které se může stát nezbytným zakročení, nebo že do ní vstoupilo;

b) poskytovatel letových provozních služeb v úzké koordinaci s vojenským stanovištěm potvrdí totožnost letadla a poskytne mu potřebné navigační vedení, aby se zabránilo nutnosti zakročení.

Článek 3c

Koordinace leteckého provozu potenciálně nebezpečného pro civilní letectví

1. Členské státy zajistí, aby provoz, který je potenciálně nebezpečný pro civilní letadla nad jejich územím, byl koordinován, a to i nad volným mořem, pokud příslušný úřad přijal podle dohody s ICAO o oblastní letové navigaci odpovědnost za poskytování letových provozních služeb v dotyčném vzdušném prostoru. Koordinace se provede s dostatečným předstihem, aby umožnila včasné vyhlašování informací o těchto činnostech.

2. Členské státy přijmou opatření pro vyhlašování informací o činnostech uvedených v odstavci 1.

Článek 3d

Tísňový kmitočet VKV

1. Aniž je dotčen odstavec 2, členské státy zajistí, aby byl tísňový kmitočet VKV (121,500 MHz) používán pouze pro skutečné nouzové účely uvedené v bodě ATS.OR.405 písm. a) přílohy IV.

2. Členské státy mohou výjimečně povolit použití tísňového kmitočtu VKV uvedeného v odstavci 1 pro jiné účely než pro účely uvedené v bodě ATS.OR.405 písm. a) přílohy IV, pokud jsou omezeny na rozsah nezbytný k dosažení jejich cíle a k tomu, aby se snížil dopad na letadlo v tísni nebo nouzi a na provoz stanovišť letových provozních služeb.

▼B

Článek 4

Příslušný úřad pro udělování osvědčení, provádění dohledu a vynucování

1. Příslušným úřadem, který odpovídá za vydávání osvědčení poskytovatelům letových informačních služeb, v příslušných případech za potvrzování přijetí prohlášení učiněných poskytovateli letových informačních služeb uvedených v článku 7 a za dohled a vynucování ve vztahu k poskytovatelům služeb, je vnitrostátní dozorový orgán, jenž je uveden v článku 4 nařízení (ES) č. 549/2004, členského státu, v němž má právnická nebo fyzická osoba, která žádá o osvědčení nebo činí prohlášení, hlavní místo činnosti nebo případně sídlo, pokud ovšem není podle článku 22a nařízení (ES) č. 216/2008 příslušným úřadem agentura.

Pro účely tohoto nařízení se poskytovatelé datových služeb a manažer struktury vzdušného prostoru považují za celoevropské poskytovatele služeb, pro něž je v souladu s čl. 22a písm. c) nařízení (ES) č. 216/2008 příslušným úřadem agentura.

2. Příslušné úřady uvedené v odstavci 1 musí splňovat požadavky stanovené v příloze II.

3. Je-li jeden z dotčených poskytovatelů služeb organizací, pro kterou je příslušným úřadem agentura, příslušné úřady dotčených členských států koordinují své činnosti s agenturou, aby zajistily, že jsou splněny požadavky stanovené v bodě ATM/ANS.AR.A.005 podbodech 1), 2) a 3) písm. b) přílohy II, pokud alternativně:

a) poskytovatelé služeb poskytují služby ve vztahu k funkčním blokům vzdušného prostoru, které přesahují vzdušný prostor spadající pod pravomoc více než jednoho členského státu, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004;

b) poskytovatelé služeb poskytují přeshraniční letové navigační služby uvedené v čl. 2 odst. 5 nařízení (ES) č. 550/2004.

4. Pokud členský stát určil nebo zřídil více než jeden příslušný úřad v souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 549/2004 nebo uvedený v čl. 2 odst. 3 až 6 nařízení (ES) č. 550/2004, aby plnil úkoly spojené s udělováním osvědčení, dohledem a vynucováním podle tohoto nařízení, zaručí, že je jasně definována oblast působnosti každého z těchto úřadů, a to zejména, pokud jde o odpovědnost, zeměpisná omezení a omezení vzdušného prostoru. V takovém případě tyto úřady své činnosti navzájem koordinují na základě písemných ujednání, aby zaručily účinný dohled a vynucování ve vztahu ke všem poskytovatelům služeb, jimž vydaly osvědčení, nebo v příslušných případech k těm, kteří u nich učinili prohlášení.

5. Při plnění úkolů spojených s udělováním osvědčení, dohledem a vynucováním podle tohoto nařízení příslušné úřady jednají nezávisle na jakémkoli poskytovateli služeb. Tato nezávislost musí být zajištěna dostatečným oddělením těchto příslušných úřadů od poskytovatelů služeb alespoň na funkční úrovni. V této souvislosti členské státy zajistí, aby příslušné úřady vykonávaly své pravomoci nestranně a transparentně.

6. Členské státy a případně Komise, je-li příslušným úřadem agentura, zaručí, že jejich příslušné úřady nedovolí svým pracovníkům, aby se podíleli na plnění úkolů těchto úřadů spojených s udělováním osvědčení, dohledem a vynucováním podle tohoto nařízení, pokud existují

▼B

náznaky, že by tím mohlo přímo nebo nepřímo dojít ke střetu zájmů, zejména pokud jde o zájmy rodinné nebo finanční.

7. Agentura spravuje databázi kontaktních údajů příslušných úřadů uvedených v odstavci 1. Za tímto účelem členské státy oznámí agentuře názvy a adresy svých příslušných úřadů a veškeré následné změny těchto názvů a adres.

8. Členské státy a případně Komise, je-li příslušným úřadem agentura, určí nezbytné zdroje a schopnosti, které příslušné úřady vyžadují k plnění svých úkolů v souladu s čl. 4 odst. 4 nařízení (ES) č. 549/2004 a článkem 22a nařízení (ES) č. 216/2008, přičemž zohlední všechny relevantní faktory včetně posouzení, které tyto příslušné úřady provedly, aby určily zdroje nutné k plnění jejich úkolů podle tohoto nařízení.

Článek 5

Pravomoci příslušných úřadů uvedených v článku 4

1. Je-li to nutné k plnění jejich úkolů spojených s udělováním osvědčení, dohledem a vynucováním podle tohoto nařízení, jsou příslušné úřady zmocněny k tomu, aby:

a) od poskytovatelů služeb, kteří podléhají jejich dohledu, vyžadovaly, aby jim poskytli všechny nezbytné informace;

b) vyžadovaly od jakéhokoli zástupce, vedoucího pracovníka či jiných pracovníků těchto poskytovatelů služeb, aby jim poskytli ústní vysvětlení jakékoli skutečnosti, dokumentu, předmětu, postupu či jiné záležitosti, která je důležitá pro dohled nad poskytovatelem služeb;

c) vstupovaly do veškerých prostor či na pozemky včetně provozních míst a do dopravních prostředků těchto poskytovatelů služeb;

d) zkoumaly, kopírovaly či pořizovaly výňatky z jakéhokoli dokumentu, záznamu či dat, které mají tito poskytovatelé služeb v držení nebo k nimž mají přístup, bez ohledu na nosič, na němž jsou dotčené informace uloženy;

e) u těchto poskytovatelů služeb prováděly audity, posouzení, vyšetřování a kontroly.

2. Je-li to nutné k plnění jejich úkolů spojených s udělováním osvědčení, dohledem a vynucováním podle tohoto nařízení, jsou příslušné úřady rovněž zmocněny k tomu, aby vykonávaly pravomoci stanovené v odstavci 1 ve vztahu ke smluvním organizacím, které podléhají dohledu ze strany poskytovatelů služeb, jak je uvedeno v bodě ATM/ANS.OR.B.015 přílohy III.

▼B

3. Pravomoci uvedené v odstavcích 1 a 2 se vykonávají v souladu s vnitrostátními právními předpisy členského státu, v němž probíhají dotčené činnosti, přičemž se patřičně zohlední skutečnost, že je nutné zaručit účinný výkon zmíněných pravomocí, a také práva a oprávněné zájmy poskytovatele služeb a všech dotčených třetích osob, a to v souladu se zásadou proporcionality. Je-li v souladu s použitelnými vnitrostátními právními předpisy nutné získat ke vstupu do prostor, na pozemky či do dopravních prostředků uvedených v odst. 1 písmeni c) předchozí povolení od soudního orgánu dotčeného členského státu, vykonávají se s tím spojené pravomoci teprve poté, co bylo takové předchozí povolení získáno.

Při výkonu pravomocí podle odstavců 1 a 2 příslušný úřad zaručí, že jeho pracovníci a v příslušných případech každý další odborník, který se podílí na dotčených činnostech, mají řádné oprávnění.

4. Příslušné úřady přijmou veškerá vhodná vynucovací opatření nutná k tomu, aby zajistily, že poskytovatelé služeb, jimž vydaly osvědčení nebo kteří v příslušných případech učinili u těchto úřadů prohlášení, plní a budou plnit požadavky tohoto nařízení, nebo dají k takovýmto vhodným vynucovacím opatřením podnět.

Článek 6

Poskytovatelé služeb

Poskytovatelům služeb se udělí osvědčení a jsou oprávněni uplatňovat výsady, které jim byly v rámci působnosti uvedeného osvědčení uděleny, jestliže kromě požadavků uvedených v čl. 8b odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008 plní a nadále budou plnit tyto požadavky:

a) všichni poskytovatelé služeb požadavky stanovené v příloze III (bod ATM/ANS.OR), hlavách A a B a v příloze XIII (část PERS);

b) jiní poskytovatelé služeb, než jsou poskytovatelé letových provozních služeb kromě požadavků stanovených v písmeni a), požadavky stanové v příloze III (bod ATM/ANS.OR), hlavě C;

c) poskytovatelé letových navigačních služeb, poskytovatelé zajišťující uspořádání toku letového provozu a manažer struktury vzdušného prostoru musí kromě požadavků stanovených v písmeni a) plnit požadavky stanovené v příloze III (bod ATM/ANS.OR), hlavě D;

▼M1

d) poskytovatelé letových provozních služeb musí kromě požadavků stanovených v písmenech a) a c) plnit požadavky stanovené v příloze IV (část ATS) a požadavky stanovené v nařízení (EU) č. 923/2012;

▼B

e) poskytovatelé meteorologických služeb musí kromě požadavků stanovených v písmenech a), b) a c) plnit požadavky stanovené v příloze V (část MET);

f) poskytovatelé leteckých informačních služeb musí kromě požadavků stanovených v písmenech a), b) a c) plnit požadavky stanovené v příloze VI (část AIS);

▼B

g) poskytovatelé datových služeb musí kromě požadavků stanovených v písmenech a) a b) plnit požadavky stanovené v příloze VII (část DAT);

h) poskytovatelé komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb musí kromě požadavků stanovených v písmenech a), b) a c) plnit požadavky stanovené v příloze VIII (část CNS);

i) poskytovatelé uspořádání toku letového provozu musí kromě požadavků stanovených v písmenech a), b) a c) plnit požadavky stanovené v příloze IX (část ATFM);

j) poskytovatelé zajišťující uspořádání vzdušného prostoru musí kromě požadavků stanovených v písmenech a) a b) plnit požadavky stanovené v příloze X (část ASM);

▼M1

k) poskytovatelé služeb pro tvorbu letových postupů musí kromě požadavků stanovených v písmenech a) a b) plnit požadavky stanovené v příloze XI (část FPD);

▼B

l) manažer struktury vzdušného prostoru musí kromě požadavků stanovených v písmenech a), b) a c) plnit požadavky stanovené v příloze XII (část NM).

Článek 7

Prohlášení poskytovatelů letových informačních služeb

Pokud členské státy povolí poskytovatelům letových informačních služeb, aby v souladu s čl. 8b odst. 3 nařízení (ES) č. 216/2008 učinili prohlášení o své způsobilosti a prostředcích pro plnění povinností spojených s poskytovanými službami, musí tito poskytovatelé splnit kromě požadavků uvedených v čl. 8b odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008 také požadavky stanovené v bodě ATM/ANS.OR.A.015 přílohy III tohoto nařízení.

Článek 8

Stávající osvědčení

1. Osvědčení, která byla vydána v souladu s prováděcím nařízením (EU) č. 1035/2011, se považují za osvědčení vydaná v souladu s tímto nařízením.

2. Do 1. ledna 2021 nahradí členské státy osvědčení uvedená v odstavci 1 osvědčeními, která splňují formát stanovený v dodatku 1 k příloze II.

Článek 9

Zrušení a změna

1. Nařízení (ES) č. 482/2008 a prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011 a (EU) č. 1035/2011 se zrušují.

▼B

2. Prováděcí nařízení (EU) 2016/1377 se zrušuje.

3. Články 12 a 21 nařízení (EU) č. 677/2011 a příloha VI uvedeného nařízení se zrušují.

Článek 10

Vstup v platnost

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

Použije se ode dne 2. ledna 2020.

Avšak

1) ustanovení čl. 9 odst. 2 se použije ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost;

2) pokud jde o agenturu, čl. 4 odst. 1, 2, 5, 6, a 8 a článek 5 se použijí ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost;

3) pokud jde o poskytovatele datových služeb, článek 6 se v každém případě použije ode dne 1. ledna 2019, ale v případě, že poskytovatel požádá o osvědčení v souladu s článkem 6 a osvědčení je mu uděleno, pak ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

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

▼B

PŘÍLOHA I

▼M1

OBSAH

PŘÍLOHA I	DEFINICE POJMŮ POUŽITÝCH V PŘÍLOHÁCH II až XIII (Část DEFINICE)
PŘÍLOHA II	POŽADAVKY NA PŘÍSLUŠNÉ ÚŘADY – DOHLED NAD SLUŽBAMI A DALŠÍ FUNKCE SÍTĚ ATM (Část ATM/ANS.AR)
HLAVA A –	VŠEOBECNÉ POŽADAVKY (ATM/ANS.AR.A)
HLAVA B –	ŘÍZENÍ (ATM/ANS.AR.B)
HLAVA C –	DOHLED, UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A VYNUCOVÁNÍ (ATM/ANS.AR.C)
Dodatek 1 –	OSVĚDČENÍ POSKYTOVATELE SLUŽEB
PŘÍLOHA III	SPOLEČNÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE SLUŽEB (Část ATM/ANS.OR)
HLAVA A –	VŠEOBECNÉ POŽADAVKY (ATM/ANS.OR.A)
HLAVA B –	ŘÍZENÍ (ATM/ANS.OR.B)
HLAVA C —	SPECIFICKÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA JINÉ POSKYTOVATELE SLUŽEB NEŽ POSKYTOVATELE ATS (ATM/ANS.OR.C)
HLAVA D –	SPECIFICKÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE ANS A ATFM A MANAŽERA STRUKTURY VZDUŠNÉHO PROSTORU (ATM/ANS.OR.D)
Dodatek 1 –	KATALOG LETECKÝCH DAT
PŘÍLOHA IV –	SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB (Část ATS)
HLAVA A –	DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB (ATS.OR)
ODDÍL 1 –	VŠEOBECNÉ POŽADAVKY
ODDÍL 2 –	BEZPEČNOST SLUŽEB
ODDÍL 3 –	SPECIFICKÉ POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE LIDSKÝCH ČINITELŮ KLADENÉ NA POSKYTOVATELE SLUŽEB ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU
ODDÍL 4 –	POŽADAVKY NA KOMUNIKACI
ODDÍL 5 –	POŽADAVKY NA INFORMACE
HLAVA B –	TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB (ATS.TR)
ODDÍL 1 –	VŠEOBECNÉ POŽADAVKY
ODDÍL 2 –	SLUŽBA ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU
ODDÍL 3 –	LETOVÁ INFORMAČNÍ SLUŽBA
ODDÍL 4 –	POHOTOVOSTNÍ SLUŽBA

▼**M1**

PŘÍLOHA V — SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE METEOROLOGICKÝCH SLUŽEB (Část MET)

HLAVA A – DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE METEOROLOGICKÝCH SLUŽEB (MET.OR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

ODDÍL 2 – SPECIFICKÉ POŽADAVKY

Kapitola 1 – Požadavky na letecké meteorologické stanice

Kapitola 2 – Požadavky na letištní meteorologické služebny

Kapitola 3 – Požadavky na meteorologické výstražné služby

Kapitola 4 – Požadavky na poradenská centra pro vulkanický popel (VAAC)

Kapitola 5 – Požadavky na poradenská centra pro tropické cyklóny (TCAC)

Kapitola 6 – Požadavky na světová oblastní předpovědní centra (WAFC)

HLAVA B – TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE METEOROLOGICKÝCH SLUŽEB (MET.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

ODDÍL 2 – SPECIFICKÉ POŽADAVKY

Kapitola 1 – Technické požadavky na letecké meteorologické stanice

Kapitola 2 – Technické požadavky na letištní meteorologické služebny

Kapitola 3 – Technické požadavky na meteorologické výstražné služby

Kapitola 4 – Technické požadavky na poradenská centra pro vulkanický popel (VAAC)

Kapitola 5 – Technické požadavky na poradenská centra pro tropické cyklóny (TCAC)

Kapitola 6 – Technické požadavky na světová oblastní předpovědní centra (WAFC)

Dodatek 1 – Schéma pro zprávy METAR

Dodatek 2 – Pevně stanovené oblasti pokrytí předpovědí WAFS v mapovém formátu

Dodatek 3 – Schéma pro zprávy TAF

Dodatek 4 – Schéma pro výstrahy na střih větru

Dodatek 5 – Schéma pro zprávy SIGMET a AIRMET

Dodatek 6 – Schéma pro informační zprávu o vulkanickém popelu

Dodatek 7 – Schéma pro informační zprávu o tropických cyklónách

▼**M1**

Dodatek 8 – Rozsahy a rozlišení u číselných prvků obsažených v informačních zprávách o vulkanickém popelu a tropických cyklónách, zprávách SIGMET/AIRMET, výstraze pro letiště a výstraze na střih větru

PŘÍLOHA VI SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETECKÝCH INFORMAČNÍCH SLUŽEB (Část AIS)

HLAVA A – DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETECKÝCH INFORMAČNÍCH SLUŽEB (AIS.OR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

ODDÍL 2 – ŘÍZENÍ JAKOSTI DAT

ODDÍL 3 – LETECKÉ INFORMAČNÍ PRODUKTY

Kapitola 1 – Letecké informace ve standardizované úpravě

Kapitola 2 – Soubory digitálních dat

ODDÍL 4 – DISTRIBUČNÍ A PŘEDLETOVÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY

ODDÍL 5 – AKTUALIZACE LETECKÝCH INFORMAČNÍCH PRODUKTŮ

ODDÍL 6 – POŽADAVKY NA PERSONÁL

HLAVA B – TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETECKÝCH INFORMAČNÍCH SLUŽEB (AIS.TR)

ODDÍL 2 – ŘÍZENÍ JAKOSTI DAT

ODDÍL 3 – LETECKÉ INFORMAČNÍ PRODUKTY

Kapitola 1 – Letecké informace ve standardizované úpravě

Kapitola 2 – Soubory digitálních dat

ODDÍL 4 – DISTRIBUČNÍ A PŘEDLETOVÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY

ODDÍL 5 – AKTUALIZACE LETECKÝCH INFORMAČNÍCH PRODUKTŮ

Dodatek 1 – OBSAH LETECKÉ INFORMAČNÍ PŘÍRUČKY (AIP)

Dodatek 2 – FORMÁT NOTAM

Dodatek 3 – FORMÁT SNOWTAM

Dodatek 4 – FORMÁT ASHTAM

PŘÍLOHA VII – SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE DATOVÝCH SLUŽEB (Část DAT)

HLAVA A – DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE DATOVÝCH SLUŽEB (DAT.OR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

ODDÍL 2 – SPECIFICKÉ POŽADAVKY

HLAVA B – TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE DATOVÝCH SLUŽEB (DAT.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

▼**M1**

PŘÍLOHA VIII – SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE KOMUNIKAČNÍCH, NAVIGAČNÍCH NEBO PŘEHLEDOVÝCH SLUŽEB (Část CNS)

HLAVA A – DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE KOMUNIKAČNÍCH, NAVIGAČNÍCH NEBO PŘEHLEDOVÝCH SLUŽEB (CNS.OR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

HLAVA B – TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE KOMUNIKAČNÍCH, NAVIGAČNÍCH NEBO PŘEHLEDOVÝCH SLUŽEB (CNS.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

PŘÍLOHA IX – SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE USPOŘÁDÁNÍ TOKU LETOVÉHO PROVOZU (Část ATFM)

TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE USPOŘÁDÁNÍ TOKU LETOVÉHO PROVOZU (ATFM.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

PŘÍLOHA X – SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE PROVOZNÍCH ŘÍZENÍ (Část ASM)

TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE USPOŘÁDÁNÍ VZDUŠNÉHO PROSTORU (ASM.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

PŘÍLOHA XI – SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE SLUŽEB NÁVRHU LETOVÝCH POSTUPŮ (Část FPD)

HLAVA A – DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE SLUŽEB TVORBY LETOVÝCH POSTUPŮ (FPD.OR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

HLAVA B – TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE SLUŽEB TVORBY LETOVÝCH POSTUPŮ (FPD.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

Dodatek 1 – POŽADAVKY NA STRUKTURY VZDUŠNÉHO PROSTORU A LETOVÉ POSTUPY V NICH OBSAŽENÉ

PŘÍLOHA XII – SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA MANAŽERA STRUKTURY VZDUŠNÉHO PROSTORU (Část NM)

TECHNICKÉ POŽADAVKY NA MANAŽERA STRUKTURY VZDUŠNÉHO PROSTORU (NM.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

PŘÍLOHA XIII – POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE SLUŽEB, POKUD JDE O VÝCVIK PRACOVNÍKŮ A HODNOCENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI (Část PERS)

HLAVA A — PRACOVNÍCI V OBORU ZABEZPEČOVACÍCH ELEKTRONICKÝCH ZAŘÍZENÍ V LETOVÉM PROVOZU

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

ODDÍL 2 – POŽADAVKY NA VÝCVIK

ODDÍL 3 – POŽADAVKY NA HODNOCENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

ODDÍL 4 – POŽADAVKY NA INSTRUKTORY A OSOBY PROVÁDĚJÍCÍ HODNOCENÍ

▼M1

Dodatek 1 – Základní výcvik – společný

Dodatek 2 – Základní výcvik – skupiny

Dodatek 3 – Kvalifikační výcvik – společný

Dodatek 4 – Kvalifikační výcvik – skupiny

▼B

DEFINICE POJMŮ POUŽITÝCH V PŘÍLOHÁCH II AŽ XIII

(Část DEFINICE)

Pro účely příloh II až XIII se použijí tyto definice:

1) „přijatelnými způsoby průkazu (AMC)“ se rozumějí agenturou přijaté nezávazné standardy, které ukazují, jakým způsobem má být prokazován soulad s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly;

2) „leteckými pracemi“ se rozumí provoz letadla, při kterém se letadlo používá pro zvláštní služby, jako je zemědělství, stavebnictví, snímkování, zeměměřičství, pozorování a hlídkování, pátrání a záchrana nebo letecká reklama atd.;

3) „letištním klimatologickým přehledem“ se rozumí stručný přehled určitých meteorologických prvků pro dané letiště, založený na statistických datech;

4) „letištní klimatologickou tabulkou“ se rozumí tabulka obsahující statistická data o pozorovaném výskytu jednoho nebo více meteorologických prvků pro dané letiště;

5) „výškou letiště nad mořem“ se rozumí výška nejvyššího bodu přistávací plochy nad mořem;

▼M1

6) „letištní letovou informační službou (AFIS)“ se rozumí letová informační služba pro letištní provoz zajišťovaná určeným poskytovatelem letových provozních služeb;

▼B

7) „letištní meteorologickou služebnou“ se rozumí služebna zřízená k poskytování meteorologické služby letišti;

8) „výstrahou pro letiště“ se rozumějí informace vydané letištní meteorologickou služebnou, týkající se výskytu či očekávaného výskytu meteorologických podmínek, které by mohly nepříznivě ovlivnit letadla na zemi včetně zaparkovaných letadel a zařízení a služeb letiště;

9) „leteckými daty“ se rozumí skutečnosti, pojmy nebo instrukce týkající se letectví prezentované v jednotné formě vhodné pro komunikaci, výklad nebo zpracování;

10) „leteckou databází“ se rozumí soubor leteckých dat zorganizovaný a uspořádaný jako strukturovaný soubor dat, který je elektronicky uložen v systémech a je platný po určitou dobu a lze jej aktualizovat;

11) „leteckou pevnou službou (AFS)“ se rozumí telekomunikační služba mezi stanovenými pevnými body, která je poskytována v zvláště pro bezpečnost letectví a pro pravidelný, účinný a hospodárný provoz leteckých služeb;

12) „leteckou pevnou telekomunikační sítí (AFTN)“ se rozumí celosvětový systém leteckých pevných okruhů zřízených jako součást AFS pro výměnu zpráv a/nebo přenos informací v digitální formě mezi stanicemi letecké pevné služby se stejnými nebo slučitelnými přenosovými charakteristikami;

▼B

13) „leteckými informacemi“ se rozumějí informace vyplývající ze shromažďování, analýzy a formátování leteckých dat;

14) „daty popisujícími letiště“ se rozumějí data shromážděná za účelem sestavení informací popisujících letiště;

15) „databází letištních dat (AMDB)“ se rozumí soubor dat popisujících letiště organizovaný a uspořádaný jako strukturovaná datová sada;

16) „leteckou meteorologickou stanicí“ se rozumí stanice určená k pozorování počasí a k vydávání meteorologických zpráv pro potřeby letectví;

17) „hlášením z letadla“ se rozumí hlášení z letadla za letu sestavené ve shodě s požadavky na hlášení polohy a na provozní a/nebo meteorologická hlášení;

18) „letadlem“ se rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu;

▼M1

19) zprávou „AIRMET“ se rozumí informace vydaná meteorologickou výstražnou službou týkající se výskytu nebo očekávaného výskytu určitých meteorologických jevů na trati, které mohou ovlivnit bezpečnost letového provozu v nízkých hladinách, a informace o vývoji těchto jevů v čase a prostoru, které nebyly uvedeny v předpovědi, vydané pro lety v nízkých hladinách v dané letové informační oblasti nebo její části;

▼B

20) „servisním personálem – pracovníky v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu (ATSEP)“ se rozumějí oprávnění pracovníci, kteří jsou způsobilí k tomu, aby provozovali a udržovali zařízení funkčního systému, uvolňovali je z provozu a vraceli je do provozu;

21) „stanovištěm letových provozních služeb“ je obecný pojem, kterým se označuje podle potřeby stanoviště řízení letového provozu, letové informační středisko, stanoviště letištní letové informační služby nebo ohlašovna letových provozních služeb;

22) „náhradním letištěm“ se rozumí letiště, na které letadlo může pokračovat, když přistání na letišti zamýšleného přistání nebo pokračování v letu na toto letiště není možné nebo žádoucí, na němž jsou k dispozici nezbytné služby a zařízení, na kterém mohou být splněny požadavky na výkonnost letadla a které je v provozu v předpokládané době použití;

23) „alternativními způsoby průkazu (AltMOC)“ se rozumějí způsoby průkazu, které nabízejí alternativní možnost ke stávajícím přijatelným způsobům průkazu (AMC), nebo nové způsoby průkazu shody s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly, pro něž agentura dosud nepřijala související přijatelné způsoby průkazu;

24) „nadmořskou výškou“ se rozumí vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod měřená od střední hladiny moře;

25) „oblastním střediskem řízení (ACC)“ se rozumí stanoviště zřízené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům v řízených oblastech spadajících pod jeho pravomoc;

▼B

26) „oblastní předpovědí pro lety v nízkých hladinách“ se rozumí předpověď meteorologických jevů pro letovou informační oblast nebo její část, která byla vydána k pokrytí vrstvy pod letovou hladinou 100 (nebo pod letovou hladinou 150 v horských oblastech nebo vyšší hladinou, je-li to nezbytné);

27) „prostorovou navigací (RNAV)“ se rozumí způsob navigace, který umožňuje letadlu provést let po jakékoli požadované letové dráze v dosahu pozemního nebo kosmického navigačního zařízení nebo v rozsahu možnosti vlastního vybavení letadla nebo kombinací obojího;

28) „argumentem“ se rozumí tvrzení, které je podpořeno závěry na základě souboru důkazů;

29) „ASHTAM“ se rozumí zvláštní série NOTAM oznamující stanovenou formou provozně význačné změny vulkanické aktivity, vulkanické erupce a/nebo oblaku tvořeného vulkanickým popelem;

30) „funkcemi sítě uspořádání letového provozu (ATM)“ se rozumějí funkce, které vykonává manažer struktury vzdušného prostoru v souladu s nařízením (EU) č. 677/2011;

31) „auditem“ se rozumí systematický, nezávislý a dokumentovaný postup získávání důkazních informací a jejich objektivního hodnocení s cílem určit rozsah, v jakém jsou splněny požadavky;

32) „spolehlivým zdrojem“ se rozumí:

a) státní úřad nebo

b) organizace, která je formálně uznaná státním úřadem k tomu, aby vytvářela a/nebo zveřejňovala data, která splňují požadavky na jakost dat stanovené tímto státem;

33) „automatizovaným pozorovacím systémem“ se rozumí pozorovací systém, který měří, vyhodnocuje a hlásí všechny požadované prvky bez interakce člověka;

34) „leteckým podnikem“ se rozumí subjekt, osoba nebo organizace jiné než poskytovatelé služeb, pro které je toto nařízení závazné, které jsou ovlivněny službou poskytovanou poskytovatelem služeb nebo tuto službu ovlivňují;

35) „přestávkou“ se rozumí časový úsek v době služby, kdy řídící letového provozu nemusí plnit své povinnosti, aby si odpočinul;

36) „certifikovanou aplikací letadla“ se rozumí softwarová aplikace, která byla agenturou schválena jako část letadla v souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 216/2008;

▼M3

37) „oblačností provozního významu“ se rozumí oblačnost s výškou základny oblačnosti pod 5 000 stopami nebo pod nejvyšší minimální sektorovou nadmořskou výškou podle toho, která z nich je větší, nebo oblačnost druhu cumulonimbus nebo věžovitý cumulus v jakékoli výšce;

▼B

38) „obchodní leteckou dopravou“ se rozumí jakýkoli provoz letadla, který zahrnuje přepravu cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo jiné hodnotné protiplnění;

39) „řízenou oblastí“ se rozumí řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí;

40) „stresem při kritických událostech“ se rozumějí projevy neobvyklých a/nebo krajních emocionálních a fyzických reakcí a/nebo chování osoby v návaznosti na událost nebo incident;

41) „jakostí dat“ se rozumí stupeň nebo úroveň jistoty, že poskytovaná data splňují požadavky uživatelů na data z hlediska přesnosti, rozlišení, integrity (nebo rovnocenné úrovně záruky), sledovatelnosti, včasnosti, úplnosti a formátu;

42) „požadavky na jakost dat“ se rozumí specifikace vlastností dat (tedy přesnosti, rozlišení, integrity (nebo rovnocenné úrovně záruky), sledovatelnosti, včasnosti, úplnosti a formátu), která zaručuje, že jsou data slučitelná se zamýšleným použitím;

43) „náhradním letištěm určení“ se rozumí náhradní letiště, na kterém by bylo letadlo schopné přistát, jestliže přistání na letišti určení není možné nebo žádoucí;

44) „službou“ se rozumí jakýkoli úkol, jehož provedení od řídícího letového provozu vyžaduje poskytovatel služby řízení letového provozu;

45) „dobou služby“ se rozumí doba, která začíná, když poskytovatel služby řízení letového provozu požádá řídícího letového provozu, aby nastoupil do služby, byl k dispozici pro službu nebo zahájil službu, a končí okamžikem, kdy je řídící letového provozu ze služby uvolněn;

46) „výškou nad mořem“ se rozumí vertikální vzdálenost bodu na zemském povrchu nebo hladiny splývající se zemským povrchem měřená od střední hladiny moře;

47) „náhradním letištěm na trati“ se rozumí náhradní letiště, na kterém by bylo letadlo schopné přistát, v případě, že se na trati stane let na náhradní letiště nezbytným;

48) „únavou“ se rozumí fyziologický stav snížené schopnosti duševní nebo fyzické způsobilosti vykonávat své povinnosti, vyplývající z úbytku spánku nebo delší nespavosti, denní fáze nebo pracovního zatížení (duševní nebo tělesné aktivity nebo obojího), který může narušit bdělost jedince a jeho schopnost bezpečně plnit úkoly;

49) „letovou meteorologickou dokumentací“ se rozumějí dokumenty včetně map a formulářů, které obsahují meteorologické informace pro určitý let;

50) „letovým informačním střediskem (FIC)“ se rozumí stanoviště zřízené k poskytování letové informační služby a pohotovostní služby;

51) „letovou informační oblastí (FIR)“ se rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů, v němž se poskytuje letová informační služba a pohotovostní služba;

▼B

52) „letovou hladinou (FL)“ se rozumí hladina konstantního atmosférického tlaku vztažená ke stanovenému údaji tlaku 1 013,2 hektopascalů, která je oddělená od ostatních takových hladin stanovenými tlakovými intervaly;

53) „zkušebním letem“ se rozumí let ve vývojové fázi nových konstrukčních řešení (letadel, pohonných systémů, letadlových částí a zařízení), let za účelem prokázání souladu letadla, které opustilo výrobní linku, s certifikační předpisovou základnou nebo jeho shody s typovým návrhem, let, jehož cílem je vyzkoušet nové konstrukční koncepce, vyžadující nekonvenční manévry nebo profily, při kterých by bylo možné překročit již schválenou obálku letadla nebo výcvikový let k provedení některého z uvedených letů;

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

55) „předpovědí pro vzlet“ se rozumí předpověď pro určitý čas, připravená letištní meteorologickou službou, která obsahuje informace o očekávaných podmínkách nad systémem drah, jež se týkají směru a rychlosti přízemního větru a jakýchkoli výkyvů ve směru a rychlosti, teploty, tlaku (QNH) a jakýchkoli dalších prvků na základě místní dohody;

56) „funkčním systémem“ se rozumí kombinace postupů, lidských zdrojů a vybavení včetně hardwaru a softwaru, uspořádaných tak, aby plnily určitou funkci v kontextu služeb v oblasti uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb („ATM/ANS“) a zajišťování jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu („ATM“);

57) „všeobecným letectvím“ se rozumí veškerý provoz civilních letadel, jiný než letecké práce nebo obchodní letecká doprava;

58) „daty v uzlových bodech v digitální podobě“ se rozumí počítačově zpracovaná meteorologická data pro soubor pravidelně rozmístěných bodů na mapě. Data jsou určena pro přenos z meteorologického počítače do jiného počítače v zakódovaném tvaru vhodném pro automatizované zpracování;

59) „poradenským materiálem“ se rozumí nezávazný materiál vypracovaný agenturou, který napomáhá objasnit význam požadavků nebo specifikací a používá se k podpoře výkladu nařízení (ES) č. 216/2008, jeho prováděcích pravidel a přijatelných způsobů průkazu;

60) „globálními předpověďmi v uzlových bodech“ se rozumějí předpovědi očekávaných hodnot meteorologických prvků v globální souřadnicové síti s definovaným vertikálním a horizontálním rozlišením;

61) „nebezpečím“ se rozumí jakýkoliv stav, událost nebo okolnost, která by mohla vyvolat škodlivý účinek;

62) „výškou“ se rozumí vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od stanovené roviny;

63) „hladinou“ se rozumí všeobecný výraz používaný k vyjádření vertikální polohy letadla za letu znamenající buď výšku, nadmořskou výšku nebo letovou hladinu;

64) „místní pravidelnou zprávou“ se rozumí meteorologická zpráva vydávaná v pevně stanovených intervalech, která má být rozšiřována pouze na letišti původu, kde byla provedena pozorování;

▼B

65) „místní mimořádnou zprávou“ se rozumí meteorologická zpráva vydávaná v souladu s kritérii stanovenými pro mimořádná pozorování, která má být rozšiřována pouze na letišti původu, kde byla provedena pozorování;

66) „meteorologickým bulletinem“ se rozumí text obsahující meteorologické informace opatřený příslušným záhlavím;

67) „meteorologickými informacemi“ se rozumí meteorologické zprávy, analýza, předpověď a jakékoli další informace o stávajících či očekávaných meteorologických podmínkách;

68) „meteorologickým pozorováním“ se rozumí měření a/nebo vyhodnocení jednoho nebo více meteorologických prvků;

69) „meteorologickou zprávou“ se rozumí informace o pozorovaných meteorologických podmínkách vztažených k určitému místu a času;

70) „meteorologickou družicí“ se rozumí umělá družice Země, která provádí meteorologická pozorování a přenáší tato pozorování na zem;

▼M1

71) „meteorologickou výstražnou službou (MWO)“ se rozumí služba, která monitoruje meteorologické podmínky, které ovlivňují letový provoz, a poskytuje informace o výskytu nebo očekávaném výskytu určitých meteorologických nebo jiných jevů v atmosféře na trati, které mohou ovlivnit bezpečnost provozu letadel v jejím vymezeném prostoru odpovědnosti;

▼B

72) „minimální sektorovou výškou (MSA)“ se rozumí nejnižší nadmořská výška, která může být použita, aby byla zajištěna výška nejméně 300 m (1 000 stop) nad všemi objekty umístěnými v prostoru vymezeném výsečí kruhu o poloměru 46 km (25 NM) a se středem ve význačném bodě, vztažném bodě letiště (ARP) nebo vztažném bodě heliportu (HRP);

73) „NOTAM“ se rozumí oznámení rozšiřované telekomunikačními prostředky obsahující informace o zřízení, stavu nebo změně kteréhokoli leteckého zařízení, služby nebo postupů, nebo o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem;

74) „překážkou“ se rozumí jakýkoli pevný (trvalý nebo dočasný) a mobilní objekt nebo jeho část, která:

a) se nachází na ploše určené pro pozemní pohyby letadel nebo

b) zasahuje nad stanovenou plochu určenou k ochraně letadel za letu nebo

c) se nachází vně těchto stanovených ploch a byla vyhodnocena jako nebezpečná pro letecký provoz;

75) „OPMET“ se rozumí provozní meteorologické informace pro použití v předletové přípravě či letovém plánování letového provozu;

76) „databankou OPMET“ se rozumí databanka zřízená k ukládání a mezinárodnímu zpřístupňování provozních meteorologických informací pro využití v letectví;

▼B

77) „přederupční vulkanickou aktivitou“ se rozumí neobvyklá a/nebo sílící vulkanická aktivita, která by mohla být předzvěstí vulkanické erupce;

78) „převládající dohledností“ se rozumí nejvyšší hodnota dohlednosti pozorovaná v souladu s definicí „dohlednosti“, které je dosaženo nejméně na polovině kruhového horizontu nebo nejméně na polovině letištní plochy. Tyto oblasti mohou tvořit spojitý sektor nebo mohou být složeny z několika nespojitých sektorů;

79) „problematickým užíváním psychoaktivních látek“ se rozumí užívání jedné nebo více psychoaktivních látek jednotlivcem, a to způsobem, který:

a) představuje přímé nebezpečí pro daného uživatele nebo ohrožuje životy, zdraví nebo pohodu ostatních a/nebo

b) způsobí či zhorší profesní, společenské, duševní nebo fyzické problémy nebo potíže;

80) „předpovědní mapou“ se rozumí na mapě graficky zobrazená předpověď určených meteorologických prvků pro určený čas nebo časový interval a pro určenou plochu nebo část vzdušného prostoru;

81) „psychoaktivními látkami“ se rozumí alkohol, opioidy, kanabinoidy, sedativa a hypnotika, kokain, další psychostimulanty, halucinogeny a těkavá rozpouštědla; kofein a tabák se mezi ně nezahrnují;

82) „záchranným koordinačním střediskem (RCC)“ se rozumí stanoviště odpovědné za zajištění účinné organizace pátracích a záchranných služeb a za koordinaci vedení pátracích a záchranných akcí v oblasti pátrání a záchrany;

83) „dobou odpočinku“ se rozumí souvislý a definovaný časový úsek následující po službě a/nebo časový úsek před službou, během kterého je řídící letového provozu zproštěn všech povinností;

84) „systémem rozpisu služeb“ se rozumí struktura doby služby a doby odpočinku řídících letového provozu v souladu s právními a provozními požadavky;

85) „rizikem“ se rozumí kombinace celkové pravděpodobnosti nebo četnosti výskytu škodlivého účinku vyvolaného nebezpečím a závažnosti tohoto účinku;

86) „vzletovou a přistávací dráhou (dráhou)“ se rozumí vymezená pravoúhlá plocha na pozemním letišti, upravená pro přistání a vzlety letadel;

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

88) „příkazem k zajištění bezpečnosti“ se rozumí dokument vydaný či přijatý příslušným úřadem, kterým se nařizuje provést ve funkčním systému opatření nebo který stanoví omezení provozního používání tohoto systému s cílem obnovit bezpečnost v případě, že se prokáže, že by jinak mohla být snížena bezpečnost letectví;

89) „systémem řízení bezpečnosti (SMS)“ se rozumí systematický přístup k řízení bezpečnosti včetně nezbytných organizačních struktur, odpovědnosti, zásad a postupů;

▼B

90) „stanoviště služeb pátrání a záchrany“ je obecný pojem znamenající buď záchranné koordinační středisko, odbočku záchranného koordinačního střediska nebo kontaktní místo pátrání a záchrany;

▼M1

_____

▼B

92) „poloautomatickým pozorovacím systémem“ se rozumí pozorovací systém, který umožňuje manuální doplňování měřených prvků a vyžaduje, aby součástí procesu vydávání zpráv byl člověk;

▼M1

93) zprávou „SIGMET“ se rozumí informace vydané meteorologickou výstražnou službou týkající se výskytu nebo očekávaného výskytu určitých meteorologických nebo jiných jevů v atmosféře na trati, které mohou ovlivnit bezpečnost letového provozu, a vývoje těchto jevů v čase a prostoru;

_____

▼B

95) „mimořádným hlášením z letadla“ se rozumí meteorologické hlášení z letadla vydané v souladu s kritérii na základě podmínek pozorovaných během letu;

96) „stresem“ se rozumějí pocity, které určitá osoba zažívá v okamžiku, kdy čelí potenciální příčině („stresoru“) změny lidské výkonnosti. Stresový zážitek může lidskou výkonnost ovlivnit nepříznivě (distres), neutrálně nebo kladně (eustres) podle toho, jak daná osoba vnímá vlastní schopnost daný stresor zvládat;

97) „typovým výcvikem pro získání kvalifikace pro systém a zařízení“ se rozumí výcvik, jehož prostřednictvím si má daná osoba osvojit zvláštní znalosti a dovednosti ve vztahu k systému/zařízení, které jí zajistí provozní způsobilost;

98) „daty přizpůsobenými konkrétním požadavkům“ se rozumějí letecká data, která poskytuje provozovatel letadla nebo provozovatel datových služeb jménem provozovatele letadla a která jsou generována pro tohoto provozovatele letadla s ohledem na jejich plánované provozní využití;

▼M1

99) „náhradním letištěm při vzletu“ se rozumí náhradní letiště, na kterém by letadlo mohlo přistát, pokud by to bylo nezbytné krátce po vzletu a pokud není možné použít letiště vzletu;

▼B

100) „letištní předpovědí (TAF)“ se rozumí stručná informace o očekávaných meteorologických podmínkách na letišti během stanoveného časového období;

101) „terénem“ se rozumí povrch země, který má přirozeně se vyskytující prvky jako hory, kopce, horská pásma, údolí, vodní plochy, věčný led a sníh, s vyloučením překážek;

102) „prahem dráhy“ se rozumí začátek té části dráhy, která je použitelná pro přistání;

103) „dotykovou zónou“ se rozumí část vzletové a přistávací dráhy za jejím prahem, na níž je předpokládán první dotyk přistávajícího letounu;

▼B

104) „tropickou cyklónou“ je termín používaný pro označení nefrontální cyklóny synoptického měřítka, která vzniká nad tropickými nebo subtropickými oblastmi moří a oceánů, s uspořádanou konvekcí a s výraznou cyklonální cirkulací při zemi;

105) „poradenským centrem pro tropické cyklóny (TCAC)“ se rozumí meteorologické centrum, které meteorologickým výstražným službám, centrům WAFC a mezinárodním databankám OPMET poskytuje informační zprávy o poloze, předpovídaném směru a rychlosti postupu, maximálním přízemním větru a tlaku ve středu tropických cyklón;

106) „dohledností“ se rozumí dohlednost pro letecké účely, která je definována jako větší z následujících dvou vzdáleností:

a) největší vzdálenost, na kterou je možno spolehlivě vidět a rozeznat na světlém pozadí černý předmět vhodných rozměrů, umístěný u země;

b) největší vzdálenost, na kterou je možno spolehlivě rozeznat na neosvětleném pozadí světla o svítivosti přibližně 1 000 cd;

▼M3

107) „poradenským centrem pro vulkanický popel (VAAC)“ se rozumí meteorologické centrum, které meteorologickým výstražným službám, oblastním střediskům řízení, letovým informačním střediskům, světovým oblastním předpovědním centrům a mezinárodním databankám OPMET poskytuje informační zprávy o horizontálním a vertikálním rozsahu a předpovídaném pohybu vulkanického popele v atmosféře;

▼M1

108) „světovým oblastním předpovědním centrem (WAFC)“ se rozumí meteorologické centrum, které připravuje a vydává předpovědi význačného počasí (SIGWX) a výškové předpovědi v digitální formě, v celosvětovém měřítku přímo členským státům, jako součást internetových služeb letecké pevné služby (AFS);

▼B

109) „světovým oblastním předpovědním systémem (WAFS)“ se rozumí celosvětový systém, prostřednictvím kterého světová oblastní předpovědní centra poskytují letecké meteorologické předpovědi pro lety na tratích v jednotném standardizovaném tvaru;

▼M1

110) „letištní řídící věží“ se rozumí stanoviště určené k poskytování služby řízení letového provozu pro letištní provoz;

▼C2

111) „letištním provozem“ se rozumí veškerý provoz na provozní ploše letiště a všechna letadla letící v blízkosti letiště. Letadlo je v blízkosti letiště, mimo jiné když vstupuje do letištního provozního okruhu nebo jej opouští;

112) „letištním provozním okruhem“ se rozumí vymezená dráha, kterou má letadlo letící v blízkosti letiště dodržovat;

▼M1

113) „leteckou pevnou stanicí“ se rozumí stanice letecké pevné služby;

114) „leteckým pozemním návěstidlem“ se rozumí jakékoli světlo speciálně poskytované jako pomůcka pro letovou navigaci, jiné než světlo zobrazené na letadle;

115) „leteckým informačním oběžníkem (AIC)“ se rozumí oznámení obsahující informace, které nesplňují kritéria pro vznik zprávy NOTAM ani pro zahrnutí do letecké informační příručky, ale které se týkají bezpečnosti letu, letové navigace či technických, správních nebo legislativních záležitostí;

▼M1

116) „správou leteckých informací (AIM)“ se rozumí dynamická integrovaná správa leteckých informací prostřednictvím poskytování a výměny zaručeně kvalitních digitálních leteckých dat ve spolupráci se všemi stranami;

117) „leteckým informačním produktem“ se rozumí letecká data a letecké informace poskytované buď jako soubory digitálních dat, nebo ve standardizované úpravě na tištěném nebo elektronickém médiu. Letecké informační produkty zahrnují:

— leteckou informační příručku, včetně jejích změn a dodatků;

— letecký informační oběžník (AIC);

— letecké mapy;

— zprávy NOTAM;

— soubory digitálních dat;

118) „leteckou informační příručkou (AIP)“ se rozumí příručka vydaná státem nebo pověřenou organizací, obsahující letecké informace trvalého charakteru, nezbytné pro letecký provoz;

119) „změnou AIP“ se rozumí trvalá změna informací obsažených v AIP;

120) „dodatkem AIP“ se rozumí dočasná změna informací obsažených v AIP, která je poskytována prostřednictvím zvláštních stránek;

121) „regulovaným systémem řízení leteckých informací“ (AIRAC) se rozumí systém, jehož cílem je na základě společných dat nabytí účinnosti předběžně oznamovat okolnosti, které vyžadují významné změny v provozních postupech;

122) „leteckou pohyblivou službou“ se rozumí pohyblivá služba mezi leteckými stanicemi a letadlovými stanicemi nebo mezi letadlovými stanicemi navzájem, jíž se mohou účastnit i stanice záchranných plavidel; do této služby mohou být zapojeny i stanice tísňových polohových majáků na stanovených tísňových a nouzových kmitočtech;

123) „leteckou stanicí“ se rozumí pozemní stanice letecké pohyblivé služby. V některých případech může být letecká stanice umístěna například na palubě lodi nebo na umělé plošině na moři;

124) „leteckou telekomunikační stanicí“ se rozumí stanice v telekomunikační službě poskytované pro jakékoli letecké účely;

125) „letištěm AFIS“ se rozumí letiště, na němž je ve vzdušném prostoru spojeném s daným letištěm poskytována služba AFIS;

126) „stanovištěm AFIS“ se rozumí stanoviště zřízené za účelem poskytování služby AFIS a pohotovostní služby;

127) „identifikací letadla“ se rozumí skupina písmen, číslic nebo jejich kombinace, která je buď totožná s volací značkou letadla nebo je kódovaným ekvivalentem volací značky letadla, jež se má používat v komunikaci vzduch-země, a která se používá k identifikaci letadla v komunikaci země-země v rámci letových provozních služeb;

128) „spojením letadlo – země“ se rozumí obousměrná komunikace mezi letadly a stanicemi nebo místy na povrchu země;

▼M1

129) „letovou poradní službou“ se rozumí služba poskytovaná ve vzdušném prostoru se stanovenými rozměry nebo na určené trati (v poradním vzdušném prostoru) k zajištění rozstupů, pokud je to proveditelné, mezi letadly, která letí podle letových plánů na základě pravidel pro let podle přístrojů (IFR);

130) „letovým povolením“ neboli „povolením ATC“ se rozumí povolení pro letadlo postupovat podle podmínek, které vymezuje stanoviště řízení letového provozu;

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

132) „stanoviště řízení letového provozu (ATC)“ neboli „stanoviště ATC“ je obecný pojem, kterým se označuje podle potřeby oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení nebo letištní řídící věž;

133) „ALERFA“ je kódové slovo používané k označení stavu pohotovosti;

134) „pohotovostní službou“ se rozumí služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba, a s cílem těmto organizacím podle potřeby asistovat;

135) „stavem pohotovosti“ se rozumí situace, za které existují obavy o bezpečnost letadla a osob na palubě;

136) „přibližovacím stanovištěm řízení“ se rozumí stanoviště zřízené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům letadel přilétávajících na jedno nebo na více letišť nebo odlétávajících z nich;

137) „prostorovou navigační tratí“ se rozumí trať ATS zřízená pro používání letadly, která jsou schopna využívat prostorovou navigaci;

138) „shromažďováním“ se rozumí proces slučování dat z více zdrojů do databáze a vytvoření základu pro následné zpracování;

139) „tratí ATS“ se rozumí definovaná trať navržená k usměrňování toku letového provozu pro potřeby poskytování letových provozních služeb;

140) „přehledovou službou ATS“ se rozumí služba poskytovaná přímo prostřednictvím přehledového systému ATS;

141) „přehledovým systémem ATS“ se rozumí obecný pojem, kterým se označuje podle potřeby systém ADS-B, PSR, SSR nebo jakýkoli srovnatelný pozemní systém umožňující identifikaci letadel;

142) „automatickým závislým přehledovým systémem – vysílání (ADS-B)“ se rozumí prostředek, kterým letadla, letištní mobilní prostředky a další objekty mohou automaticky vysílat nebo přijímat (případně vysílat a přijímat) údaje, jako jsou identifikace, poloha a podle potřeby další údaje a to ve vysílacím módu pomocí datového spoje;

143) „automatickým závislým přehledovým systémem – kontrakt (ADS-C)“ se rozumí prostředek, kterým budou pomocí datového spoje vyměňovány položky ADS-C dohody mezi pozemním systémem a letadlem určující, za jakých podmínek by měla být zahájena hlášení ADS-C a jaké údaje by tato hlášení měla obsahovat;

▼M1

144) „automatickou informační službou koncové řízené oblasti (ATIS)“ se rozumí automatické poskytování platných pravidelných informací přilétávajícím a odlétávajícím letadlům nepřetržitě 24 hodin denně nebo v určeném časovém intervalu;

145) „automatickou informační službou koncové řízené oblasti datovým spojem (D-ATIS)“ se rozumí poskytování ATIS prostřednictvím datového spoje;

146) „automatickou hlasovou informační službou koncové řízené oblasti (hlasový ATIS)“ se rozumí poskytování ATIS prostřednictvím nepřetržitého a opakovaného hlasového rozhlasového vysílání;

147) „vysíláním“ se rozumí předávání informací týkajících se letové navigace, které nejsou určeny pro konkrétní stanici nebo stanice;

148) „výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy“ se rozumí výška základny nejnižší vrstvy oblačnosti nad zemí nebo nad vodou pod 6 000 m (20 000 ft), pokrývající více než polovinu oblohy;

149) „mezí povolení“ se rozumí bod, ke kterému bylo letadlu uděleno letové povolení;

150) „základnou oblačnosti“ se rozumí výška základny nejnižší pozorované nebo předvídané části oblačnosti v okrsku letiště či provozního místa nebo ve specifikované oblasti provozu, která se normálně udává nad výškou letiště nad mořem nebo v případě provozu v pobřežních vodách nad střední hladinou moře.

151) „úplností“ se v souvislosti s údaji rozumí stupeň důvěry, že jsou poskytovány všechny údaje potřebné na podporu zamýšleného použití;

152) „mírou důvěry“ se rozumí pravděpodobnost, že skutečná hodnota parametru leží v určitém intervalu kolem odhadu jeho hodnoty;

153) „konferenčními komunikacemi“ se rozumí způsoby komunikace, které umožňují vést přímý rozhovor mezi třemi nebo více místy současně;

154) „řízeným okrskem“ se rozumí řízený vzdušný prostor sahající od povrchu země do stanovené výšky;

155) „řízeným letištěm“ se rozumí letiště, na kterém je letištnímu provozu poskytována služba řízení letového provozu;

156) „řízeným vzdušným prostorem“ se rozumí vymezený vzdušný prostor, ve kterém se poskytuje služba řízení letového provozu v souladu s klasifikací vzdušného prostoru;

157 „řízeným letem“ se rozumí jakýkoli let, který je předmětem letového povolení;

158) „komunikací datovým spojem mezi řídícím a pilotem (CPDLC)“ se rozumí způsob spojení mezi řídícím letového provozu a pilotem, používající datový spoj pro ATC komunikaci;

159) „kritickou oblastí“ se rozumí plocha vymezených rozměrů, která se rozprostírá kolem pozemního zařízení pro přesné přístrojové přiblížení, ve které by přítomnost mobilních prostředků nebo letadel způsobila nepřijatelné rušení naváděcích signálů;

160) „cestovní hladinou“ se rozumí hladina dodržovaná letadlem během značné části letu;

▼M1

161) „cyklickou redundantní kontrolou (CRC)“ se rozumí matematický algoritmus použitý na digitální vyjádření údajů, který poskytuje určitou úroveň záruky proti ztrátě nebo změně dat;

162) „nebezpečným prostorem“ se rozumí vzdušný prostor vymezených rozměrů, ve kterém mohou v určité době probíhat činnosti nebezpečné pro let letadla;

163) „přesností dat“ se rozumí stupeň shody mezi předpokládanou nebo měřenou hodnotou a hodnotou skutečnou;

164) „plochou sběru dat“ rozumí stanovená plocha určená pro účely shromažďování dat překážek nebo terénu;

165) „integritou dat“ se rozumí stupeň zajištění, že se letecká data a jejich hodnoty od svého vzniku nebo schválené změny neztratily ani nezměnily;

166) „datovou položkou“ se rozumí jednotlivý atribut úplného souboru dat, kterému je přidělena hodnota vymezující jeho současný stav;

167) „komunikací datovým spojem“ se rozumí forma spojení používaná pro výměnu zpráv prostřednictvím datového spoje;

▼M3

168) „datovým spojem VOLMET (D-VOLMET)“ se rozumí poskytování aktuálních pravidelných letištních meteorologických zpráv (METAR), zvláštních letištních meteorologických zpráv (SPECI), letištních předpovědí (TAF), zpráv SIGMET, mimořádných hlášení z letadel, na základě kterých nebyla vydána zpráva SIGMET, a případně zpráv AIRMET prostřednictvím datového spoje;

▼M1

169) „pořízením dat“ se rozumí vytvoření nové datové položky s její přiřazenou hodnotou, úprava hodnoty existující datové položky nebo vyškrtnutí existující datové položky;

170) „specifikací datového produktu“ se rozumí podrobný popis souboru dat nebo skupiny souborů dat spolu s dalšími informacemi, který umožní jejich vytvoření, dodání a využití jinou stranou;

171) „souborem dat“ se rozumí identifikovatelná skupina dat;

172) „daty/údaji“ se rozumí veličina nebo soubor veličin, které mohou sloužit jako základ pro výpočet dalších veličin;

173) „DETRESFA“ je kódové slovo používané k označení stavu tísně;

174) „stavem tísně“ se rozumí situace, kdy existuje dostatečná jistota, že letadlo a osoby na palubě jsou ohroženy vážným a bezprostředním nebezpečím nebo že vyžadují okamžitou pomoc;

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

176) „základním provozem“ se rozumí řízený provoz, na který se vztahuje poskytování rozstupů službou řízení letového provozu, ale který není nebo nebude ve vztahu ke konkrétnímu řízenému letu oddělen od ostatního řízeného provozu odpovídajícím minimem rozstupu;

177) „základním místním provozem“ se rozumí každé letadlo, mobilní prostředek nebo pracovníci na provozní ploše či v její blízkosti nebo provoz v prostoru vzletu a stoupání po vzletu či v prostoru konečného přiblížení, jež mohou představovat pro dotyčné letadlo nebezpečí;

▼M1

178) „předpokládaným časem příletu“ se rozumí:

a) pro lety IFR čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad stanovený bod, který je vymezen ve vztahu k radionavigačním prostředkům a ze kterého se předpokládá zahájení přiblížení podle přístrojů nebo (není-li bod vyznačen radionavigačním prostředkem pro dané letiště) čas příletu letadla nad letiště.

b) pro lety podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR) je to čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad letiště;

179) „prvkem“ se rozumí abstrakce jevů reálného světa;

180) „atributem prvku“ se rozumí vlastnost prvku, s kterou je spojen název, druh dat a doména hodnot;

181) „druhem prvku“ se rozumí třída jevů reálného světa se společnými vlastnostmi, která tvoří základní úroveň klasifikace v katalogu prvků;

182) „konečným přiblížením“ se rozumí ta část postupu přiblížení podle přístrojů, která:

a) začíná ve stanoveném fixu nebo bodě, nebo (pokud není takový fix nebo bod stanoven) v jednom z těchto míst:

i) na konci poslední předepsané zatáčky, základní zatáčky nebo příletové zatáčky postupu pro závodní dráhu, je-li stanoven;

ii) v bodě nalétnutí poslední trati stanoveném v postupu přiblížení;

b) končí v bodě v blízkosti letiště, ze kterého lze provést přistání, nebo je zahájen postup nezdařeného přiblížení;

183) „letovou informační zónou“ se rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů, v němž se poskytuje letištní letová informační služba a pohotovostní služba pro letištní provoz;

184) „službami návrhu letových postupů“ se rozumí služby pro návrh, dokumentaci, validaci, údržbu a pravidelný přezkum letových postupů nezbytných pro bezpečnost, pravidelnost a účinnost letové navigace;

185) „navrhovatelem letových postupů“ se rozumí kvalifikovaná osoba, která provádí návrh, dokumentaci, validaci, průběžnou údržbu a pravidelný přezkum letových postupů;

186) „letovým postupem“ se rozumí soubor předem stanovených letových obratů, kterým se má pilot řídit a jenž se vydává elektronickými, tištěnými nebo digitálními prostředky či ve všech těchto formách. Letový postup se provádí buď podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR), nebo podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR);

187) „letovým plánem“ se rozumí předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části, poskytované stanovištím letových provozních služeb;

188) „letovou dohledností“ se rozumí dohlednost dopředu z kabiny letadla za letu;

▼M1

189) „formátem“ se ve vztahu k datům rozumí struktura datových položek, záznamů a souborů uspořádaných tak, aby splňovaly normy, specifikace nebo požadavky na jakost dat;

190) „geoidem“ se rozumí ekvipotenciální plocha gravitačního pole Země, která je shodná s nenarušenou střední hladinou moře (MSL) procházející spojitě kontinenty;

191) „zvlněním geoidu“ se rozumí vzdálenost geoidu nad (kladná) nebo pod (záporná) matematickým referenčním elipsoidem;

192) „sestupovou dráhou“ se rozumí profil sestupu určený pro vertikální vedení během konečného přiblížení;

193) „přízemní dohledností“ se rozumí dohlednost na letišti hlášená oprávněným pozorovatelem nebo automatickými systémy;

194) „kurzem“ se rozumí směr, do něhož směřuje podélná osa letadla, obvykle vyjádřený ve stupních měřených od severu (zeměpisného, magnetického, kompasového nebo síťového);

195) „heliportem“ se rozumí letiště nebo vymezená oblast na konstrukci, která má být zcela nebo zčásti použita pro přílet, odlet a pozemní pohyb vrtulníků;

196) „klasifikací integrity“ se v souvislosti s leteckými daty rozumí klasifikace založená na potenciálním riziku plynoucím z používání poškozených dat, která vymezuje běžná, důležitá a kritická data;

197) „mezinárodní služebnou NOTAM (NOF)“ se rozumí kancelář určená členským státem pro mezinárodní výměnu zpráv NOTAM;

198) „vyčkávacím fixem“ se rozumí zeměpisné místo, které slouží jako referenční pro postup vyčkávání;

199) „postupem vyčkávání“ se rozumí předem stanovený obrat, který udržuje letadlo v určeném vzdušném prostoru při čekání na další letové povolení;

200) „identifikací“ se rozumí situace, kdy je označení polohy určitého letadla zobrazeno na situačním zobrazení a jednoznačně identifikováno;

201) „pravidla pro let podle přístrojů“ jsou pravidla, která umožňují, aby s letadlem, které je vybaveno vhodným navigačním vybavením odpovídajícím trati, bylo létáno v souladu s platnými požadavky na letový provoz;

202) „INCERFA“ je kódové slovo používané k označení stavu nejistoty;

203) „přiblížení podle přístrojů“ je přiblížení a přistání s použitím nástrojů pro navigační vedení letadla na základě postupu přiblížení podle přístrojů. Existují dva způsoby provádění přiblížení podle přístrojů:

a) dvojrozměrné (2D) přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového navigačního vedení;

b) trojrozměrné (3D) přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního navigačního vedení;

▼M1

204) „postupem přiblížení podle přístrojů (IAP)“ se rozumí řada předem stanovených manévrů s orientací podle letových přístrojů, které zajišťují výškovou ochranu před překážkami při letu od fixu počátečního přiblížení nebo případně od počátku stanovené příletové tratě k bodu, ze kterého může být provedeno přistání nebo, jestliže není možné dokončit přistání, do polohy, ve které se aplikují kritéria bezpečných výšek nad překážkami pro vyčkávání nebo při letu na trati. Postupy přiblížení podle přístrojů jsou klasifikovány takto:

a) „postupem nepřesného přístrojového přiblížení (NPA)“ se rozumí postup přiblížení podle přístrojů navržený pro 2D přístrojové přiblížení typu A;

b) „postupem přiblížení s vertikálním vedením (APV)“ se rozumí postup přiblížení podle přístrojů navigace založené na výkonnosti (PBN) navržený pro 3D přístrojové přiblížení typu A.

c) „postupem přesného přiblížení (PA)“ se rozumí postup přiblížení podle přístrojů založený na navigačních systémech (ILS, MLS, GLS a SBAS kat. I) navržený pro 3D přístrojové přiblížení typu A nebo B;

205) „meteorologickými podmínkami pro let podle přístrojů (IMC)“ se rozumí meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, které jsou horší než předepsaná minima meteorologických podmínek pro let za viditelnosti;

206) „provozem za podmínek nízké dohlednosti (LVO)“ se rozumí přiblížení nebo vzlety na dráze s dráhovou dohledností menší než 550 m nebo pojíždění na letišti, na němž je dráhová dohlednost nižší než 550 m;

207) „provozní plochou“ se rozumí část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, s výjimkou odbavovacích ploch;

208) „metadaty“ se rozumí data o datech;

209) „pohybovou plochou“ se rozumí část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, sestávající z provozní plochy a odbavovací plochy;

210) „radionavigačním prostředkem“ se rozumí zařízení nebo systém mimo letadlo, který generuje elektromagnetické signály, jež mají být používány navigačními systémy letadel k určování polohy nebo k vedení po dráze letu;

211) „módem sekundárního přehledového radaru (SSR)“ se rozumí smluvený rozpoznávací znak vztažený k vymezeným funkcím dotazovacích signálů, vysílaných dotazovačem SSR. Příloha 10 dohody ICAO stanovuje 4 módy: A, C, S a intermód;

212) „téměř rovnoběžnými drahami“ se rozumí neprotínající se dráhy, jejichž prodloužené osy mají úhel sbíhavosti/rozbíhavosti 15 stupňů nebo méně;

213) „velícím pilotem“ se rozumí pilot určený provozovatelem nebo, v případě všeobecného letectví, vlastníkem k velení a provedení bezpečného letu;

214) „polohou“ se v zeměpisném kontextu rozumí soubor souřadnic (zeměpisná šířka a délka) odkazujících na matematický referenční elipsoid, který vymezuje polohu bodu na povrchu Země;

215) „indikací polohy“ se rozumí vizuální indikace polohy letadla, letištního mobilního prostředku nebo jiného objektu na situačním zobrazení v nesymbolickém nebo symbolickém znázornění či obojí;

▼M1

216) „tlakovou nadmořskou výškou“ se rozumí atmosférický tlak vyjádřený nadmořskou výškou, která odpovídá tomuto tlaku ve standardní atmosféře;

217) „primárním radarem“ se rozumí radarový systém, který používá odražené rádiové signály;

218) „vytištěnými sděleními“ se rozumí komunikace, které automaticky poskytují v každém terminálu okruhu trvalý vytištěný záznam všech zpráv, které daným okruhem prochází;

219) „zakázaným prostorem“ se rozumí vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pevninou nebo nad teritoriálními vodami členského státu, ve kterém jsou lety letadel zakázány;

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

221) „radiotelefonií“ se rozumí forma rádiové komunikace určená především pro výměnu informací ve formě řeči;

222) „specifikací požadované výkonnosti komunikace“ neboli „specifikací RCP“ se rozumí soubor požadavků na poskytování letových provozních služeb a související pozemní vybavení, způsobilost letadel a provoz potřebný na podporu komunikace založené na výkonnosti;

223) „specifikací požadované výkonnosti přehledu“ neboli „specifikací RSP“ se rozumí soubor požadavků na poskytování letových provozních služeb a související pozemní vybavení, způsobilost letadel a provoz potřebný na podporu přehledu založeného na výkonnosti;

224) „rozlišením“ se rozumí počet jednotek nebo číslic, ve kterých se vyjadřuje a používá naměřená nebo vypočítaná hodnota;

225) „omezeným prostorem“ se rozumí vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pevninou nebo nad teritoriálními vodami členského státu, ve kterém je let letadla omezen v souladu se stanovenými podmínkami;

226) „etapou letu“ se rozumí trať nebo část trati, která se létá bez mezipřistání;

227) „používanou dráhou“ se rozumí dráha nebo dráhy, které jsou v určité době stanovištěm letových provozních služeb považovány za nejvhodnější pro použití typy letadel, u nichž se očekává, že na letišti přistanou nebo z něj vzlétnou. Jako používaná dráha mohou být pro přilétající a odlétající letadla určeny dvě samostatné dráhy nebo více drah;

228) „sekundárním radarem“ se rozumí radarový systém, ve kterém radiový signál vysílaný z radiolokační stanice spouští přenos rádiového signálu z jiné stanice;

229) „sekundárním přehledovým radarem (SSR)“ se rozumí systém přehledového radaru, který využívá vysílačů, přijímačů (dotazovačů) a odpovídačů;

230) „citlivou oblastí“ se rozumí plocha přesahující kritickou oblast, v níž parkování nebo pohyb letadel či mobilních prostředků ovlivní naváděcí signál do té míry, že to může být považováno za nepřijatelné rušení letadla, které signál využívá;

▼M1

231) zkratkou „SNOWTAM“ se označuje zvláštní série zpráv NOTAM ve standardním formátu, která poskytuje zprávy o stavu povrchu dráhy, jež informují o výskytu nebo ukončení nebezpečných podmínek v důsledku sněhu, ledu, rozbředlého sněhu, námrazy nebo vody související se sněhem, rozbředlým sněhem, ledem či námrazou na pohybové ploše;

232) „význačným bodem“ se rozumí stanovené zeměpisné místo používané k vyznačení tratě ATS nebo dráhy letu letadla a pro jiné navigační účely a účely letových provozních služeb;

233) „situačním zobrazením“ se rozumí elektronické zobrazení polohy a pohybu letadel a dalších informací dle potřeby;

234) „standardní přístrojovou příletovou tratí (STAR)“ se rozumí určená příletová trať podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR), která spojuje význačný bod, obvykle na trati ATS, s bodem, z něhož lze zahájit publikovaný postup pro přiblížení podle přístrojů;

235) „standardní přístrojovou odletovou tratí (SID)“ se rozumí určená odletová trať podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR), která spojuje letiště nebo stanovenou dráhu na letišti s určeným význačným bodem, obvykle na stanovené trati ATS, na němž začíná traťová fáze letu;

236) „zvláštním letem podle pravidel VFR“ se rozumí let podle pravidel VFR povolený řízením letového provozu v rámci řízeného okrsku v meteorologických podmínkách pod hranicí VMC;

237) „pojížděním“ se rozumí pohyby letadel na povrchu letiště nebo provozního místa s použitím vlastní síly, s výjimkou vzletu a přistání;

238) „pojezdovou dráhou“ se rozumí vymezený pás na pozemním letišti zřízený pro pojíždění letadel a určený ke spojení jedné části letiště s druhou;

239) „koncovou řízenou oblastí (TMA)“ se rozumí řízená oblast ustanovená obvykle v místech, kde se tratě ATS sbíhají v blízkosti jednoho nebo více hlavních letišť;

240) „včasností“ se v souvislosti s daty rozumí stupeň důvěry, že jsou data použitelná pro období, kdy je jejich použití zamýšleno;

241) „sledovatelností“ se v souvislosti s daty rozumí míra, do jaké je systém nebo datový produkt schopen poskytnout záznam o změnách provedených v daném produktu, a umožnit tak sledování auditní stopy od koncového uživatele ke straně, která data pořizuje;

242) „tratí“ se rozumí průmět dráhy letu letadla na povrch Země, jehož směr se v kterémkoli bodě obvykle vyjadřuje ve stupních měřených od severu (zeměpisného, magnetického nebo síťového);

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

244) „bodem předání řízení“ se rozumí určený bod, umístěný na letové dráze letadla, ve kterém se předává odpovědnost za poskytování služby řízení letového provozu letadlu z jednoho řídícího stanoviště nebo pracoviště na druhé;

▼M1

245) „předávajícím stanovištěm“ se rozumí stanoviště řízení letového provozu, které předává odpovědnost za poskytování služby řízení letového provozu letadlu dalšímu stanovišti ATC nebo řídícímu letového provozu na trati letu;

246) „převodní nadmořskou výškou“ se rozumí nadmořská výška, ve které nebo pod níž se vertikální poloha letadla řídí nadmořskými výškami;

247) „převodní vrstvou“ se rozumí vzdušný prostor mezi převodní nadmořskou výškou a převodní hladinou;

248) „převodní hladinou“ se rozumí nejnižší použitelná letová hladina nad převodní nadmořskou výškou;

249) „validací“ se v souvislosti s daty rozumí postup zajištění, že data splňují požadavky na stanovenou aplikaci nebo zamýšlené použití;

250) „ověřením“ se v souvislosti s daty rozumí hodnocení výstupu ze zpracování leteckých dat s cílem zajistit správnost a soulad, pokud jde o vstupy a příslušné datové standardy, pravidla a obecné zásady používané v tomto zpracování;

251) „stavem nejistoty“ se rozumí situace, za které panuje nejistota ohledně bezpečnosti letadla a osob na palubě;

252) „volným balonem bez pilota na palubě“ se rozumí nepoháněné letadlo bez pilota na palubě, lehčí než vzduch, ve volném letu;

253) „směrováním vektoru“ se rozumí poskytování navigačního vedení letadlům ve formě specifických kurzů založených na využití přehledového systému ATS;

254) „letu podle pravidel letu za viditelnosti“ neboli „letem VFR“ se rozumí let prováděný v souladu s pravidly pro let za viditelnosti;

255) „vizuálním přiblížením“ se rozumí přiblížení, při němž se část nebo celý postup přiblížení podle přístrojů nedokončí a přiblížení se provede s vizuální orientací podle terénu;

256) „meteorologickými podmínkami pro let za viditelnosti (VMC)“ se rozumí meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, které jsou stejné nebo lepší než předepsaná minima;

257) zkratkou „VOLMET“ se označují meteorologické informace pro letadla za letu;

258) „vysíláním VOLMET“ se rozumí poskytování příslušných aktuálních zpráv METAR, SPECI, TAF a SIGMET prostřednictvím nepřetržitého a opakovaného hlasového rozhlasového vysílání;

259) „traťovým bodem“ se rozumí stanovené zeměpisné místo, používané k vyznačení prostorové navigační trati nebo letové dráhy letadla, které využívá prostorovou navigaci. Traťové body se označují jako buď:

a) traťový bod zatáčky s předstihem – traťový bod, který vyžaduje předvídání zatáčky s cílem umožnit tangenciální nalétnutí následujícího úseku tratě nebo postupu, nebo

b) traťový bod zatáčky po přeletu – traťový bod, ve kterém je zahájena zatáčka s cílem připojit se k následujícímu úseku tratě nebo postupu;

▼M3

264) „střediskem pro pozorování vulkanické aktivity“ se rozumí příslušným úřadem vybraný poskytovatel, který pozoruje aktivitu sopky nebo skupiny sopek a zpřístupňuje tato pozorování příjemcům v odvětví letectví dle dohodnutého seznamu;

▼**M3**

265) „jazykem GML“ se rozumí standard kódování ve formátu Geography Markup Language (GML) vyvinutém konsorciem Open Geospatial Consortium (OGC);

266) „centrem pro kosmické počasí (SWXC)“ se rozumí středisko pověřené monitorováním a poskytováním informačních zpráv o jevech kosmického počasí, jež by mohly ovlivnit vysokofrekvenční rádiovou komunikaci, satelitní komunikaci a na GNSS založené navigační a přehledové systémy a/nebo představovat radiační riziko pro osoby na palubě letadla.

▼B

PŘÍLOHA II

POŽADAVKY NA PŘÍSLUŠNÉ ÚŘADY – DOHLED NAD SLUŽBAMI A DALŠÍ FUNKCE SÍTĚ ATM

(Část ATM/ANS.AR)

HLAVA A – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

ATM/ANS.AR.A.001 Oblast působnosti

Tato příloha stanovuje požadavky na správu a systémy řízení příslušných úřadů odpovědných za udělování osvědčení, dohled a vynucování ve vztahu k uplatňování požadavků stanovených v přílohách III až XIII poskytovateli služeb v souladu s článkem 6.

ATM/ANS.AR.A.005 Úkoly týkající se udělování osvědčení, dohledu a vynucování

(a) Příslušný úřad plní úkoly týkající se udělování osvědčení, dohledu a vynucování ve vztahu k uplatňování požadavků, jež se vztahují na poskytovatele služeb, sleduje, zda tito poskytovatelé poskytují služby bezpečně, a ověřuje, zda jsou plněny příslušné požadavky.

(b) Příslušné úřady vymezí a nesou zodpovědnost za udělování osvědčení, dohled a vynucování, a to způsobem, který zajišťuje, že:

(1) je jednoznačně stanovena odpovědnost za splnění každého ustanovení tohoto nařízení;

(2) mají přehled o mechanismech výkonu dohledu nad bezpečností a o jejich výsledcích;

(3) je zaručena výměna patřičných informací mezi příslušnými úřady.

Dotčené příslušné úřady pravidelně přezkoumávají dohodu o dozoru nad poskytovateli letových navigačních služeb ve funkčních blocích vzdušného prostoru (FAB), které přesahují vzdušný prostor spadající pod pravomoc více než jednoho členského státu, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004, a v případě přeshraničního poskytování letových navigačních služeb dohodu o vzájemném uznávání činností v oblasti dozoru uvedenou v čl. 2 odst. 5 nařízení (ES) č. 550/2004, jakož i praktické plnění těchto dohod, a to zejména s ohledem na dosaženou výkonnost poskytovatelů služeb, nad nimiž vykonávají dozor, v oblasti bezpečnosti.

(c) Příslušný úřad uzavře dohody o koordinaci s jinými příslušnými úřady, pokud jde o oznámené změny funkčních systémů, jež se týkají poskytovatelů služeb, nad nimiž tyto jiné příslušné úřady vykonávají dozor. Tato ujednání o koordinaci zaručují účinný výběr a přezkum těchto oznámených změn v souladu s bodem ATM/ANS.AR.C.025.

ATM/ANS.AR.A.010 Dokumentace týkající se udělování osvědčení, dohledu a vynucování

Příslušný úřad poskytne svým pracovníkům veškeré příslušné legislativní akty, standardy, pravidla, technické publikace a související dokumenty, aby mohli vykonávat své úkoly a plnit své povinnosti.

▼B

ATM/ANS.AR.A.015 Způsob průkazu

(a) Agentury vymezí přijatelné způsoby průkazu (AMC), s jejichž pomocí lze určit, že jsou plněny požadavky tohoto nařízení. Je-li vyhověno přijatelným způsobům průkazu, má se za to, že jsou požadavky tohoto nařízení splněny.

(b) K prokazování shody s požadavky tohoto nařízení lze používat i alternativní způsoby průkazu (AltMOC).

(c) Příslušný úřad zřídí systém, který umožní důsledně hodnotit, zda všechny alternativní způsoby průkazu, které používá tento příslušný úřad nebo poskytovatelé služeb pod jeho dohledem, umožňují prokázat shodu s požadavky tohoto nařízení.

(d) Hodnocení všech alternativních způsobů průkazu, které poskytovatel služeb navrhl v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.020, provádí příslušný úřad formou analýzy předložené dokumentace, a uzná-li za nutné, také na základě kontroly, kterou u daného poskytovatele služeb vykoná.

Pokud příslušný úřad dospěje k názoru, že alternativní způsoby průkazu dostatečně zaručují shodu s použitelnými požadavky tohoto nařízení, neprodleně:

(1) žadateli oznámí, že může začít tyto alternativní způsoby průkazu uplatňovat, a v příslušných případech též odpovídajícím způsobem upraví osvědčení žadatele;

(2) sdělí agentuře jejich obsah a předá jí rovněž kopie veškeré související dokumentace;

(3) informuje ostatní členské státy o tom, že alternativní způsoby průkazu byly přijaty.

(e) Pokud příslušný úřad sám využívá alternativní způsoby průkazu k dosažení shody s použitelnými požadavky tohoto nařízení:

(1) zpřístupní je všem poskytovatelům služeb, nad nimiž vykonává dohled;

(2) neprodleně o tom vyrozumí agenturu.

Příslušný úřad předloží agentuře úplný popis alternativních způsobů průkazu včetně veškerých revizí postupů, které mohou být důležité, a zároveň i posudek, který prokazuje, že jsou splněny použitelné požadavky tohoto nařízení.

▼M3

ATM/ANS.AR.A.020 Informace poskytované agentuře

(a) Příslušný úřad informuje agenturu v případě jakýchkoli závažných problémů s prováděním nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě do 30 dnů od okamžiku, kdy se příslušný úřad o těchto problémech dozvěděl.

▼M3

(b) Aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ([1]) a akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty přijaté na jeho základě, poskytne příslušný úřad agentuře co nejdříve informace, které jsou významné z hlediska bezpečnosti a které získá z hlášení událostí uložených v souladu s čl. 6 odst. 6 nařízení (EU) č. 376/2014 v jeho vnitrostátní databázi.

▼B

ATM/ANS.AR.A.025 Okamžitá reakce na bezpečnostní problém

(a) Aniž je dotčeno nařízení (EU) č. 376/2014, zavede příslušný úřad systém umožňující řádným způsobem shromažďovat, analyzovat a šířit informace týkající se bezpečnosti.

(b) Agentura zavede systém, jehož prostřednictvím bude moci řádně analyzovat veškeré příslušné informace týkající se bezpečnosti, které obdrží od příslušných úřadů, a neprodleně členským státům a Komisi poskytovat veškeré informace včetně doporučení či nápravných opatření, která je třeba přijmout a která jsou nezbytná k tomu, aby členské státy a Komise mohly včas reagovat na problém související s poskytovateli služeb.

(c) Poté, co příslušný úřad obdrží informace uvedené v písmenech a) a b), přijme odpovídající opatření pro řešení daného bezpečnostního problému, včetně vydání příkazů k zajištění bezpečnosti v souladu s bodem ATM/ANS.AR.A.030.

(d) Opatření přijatá podle písmene c) se neprodleně oznámí dotčeným poskytovatelům služeb, aby je tito poskytovatelé mohli v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.060 provést. Příslušný úřad tato opatření oznámí rovněž agentuře a v případě, že se na jejich realizaci musí podílet více členských států, oznámí je i ostatním dotčeným příslušným úřadům.

ATM/ANS.AR.A.030 Příkazy k zajištění bezpečnosti

(a) Příslušný úřad vydá příkaz k zajištění bezpečnosti, pokud ve funkčním systému zjistil nebezpečný stav, jenž vyžaduje okamžité přijetí opatření.

(b) Příkaz k zajištění bezpečnosti je předán dotčeným poskytovatelům služeb a obsahuje přinejmenším tyto informace:

(1) identifikaci nebezpečného stavu;

(2) identifikaci dotčeného funkčního systému;

(3) požadovaná opatření a jejich zdůvodnění;

(4) termín, dokdy mají být požadovaná opatření dokončena;

(5) datum vstupu v platnost.

(c) Do jednoho měsíce od vydání předá příslušný úřad kopii příkazu k zajištění bezpečnosti agentuře a všem ostatním dotčeným příslušným úřadům.

(d) Příslušný úřad ověří, zda poskytovatelé služeb plní platné příkazy k zajištění bezpečnosti.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18).

▼B

HLAVA B – ŘÍZENÍ (ATM/ANS.AR.B)

ATM/ANS.AR.B.001 Systém řízení

(a) Příslušný úřad zřídí a udržuje systém řízení, který zahrnuje minimálně tyto prvky:

▼M3

(1) zdokumentované zásady a postupy k popisu organizace, způsoby a metody dosahování souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, které jsou nutné k provádění úkolů spojených s udělováním osvědčení, dohledem a vynucováním. Tyto postupy jsou průběžně aktualizovány a slouží v rámci daného příslušného úřadu jako základní pracovní dokumenty pro všechny související úkoly;

▼B

(2) dostatečné množství personálu, včetně inspektorů, k výkonu úkolů a k plnění povinností podle tohoto nařízení. Tento personál musí mít kvalifikaci k vykonávání zadaných úkolů a nezbytné znalosti, zkušenosti a vstupní, provozní a udržovací výcvik, takže je zajištěna jeho trvalá odborná způsobilost. Rovněž je vytvořen systém plánování dostupnosti personálních zdrojů v zájmu zajištění řádného plnění všech souvisejících úkolů;

(3) odpovídající provozní a kancelářské prostory umožňující vykonávání těchto přidělených úkolů;

(4) postup pro sledování souladu systému řízení s příslušnými požadavky a vhodnosti postupů, včetně zavedení vnitřního auditu a postupu řízení bezpečnostních rizik. Sledování souladu zahrnuje systém zpětné vazby mezi nálezy auditu a vedením příslušného úřadu umožňující zajistit, aby v případě potřeby byla uplatněna nápravná opatření;

(5) osobu nebo skupinu osob, které jsou v konečném důsledku odpovědné vedení příslušného úřadu za sledování shody.

(b) Příslušný úřad určí pro každou oblast činnosti zahrnutou do systému řízení jednu nebo více osob, které ponesou hlavní odpovědnost za řízení příslušného úkolu či příslušných úkolů.

▼M3

(c) Příslušný úřad zavede postupy, jejichž prostřednictvím bude probíhat vzájemná výměna veškerých nezbytných informací a pomoci s dalšími dotčenými příslušnými úřady, ať už z členského státu nebo v jiných členských státech, včetně těchto informací:

1) příslušných nálezů a následných opatření přijatých v důsledku dohledu nad poskytovateli služeb ATM/ANS, kteří působí na území daného členského státu, ale osvědčení získali u příslušného úřadu jiného členského státu nebo agentury, a

2) informací získaných z povinného a dobrovolného hlášení událostí podle článku ATM/ANS.OR.A.065.

▼B

(d) Kopie postupů týkajících se systému řízení a jejich změn se za účelem standardizace dává k dispozici agentuře.

ATM/ANS.AR.B.005 Zadávání úkolů kvalifikovaným subjektům

(a) Kromě vydávání samotných osvědčení může příslušný úřad zadávat své úkoly týkající se udělování osvědčení poskytovatelům služeb a dohledu nad nimi podle tohoto nařízení kvalifikovaným subjektům. Při zadávání takovýchto úkolů musí příslušný úřad zajistit, aby měl:

(1) zaveden systém umožňující počáteční a průběžné posouzení toho, zda kvalifikovaný subjekt dodržuje přílohu V nařízení (ES) č. 216/2008. Tento systém a výsledky hodnocení se dokumentují;

▼B

(2) s kvalifikovaným subjektem uzavřenu dokumentovanou dohodu, schválenou oběma stranami na patřičné úrovni řízení, ve které jsou jasně vymezeny tyto prvky:

(i) úkoly, jež mají být vykonány;

(ii) požadovaná prohlášení, zprávy a záznamy, které mají být poskytnuty;

(iii) technické podmínky, které musí být splněny při výkonu těchto úkolů,

(iv) související míra odpovědnosti;

(v) ochrana údajů získaných při provádění těchto úkolů.

(b) Příslušný úřad zajistí, aby proces vnitřního auditu a proces řízení bezpečnostních rizik požadované podle bodu ATM/ANS.AR.B.001 písm. a) podbodu 4 zahrnovaly veškeré úkoly, které kvalifikovaný subjekt plní jeho jménem.

▼M3

ATM/ANS.AR.B.010 Změny systému řízení

(a) Příslušný úřad má zaveden systém umožňující zjišťování změn, které ovlivňují jeho schopnost plnit úkoly a povinnosti podle nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě. Tento systém musí umožnit příslušnému úřadu přijímat náležitá opatření k zajištění toho, aby systém řízení byl trvale vyhovující a efektivní.

(b) Příslušný úřad aktualizuje svůj systém řízení tak, aby byl včas přizpůsobován veškerým změnám nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, s cílem zajistit účinné provádění jeho systému řízení.

(c) Příslušný úřad oznámí agentuře změny, které ovlivňují jeho schopnost plnit úkoly a povinnosti podle nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.

▼B

ATM/ANS.AR.B.015 Vedení záznamů

(a) Příslušný úřad je povinen vytvořit systém vedení záznamů s patřičnými možnostmi ukládání, zpřístupnění a spolehlivého zpětného sledování:

(1) dokumentovaných zásad a postupů uplatňovaných v systému řízení;

(2) výcviku, kvalifikace a oprávnění pracovníků v souladu s požadavky bodu ATM/ANS.AR.B.001 písm. a) podbodu 2;

(3) zadaných úkolů, které musí zahrnovat náležitosti požadované bodem ATM/ANS.AR.B.005, a podrobné údaje o zadaných úkolech;

(4) postupů souvisejících s udělování osvědčení a/nebo podáváním prohlášení;

(5) podle potřeby určení poskytovatelů letových provozních služeb a poskytovatelů meteorologických služeb;

(6) udělování osvědčení poskytovatelům služeb, kteří vykonávají činnost na území dotčeného členského státu, jimž však osvědčení vydal příslušný úřad jiného členského státu nebo agentura, a dohledu nad těmito poskytovateli, a to na základě dohody uzavřené mezi těmito úřady;

▼B

(7) hodnocení alternativních způsobů průkazu navržených poskytovateli služeb a jejich oznamování agentuře a posuzování alternativních způsobů průkazu, které používá samotný příslušný úřad;

(8) toho, zda poskytovatelé služeb plní použitelné požadavky tohoto nařízení poté, co jim bylo uděleno osvědčení, nebo v příslušných případech poté, co předložili prohlášení, včetně zpráv ze všech auditů, které zahrnují nálezy, nápravná opatření a data ukončení těchto opatření a pozorování, jakož i jiné záznamy související s bezpečností;

(9) přijatých vynucovacích opatření;

(10) bezpečnostních pokynů, příkazů k zajištění bezpečnosti a následných opatření;

(11) použití ustanovení o pružnosti v souladu s článkem 14 nařízení (ES) č. 216/2008.

(b) Příslušný úřad uchovává seznam všech osvědčení, která vydal poskytovatelům služeb, a prohlášení, která od nich obdržel.

(c) Všechny záznamy musí být uchovávány nejméně po dobu 5 let poté, co skončí platnost osvědčení nebo co je prohlášení staženo, a podléhají použitelným právním předpisům o ochraně osobních údajů.

HLAVA C – DOHLED, UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A VYNUCOVÁNÍ (ATM/ANS.AR.C)

ATM/ANS.AR.C.001 Sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti

(a) Příslušné úřady pravidelně sledují a vyhodnocují bezpečnost provozu poskytovatelů služeb pod jejich dohledem.

(b) Příslušné úřady používají výsledky sledování výkonnosti z hlediska bezpečnosti zejména v rámci provádění dohledu založeného na rizicích.

ATM/ANS.AR.C.005 Udělování osvědčení, podávání prohlášení a ověřování, zda poskytovatelé služeb plní požadavky

(a) V rámci bodu ATM/ANS.AR.B.001 písm. a) podbodu 1 příslušný úřad stanoví postup, aby ověřil, zda:

(1) poskytovatelé služby plní příslušné požadavky stanovené v přílohách III až XIII a veškeré platné podmínky připojené k osvědčení ještě předtím, než je jim toto osvědčení vydáno. Osvědčení se vydávají v souladu s dodatkem 1 k této příloze;

(2) jsou plněny veškeré povinnosti související s bezpečností, které jsou uvedeny v ustavujícím aktu vydaném v souladu s článkem 8 nařízení (ES) č. 550/2004;

(3) jsou soustavně plněny platné požadavky na poskytovatele služeb, kteří jsou pod jeho dohledem;

(4) jsou plněny bezpečnostní cíle, bezpečnostní požadavky a další podmínky související s bezpečností, které jsou určeny v prohlášeních o ověřování systémů, včetně všech relevantních prohlášení o shodě částí systémů nebo jejich vhodnosti pro použití, která jsou vydána v souladu s nařízením (ES) č. 552/2004;

(5) jsou plněny příkazy k zajištění bezpečnosti a prováděna nápravná a vynucovací opatření.

▼B

(b) Postup uvedený v písmeni a):

(1) je založen na dokumentovaných postupech;

(2) vychází z dokumentace vypracované s konkrétním záměrem poskytnout pracovníkům pokyny, aby mohli plnit své úkoly související s udělováním osvědčení, dohledem a vynucováním;

(3) poskytuje dotčené organizaci informace o výsledcích udělování osvědčení, dohledu a vynucování;

(4) vychází z auditů, přezkumů a inspekcí provedených příslušným úřadem;

(5) pokud jde o poskytovatele služeb, jimž bylo uděleno osvědčení, poskytuje příslušnému úřadu důkazy potřebné pro podporu dalšího postupu, včetně opatření uvedených v článku 9 nařízení (ES) č. 549/2004, v čl. 7 odst. 7 nařízení (ES) č. 550/2004 a v článcích 10, 25 a 68 nařízení (ES) č. 216/2008, v situacích, kdy nejsou požadavky dodržovány;

(6) pokud jde o poskytovatele služeb, kteří činí prohlášení, poskytuje příslušnému úřadu důkazy pro provedení nápravného opatření, je-li to vhodné, které může zahrnovat vynucovací opatření včetně v příslušných případech vynucovacích opatření podle vnitrostátních právních předpisů.

ATM/ANS.AR.C.010 Dohled

(a) Příslušný úřad nebo kvalifikované subjekty, které jednají jeho jménem, provádějí audity v souladu s článkem 5.

(b) Audity uvedené v písmeni a):

(1) poskytují příslušnému úřadu důkazy o tom, že jsou dodržovány použitelné požadavky a opatření k provádění;

(2) jsou nezávislé na veškerých činnostech vnitřního auditu prováděných poskytovatelem služeb;

(3) pokrývají veškerá prováděcí opatření nebo jejich části a postupy nebo služby;

(4) určují, zda:

(i) jsou prováděcí opatření v souladu s příslušnými požadavky;

(ii) jsou činnosti v souladu s prováděcími opatřeními a příslušnými požadavky;

(iii) se výsledky přijatých opatření shodují s výsledky očekávanými na základě prováděcích opatření.

(c) Na základě důkazů, které má k dispozici, příslušný úřad sleduje, zda poskytovatelé služeb pod jeho dohledem soustavně plní použitelné požadavky tohoto nařízení.

ATM/ANS.AR.C.015 Program dohledu

(a) Příslušný úřad vypracuje a ročně aktualizuje program dohledu, který zohledňuje zvláštní povahu poskytovatelů služeb, složitost jejich činností, výsledky

▼B

minulých činností v oblasti udělování osvědčení a/nebo dohledu a vychází z posouzení souvisejících rizik. Program obsahuje audity, které:

(1) se vztahují na všechny oblasti, jež se mohou týkat bezpečnosti, se zaměřením na oblasti, ve kterých byly zjištěny nedostatky;

(2) se vztahují na všechny poskytovatele služeb pod dohledem příslušného úřadu;

(3) se vztahují na prostředky použité poskytovatelem služeb s cílem zaručit způsobilost pracovníků;

(4) zaručují, že jsou audity prováděny způsobem odpovídajícím úrovni rizika, které představují činnosti poskytovatele služeb a jím poskytované služby;

(5) zaručují, že je na poskytovatele služeb pod dozorem tohoto příslušného úřadu, uplatňován plánovací cyklus dohledu, který není delší než 24 měsíců.

Jsou-li důkazy o tom, že se výkonnost daného poskytovatele služeb z hlediska bezpečnosti snížila, může se plánovací cyklus dohledu zkrátit.

V případě poskytovatele služeb, jemuž příslušný úřad udělil osvědčení, se může plánovaný cyklus dohledu prodloužit nejvýše na dobu 36 měsíců, pokud příslušný úřad dojde k závěru, že během předchozích 24 měsíců:

(i) dotyčný poskytovatel služeb prokázal schopnost účinným způsobem zjišťovat případy ohrožení bezpečnosti letectví a s nimi spojená rizika;

(ii) poskytovatel služeb soustavně prokazoval, že dodržuje požadavky týkající se řízení změn podle bodů ATM/ANS.OR.A.040 a ATM/ANS.OR.A.045;

(iii) nebyly zjištěny žádné nálezy úrovně 1;

(iv) všechna nápravná opatření byla provedena ve lhůtě, kterou schválil či prodloužil příslušný úřad, v souladu s bodem ATM/ANS.AR.C.050.

V případě, že poskytovatel služeb zavedl kromě výše uvedených opatření příslušným úřadem schválený účinný systém průběžných hlášení, prostřednictvím kterých informuje příslušný úřad o svých výsledcích z hlediska bezpečnosti a o tom, jak dodržuje právní předpisy, lze plánovací cyklus dohledu prodloužit, a to nejvýše na dobu 48 měsíců;

(6) zajišťují činnost navazující na provádění nápravných opatření;

(7) jsou předmětem konzultace s dotčeným poskytovatelem služeb a následného oznámení;

(8) uvádějí plánovaný interval inspekcí různých míst, jsou-li takové inspekce prováděny.

▼B

(b) Příslušný úřad může podle potřeby rozhodnout o změně cíle a rozsahu naplánovaných auditů včetně přezkumu dokumentů a dalších auditů.

(c) Příslušný úřad rozhodne o tom, která opatření, prvky, služby, funkce, fyzická místa a činnosti mají být předmětem auditu v určeném časovém rámci.

(d) Pozorování z auditů a nálezy vydané v souladu s bodem ATM/ANS.AR.C.050 musí být doloženy. Nálezy jsou podloženy důkazy a identifikovány z hlediska použitelných požadavků a souvisejících opatření k provádění, vůči nimž byl audit proveden.

(e) Vypracuje se zpráva o auditu s podrobnostmi o nálezech a pozorováních, která musí být sdělena dotyčnému poskytovateli služeb.

ATM/ANS.AR.C.020 Vydávání osvědčení

(a) V souladu s postupem vymezeným v bodě ATM/ANS.AR.C.005 písm. a) musí příslušný úřad po obdržení žádosti o vydání osvědčení pro poskytovatele služeb ověřit, zda poskytovatel služeb splňuje příslušné požadavky tohoto nařízení.

(b) Před vydáním osvědčení může příslušný úřad vyžadovat provedení auditů, inspekcí nebo posouzení, jež považuje za nezbytné.

(c) Osvědčení se vydává na dobu neurčitou. Práva a rozsah činností, k jejichž vykonávání je poskytovatel služeb oprávněn, jsou specifikovány v rámci podmínek poskytování služby, které jsou připojeny k osvědčení.

(d) Osvědčení se nevydá, pokud nález úrovně 1 zůstává otevřený. Za mimořádných okolností poskytovatel služby posoudí a podle potřeby zmírní nález (nálezy) kromě nálezů úrovně 1 a příslušný úřad před vydáním osvědčení schválí plán nápravných opatření pro uzavření nálezu (nálezů).

ATM/ANS.AR.C.025 Změny

(a) Po obdržení oznámení o změně v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.045 příslušný úřad splní požadavky v souladu s body ATM/ANS.AR.C.030, ATM/ANS.AR.C.035 a ATM/ANS.AR.C.040;

(b) Po obdržení oznámení o změně v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.040 písm. a) podbodem 2, která vyžaduje předchozí souhlas, příslušný úřad:

(1) před schválením změny ověří, zda poskytovatel služeb splňuje příslušné požadavky;

(2) pokud poskytovatel služeb provede změny, které vyžadují předchozí schválení, aniž od příslušného úřadu obdržel schválení uvedené v bodě 1, přijme příslušný úřad okamžitá příslušná opatření, aniž by tím byla dotčena jakákoli další vynucovací opatření;

(c) Aby poskytovateli služeb umožnil provést změny v jeho systému řízení a/nebo systému řízení bezpečnosti, podle toho, co je nutné, bez předchozího schválení podle bodu ATM/ANS.OR.A.040 písm. b), příslušný úřad schválí postup, kterým se definuje působnost takovýchto změn, a popíše, jak budou tyto změny oznamovány a řízeny. V rámci procesu průběžného dohledu

▼B

příslušný úřad posoudí informace uvedené v oznámení a ověří, zda přijatá opatření dodržují schválené postupy a platné požadavky. Pokud některý z těchto požadavků není splněn, příslušný úřad:

(1) oznámí poskytovateli služeb, že daný požadavek nesplňuje, a požádá jej o provedení dalších změn;

(2) v případě nálezů úrovně 1 a úrovně 2 postupuje v souladu s bodem ATM/ANS.AR.C.050.

ATM/ANS.AR.C.030 Schválení postupů řízení změn funkčních systémů

(a) Příslušný úřad přezkoumá:

(1) postupy řízení změn funkčních systémů nebo veškeré zásadní změny těchto postupů, které byly předloženy poskytovatelem služeb v souladu s bodem ATM/ANS.OR.B.010(b);

(2) jakoukoli odchylku od postupů uvedených v bodě 1 pro konkrétní změnu, požádá-li o ni poskytovatel služeb v souladu s bodem ATM/ANS.OR.B.010 písm. c) podbodem 1.

(b) Příslušný úřad schválí postupy, změny a odchylky uvedené v písmeni a), jestliže zjistí, že jsou nezbytné a dostačující k tomu, aby poskytovatel služeb prokázal, že splňuje požadavky bodů ATM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005, ATS.OR.205 a ATS.OR.210 podle toho, které z nich jsou použitelné.

ATM/ANS.AR.C.035 Rozhodnutí přezkoumat oznámenou změnu funkčního systému

(a) Po obdržení oznámení v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.045 písm. a) podbodem 1 nebo po obdržení pozměněných informací v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.045 písm. b) příslušný úřad rozhodne o tom, zda změnu přezkoumá, či nikoli. Příslušný úřad si od poskytovatele služeb vyžádá veškeré další informace nutné na podporu tohoto rozhodnutí.

(b) Příslušný úřad určí, zda je nutné provést přezkum, na základě konkrétních, platných a dokumentovaných kritérií, které přinejmenším zaručují, že je oznámená změna přezkoumána, pokud je kombinace pravděpodobnosti, že je argument pro poskytovatele služeb složitý nebo neznámý, a závažnosti možných důsledků změny významná.

(c) Pokud příslušný úřad rozhodne, že je nutné provést přezkum na základě dalších kritérií založených na riziku než pouze kritérií uvedených v písmeni b), tato kritéria musí být konkrétní, platná a dokumentovaná.

(d) Příslušný úřad informuje poskytovatele služeb o svém rozhodnutí přezkoumat oznámenou změnu funkčního systému a na žádost poskytne poskytovateli služeb související odůvodnění.

▼B

ATM/ANS.AR.C.040 Přezkum oznámené změny funkčního systému

(a) Při přezkumu argumentu oznámené změny příslušný úřad:

(1) posoudí platnost argumentu předloženého ve vztahu k bodu ATM/ANS.OR.C.005 písm. a) podbodu 2 nebo bodu ATS.OR.205 písm. a) podbodu 2;

(2) kdykoli je to nezbytné, koordinuje své činnosti s ostatními příslušnými úřady.

(b) Příslušný úřad buď:

(1) schválí argument uvedený v písmeni a) podbodě 1, v příslušných případech s podmínkami, pokud se ukáže, že je platný, a následně o tom informuje poskytovatele služeb, nebo

(2) argument uvedený v písmeni a) bodě 1 zamítne a informuje o tom poskytovatele služeb a toto zamítnutí zdůvodní.

ATM/ANS.AR.C.045 Prohlášení poskytovatelů letových informačních služeb

(a) Po obdržení prohlášení poskytovatele letových informačních služeb, který má v úmyslu poskytovat takové služby, příslušný úřad ověří, zda prohlášení obsahuje všechny informace požadované v bodě ATM/ANS.OR.A.015, a potvrdí tomuto poskytovateli služeb, že prohlášení přijal.

(b) Pokud prohlášení požadované informace neobsahuje nebo obsahuje informace, z nichž je patrné, že nejsou splněny použitelné požadavky, oznámí příslušný úřad dotčenému poskytovateli letových informačních služeb, že daný požadavek není splněn, a požádá jej o další informace. Je-li to nezbytné, příslušný úřad provede audit u poskytovatele letových informačních služeb. Potvrdí-li se nesplnění požadavků, přijme příslušný úřad opatření stanovená v bodě ATM/ANS.AR.C.050.

(c) Příslušný úřad vede rejstřík prohlášení poskytovatelů letových informačních služeb, která mu byla předložena v souladu s tímto nařízením.

ATM/ANS.AR.C.050 Nálezy, nápravná opatření a vynucovací opatření

(a) Příslušný úřad musí mít zaveden systém pro analýzu nálezů z hlediska jejich významu pro bezpečnost a rozhodování o vynucovacích opatřeních na základě toho, jaká rizika představuje skutečnost, že poskytovatel služeb neplní požadavky.

(b) Za okolností, kdy neexistuje žádné dodatečné bezpečnostní riziko nebo kdy je toto riziko velmi nízké a zároveň jsou k dispozici bezprostřední vhodná zmírňující opatření, může příslušný úřad schválit poskytování služeb, aby zaručil kontinuitu služby po dobu, kdy jsou přijímána nápravná opatření.

(c) Příslušný úřad klasifikuje nález úrovně 1, pokud zjistí, že jsou závažným způsobem porušovány použitelné požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, jakož i nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 a jejich prováděcích pravidel, že nejsou dodržovány postupy a příručky poskytovatele služeb, podmínky osvědčení či osvědčení samotné, ustavující akt, je-li použitelný, nebo obsah prohlášení, přičemž tato porušení představují značné riziko pro bezpečnost letů nebo jiným způsobem zpochybňují schopnost poskytovatele služeb pokračovat v činnosti.

▼B

Nález úrovně 1 zahrnuje mimo jiné tyto případy:

(1) poskytovatel služeb stanovil provozní postupy a/nebo poskytoval službu způsobem, který vytváří vážné riziko pro bezpečnost letu;

(2) poskytovatel služeb dosáhl platnosti svého osvědčení nebo jeho prodloužení paděláním předložených podpůrných dokladů;

(3) poskytovatel služeb postupoval prokazatelně neoprávněným (nezákonným) způsobem nebo své osvědčení používal podvodným způsobem;

(4) není určen odpovědný vedoucí.

(d) Příslušný úřad vydá nález úrovně 2, pokud zjistí, že jsou jakýmkoli jiným způsobem porušovány použitelné požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, jakož i nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 a jejich prováděcích pravidel, že nejsou dodržovány postupy a příručky poskytovatele služeb nebo podmínky osvědčení či osvědčení samotné nebo obsah prohlášení.

(e) Je-li v rámci dohledu nebo jiným způsobem zjištěn nález, příslušný úřad sdělí nález písemně dotčenému poskytovateli služeb a požádá jej, aby provedl nápravné opatření, kterým zjištěné případy neshody odstraní, aniž jsou tím dotčena jakákoli dodatečná opatření požadovaná nařízením (ES) č. 216/2008 a tímto nařízením, jakož i nařízeními (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 a jejich prováděcími pravidly.

(1) V případě nálezu úrovně 1 přijme příslušný úřad okamžité a odpovídající kroky a je-li to vhodné, může zcela nebo zčásti omezit, pozastavit nebo zrušit osvědčení a zároveň zaručit kontinuitu služeb za předpokladu, že není ohrožena bezpečnost, a v případě, že jde o manažera struktury vzdušného prostoru, o tom informuje Komisi. Přijatá opatření musí záviset na rozsahu nálezu a zůstat v platnosti, dokud poskytovatel služeb nepřijme úspěšná nápravná opatření.

(2) V případě nálezu úrovně 2 příslušný úřad:

(i) poskytne poskytovateli služeb lhůtu k provedení nápravného opatření, které bude zahrnuto do plánu opatření a bude odpovídat povaze nálezu;

(ii) posoudí navržená nápravná opatření a plán jejich provádění předložené poskytovatelem služeb a dojde-li při tomto posouzení k závěru, že postačují k odstranění nesouladu, schválí je.

(3) Pokud v případě nálezu úrovně 2 poskytovatel služeb nepředloží plán nápravných opatření, který je pro příslušný úřad s ohledem na nález přijatelný, nebo pokud poskytovatel služeb neprovede nápravné opatření ve lhůtě přijaté či prodloužené příslušným úřadem, nález může být povýšen na nález úrovně 1, přičemž se provedou kroky v souladu s bodem 1.

(f) V případech, které nevyžadují nálezy úrovně 1 nebo úrovně 2, může příslušný úřad vznést připomínky.

▼B

Dodatek 1

OSVĚDČENÍ POSKYTOVATELE SLUŽEB

EVROPSKÁ UNIE

PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD

OSVĚDČENÍ POSKYTOVATELE SLUŽEB

[ČÍSLO OSVĚDČENÍ / Č. VYDÁNÍ]

v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2017/373 a za níže stanovených podmínek [příslušný úřad] tímto osvědčuje

[NÁZEV POSKYTOVATELE SLUŽEB]

[ADRESA POSKYTOVATELE SLUŽEB]

jakožto poskytovatele služeb s výsadami, jež jsou uvedeny v přiložených podmínkách poskytování služeb.

PODMÍNKY:

Toto osvědčení se vydává za podmínek, jejichž výčet je uveden v přiložených podmínkách poskytování služeb, a je vymezeno rozsahem poskytování služeb a funkcemi, které jsou stanoveny tamtéž.

Toto osvědčení je platné, dokud poskytovatel služeb, jemuž je osvědčení uděleno, splňuje prováděcí nařízení (EU) 2017/373 a další platná nařízení a v příslušných případech postupy uvedené v dokumentaci poskytovatele služeb.

Jsou-li splněny výše uvedené podmínky, zůstává toto osvědčení v platnosti, pokud se jej poskytovatel služeb nevzdá, pokud nebude omezeno, pozastaveno či zrušeno.

Datum vydání:

Podpis:

[příslušný úřad]

▼B

OSVĚDČENÍ

POSKYTOVATELE SLUŽEB

PODMÍNKY POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB

Příloha osvědčení poskytovatele služeb

[ČÍSLO OSVĚDČENÍ / Č. VYDÁNÍ]

[NÁZEV POSKYTOVATELE SLUŽEB]

získal oprávnění k poskytování služeb / zajišťování funkcí v následujícím rozsahu:

(Nehodící se řádky škrtněte.)

Služby/funkce	Druh služby/funkce	Rozsah služby/funkce	Omezení (*)
letové provozní služby (ATS) (****)	řízení letového provozu (ATC)	oblastní služba řízení	
		přibližovací služba řízení	
		letištní služba řízení	
	letová informační služba (FIS)	letištní letová informační služba (AFIS)	
		traťová letová informační služba (traťová FIS)	
	poradní služba	nepoužije se	
uspořádání toku letového provozu (ATFM)	ATFM	poskytování místní služby ATFM	
uspořádání vzdušného prostoru (ASM)	ASM	poskytování místní služby ASM (taktická/ASM úroveň 3)	
podmínky (**)			

Služby/funkce	Druh služby/funkce	Rozsah služby/funkce	Omezení (*)
letové provozní služby pro zkušební let (ATS) (***) (****)	řízení letového provozu (ATC)	oblastní služba řízení	
		přibližovací služba řízení	
		letištní služba řízení	
	letová informační služba (FIS)	letištní letová informační služba (AFIS)	
		traťová letová informační služba (traťová FIS)	
	poradní služba	nepoužije se	
podmínky (**)			

▼B

Služby/funkce	Druh služby/funkce	Rozsah služby/funkce	Omezení (*)
komunikační, navigační nebo přehledové služby (CNS)	komunikace (C)	letecká pohyblivá služba (komunikace letadlo-země)	
		letecká pevná služba (komunikace země-země)	
		letecká pohyblivá družicová služba (AMSS)	
	navigace (N)	poskytování signálu NDB v prostoru	
		poskytování signálu VOR v prostoru	
		poskytování signálu DME v prostoru	
		poskytování signálu ILS v prostoru	
		poskytování signálu MLS v prostoru	
		poskytování signálu GNSS v prostoru	
	přehled (S)	poskytování dat z primárního přehledového systému (PS)	
		poskytování dat ze sekundárního přehledového systému (SS)	
		poskytování dat z automatického závislého přehledového systému (ADS)	
podmínky (**)			

▼M1

Služby/funkce	Druh služby/funkce	Rozsah služby/funkce	Omezení (*)
letecké informační služby (AIS)	Letecké informační produkty (včetně distribučních služeb)	Letecká informační příručka (AIP)	
		Letecký informační oběžník (AIC)	
		Zprávy NOTAM	
		Soubor dat AIP	
		Soubory dat překážek	
		Soubory dat popisujících letiště	
		Soubory dat pro postup letu podle přístrojů	
	Předletové informační služby	nepoužije se	
Podmínky (**)			

▼B

Služby/funkce	Druh služby/funkce	Rozsah služby/funkce	Omezení (*)
datové služby (DAT)	typ 1	Poskytování datových služeb typu 1 opravňuje k poskytování leteckých databází v těchto formátech: [seznam obecných datových formátů] Poskytování datových služeb typu 1 neopravňuje k poskytování leteckých databází přímo koncovým uživatelům / provozovatelům letadel.	

▼B

Služby/funkce	Druh služby/funkce	Rozsah služby/funkce	Omezení (*)
	typ 2	Poskytování datových služeb typu 2 opravňuje k poskytování leteckých databází koncovým uživatelům / provozovatelům letadel pro využití v následujících leteckých aplikacích/zařízeních, pro něž byla prokázána kompatibilita: [výrobce] certifikovaná aplikace / model zařízení [XXX], část č. [YYY] podmínky	
podmínky (**)			

Služby/funkce	Druh služby/funkce	Rozsah služby/funkce	Omezení (*)
meteorologické služby (MET)	MET	meteorologická výstražná služba	
		letištní meteorologické služebny	
		letecké meteorologické stanice	
		poradenské centrum pro vulkanický popel (VAAC)	
		světové oblastní předpovědní centrum (WAFC)	
		poradenské centrum pro tropické cyklóny (TCAC)	
podmínky (**)			

▼M1

Služby/funkce	Druh služby/funkce	Rozsah služby/funkce	Omezení (*)
Návrh letových postupů (FPD)	Návrh, dokumentace a validace letových postupů (*****)	nepoužije se	
Podmínky (**)			

▼B

Služby/funkce	Druh služby/funkce	Rozsah služby/funkce	Omezení (*)
funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM)	navrhování ERN	nepoužije se	
	omezené zdroje	rádiový kmitočet	
		kód odpovídače	
	uspořádání toku letového provozu (ATFM)	poskytování centrální služby ATFM	

▼B

Služby/funkce	Druh služby/funkce	Rozsah služby/funkce	Omezení (*)
podmínky (**)			

Datum vydání:

Podpis: [příslušný úřad]

Za členský stát/agenturu EASA

(*) Jak předepisuje příslušný úřad.
(**) V nezbytných případech.
(***) Pokud se příslušný úřad domnívá, že je nutné stanovit dodatečné požadavky.
(****) Služba ATS zahrnuje pohotovostní službu.
(*****) ►**M1** Návrh, dokumentace a validace letových postupů zahrnuje činnosti údržby a pravidelného přezkumu. ◄

▼M3

PŘÍLOHA III

SPOLEČNÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE SLUŽEB ATM/ANS

(Část ATM/ANS.OR)

▼B

HLAVA A – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY (ATM/ANS.OR.A)

ATM/ANS.OR.A.001 Oblast působnosti

V souladu s článkem 6 tato příloha stanoví požadavky, které musí poskytovatelé služeb splnit.

ATM/ANS.OR.A.005 Žádost o osvědčení poskytovatele služeb

(a) Žádost o osvědčení poskytovatele služeb nebo změnu stávajícího osvědčení se podává ve formě a způsobem, které stanoví příslušný úřad, přičemž se zohlední použitelné požadavky tohoto nařízení.

(b) Aby poskytovatel služeb mohl získat osvědčení, musí v souladu s článkem 6 splnit:

(1) požadavky uvedené v čl. 8b odst. 1 nařízení (EU) č. 216/2008;

(2) společné požadavky stanovené v této příloze;

(3) specifické požadavky stanovené v přílohách IV až XIII, jsou-li použitelné s ohledem na služby, které poskytovatel služeb poskytuje nebo hodlá poskytovat.

ATM/ANS.OR.A.010 Žádost o omezené osvědčení

(a) Bez ohledu na část písmeno b) může poskytovatel letových provozních služeb požádat o omezené osvědčení k poskytování služeb ve vzdušném prostoru, který spadá pod zodpovědnost členského státu, v němž má hlavní místo činnosti a případně sídlo, jestliže poskytuje nebo hodlá poskytovat služby pouze v jedné či několika z následujících kategorií:

(1) letecké práce;

(2) všeobecné letectví;

(3) obchodní letecká doprava omezená na letadla s maximální vzletovou hmotností menší než 10 tun nebo s méně než 20 sedadly pro cestující;

(4) obchodní letecká doprava s méně než 10 000 pohyby za rok, bez ohledu na maximální vzletovou hmotnost a počet sedadel pro cestující; pro účely tohoto ustanovení se „pohyby“ rozumí průměr celkového počtu vzletů a přistání za předchozí tři roky.

(b) Kromě toho mohou o omezené osvědčení požádat také tito poskytovatelé letových navigačních služeb:

(1) poskytovatel letových navigačních služeb jiný než poskytovatel letových provozních služeb s hrubým ročním obratem 1 000 000 EUR nebo nižším, jenž souvisí se službami, které poskytuje nebo plánuje poskytovat;

▼B

(2) poskytovatel letových navigačních služeb, který poskytuje letištní letové informační služby letiště pravidelným provozováním ne více než jednoho pracoviště na každém letišti.

(c) Jak určí příslušný úřad, poskytovatel letových navigačních služeb, který žádá o omezené osvědčení v souladu s písm. a) nebo písm. b) bodem 1, splní minimálně tyto požadavky stanovené v:

(1) bodě ATM/ANS.OR.B.001 Technická a provozní způsobilost a schopnost;

(2) bodě ATM/ANS.OR.B.005 Systém řízení;

(3) bodě ATM/ANS.OR.B.020 Požadavky na personál;

(4) bodě ATM/ANS.OR.A.075 Otevřené a transparentní poskytování služeb;

(5) v přílohách IV, V, VI a VIII, jsou-li použitelné s ohledem na služby, které poskytovatel služeb poskytuje nebo hodlá poskytovat, v souladu s článkem 6.

(d) Jak určí příslušný úřad, poskytovatel letových navigačních služeb, který žádá o omezené osvědčení v souladu s písm. b) bodem 2, splní minimálně požadavky stanovené v písm. c) bodě 1 až písm. c) bodě 4 a zvláštní požadavky stanovené v příloze IV.

(e) Žadatel o omezené osvědčení předloží žádost příslušnému úřadu ve formě a způsobem, které stanoví příslušný úřad.

ATM/ANS.OR.A.015 Prohlášení poskytovatelů letových informačních služeb

(a) Podle článku 7 může poskytovatel letových informačních služeb učinit prohlášení o způsobilosti a prostředcích pro plnění povinností spojených s poskytovanými službami, pokud kromě požadavků uvedených v čl. 8b odst. 1 nařízení (EU) č. 216/2008 splňuje tyto alternativní požadavky:

(1) poskytovatel letových informačních služeb poskytuje nebo hodlá poskytovat své služby pravidelným provozováním ne více než jednoho pracoviště;

(2) uvedené služby jsou dočasné povahy a jsou poskytovány po dobu dohodnutou s příslušným úřadem, která je nezbytná k tomu, aby byla přiměřeně zajištěna bezpečnost.

(b) Poskytovatel letových informačních služeb, který činí prohlášení o svých činnostech:

(1) poskytne příslušnému úřadu všechny relevantní informace před zahájením provozu, a to ve formě a způsobem, které stanoví příslušný úřad;

(2) předloží příslušnému úřadu seznam použitých alternativních způsobů průkazu v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.020;

(3) zachová shodu s platnými požadavky a s informacemi, jež jsou uvedeny v prohlášení;

(4) oznámí příslušnému úřadu veškeré změny ve svém prohlášení nebo ve způsobech průkazu, jež používá, předložením upraveného prohlášení;

▼B

(5) své služby poskytuje v souladu s provozní příručkou a dodržuje veškerá příslušná ustanovení v ní obsažená.

(c) Poskytovatel letových informačních služeb, který činí prohlášení o svých činnostech, vyrozumí příslušný úřad předtím, než ukončí poskytování služeb, a to ve lhůtě určené tímto příslušným úřadem.

(d) Poskytovatel letových informačních služeb, který činí prohlášení o svých činnostech, musí splňovat tyto požadavky stanovené v:

(1) bodě ATM/ANS.OR.A.001 Oblast působnosti;

(2) bodě ATM/ANS.OR.A.020 Způsob průkazu;

(3) bodě ATM/ANS.OR.A.035 Prokázání shody;

(4) bodě ATM/ANS.OR.A.040 Změny – obecné;

(5) bodě ATM/ANS.OR.A.045 Změny funkčního systému;

(6) bodě ATM/ANS.OR.A.050 Usnadňování a spolupráce;

(7) bodě ATM/ANS.OR.A.055 Nálezy a nápravná opatření;

(8) bodě ATM/ANS.OR.A.060 Okamžitá reakce na bezpečnostní problém;

(9) bodě ATM/ANS.OR.A.065 Hlášení událostí;

(10) bodě ATM/ANS.OR.B.001 Technická a provozní způsobilost a schopnost;

(11) bodě ATM/ANS.OR.B.005 Systém řízení;

(12) bodě ATM/ANS.OR.B.020 Požadavky na personál;

(13) bodě ATM/ANS.OR.B.035 Provozní příručky;

(14) bodě ATM/ANS.OR.D.020 Odpovědnost a pojistné krytí;

(15) v příloze IV.

(e) Poskytovatel letových informačních služeb, který činí prohlášení o svých činnostech, zahájí provoz teprve poté, co od příslušného úřadu obdržel potvrzení o tom, že prohlášení bylo přijato.

ATM/ANS.OR.A.020 Způsob průkazu

(a) Aby prokázal, že splňuje požadavky tohoto nařízení, může poskytovatel služeb kromě přijatelného způsobu průkazu (AMC) přijatého agenturou používat alternativní způsoby průkazu (AltMOC).

▼B

(b) Pokud poskytovatel služeb hodlá použít alternativní způsoby průkazu, před jejich použitím poskytne příslušnému úřadu jejich úplný popis. Tento popis musí zahrnovat veškeré revize příruček či postupů, které mohou být relevantní, a zároveň i posouzení prokazující dodržování požadavků tohoto nařízení.

Poskytovatel služeb může tyto alternativní způsoby průkazu začít uplatňovat s výhradou předchozího schválení příslušným úřadem a poté, co obdrží oznámení v souladu s bodem ATM/ANS.AR.A.015 písm. d).

ATM/ANS.OR.A.025 Zachování platnosti osvědčení

(a) Osvědčení poskytovatele služeb zůstává platné pod podmínkou, že:

(1) poskytovatel služeb nadále plní použitelné požadavky tohoto nařízení včetně požadavků, které se týkají podpory a spolupráce pro účely výkonu pravomocí příslušných úřadů a pravomocí týkajících se řízení spojeného s nálezy, které jsou stanoveny v bodech ATM/ANS.OR.A.050 a ATM/ANS.OR.A.055, v uvedeném pořadí;

(2) poskytovatel služeb se osvědčení nevzdá a osvědčení není pozastaveno nebo zrušeno.

(b) Pokud je osvědčení zrušeno nebo se jej provozovatel vzdá, vrátí je neprodleně příslušnému úřadu.

ATM/ANS.OR.A.030 Zachování platnosti prohlášení poskytovatele letových informačních služeb

Prohlášení poskytovatele letových informačních služeb učiněné v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.015 zůstává platné pod podmínkou, že:

(a) poskytovatel letových informačních služeb nadále plní použitelné požadavky tohoto nařízení včetně požadavků, které se týkají podpory a spolupráce pro účely výkonu pravomocí příslušných úřadů a pravomocí týkajících se řízení spojeného s nálezy, které jsou stanoveny v bodech ATM/ANS.OR.A.050 a ATM/ANS.OR.A.055, v uvedeném pořadí;

(b) poskytovatel těchto služeb prohlášení neodvolá nebo příslušný úřad nezruší jeho registraci.

ATM/ANS.OR.A.035 Prokázání shody

Poskytovatel služeb poskytne na žádost příslušného úřadu všechny příslušné doklady, které prokazují, že splňuje použitelné požadavky tohoto nařízení.

ATM/ANS.OR.A.040 Změny – obecné

a) Oznámení a řízení:

(1) změny funkčního systému nebo změny, která má vliv na funkční systém, se provádí v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.045;

(2) změny v poskytování služby, systému řízení a/nebo systému řízení bezpečnosti poskytovatele služeb, která nemá vliv na funkční systém, se provádí v souladu s písmenem b).

b) Každá změna uvedená v písm. a) podbodě 2 vyžaduje před provedením předchozí schválení, pokud není oznámena a řízena v souladu s postupem, který schválil příslušný úřad, jak stanoví bod ATM/ANS.AR.C.025 písm. c).

▼B

ATM/ANS.OR.A.045 Změny funkčního systému

(a) Poskytovatel služeb, který plánuje změnit svůj funkční systém:

(1) vyrozumí o změně příslušný úřad;

(2) v případě, že je o to požádán, poskytne příslušnému úřadu všechny dodatečné informace, které příslušnému úřadu umožní rozhodnout, zda je nebo není třeba argument ke změně přezkoumat;

(3) informuje ostatní poskytovatele služeb a je-li to proveditelné, letecké podniky dotčené plánovanou změnou.

(b) Poté, co oznámil změnu, poskytovatel služeb informuje příslušný úřad kdykoli, když se podstatně změní informace poskytnuté v souladu s písm. a) body 1 a 2, a relevantní poskytovatele služeb a letecké podniky kdykoli, když se podstatně změní informace poskytnuté v souladu s písm. a) bodem 3.

(c) Poskytovatel služeb povolí, aby do běžného provozu byly uvedeny pouze ty části změny, pro něž byly dokončeny činnosti požadované podle postupů uvedených v bodě ATM/ANS.OR.B.010.

(d) Pokud změna podléhá přezkumu ze strany příslušného úřadu v souladu s bodem ATM/ANS.AR.C.035, poskytovatel služeb povolí, aby do běžného provozu byly uvedeny pouze ty části změny, pro něž příslušný úřad schválil argument.

(e) Pokud má změna vliv na jiné poskytovatele služeb a/nebo letecké podniky, jak popisuje písm. a) bod 3, poskytovatel služeb a tito jiní poskytovatelé služeb při vzájemné koordinaci určí:

(1) vztahy vzájemné závislosti mezi sebou a v případě, že je to možné, s dotčenými leteckými podniky;

(2) předpoklady a opatření ke zmírnění rizik týkající se více než jednoho poskytovatele služeb nebo leteckého podniku.

(f) Ti poskytovatelé služeb, kteří jsou dotčeni předpoklady a opatřeními ke zmírnění rizik uvedenými v písm. e) podbodě 2 ve svém argumentu ke změně použijí pouze předpoklady a opatření ke zmírnění rizik, na nichž se dohodli s ostatními poskytovateli služeb a případně s leteckými podniky a které navzájem a případně s leteckými podniky sladili.

ATM/ANS.OR.A.050 Umožňování inspekcí a auditů a spolupráce

Poskytovatel služeb umožňuje inspekce a audity ze strany příslušného úřadu nebo kvalifikovaného subjektu, který jedná jménem příslušného úřadu, a poskytuje nezbytnou součinnost za účelem účinného a efektivního výkonu pravomocí příslušných úřadů, které jsou uvedeny v článku 5.

ATM/ANS.OR.A.055 Nálezy a nápravná opatření

Poté, co od příslušného úřadu obdržel oznámení o nálezech, poskytovatel služeb:

(a) zjistí hlavní příčinu neshody;

(b) definuje plán nápravných opatření, který splňuje podmínky pro schválení ze strany příslušného úřadu;

▼B

(c) prokáže příslušnému úřadu, že plní tento plán nápravných opatření ve lhůtách jím navržených a úřadem odsouhlasených v souladu s bodem ATM/ANS.AR.C.050 písm. e).

ATM/ANS.OR.A.060 Okamžitá reakce na bezpečnostní problém

Poskytovatel služeb provede veškerá bezpečnostní opatření včetně příkazů k zajištění bezpečnosti, která mu stanoví příslušný úřad v souladu s bodem ATM/ANS.AR.A.025 písm. c).

▼M3

ATM/ANS.OR.A.065 Hlášení událostí

(a) Poskytovatel služeb ATM/ANS v rámci svého systému řízení zavede a udržuje systém hlášení událostí včetně povinného a dobrovolného hlášení. Poskytovatelé služeb ATM/ANS usazení v členském státě zajistí, aby tento systém splňoval požadavky nařízení (EU) č. 376/2014, nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na základě uvedených nařízení.

(b) Poskytovatel služeb ATM/ANS hlásí příslušnému úřadu a dalším organizacím, jež musí být informovány členským státem, ve kterém poskytovatel služeb ATM/ANS poskytuje služby, veškeré události týkající se bezpečnosti či okolností, které ohrožují nebo, nejsou-li napraveny nebo vyřešeny, by mohly ohrozit letadlo, osoby na jeho palubě nebo jiné osoby, a zejména veškeré nehody a vážné incidenty.

(c) Aniž je dotčeno ustanovení písmene b), hlásí poskytovatel služeb ATM/ANS příslušnému úřadu a organizaci odpovědné za návrh a/nebo udržování systémů ATM/ANS a jejich složek, není-li tato organizace zároveň poskytovatelem služeb, selhání, technické závady, překročení technických omezení, události nebo jiné mimořádné okolnosti, které ohrozily nebo mohly ohrozit bezpečnost služeb a které nevedly k nehodě nebo vážnému incidentu.

(d) Aniž je dotčeno nařízení (EU) č. 376/2014 a akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty přijaté na jeho základě, hlášení musí:

1) být podáno, jakmile je to možné, ale v každém případě do 72 hodin poté, co se poskytovatel služeb ATM/ANS dozvěděl o události nebo okolnostech, k nimž se hlášení vztahuje, nezabrání-li tomu výjimečné okolnosti;

2) být vyhotoveno formou a způsobem stanoveným příslušným úřadem;

3) obsahovat všechny příslušné informace o stavu, který je poskytovateli služeb ATM/ANS znám.

(e) Pokud jde o poskytovatele, kteří nejsou usazeni v členském státě, první povinné hlášení musí:

1) náležitě zabezpečovat utajení totožnosti osoby podávající hlášení a osob v hlášení uvedených;

2) být podáno, jakmile je to možné, ale v každém případě nejpozději 72 hodin poté, co se poskytovatel služeb ATM/ANS o události dozvěděl, nezabrání-li tomu výjimečné okolnosti;

3) být vyhotoveno formou a způsobem stanoveným příslušným úřadem.

4) obsahovat všechny příslušné informace o stavu, který je poskytovateli služeb ATM/ANS znám.

▼M3

(f) Aniž jsou dotčena ustanovení nařízení (EU) č. 376/2014 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, v příslušných případech organizace vypracuje následné hlášení, ve kterém podrobně popíše opatření, jež má v úmyslu podniknout, aby podobným událostem předešla do budoucna, a to hned, jak tato opatření stanoví; tyto následné zprávy musí:

1) být zaslány příslušným subjektům, jimž bylo podáno první hlášení v souladu s písmeny b) a c), a

2) být vyhotoveny formou a způsobem stanoveným příslušným úřadem.

▼B

ATM/ANS.OR.A.070 Plány pro nenadálé situace

Poskytovatel služeb má zavedeny plány pro nenadálé situace pro všechny služby, které poskytuje, pro případ, že nastanou události, které vedou k podstatnému zhoršení nebo přerušení jeho provozu.

ATM/ANS.OR.A.075 Otevřené a transparentní poskytování služeb

(a) Poskytovatel služeb poskytuje své služby otevřeně a transparentně. Zveřejní podmínky přístupu ke svým službám a změny těchto podmínek a pravidelně nebo podle toho, jak je to nutné v případě konkrétních změn v poskytování služby, vede konzultace s uživateli svých služeb, buď jednotlivě, nebo kolektivně.

(b) Poskytovatel služeb nediskriminuje na základě státní příslušnosti ani jiných vlastností uživatele nebo třídy uživatelů svých služeb způsobem, který je v rozporu s právem Unie.

▼M1

ATM/ANS.OR.A.080 Poskytování leteckých dat

a) Poskytovatel služeb zajistí, aby letecká data týkající se jeho služeb byla včas poskytnuta poskytovateli AIS.

b) Po zveřejnění leteckých dat souvisejících s jeho službami poskytovatel služeb:

(1) sleduje data;

(2) oznámí poskytovateli AIS veškeré změny nezbytné k zajištění správnosti a úplnosti dat;

(3) jsou-li data nesprávná nebo nevhodná, oznámí to poskytovateli AIS.

ATM/ANS.OR.A.085 Řízení jakosti leteckých dat

Při pořizování, zpracování nebo předávání dat poskytovateli AIS musí poskytovatel služeb:

a) zajistit, aby letecká data uvedená v dodatku 1 byla v souladu se specifikacemi katalogu leteckých dat;

b) zajistit, aby byly splněny tyto požadavky na jakost dat:

(1) přesnost leteckých dat odpovídá specifikaci v katalogu leteckých dat;

(2) je zachovávána integrita leteckých dat;

(3) na základě klasifikace integrity stanovené v katalogu leteckých dat jsou zavedeny postupy zajišťující:

i) aby u běžných dat bylo po celou dobu jejich zpracovávání zamezeno jejich poškození;

ii) aby u důležitých dat nedocházelo k poškození v žádné fázi celého procesu a bylo možné podle potřeby zahrnout další procesy pro řešení možných rizik v celkové architektuře systému s cílem dále zajistit integritu dat na této úrovni;

▼M1

iii) aby u kritických dat nedocházelo k poškození v žádné fázi celého procesu a bylo možné zahrnout další procesy pro zajištění integrity s cílem zcela zmírnit účinky závad určených důkladnou analýzou celkové architektury systému jako potenciální rizika pro integritu dat;

(4) aby rozlišení leteckých dat odpovídalo skutečné přesnosti údajů;

(5) aby byla zajištěna sledovatelnost leteckých dat;

(6) aby byla zajištěna včasnost leteckých dat, včetně veškerých omezení doby účinnosti dat;

(7) aby byla zajištěna úplnost leteckých dat;

(8) aby dodaná data splňovala stanovené požadavky na formát;

c) pokud jde o pořizování dat, zřídit zvláštní formální dohody se stranou, která data pořizuje, jež obsahují pokyny pro vytváření, změny nebo vymazání dat, které zahrnují alespoň:

(1) jednoznačný popis leteckých dat, která mají být vytvořena, změněna nebo vymazána;

(2) subjekt, kterému mají být letecká data poskytována;

(3) datum a čas, kdy mají být letecká data poskytnuta;

(4) formát zprávy o pořízení dat, jenž má být použit;

(5) formát leteckých dat, jež mají být předána;

(6) požadavek na určení všech omezení použití dat;

d) zajistit, aby byly používány metody validace a ověřování dat umožňující zabezpečit, že letecká data splňují související požadavky na jakost dat, a navíc:

(1) ověřování zajistí, aby letecká data byla přijímána bez poškození a aby k poškození nedocházelo v žádné fázi celého zpracování leteckých dat;

(2) letecká data a letecké informace vkládané ručně podléhají nezávislému ověření, aby se zjistily jakékoli případně zanesené chyby;

(3) při používání leteckých dat k odvození nebo výpočtu nových leteckých dat musí být původní data ověřována a validována s výjimkou případů, kdy je poskytuje spolehlivý zdroj;

e) předávat letecká data elektronickými prostředky;

f) zřídit formální dohody s/se:

(1) všemi stranami předávajícími mu data;

(2) ostatními poskytovateli služeb nebo provozovateli letišť při výměně leteckých dat a leteckých informací;

▼C3

g) zajistit, aby informace uvedené v bodě AIS.TR.505 písm. a) byly včas poskytnuty poskytovateli AIS;

▼M1

h) shromáždit a předávat metadata, která zahrnují minimálně:

(1) identifikaci organizací nebo subjektů vykonávajících jakoukoli činnost týkající se pořizování či přenosu leteckých dat nebo manipulace s nimi;

(2) provedenou činnost;

(3) datum a čas, kdy byla činnost provedena;

i) zajistit, aby nástroje a software používané k podpoře nebo automatizaci zpracování leteckých dat a leteckých informací plnily své funkce, aniž by to mělo nepříznivý dopad na jakost leteckých dat a leteckých informací;

j) zajistit, aby se během přenosu nebo uchovávání leteckých dat (’či obojího) používaly digitální techniky detekce chyb dat za účelem podpory příslušných úrovní integrity dat;

k) zajistit, aby se na přenos leteckých dat uplatnil vhodný postup ověřování jejich pravosti umožňující příjemcům potvrdit, že data byla předána oprávněným zdrojem;

l) zajistit, aby chyby zjištěné během pořizování dat a po jejich doručení byly řešeny, opraveny nebo vyřešeny a aby byla upřednostňována náprava chyb v kritických a důležitých leteckých datech.

ATM/ANS.OR.A.090 Společné referenční systémy pro letovou navigaci

Pro účely letové navigace používají poskytovatelé služeb:

a) Světový geodetický systém – 1984 (WGS-84) jako horizontální referenční systém;

b) údaj střední hladiny moře (MSL) jako vertikální referenční systém;

c) gregoriánský kalendář a koordinovaný světový čas (UTC) jako časové referenční systémy.

▼B

HLAVA B – ŘÍZENÍ (ATM/ANS.OR.B)

ATM/ANS.OR.B.001 Technická a provozní způsobilost a schopnost

Poskytovatel služeb zajistí, že je schopen poskytovat služby bezpečným, účinným, soustavným a udržitelným způsobem, který je v souladu s předpokládanou úrovní celkové poptávky po daném vzdušném prostoru. Za tímto účelem udržuje přiměřené technické a provozní kapacity a odbornosti.

ATM/ANS.OR.B.005 Systém řízení

(a) Poskytovatel služeb zavede a spravuje systém řízení, který obsahuje:

(1) jasně stanovené hranice povinností a odpovědnosti v rámci celé organizace, včetně přímé odpovědnosti odpovědného vedoucího;

(2) popis celkové filosofie a zásad poskytovatele služeb v oblasti bezpečnosti, kvality a ochrany jeho služeb, které souhrnně tvoří jeho politiku, podepsaný odpovědným vedoucím;

(3) způsoby ověřování výkonnosti organizace poskytovatele služeb s ohledem na ukazatele výkonnosti a výkonnostní cíle systému řízení;

(4) postup identifikace změn v organizaci poskytovatele služeb a souvislostí, v rámci kterých působí, které mohou ovlivnit zavedené procesy, postupy a služby, a v případě potřeby změnit systém řízení a/nebo funkční systém, aby vyhovoval těmto změnám;

▼B

(5) postup pro přezkum systému řízení, zjišťování příčin nedostatečné výkonnosti systému řízení, určení důsledků takové podprůměrné výkonnosti a odstranění nebo zmírnění těchto příčin;

(6) postup, který zajišťuje, že jsou pracovníci poskytovatele služeb odborně připraveni a jsou způsobilí k plnění svých povinností bezpečným, účinným, soustavným a udržitelným způsobem. V této souvislosti poskytovatel služeb stanoví zásady pro nábor a výcvik pracovníků;

(7) formální prostředky komunikace, což zajišťuje, že jsou si pracovníci poskytovatele služeb plně vědomi systému řízení, který umožňuje předávání kritických informací a umožňuje vysvětlit, proč jsou konkrétní opatření přijata a proč jsou zaváděny nebo měněny postupy;

(b) Poskytovatel služeb dokumentuje veškeré klíčové procesy systému řízení, včetně procesu přípravy pracovníků, aby si byli vědomi svých povinností a postupu pro změny těchto procesů.

(c) Poskytovatel služeb zavede funkci pro sledování shody své organizace s použitelnými požadavky a vhodnosti postupů. Sledování shody zahrnuje systém zpětné vazby odpovědnému vedoucímu v případě nálezů, který zajistí, aby byla v případě potřeby účinným způsobem provedena nápravná opatření.

(d) Poskytovatel služeb sleduje chování svého funkčního systému a je-li zjištěna nízká výkonnost, zjistí příčiny a odstraní je nebo poté, co určil důsledky nedostatečné výkonnosti, zmírní její následky.

(e) Systém řízení je úměrný velikosti poskytovatele služeb a složitosti jeho činností a zohledňuje možná nebezpečí a související rizika spojená s těmito činnostmi.

(f) V systému řízení poskytovatel služeb zřídí formální rozhraní s relevantními poskytovateli služeb a leteckými podniky, aby:

(1) zajistil, že ohrožení letecké bezpečnosti, které vyplývá z jejich činností, bylo identifikováno a vyhodnoceno, a aby byla podle potřeby související rizika řízena a zmírňována;

(2) zajistil, že poskytuje své služby v souladu s požadavky tohoto nařízení.

(g) V případě, že je poskytovatel služeb rovněž držitelem osvědčení provozovatele letiště, zajistí, aby systém řízení pokrýval všechny činnosti v rozsahu jeho osvědčení.

ATM/ANS.OR.B.010 Postupy řízení změn

(a) Poskytovatel služeb používá postupy k řízení, posuzování a v nezbytném případě zmírňování dopadu změn svých funkčních systémů v souladu s body ATM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005, ATS.OR.205 a ATS.OR.210 podle toho, který je použitelný.

(b) Postupy uvedené v písmeni a) nebo jakékoli podstatné změny těchto postupů:

(1) poskytovatel služeb předloží ke schválení příslušnému úřadu;

(2) nebudou použity, pokud nebudou schváleny příslušným úřadem.

▼B

(c) Nejsou-li schválené postupy uvedené v písmeni b) vhodné pro konkrétní změnu, poskytovatel služeb:

(1) požádá příslušný úřad o výjimku, aby se mohl od schválených postupů odchýlit;

(2) sdělí příslušnému úřadu podrobnosti o odchylce a zdůvodní mu její použití;

(3) odchylku nepoužije, dokud není schválena příslušným úřadem.

ATM/ANS.OR.B.015 Smluvní činnosti

(a) Smluvní činnosti zahrnují veškeré činnosti v rámci provozu poskytovatele služeb vykonávané v souladu s podmínkami osvědčení, které vykonávají jiné organizace, a to buď na základě vlastního osvědčení k provádění této činnosti, nebo, pokud toto osvědčení nemají, pod dohledem poskytovatele služeb. Poskytovatel služby zajistí, že když uzavírá smlouvy nebo nakupuje jakoukoliv část svých činností od externí organizace, smluvní nebo koupená činnost, systém nebo složka splňuje platné požadavky.

(b) Pokud poskytovatel služeb uzavírá smlouvu na jakoukoli část svých činností s organizací, která sama nemá v souladu s tímto nařízením k provádění takové činnosti osvědčení, zajistí, že smluvní organizace pracuje pod jeho dohledem. Poskytovatel služeb zajistí, aby byl příslušnému úřadu umožněn přístup do smluvní organizace s cílem ověřit trvalý soulad s použitelnými požadavky podle tohoto nařízení.

ATM/ANS.OR.B.020 Požadavky na personál

(a) Poskytovatel služeb jmenuje odpovědného vedoucího pracovníka, který má pravomoc k zajištění toho, aby veškeré činnosti mohly být financovány a prováděny v souladu s použitelnými požadavky. Odpovědný vedoucí pracovník nese odpovědnost za vytvoření a udržování účinného systému řízení.

(b) Poskytovatel služeb definuje pravomoc, povinnosti a odpovědnosti jmenovaných představitelů, zejména členů řízení s funkcemi v oblasti bezpečnosti, kvality, ochrany, financí a lidských zdrojů, podle toho, co je použitelné.

ATM/ANS.OR.B.025 Požadavky na vybavení

Poskytovatel služeb zajistí, že jsou k dispozici přiměřené a vhodné vybavení a podmínky k provádění a řízení všech úkolů a činností v souladu s použitelnými požadavky.

ATM/ANS.OR.B.030 Vedení záznamů

(a) Poskytovatel služeb vytvoří systém vedení záznamů, který umožňuje dostatečné ukládání záznamů a spolehlivou dohledatelnost všech svých činností, který zahrnuje zejména všechny prvky uvedené v bodě ATM/ANS.OR.B.005.

(b) Formát a doba uchovávání záznamů uvedených v písmeni a) musí být stanoveny v postupech systému řízení poskytovatele služeb.

(c) Záznamy jsou ukládány způsobem, který zajišťuje jejich ochranu před poškozením, pozměňováním a odcizením.

ATM/ANS.OR.B.035 Provozní příručky

(a) Poskytovatel služeb vede a aktualizuje provozní příručky související s poskytováním jeho služeb, které používají a jimiž se řídí provozní pracovníci.

▼B

(b) Zajistí, že:

(1) provozní příručky obsahují pokyny a informace, které provozní pracovníci potřebují k plnění svých povinností;

(2) dotyční pracovníci mají k příslušným částem provozních příruček přístup;

(3) provozní pracovníci jsou informováni o změnách provozních příruček vztahujících se k jejich povinnostem způsobem, který jim umožňuje tyto příručky používat od vstupu změn v platnost.

HLAVA C – SPECIFICKÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA JINÉ POSKYTOVATELE SLUŽEB NEŽ POSKYTOVATELE ATS (ATM/ANS.OR.C)

ATM/ANS.OR.C.001 Oblast působnosti

Tato hlava stanoví požadavky, které musí kromě požadavků stanovených v hlavách A a B splnit jiný poskytovatel služeb než poskytovatel letových provozních služeb.

ATM/ANS.OR.C.005 Posouzení podpory bezpečnosti a zajištění změn funkčního systému

(a) U každé změny oznámené v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.045 písm. a) podbodem 1 poskytovatel služeb jiný než poskytovatel letových provozních služeb:

(1) zajistí, aby bylo provedeno posouzení podpory bezpečnosti, které pokrývá rozsah změny, tedy:

(i) zařízení, procedurální a lidské prvky, které se mění;

(ii) rozhraní a interakce mezi prvky, které se mění, a mezi zbytkem funkčního systému;

(iii) rozhraní a interakce mezi prvky, které se mění, a kontextem, v němž má být systém provozován;

(iv) životní cyklus změny od definice po provozní využití včetně uvedení do provozu;

(v) plánované degradační režimy;

(2) prostřednictvím úplného, dokumentovaného a platného argumentu poskytne dostatečně důvěryhodné ujištění, že se služba bude soustavně chovat pouze tak, jak je uvedeno v daném kontextu.

(b) Poskytovatel služeb jiný než poskytovatel letových provozních služeb zajistí, že posouzení podpory bezpečnosti uvedené v písmeni a) zahrnuje:

(1) ověření, že:

(i) posouzení odpovídá rozsahu změny, který je definován v písmeni a) podbodě 1;

(ii) se služba chová pouze tak, jak je stanoveno v daném kontextu;

(iii) způsob, jakým se služba chová, je v souladu se všemi použitelnými požadavky tohoto nařízení, které jsou kladeny na služby poskytované změněným funkčním systémem, a že není s těmito požadavky v rozporu a

(2) specifikaci kritérií pro monitorování, která jsou nutná k prokázání, že se služba poskytovaná změněným funkčním systémem bude nadále chovat pouze tak, jak je stanoveno v daném kontextu.

▼B

HLAVA D – SPECIFICKÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE ANS A ATFM A MANAŽERA STRUKTURY VZDUŠNÉHO PROSTORU (ATM/ANS.OR.D)

ATM/ANS.OR.D.001 Oblast působnosti

Tato hlava stanoví požadavky, které musí kromě požadavků stanovených v hlavách A, B a C splnit poskytovatelé letových navigačních služeb (ANS) a poskytovatelé uspořádání toku letového provozu (ATFM) a manažer struktury vzdušného prostoru.

ATM/ANS.OR.D.005 Obchodní plán, roční plán a plán výkonnosti

(a) *Obchodní plán*

(1) Poskytovatelé letových navigačních služeb a poskytovatelé uspořádání toku letového provozu vytvářejí obchodní plán zahrnující období nejméně pěti let. Tento obchodní plán:

(i) stanoví celkové záměry a cíle poskytovatele letových navigačních služeb a poskytovatele uspořádání toku letového provozu a jejich strategii pro dosažení těchto cílů a záměrů v souladu s jakýmkoli dlouhodobějším plánem poskytovatele letových navigačních služeb nebo poskytovatele uspořádání toku letového provozu a s příslušnými požadavky práva Unie ohledně vývoje infrastruktury nebo jiné technologie;

(ii) obsahuje výkonnostní cíle z hlediska bezpečnosti, kapacity, životního prostředí a případně efektivity nákladů, jaké mohou být uplatňovány v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) č. 390/2013 ([1]).

(2) Informace uvedené v bodě 1) podbodech i) a ii) musí být v souladu s plánem výkonnosti uvedeným v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 a pokud jde o údaje týkající se bezpečnosti, jsou v souladu se státním programem bezpečnosti uvedeným ve standardu 3.1.1 přílohy 19 Chicagské úmluvy v prvním vydání z července 2013.

(3) Poskytovatelé letových navigačních služeb a poskytovatelé uspořádání toku letového provozu poskytnou zdůvodnění hlavních investičních projektů z hlediska bezpečnosti a obchodu a v příslušných případech očekávaný dopad na příslušné výkonnostní cíle uvedené v bodě 1 podbodě ii) a investice vyplývající z právních požadavků souvisejících s prováděním programu pro výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR).

(b) *Roční plán*

(1) Poskytovatelé letových navigačních služeb a poskytovatelé uspořádání toku letového provozu předloží roční plán zahrnující nadcházející rok, ve kterém jsou dále upřesněny rysy obchodního plánu a popsány jeho veškeré změny ve srovnání s plánem předchozím.

(2) Roční plán zahrnuje následující ustanovení o úrovni a kvalitě služby, jako např. očekávané úrovni týkající se kapacity, bezpečnosti, životního prostředí a efektivity nákladů:

(i) informace o zavádění nové infrastruktury nebo jiném vývoji a prohlášení o tom, jak bude přispívat ke zlepšení výkonnosti poskytovatele letových navigačních služeb nebo poskytovatele uspořádání toku letového provozu, včetně úrovně a kvality služeb;

(ii) ukazatele výkonnosti, které mohou být uplatňovány, odpovídají plánu výkonnosti uvedenému v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004, vůči kterému lze přiměřeně posuzovat úroveň výkonnosti a kvalitu služby;

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě (Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 1).

▼B

(iii) informace o předpokládaných opatřeních ke zmírnění bezpečnostního rizika identifikovaného poskytovatelem letových navigačních služeb a poskytovatelem uspořádání toku letového provozu, včetně bezpečnostních ukazatelů za účelem sledování bezpečnostního rizika, a kde je to vhodné, odhadovaných nákladů na opatření k jeho zmírnění;

(iv) očekávané krátkodobé finanční postavení poskytovatele letových navigačních služeb a poskytovatele uspořádání toku letového provozu, jakož i veškeré změny obchodního plánu nebo dopady na obchodní plán.

(c) *Část plánů týkající se výkonnosti*

Poskytovatel letových navigačních služeb a poskytovatel uspořádání toku letového provozu poskytnou Komisi na její žádost obsah té části obchodního a ročního plánu, která se týká výkonnosti, a to za podmínek stanovených příslušným úřadem v souladu s vnitrostátními právními předpisy.

ATM/ANS.OR.D.010 Řízení ochrany

(a) Poskytovatel letových navigačních služeb a poskytovatel uspořádání toku letového provozu a manažer struktury vzdušného prostoru zřídí systém řízení ochrany, jako nedílnou součást jejich systému řízení, jak to vyžaduje bod ATM/ANS.OR.B.005, aby zajistili:

(1) ochranu svých zařízení a pracovníků před protiprávními činy narušujícími poskytování služeb;

(2) ochranu provozních údajů, které přijímají nebo zpracovávají nebo jinak používají, aby k nim měly přístup pouze oprávněné osoby.

(b) Systém řízení ochrany vymezí:

(1) postupy související s posuzováním a zmírňováním rizika v oblasti ochrany, sledováním a zlepšováním ochrany, hodnocením v oblasti ochrany a šířením poznatků;

(2) prostředky určené k zjišťování narušení ochrany a k upozornění pracovníků prostřednictvím vhodných výstrah;

(3) prostředky pro zvládání účinků narušení ochrany a pro určení nápravných opatření a postupů k jejich zmírňování, které zabraňují jejich opětovnému výskytu.

(c) Poskytovatel letových navigačních služeb a poskytovatel uspořádání toku letového provozu a manažer struktury vzdušného prostoru zajistí v případě potřeby bezpečnostní prověrku svých pracovníků a koordinují s příslušnými civilními a vojenskými úřady, aby zajistili ochranu svých zařízení, pracovníků a údajů.

(d) Poskytovatel letových navigačních služeb a poskytovatel uspořádání toku letového provozu a manažer struktury vzdušného prostoru přijmou nezbytná opatření, aby chránili své systémy, používané prvky a data a aby zabránili tomu, že bude síť vystavena informačním a kybernetickým hrozbám, které mohou nezákonně zasahovat do poskytování jejich služby.

ATM/ANS.OR.D.015 Finanční zajištění – hospodářská a finanční kapacita

Poskytovatelé letových navigačních služeb a poskytovatelé uspořádání toku letového provozu musí být schopni plnit finanční závazky, jako jsou pevné a variabilní provozní náklady nebo náklady kapitálových investic. Používají příslušný systém nákladového účetnictví. Prokazují tuto svoji schopnost prostřednictvím ročního plánu zmíněného v bodě ATM/ANS.OR.D.005 písm. b), jakož i prostřednictvím rozvah a účtů, jak to odpovídá jejich právnímu postavení, a pravidelně se podrobují nezávislému finančnímu auditu.

▼B

ATM/ANS.OR.D.020 Odpovědnost a pojistné krytí

(a) Poskytovatel letových navigačních služeb a poskytovatel uspořádání toku letového provozu a manažer struktury vzdušného prostoru zajistí ujednání pro krytí odpovědnosti související s plněním jejich úkolů v souladu s platnými právními předpisy.

(b) Využitý způsob poskytování krytí musí odpovídat příslušné potenciální ztrátě a škodě, a to s ohledem na právní postavení dotčených poskytovatelů a manažera struktury vzdušného prostoru a na úroveň krytí komerčního pojištění, které je k dispozici.

(c) Poskytovatel letových navigačních služeb a poskytovatel uspořádání toku letového provozu a manažer struktury vzdušného prostoru, kteří využívají služeb jiného poskytovatele služeb, zajistí, aby dohody, které za tímto účelem uzavřou, specifikovaly rozdělení odpovědnosti mezi nimi.

ATM/ANS.OR.D.025 Požadavky týkající se podávání zpráv

(a) Poskytovatel letových navigačních služeb a poskytovatel uspořádání toku letového provozu předkládají příslušnému úřadu výroční zprávu o své činnosti.

(b) Aniž je dotčen článek 12 nařízení (ES) č. 550/2004, tato výroční zpráva v případě poskytovatele letových navigačních služeb a poskytovatele uspořádání toku letového provozu zahrnuje jejich finanční výsledky, jakož i provozní výkonnost a všechny další významné činnosti a vývoj, zejména v oblasti bezpečnosti.

(c) Manažer struktury vzdušného prostoru v souladu s článkem 20 nařízení (EU) č. 677/2011 předkládá výroční zprávu o své činnosti Komisi a agentuře. Tato zpráva se vztahuje na jeho provozní výkonnost, jakož i na významné činnosti a vývoj zejména v oblasti bezpečnosti.

(d) Výroční zprávy uvedené v písmenech a) a c) obsahují alespoň:

(1) posouzení úrovně výkonnosti poskytovaných služeb;

(2) v případě poskytovatele letových navigačních služeb a poskytovatele uspořádání toku letového provozu údaj o jejich výkonnosti ve srovnání s výkonnostními cíli stanovenými v obchodním plánu, který je uveden v bodě ATM/ANS.OR.D.005 písm. a), přičemž se skutečná výkonnost porovná s výkonností stanovenou v ročním plánu, a to za použití výkonnostních ukazatelů stanovených v ročním plánu;

(3) v případě manažera struktury vzdušného prostoru údaj o jeho výkonnosti ve srovnání s výkonnostními cíli stanovenými ve strategickém plánu sítě uvedeném v čl. 2 odst. 24 nařízení (EU) č. 677/2011, přičemž se skutečná výkonnost porovná s výkonností stanovenou v operačním plánu sítě uvedeném v čl. 2 odst. 23 uvedeného nařízení, a to za použití výkonnostních ukazatelů stanovených v operačním plánu sítě;

(4) vysvětlení rozdílů mezi relevantními záměry a cíli a určení opatření nutných k odstranění veškerých rozdílů mezi plány a skutečnou výkonností, a to v referenčním období uvedeném v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004;

(5) vývoj provozu a infrastruktury;

(6) finanční výsledky, pokud nejsou zveřejňovány samostatně podle čl. 12. odst. 1 nařízení (ES) č. 550/2004;

▼B

(7) informace o formálním konzultačním procesu s uživateli služeb poskytovatele;

(8) informace o politice lidských zdrojů.

(e) Poskytovatel letových navigačních služeb a poskytovatel uspořádání toku letového provozu a manažer struktury vzdušného prostoru zpřístupní své výroční zprávy na žádost Komisi a agentuře. Rovněž tyto zprávy zpřístupní veřejnosti, a to za podmínek stanovených příslušným úřadem v souladu s právními předpisy Unie a vnitrostátními právními předpisy.

▼M1

Dodatek 1

KATALOG LETECKÝCH DAT

Úvod

a) Katalog leteckých dat je odkazem na předměty, vlastnosti a dílčí vlastnosti leteckých dat organizované do:

(1) dat o letišti;

(2) dat o vzdušném prostoru;

(3) dat o ATS a jiných tratích;

(4) dat o postupu letu podle přístrojů;

(5) dat o radionavigačních zařízeních/systémech;

(6) dat překážek;

(7) dat o zeměpisné poloze.

b) Tabulky v katalogu leteckých dat se skládají z těchto sloupců:

(1) předmět, pro který lze data shromažďovat;

(2) nemovitostmi: identifikovatelná vlastnost předmětu, kterou lze blíže vymezit v dílčích vlastnostech;

(3) stejné jako v bodě 2;

(4) typy: data jsou roztříděna do různých typů;

(5) popis: popis datové položky;

(6) poznámky: obsahují doplňující informace nebo podmínky pro poskytování dat;

(7) přesnost: požadavky na letecká data jsou založeny na 95 % míře důvěry;

(8) klasifikace integrity;

(9) typ pořízení: data jsou určena jako sledovaná, vypočítaná nebo vyhlášená;

(10) zveřejněné rozlišení;

(11) rozlišení mapy.

Poznámka k písm. b) bodům 2 a 3: klasifikace prvku katalogu jako předmětu, vlastnosti nebo dílčí vlastnosti nezavádí určitý datový model.

Poznámka k písm. b) bodu 7: pro ty fixy a body, které slouží dvojímu účelu, jako např. vyčkávací bod a bod nezdařeného přiblížení, platí vyšší přesnost. Požadavky na přesnost dat překážek a terénu jsou založeny na 90 % míře důvěry.

Poznámka k písm. b) bodu 10: zveřejněná rozlišení dat o zeměpisné poloze (zeměpisná šířka a délka) se vztahují na souřadnice ve formátu stupně, minuty a sekundy. Je-li použit jiný formát (např. stupně s desetinnými místy pro soubory digitálních dat) nebo pokud se místo nachází významně dále na severu/jihu, musí být zveřejněné rozlišení úměrné požadavkům na přesnost.

▼M1

1. **Data o letišti**

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Letiště/heliport				Vymezená oblast na zemi nebo na vodě (včetně všech budov, vybavení a zařízení) určená k používání buď zcela, nebo zčásti, pro přílet, odlet a pozemní pohyb letadel.						
	Označení			Označení letiště/heliportu						
		Směrovací značka ICAO	Text	Čtyřpísmenná směrovací značka ICAO letiště/heliportu, jak je uvedena v dokumentu ICAO č. 7910 „Location Indicators“ (směrovací značky)	Existuje-li					
		Označení IATA	Text	Identifikátor přidělený místu v souladu s pravidly IATA (rezoluce č. 767)	Existuje-li					
		Ostatní	Text	Místně definovaný identifikátor letiště, pokud je jiný než směrovací značka ICAO						
	Název		Text	Primární oficiální název letiště určený příslušným úřadem						
	Obsluhované město		Text	Celé jméno (volný text) města jemuž letiště/heliport slouží						
	Typ povoleného provozu									

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Mezinárodní/vnitrostátní	Seznam kódů	Údaj o tom, zda jsou na letišti/heliportu povoleny mezinárodní a/nebo vnitrostátní lety						
		Pravidla pro let podle přístrojů (IFR)/ pravidla pro let za viditelnosti (VFR)	Seznam kódů	Údaj o tom, zda jsou na letišti/heliportu povoleny lety podle pravidel IFR a/nebo VFR						
		Pravidelné/ nepravidelné	Seznam kódů	Údaj o tom, zda jsou na letišti/heliportu povoleny pravidelné a/nebo nepravidelné lety						
		Civilní/ vojenské	Seznam kódů	Údaj o tom, zda jsou na letišti/heliportu povoleny lety civilní obchodní letecké dopravy a/nebo všeobecné letecké dopravy a/nebo vojenské lety						
		Omezení použití	Text	Údaj o tom, zda jsou letiště nebo heliport nepřístupné veřejnosti (k používání pouze pro majitele)						
	Typ heliportu		Text	Typ heliportu (povrchový, vyvýšený, na palubě lodi nebo helidek)						
	Typ kontroly		Text	Údaj o tom, zda je letiště pod civilní kontrolou, vojenskou kontrolou nebo společnou kontrolou						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Certifikované		Text	Údaj o tom, zda letiště je či není certifikované v souladu s pravidly ICAO nebo nařízením (EU) č. 139/2014						
	Datum vydání osvědčení		Datum	Datum, kdy příslušný úřad vydal osvědčení pro letiště						
	Datum konce platnosti osvědčení		Datum	Datum, kdy osvědčení pro letiště ztrácí platnost						
	Nadmořská výška letiště									
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Svislá vzdálenost nejvyššího bodu přistávací plochy nad střední hladinou moře (MSL)		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m/1 ft
		Zvlnění geoidu	Výška	Zvlnění geoidu ve výšce letiště/heliportu nad mořem	Kde je to vhodné	0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m/1 ft
	Referenční teplota		Hodnota	Měsíční střední hodnota denní maximální teploty na letišti pro nejteplejší měsíc roku; tato teplota musí být zprůměrována za určitý počet let.						
	Střední nízká teplota		Hodnota	Střední hodnota nejnižší teploty ve výšce letiště nad mořem v nejchladnějším měsíci roku na základě údajů za posledních pět let		5 stupňů				

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Magnetická deklinace			Úhlový rozdíl mezi skutečným a magnetickým severem						
		Úhel	Úhel	Hodnota úhlu magnetické deklinace		1 stupeň	Důležitá	Zjišťováno	1 stupeň	1 stupeň
		Datum	Datum	Datum, ke kterému měla magnetická deklinace odpovídající hodnotu						
		Roční změna	Hodnota	Roční rychlost změny magnetické deklinace						
	Vztažný bod			Stanovená zeměpisná poloha letiště						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha vztažného bodu letiště		30 m	Běžná	Zjišťováno/ vypočteno	1 vteřina	1 vteřina
		Místo	Text	Poloha vztažného bodu na letišti						
		Směr	Text	Směr vztažného bodu letiště ze středu města, které letiště obsluhuje						
		Vzdálenost	Vzdálenost	Vzdálenost vztažného bodu letiště od středu města, které letiště obsluhuje						
Ukazatel směru přistání				Zařízení pro vizuální signalizaci směru aktuálně určeného pro přistání a pro vzlet						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Umístění		Text	Umístění ukazatele směru přistání						
	Osvětlení		Text	Osvětlení ukazatele směru přistání	Existuje-li					
Sekundární napájení										
	Vlastnosti		Text	Popis sekundárního napájení						
	Doba přepnutí		Hodnota	Doba přepnutí na sekundární napájení						
Anemometr				Zařízení používané k měření rychlosti větru						
	Umístění		Text	Umístění anemometru						
	Osvětlení		Text	Osvětlení anemometru	Existuje-li					
Letištní maják (ABN)/ poznávací maják (IBN)				Letištní maják/poznávací maják používaný k označení místa letiště při pohledu ze vzduchu						
	Umístění		Text	Umístění letištního majáku/poznávacího majáku	Existuje-li					
	Vlastnosti		Text	Popis letištního majáku/poznávacího majáku						
	Provozní doba		Harmono-gram	Provozní doba letištního majáku/poznávacího majáku						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Ukazatel směru větru										
	Umístění		Text	Umístění ukazatele směru větru						
	Osvětlení		Text	Osvětlení ukazatele směru větru						
Místo pozorování dráhové dohlednosti (RVR)				Místo pozorování RVR						
	Poloha		Bod	Zeměpisná poloha míst pozorování RVR						
Oblast kmitočtu				Určená část pojezdové plochy, kde ATC nebo pozemní řízení vyžadují konkrétní kmitočet						
	Stanice		Text	Název stanice poskytující službu						
	Kmitočet		Hodnota	Kmitočet stanice poskytující službu						
	Hranice		Polygon	Hranice plochy oblasti kmitočtu						
Kritický bod				Místo na pohybové ploše letiště s historií nebo možným rizikem srážky či narušení dráhy, kde je nutná zvýšená pozornost pilotů/řidičů						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Identifikátor		Text	Identifikátor kritického bodu						
	Vysvětlivky		Text	Další informace o kritickém bodu						
	Geometrie		Polygon	Zeměpisná oblast kritického bodu						

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Dráha (RWY)				Vymezená pravoúhlá oblast na pozemním letišti upravená pro přistání a vzlety letadel						
	Označení		Text	Úplné textové označení dráhy používané k jednoznačné identifikaci dráhy na letišti/heliportu (např. 09/27, 02R/20L, RWY 1)						
	Jmenovitá délka		Vzdálenost	Oznámený podélný rozsah dráhy pro provozní výpočty (výpočty výkonnosti)		1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m
	Jmenovitá šířka		Vzdálenost	Oznámený příčný rozsah dráhy pro provozní výpočty (výpočty výkonnosti)		1 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m
	Geometrie		Polygon	Geometrie prvku dráhy (RWY), posunutá oblast dráhy a křižovatka dráhy						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Body osy									
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha osy dráhy (RWY) na každém konci dráhy, na dojezdové dráze (SWY) a na počátku každé oblasti dráhy letu při vzletu, jakož i při každé významné změně sklonu RWY a SWY	Definice bod 3.8.4.2 přílohy 4	1 m	Kritická	Zjišťováno		
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Nadmořská výška odpovídajícího bodu osy. Pro nepřesná přístrojová přiblížení se všechny významné vysoké a nízké mezilehlé body na dráze změří s přesností jedné poloviny metru nebo stopy (ft.)		0,25 m	Kritická	Zjišťováno		
		Zvlnění geoidu	Výška	Zvlnění geoidu v odpovídajícím bodě osy						
	Výstupní čára dráhy									
		Výstupní naváděcí čára	Čára	Zeměpisná poloha výstupní čáry dráhy		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1 vteřina
		Barva	Text	Barva výstupní čáry dráhy						
		Druh	Text	Styl výstupní čáry dráhy						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Směrovost	Seznam kódů	Směrovost výstupní čáry dráhy (jednosměrná nebo obousměrná)						
	Druh povrchu		Text	Druh povrchu dráhy						
	Síla									
		Klasifikační číslo vozovky (PCN)	Text	PCN						
		Druh vozovky	Text	Určení druhu vozovky pro klasifikační číslo letadla – klasifikační číslo vozovky (ACN-PCN)						
		Kategorie podloží	Text	Kategorie pevnosti podloží RWY						
		Přípustný tlak	Text	Nejvyšší přípustná kategorie tlaku v pneumatikách nebo nejvyšší přípustná hodnota tlaku v pneumatikách						
		Metoda hodnocení	Text	Použitá metoda hodnocení						
	Pás			Vymezená oblast zahrnující RWY a SWY, je-li poskytována s cílem: a) snížit riziko poškození letadel, která vyjedou z dráhy; a b) ochránit letadla přelétávající nad dráhou během vzletu nebo přistávání						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Délka	Vzdálenost	Podélný rozsah pásu dráhy						
		Šířka	Vzdálenost	Příčný rozsah pásu dráhy						
		Druh povrchu	Text	Druh povrchu pásu dráhy						
	Krajnice			Oblast přiléhající k okraji vozovky, upravená tak, aby poskytovala přechodovou plochu mezi vozovkou a sousedícím povrchem						
		Geometrie	Polygon	Zeměpisná poloha krajnic dráhy						
		Druh povrchu	Text	Druh povrchu krajnice dráhy						
		Šířka	Vzdálenost	Šířka krajnice RWY		1 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	
	Ochranná plocha			Speciálně upravený povrch přiléhající ke konci dráhy tak, aby odstranil erozivní účinek mohutných sil větru produkovaných letouny na začátku jejich rozjezdu při vzletu						
		Geometrie	Polygon	Zeměpisná poloha ochranné plochy						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Bezpřekážkový prostor		Text	Existence bezpřekážkového prostoru pro dráhu přesného přiblížení kategorie I	Je-li poskytován					
	Značení dráhy									
		Typ	Text	Druh značení dráhy						
		Popis	Text	Popis značení RWY						
		Geometrie	Polygon	Zeměpisná poloha značení dráhy						
	Délka osy dráhy									
		Délka	Vzdálenost	Podélný rozsah světel osy dráhy						
		Vzdálenost	Vzdálenost	Rozestupy světel osy dráhy						
		Barva	Text	Barva světel osy dráhy						
		Intenzita	Text	Intenzita světel osy dráhy						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých světel osy dráhy						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Délka okraje dráhy									
		Délka	Vzdálenost	Podélný rozsah postranních světel dráhy						
		Vzdálenost	Vzdálenost	Rozestupy postranních světel dráhy						
		Barva	Text	Barva postranních světel dráhy						
		Intenzita	Text	Intenzita postranních světel dráhy						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých postranních světel dráhy						
	Referenční kód			Účelem referenčního kódu je zajistit jednoduchou metodu pro vzájemné propojení řady specifikací týkajících se vlastností letišť s cílem poskytnout soubor zařízení letišť, která jsou vhodná pro letouny určené k provozu na letišti.						
		Číslo	Seznam kódů	Číslo založené na jmenovité délce dráhy vzletu letounu						
		Písmeno	Seznam kódů	Písmeno založené na rozpětí křídel letounu a na vnější rozteči kol hlavního podvozku						
	Omezení		Text	Popis omezení uvalených na dráhu						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Směr dráhy										
	Označení		Text	Úplné textové označení směru přistání a vzletu – příklady: 27, 35L, 01R						
	Zeměpisné zaměření		Zaměření	Zeměpisné zaměření dráhy		1/100 stupně	Běžná	Zjišťováno	1/100 stupně	1 stupeň
	Typ		Text	Druh dráhy: přesné (kat. I, II, III)/ nepřesné/nepřístrojové přiblížení						
	Práh dráhy			Začátek části dráhy použitelné pro přistávání						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha prahu dráhy		1 m	Kritická	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1 vteřina
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Nadmořská výška prahu dráhy		Viz poznámka 1				
		Zvlnění geoidu	Výška	Zvlnění geoidu WGS-84 v poloze prahu dráhy		Viz poznámka 2				
		Typ	Text	Údaj o tom, zda je práh dráhy posunut či nikoli; posunutý práh dráhy není umístěn na konci dráhy.						
		Posun	Vzdálenost	Vzdálenost posunutého prahu dráhy	Byl-li práh posunut	1 m	Běžná	Zjišťováno		

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Konec dráhy			Konec dráhy (bod připojení dráhy letu)						
		Poloha	Bod	Poloha konce dráhy ve směru odletu		1 m	Kritická	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1 vteřina
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Nadmořská výška polohy konce dráhy		Viz body osy dráhy				
	Odletový konec dráhy (DER)			Konec plochy prohlášené za vhodnou pro vzlet (tj. konec dráhy, nebo v případě, že je k dispozici předpolí, konec předpolí)	Začátek postupu odletu					
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha DER						
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Nadmořská výška DER je nadmořská výška konce dráhy nebo předpolí, podle toho, která hodnota je vyšší						
	Dotyková zóna			Část dráhy za prahem dráhy, kde se mají přistávající letouny poprvé dotknout dráhy						
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Nejvyšší nadmořská výška dotykové zóny dráhy přesného přiblížení	Dráha přesného přiblížení	0,25 m/0,25 ft				
		Sklon	Hodnota	Sklon dráhy dotykové zóny						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Sklon		Hodnota	Sklon dráhy						
	Přistání a vyčkání v blízkosti (LAHSO)			LAHSO						
		Geometrie	Čára	Zeměpisná poloha LAHSO						
		Chráněný prvek	Text	Název chráněné dráhy (RWY) nebo pojezdové dráhy (TWY)						
	Posunutá oblast			Část dráhy mezi počátkem dráhy a posunutým prahem dráhy						
		Geometrie	Polygon	Zeměpisná poloha posunuté oblasti						
		PCN	Text	PCN posunuté oblasti						
		Druh povrchu	Text	Druh povrchu posunuté oblasti						
		Omezení letadel	Text	Omezení používání pro konkrétní typ letadla						
	Dojezdová dráha (SWY)			Vymezená pravoúhlá plocha na zemi navazující na konec použitelné vzletové dráhy a upravená tak, aby na ní mohlo letadlo zastavit při přerušeném vzletu						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Délka	Vzdálenost	Podélný rozsah SWY	Existuje-li	1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m
		Šířka	Vzdálenost	Šířka SWY		1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m
		Geometrie	Polygon	Zeměpisná poloha SWY						
		Sklon	Hodnota	Sklon SWY						
		Druh povrchu	Text	Druh povrchu SWY						
	Předpolí			Pravoúhlá plocha na zemi nebo na vodě, vymezená pod dohledem příslušného úřadu a vybraná nebo upravená jako použitelná plocha, nad níž může letoun provést část svého počátečního stoupání do předepsané výšky						
		Délka	Vzdálenost	Podélný rozsah předpolí		1 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	
		Šířka	Vzdálenost	Příčný rozsah předpolí		1 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	
		Profil země		Svislý profil (nebo sklon) předpolí	Existuje-li					

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ pořiz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Koncová bezpečnostní plocha (RESA)			Oblast symetrická podél prodloužené osy dráhy a přilehlá ke konci pásu, která je primárně určena ke snížení rizika poškození letounu při přistání před prahem dráhy či přejetí dráhy						
		Délka	Vzdálenost	Podélný rozsah RESA						
		Šířka	Vzdálenost	Příčný rozsah RESA						
		Podélný sklon	Hodnota	Podélný sklon RESA						
		Příčný sklon	Hodnota	Příčný sklon RESA						
	Vyhlášené délky									
		Použitelná délka rozjezdu (TORA)	Vzdálenost	Délka dráhy vyhlášená za použitelnou a vhodnou pro rozjezd vzlétávajícího letounu		1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m
		Použitelná délka vzletu (TODA)	Vzdálenost	Použitelná délka rozjezdu zvětšená o délku předpolí, je-li k dispozici		1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Použitelná délka přerušeného vzletu (ASDA)	Vzdálenost	Použitelná délka rozjezdu zvětšená o délku dojezdové dráhy (SWY), je-li k dispozici		1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m
		Použitelná délka přistání (LDA)	Vzdálenost	Délka dráhy vyhlášená za použitelnou a vhodnou pro dosednutí a dojezd přistávajícího letounu		1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m
		Poznámky	Text	Poznámky, včetně vstupního nebo počátečního bodu dráhy, pokud byly vyhlášeny alternativní snížené vzdálenosti						
	Koncová světla dráhy									
		Barva	Text	Barva koncových světel dráhy						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých koncových světel dráhy						
	Světla dojezdové dráhy (SWY)									
		Délka	Vzdálenost	Podélný rozsah světel SWY						
		Barva	Text	Barva světel SWY						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých světel SWY						
	Přibližovací světelná soustava									
		Typ	Text	Klasifikace přibližovací světelné soustavy s použitím kritérií nařízení (EU) č. 139/2014 a CS-ADR, zejména CS ADR-DSN.M.625 a CS ADR-DSN.M.626.						
		Délka	Vzdálenost	Podélný rozsah přibližovací světelné soustavy.						
		Intenzita	Text	Kód udávající relativní intenzitu přibližovací světelné soustavy.						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých světel přibližovací světelné soustavy						
	Prahová světla dráhy									
		Barva	Text	Barva prahových světel dráhy						
		Barva postranní světelné polopříčky	Text	Barva postranních světelných polopříček prahu dráhy						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého jednotlivého světla prahu dráhy a postranní světelné polopříčky						
	Světla dotykové zóny									
		Délka	Vzdálenost	Podélný rozsah světel dotykové zóny dráhy						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých světel dotykové zóny dráhy						
	Světelná sestupová soustava pro vizuální přiblížení									
		Minimální výška očí nad prahem dráhy (MEHT)	Výška	MEHT						
		Umístění	Bod	Zeměpisné umístění světelné sestupové soustavy pro vizuální přiblížení						
		Úhel	Úhel	Úhel (úhly) jmenovitého sestupového sklonu						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Typ	Text	Typ sestupového vizuálního indikátoru (VGSI), vizuálního indikátoru sklonu přiblížení (VASI), indikátoru trasy pro přesné přiblížení (PAPI) atd.						
		Úhel posunu	Úhel	Úhel a směr posunu, tj. vlevo nebo vpravo, pokud osa systému není rovnoběžná s osou dráhy						
		Směr posunu	Text	Úhel a směr posunu, tj. vlevo nebo vpravo, pokud osa systému není rovnoběžná s osou dráhy						
	Záchytné zařízení		Čára	Zeměpisná poloha kabelu záchytného zařízení přes dráhu						
	Záchytný systém			Materiál pohlcující vysoké energie umístěný na konci RWY nebo SWY, navržený tak, aby byl rozdrcen hmotností letounu, přičemž tento materiál vyvíjí zpomalující síly na podvozek letadla						
		Geometrie	Polygon	Zeměpisná poloha záchytného systému						
		Odstup	Vzdálenost	Odstup záchytného systému						
		Délka	Vzdálenost	Podélný rozsah záchytného systému						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Šířka	Vzdálenost	Příčný rozsah záchytného systému						
Oblast rádiového výškoměru										
	Délka		Vzdálenost	Podélný rozsah oblasti rádiového výškoměru						
	Šířka		Vzdálenost	Příčný rozsah oblasti rádiového výškoměru						
	Geometrie		Polygon	Zeměpisná poloha oblasti rádiového výškoměru						
			Poznámka 1	Nadmořská výška prahu drah s nepřesnými přiblíženími		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m/1 ft
				Nadmořská výška prahu drah s přesnými přiblíženími		0,25 m	Kritická	Zjišťováno	0,1 m/0,1 ft	1 m/0,5 m
			Poznámka 2	Zvlnění geoidu WGS-84 na prahu dráhy pro nepřesná přiblížení		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m/1 ft
				Zvlnění geoidu WGS-84 na prahu dráhy pro přesná přiblížení		0,25 m	Kritická	Zjišťováno	0,1 m/0,1 ft	1 m/0,5 m

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Plocha konečného přiblížení a vzletu (FATO)				Vymezená plocha, nad níž se dokončuje konečná fáze přibližovacího manévru před visením nebo přistáním a z níž se zahajuje manévr vzletu; je-li FATO použita pro vrtulníky provozované v 1. třídě výkonnosti, vymezená plocha zahrnuje dostupný prostor přerušeného vzletu.						
	Prahový bod			Začátek části plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO) použitelné pro přistání						
		Poloha	Bod	Zeměpisné umístění prahového bodu FATO		1 m	Kritická	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1 vteřina
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Nadmořská výška prahu FATO		Viz poznámka 1				
		Zvlnění geoidu	Výška	Zvlnění geoidu WGS-84 v poloze prahu FATO		Viz poznámka 2				
	Odletový konec dráhy (DER)			Konec plochy prohlášené za vhodnou pro vzlet (tj. konec dráhy, nebo v případě, že je k dispozici předpolí, konec předpolí, nebo konec plochy FATO)						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha DER		1 m	Kritická	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1 vteřina
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Vyšší z nadmořských výšek začátku a konce dráhy/FATO						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Typ		Text	Druh FATO						
	Označení		Text	Úplné textové označení přistávací a vzletové plochy						
	Délka		Vzdálenost	Podélný rozsah FATO		1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m
	Šířka		Vzdálenost	Příčný rozsah FATO						
	Geometrie		Polygon	Zeměpisné umístění prvku FATO						
	Sklon		Hodnota	Sklon FATO						
	Druh povrchu		Text	Druh povrchu FATO						
	Zeměpisné zaměření		Zaměření	Zeměpisné zaměření dráhy		1/100 stupně	Běžná	Zjišťováno	1/100 stupně	
	Vyhlášené délky									
		Použitelná délka vzletu (TODAH)	Vzdálenost	Délka FATO plus délka vrtulníkového předpolí (je-li k dispozici)	A případně alternativní snížené vyhlášené délky	1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Použitelná délka přerušeného vzletu (RTODAH)	Vzdálenost	Délka FATO vyhlášená za použitelnou a vhodnou pro vrtulníky provozované v 1. třídě výkonnosti k dokončení přerušeného vzletu		1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	
		Použitelná délka přistání (LDAH)	Vzdálenost	Délka FATO a jakékoli další plochy vyhlášené za použitelnou a vhodnou pro vrtulníky pro dokončení přistávacího manévru z definované výšky		1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	
		Poznámky	Text	Poznámky, včetně vstupního nebo počátečního bodu dráhy, pokud byly vyhlášeny alternativní snížené vzdálenosti						
	Značení FATO									
		Popis	Text	Popis značení FATO						
	Přibližovací světelná soustava									
		Typ	Text	Klasifikace přibližovací světelné soustavy s použitím kritérií nařízení (EU) č. 139/2014 a CS-ADR, zejména CS ADR-DSN.M.625 a CS ADR-DSN.M.626.						
		Délka	Vzdálenost	Podélný rozsah přibližovací světelné soustavy.						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Intenzita	Text	Kód udávající relativní intenzitu přibližovací světelné soustavy						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých světel přibližovací světelné soustavy						
	Oblastní světla									
		Popis	Text	Popis oblastních světel						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých oblastních světel						
	Zaměřovací bodová světla									
		Popis	Text	Popis zaměřovacích bodových světel						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých zaměřovacích bodových světel						
Prostor dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF)				Plocha, na které může vrtulník dosednout nebo se odpoutat.						
	Označení		Text	Úplné textové označení TLOF						
	Středový bod									

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Poloha	Bod	Zeměpisné umístění prahového bodu TLOF		1 m	Kritická	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1 vteřina
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Nadmořská výška prahu TLOF		Viz poznámka 1				
		Zvlnění geoidu	Výška	Zvlnění geoidu WGS-84 v poloze středového bodu TLOF		Viz poznámka 2				
	Délka		Vzdálenost	Podélný rozsah TLOF		1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m
	Šířka		Vzdálenost	Příčný rozsah TLOF		1 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m
	Geometrie		Polygon	Zeměpisné umístění prvku TLOF						
	Sklon		Hodnota	Sklon TLOF						
	Druh povrchu		Text	Druh povrchu TLOF						
	Únosnost		Hodnota	Únosnost TLOF					1 tuna	
	Typ světelné sestupové soustavy pro vizuální přiblížení		Text	Typ světelné sestupové soustavy pro vizuální přiblížení						
	Označování									
		Popis	Text	Popis značení TLOF						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Bezpečnostní plocha				Vymezená oblast na heliportu obklopující FATO, která je prosta překážek, s výjimkou překážek požadovaných pro účely letové navigace, a která je určena ke snížení rizika poškození vrtulníků, jež se náhodně odchýlí z FATO.						
	Délka		Vzdálenost	Podélný rozsah bezpečnostní plochy						
	Šířka		Vzdálenost	Příčný rozsah bezpečnostní plochy						
	Druh povrchu		Text	Druh povrchu bezpečnostní plochy						
Předpolí heliportu				Vymezená plocha na zemi nebo ve vodě, vybraná a/nebo upravená jako použitelná plocha, nad níž může vrtulník provozovaný ve třídě výkonnosti 1 zrychlit a dosáhnout určité výšky						
	Délka		Vzdálenost	Podélný rozsah předpolí heliportu						
	Profil země		Hodnota	Vertikální profil (nebo sklon) předpolí heliportu						
			Poznámka 1	Práh FATO pro heliporty s přiblížením v bodu v prostoru (PinS) nebo bez něj		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
				Práh FATO pro heliporty určené k provozu.		0,25 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft (nepřesná přiblížení) 0,1 m/0,1 ft (přesná přiblížení)	
			Poznámka 2	Zvlnění geoidu WGS-84 na prahu FATO a v geometrickém středu TLOF pro heliporty s přiblížení PinS nebo bez něj		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	
				Zvlnění geoidu WGS-84 na prahu FATO a v geometrickém středu TLOF pro heliporty určené k provozu.		0,25 m	Kritická	Zjišťováno	1 m/1 ft (nepřesné přiblížení); 0,1 m/0,1 ft (přesné přiblížení)	

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Odbavovací plocha				Vymezená oblast na pozemním letišti určená k obsluze letadel, pokud jde o nastupování a vystupování cestujících a nakládání a vykládání pošty nebo nákladu a o jejich plnění pohonnými hmotami, parkování nebo údržbu.						
	Označení		Text	Úplný textový název nebo označení použité k identifikaci odbavovací plochy na letišti/heliportu						
	Geometrie		Polygon	Zeměpisné umístění prvku odbavovací plochy		1 m	Běžná	Zjišťováno	1/10 vteřiny	1 vteřina
	Typ		Text	Klasifikace primárního použití odbavovací plochy						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Omezení letadel		Text	Omezení používání (zákaz) pro určený typ letadla						
	Druh povrchu		Text	Druh povrchu odbavovací plochy						
	Síla									
		PCN	Text	PCN odbavovací plochy						
		Druh vozovky	Text	Stanovení ACN-PCN						
		Kategorie podloží	Text	Kategorie pevnosti podloží odbavovací plochy						
		Přípustný tlak	Text	Nejvyšší přípustná kategorie tlaku v pneumatikách nebo nejvyšší přípustná hodnota tlaku v pneumatikách						
		Metoda hodnocení	Text	Metoda hodnocení použitá ke stanovení pevnosti odbavovací plochy						
	Nadmořská výška		Nadmořská výška	Nadmořská výška odbavovací plochy						
Pojezdová dráha (TWY)				Vymezený pás na pozemním letišti zřízený pro pojíždění letadel a určený ke spojení jedné části letiště s druhou						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ pořiz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Označení		Text	Úplné textové označení TWY						
	Šířka		Vzdálenost	Příčný rozsah TWY		1 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	
	Geometrie		Polygon	Zeměpisné umístění prvku TWY						
	Mosty		Text	Druh mostu (žádný, nadjezd, podjezd)						
	Druh povrchu		Text	Druh povrchu TWY						
	Síla									
		PCN	Text	PCN TWY						
		Druh vozovky	Text	Stanovení ACN-PCN						
		Kategorie podloží	Text	Kategorie pevnosti podloží TWY						
		Přípustný tlak	Text	Nejvyšší přípustná kategorie tlaku v pneumatikách nebo nejvyšší přípustná hodnota tlaku v pneumatikách						
		Metoda hodnocení	Text	Metoda hodnocení použitá ke stanovení pevnosti pojezdové dráhy						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Omezení letadel		Text	Omezení používání (zákaz) pro určený typ letadla						
	Písmeno referenčního kódu		Seznam kódů	Písmeno založené na rozpětí křídel letounu a na vnější rozteči kol hlavního podvozku						
	Body osy									
		Poloha	Bod	Zeměpisné souřadnice bodů osy TWY		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1/100 vteřiny
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Nadmořská výška bodů osy TWY		1 m	Důležitá	Zjišťováno		
	Krajnice			Oblast přiléhající k okraji vozovky, upravená tak, aby poskytovala přechod mezi vozovkou a sousedícím povrchem						
		Geometrie	Polygon	Zeměpisné umístění krajnice TWY						
		Druh povrchu	Text	Druh povrchu krajnice TWY						
		Šířka	Vzdálenost	Šířka krajnice TWY		1 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	
	Naváděcí čáry									

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Geometrie	Čára	Zeměpisné umístění naváděcích čar		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1/100 vteřiny
		Barva	Text	Barva naváděcích čar TWY						
		Druh	Text	Styl naváděcích čar TWY						
		Rozpětí křídel	Hodnota	Rozpětí křídel						
		Maximální rychlost	Hodnota	Maximální rychlost						
		Směr	Text	Směr						
	Značící čára mezilehlého vyčkávacího místa		Čára	Značící čára mezilehlého vyčkávacího místa		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1 vteřina
	Značení TWY									
		Popis	Text	Popis značení TWY						
	Postranní světla TWY									
		Popis	Text	Popis postranních světel TWY						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých postranních světel TWY						
	Světla osy TWY									
		Popis	Text	Popis světel osy TWY						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých světel osy TWY						
	Koncové příčky									
		Popis	Text	Popis koncových příček	Existuje-li					
		Umístění	Čára	Umístění koncových příček						
	Dráhová ochranná návěstidla									
		Popis	Text	Popis dráhových ochranných návěstidel a jiných opatření na ochranu dráhy	Existuje-li					
		Umístění	Bod	Umístění koncové příčky	Konfigurace A					
		Umístění	Čára	Umístění koncové příčky	Konfigurace B					

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Vyčkávací místo dráhy			Stanovené místo určené k ochraně dráhy, překážkové plochy nebo kritického/citlivého prostoru systému pro přesné přiblížení a přistání (ILS)/ mikrovlnného přistávacího systému (MLS), ve kterém pojíždějící letadla a mobilní prostředky musí zastavit a vyčkávat, pokud jim není letištní řídící věží povoleno jinak						
		Geometrie	Čára	Zeměpisné umístění vyčkávacího místa dráhy		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1 vteřina
		Chráněná dráha	Text	Označení chráněné dráhy						
		Kat. zastavení	Seznam kódů	Kategorie (CAT) dráhy (0, I, II, III)						
		Text „dráha vpředu“	Text	Skutečný text jako ve značení; např. „RWY AHEAD“ nebo „RUNWAY AHEAD“						
	Mezilehlé vyčkávací místo	Geometrie	Čára	Zeměpisné umístění mezilehlého vyčkávacího místa – stanovené místo určené k řízení provozu, ve kterém musí pojíždějící letadla a mobilní prostředky zastavit a vyčkávat, dokud jim není znovu povoleno pokračovat, když jim k tomu dá pokyn letištní řídící věž						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Pozemní pojezdová dráha (TWY) pro vrtulníky				Pozemní TWY určená pro pozemní pohyb vrtulníků s kolovým podvozkem.						
	Označení		Text	Úplné textové označení pozemní TWY pro vrtulníky						
	Body osy		Bod	Zeměpisné umístění bodů osy pozemní TWY pro vrtulníky		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno/ vypočteno		
	Nadmořská výška		Nadmořská výška	Nadmořská výška pozemní TWY pro vrtulníky		1 m	Důležitá	Zjišťováno		
	Šířka		Vzdálenost	Příčný rozsah pozemní TWY pro vrtulníky		1 m	Důležitá	Zjišťováno		
	Druh povrchu		Text	Druh povrchu pozemní TWY pro vrtulníky						
	Značící čára křížení		Čára	Značící čára křížení pozemní TWY pro vrtulníky		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1 vteřina
	Osvětlení									
		Popis	Text	Popis osvětlení pozemní TWY pro vrtulníky						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých světel osvětlení pozemní TWY pro vrtulníky						
	Označování									

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Popis	Text	Popis značení pozemní TWY pro vrtulníky						
Pojezdová dráha (TWY) pro pojíždění vrtulníků za letu				Vymezená dráha na povrchu určená pro pojíždění vrtulníků za letu						
	Označení			Úplné textové označení TWY pro pojíždění vrtulníků za letu						
	Body osy		Bod	Zeměpisná poloha bodů osy TWY pro pojíždění vrtulníků za letu		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno/ vypočteno		
	Nadmořská výška		Nadmořská výška	Nadmořská výška TWY pro pojíždění vrtulníků za letu		1 m	Důležitá	Zjišťováno		
	Šířka		Vzdálenost	Příčný rozsah TWY pro pojíždění vrtulníků za letu		1 m	Důležitá	Zjišťováno		
	Druh povrchu		Text	Druh povrchu TWY pro pojíždění vrtulníků za letu						
	Osvětlení									
		Popis	Text	Popis osvětlení TWY pro pojíždění vrtulníků za letu						
		Poloha	Bod	Zeměpisná poloha každého z jednotlivých světel osvětlení TWY pro pojíždění vrtulníků za letu						
	Označování									
		Popis	Text	Popis značení TWY pro pojíždění vrtulníků za letu						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Letové tranzitní tratě pro vrtulníky				Vymezená dráha pro pohyb vrtulníků z jedné části heliportu do druhé; trať pojíždění zahrnuje TWY pro pozemní pojíždění vrtulníků nebo pojíždění vrtulníků za letu se středem na trati pojíždění.						
	Označení		Text	Označení letové tranzitní trati pro vrtulníky						
	Geometrie		Čára	Zeměpisná poloha letové tranzitní trati pro vrtulníky						
	Šířka		Vzdálenost	Příčný rozsah letové tranzitní trati pro vrtulníky		1 m	Důležitá	Zjišťováno		
Kontrolní bod INS										
	Umístění		Bod	Zeměpisná poloha kontrolního bodu INS	Tam, kde je k dispozici	0,5 m	Běžná	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1/100 vteřiny
Kontrolní bod VKV všesměrového radiomajáku (VOR)										
	Umístění		Bod	Zeměpisná poloha kontrolního bodu VOR	Tam, kde je k dispozici					
	Kmitočet		Hodnota	Kmitočet kontrolního bodu VOR						
Kontrolní bod výškoměru										

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Umístění		Bod	Zeměpisná poloha kontrolních bodů výškoměru						
	Nadmořská výška		Nadmořská výška	Nadmořská výška kontrolních bodů výškoměru						
Stání letadel				Vymezená plocha na odbavovací ploše určená pro parkování letadel						
	Název		Text	Název bodu stání letadla						
	Body stání letadel	Umístění	Bod	Zeměpisná poloha bodu stání letadla		0,5 m	Běžná	Zjišťováno	1/100 vteřiny	1/100 vteřiny
		Typy letadel:	Seznam kódů	Typy letadel:						
	Identifikační znak		Text	Popis identifikačního znaku stání letadla						
	Systém vizuálního navádění k dokování/parkování		Text	Popis systému vizuálního navádění k dokování/parkování na stání letadel						
	Oblast parkování/stání		Polygon	Zeměpisné umístění oblasti parkování/stání						
	Nástupní můstek		Seznam kódů	Nástupní můstek dostupný na stání letadel						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Palivo		Seznam kódů	Palivo dostupné na stání letadel						
	Pozemní zdroj		Seznam kódů	Pozemní zdroj dostupný na stání letadel						
	Vlečení		Seznam kódů	Vlečení dostupné na stání letadel						
	Terminál		Text	Odkaz na budovu terminálu						
	Druh povrchu		Text	Druh povrchu stání letadel						
	Omezení letadel		Text	Omezení používání (zákaz) pro určený typ letadla						
	PCN		Text	PCN stání letadel						
	Naváděcí čára stání									
		Geometrie	Čára	Zeměpisné umístění naváděcí čáry stání		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1/100 vteřiny	
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Nadmořská výška bodů naváděcí čáry parkování		1 m	Důležitá	Zjišťováno		
		Směr	Text	Směr naváděcí čáry stání						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Rozpětí křídel	Hodnota	Rozpětí křídel						
		Barva	Seznam kódů	Barva naváděcí čáry stání						
		Druh	Seznam kódů	Styl naváděcí čáry stání						
Stání vrtulníku				Stání letadel, které zajišťuje parkování vrtulníku a kde se provádí pozemní pojíždění nebo kde vrtulník dosedá a odpoutává se za účelem pojíždění za letu.						
	Název		Text	Název stání vrtulníku						
	Umístění		Bod	Zeměpisné umístění bodu stání vrtulníku/kontrolních bodů INS		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1/100 vteřiny	
Plocha pro odmrazování				Zařízení, ve kterém dochází k odstranění námrazy, ledu nebo sněhu z letounu (odmrazování) k zajištění čistých ploch a/nebo kde jsou čisté povrchy letounu po omezenou dobu chráněny (ochrana proti námraze) proti tvorbě námrazy nebo ledu a akumulaci sněhu nebo rozbředlého sněhu						
	Identifikátor		Text	Identifikátor plochy pro odmrazování						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Geometrie		Polygon	Zeměpisná poloha plochy pro odmrazování		1 m	Běžná	Zjišťováno	1/10 vteřiny	1 vteřina
	Druh povrchu		Text	Druh povrchu plochy pro odmrazování						
	Základ identifikace		Text	Název podkladového prvku TWY, parkovacího stání nebo odbavovací plochy						
	Omezení letadel		Text	Omezení používání (zákaz) pro určený typ letadla						

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Komunikační zařízení										
	Označení služby		Text	Označení poskytované služby						
	Volací znak		Text	Volací znak komunikačního zařízení						
	Kanál		Text	Kanál/kmitočet komunikačního zařízení						
	Přihlašovací adresa		Text	Přihlašovací adresa zařízení	v případě potřeby					
	Provozní doba		Harmonogram	Provozní doba stanice obsluhující stanoviště						

▼M1

2. **Data o vzdušném prostoru**

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Vzdušný prostor ATS				Abecedně označený vzdušný prostor stanovených rozměrů, uvnitř kterého mohou být prováděny určité druhy letů a pro který jsou vymezeny letové provozní služby a pravidla letového provozu						
	Typ		Text	Druh vzdušného prostoru ATS v souladu s dodatkem 4 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 (SERA)						
	Označení		Text	Označení vzdušného prostoru odpovědným úřadem						
	Boční meze		Polygon	Povrch vymezující vodorovný tvar vzdušného prostoru		Viz poznámka 1				
	Svislé meze									
		Horní mez	Nadmořská výška	Horní mez vzdušného prostoru						
		Spodní mez	Nadmořská výška	Spodní mez vzdušného prostoru		50 m	Běžná	Vypočteno	50 m/100 ft	50 m/100 ft
	Třída vzdušného prostoru		Seznam kódů	Kategorizace vzdušného prostoru, která určuje provozní pravidla, požadavky na let a poskytované služby						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Převodní nadmořská výška		Nadmořská výška	Nadmořská výška, ve které nebo pod níž se vertikální poloha letadla řídí nadmořskými výškami						
	Doba použitelnosti		Harmonogram	Doba použitelnosti vzdušného prostoru						
	Stanoviště ATS			Stanoviště poskytující služby						
		Název	Text	Název stanoviště poskytujícího služby						
		Volací znak	Text	Volací znak letecké stanice sloužící stanovišti						
		Jazyk	Seznam kódů	Informace o používaném jazyku (jazycích) s uvedením oblasti a podmínek, jakož i kdy a kde má být případně používán						
		Použitelnost	Text	Informace o oblasti a podmínkách, kdy má být používáno						
		Provozní doba	Harmonogram	Provozní doba stanice obsluhující stanoviště						
	Kmitočet									
		Hodnota	Hodnota	Kmitočet vzdušného prostoru ATS						
		Účel	Text	Indikace pro specifické účely kmitočtu						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
			Poznámka 1	Letová informační oblast (FIR), horní letová informační oblast (UIR)		2 km	Běžná	Vyhlášená	1 min.	Dle grafu
				Koncová řízená oblast (TMA), řízená oblast (CTA)		100 m	Důležitá	Vypočteno	1 vteřina	Dle grafu
				Region s řízeným provozem (CTR)		100 m	Důležitá	Vypočteno	1 vteřina	Dle grafu

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Vzdušný prostor zvláštních činností										
	Typ		Seznam kódů	Druh vzdušného prostoru zvláštních činností (viz poznámka 1)						
	Identifikace		Text	Identifikace přidělená s cílem jednoznačně identifikovat vzdušný prostor						
	Název		Text	Název přidělený vzdušnému prostoru orgánem jmenovaným členským státem						
	Boční meze		Polygon	Povrch vymezující vodorovný tvar vzdušného prostoru		Viz poznámka 2 pouze pro oblasti P, R a D				
	Svislé meze									

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Horní mez	Nadmořská výška	Horní mez vzdušného prostoru						
		Spodní mez	Nadmořská výška	Spodní mez vzdušného prostoru						
	Omezení		Text	Druh omezení nebo povahy nebezpečí						
	Aktivace		Text	Informace o systému a způsobech oznámení aktivace, spolu s informacemi týkajícími se civilních letů a použitelnými na postupy identifikačního pásma protivzdušné obrany (ADIZ)						
	Doba činnosti		Harmonogram	Časový interval, v němž ke zvláštní činnosti dochází						
	Riziko zakročení		Text	Riziko zakročení v případě narušení						
			Poznámka 1 - Typ	Zakázaný prostor	Poznámka 2	100 m	Důležitá	Vypočteno	1 vteřina	Dle grafu
				Omezený prostor		2 km	Běžná	Vyhlášená	1 min.	Dle grafu
				Nebezpečný prostor						
				Vojenské cvičiště						
				Vojenský výcvikový prostor						
				Identifikační pásmo protivzdušné obrany (ADIZ)						
				Ostatní						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Jiný regulovaný vzdušný prostor										
	Typ		Text	Druh vzdušného prostoru (snížená minima vertikálního rozstupu (RVSM), polohový maják nehody (ELT) atd.)						
	Identifikace		Text	Identifikace přidělená s cílem jednoznačně identifikovat vzdušný prostor						
	Název		Text	Název přidělený vzdušnému prostoru orgánem jmenovaným členským státem						
	Boční meze		Polygon	Povrch vymezující vodorovný tvar vzdušného prostoru						
	Svislé meze									
		Horní mez	Nadmořská výška	Horní mez vzdušného prostoru						
		Spodní mez	Nadmořská výška	Spodní mez vzdušného prostoru						
	Omezení		Text	Druh případného omezení						
	Aktivace		Text	Informace o systému a způsobech oznámení aktivace, spolu s informacemi týkajícími se civilních letů a použitelnými na postupy ADIZ						
	Doba činnosti		Harmonogram	Časový interval, v němž ke zvláštní činnosti dochází						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Sektor řízení ATS										
	Identifikace		Text	Identifikace přidělená sektoru						
	Boční meze		Polygon	Povrch vymezující vodorovný tvar sektoru ATC						
	Svislé meze									
		Horní mez	Nadmořská výška	Horní mez sektoru						
		Spodní mez	Nadmořská výška	Dolní mez sektoru						

3. **Data o ATS a jiných tratích**

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Trať ATS				Definovaná trať navržená k usměrňování toku letového provozu pro potřeby poskytování ATS						
	Označení		Text	Označení tratí ATS v souladu s přílohou XI (část FDP) tohoto předpisu						
	Předpona označení		Text	Předpona označení trati, jak je upřesněna v poznámce 1						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Jiná trať				Definovaná trať navržená k usměrňování toku letového provozu dle potřeby bez poskytování ATS						
	Označení		Text	Označení trati						
	Typ		Text	Druh trati (např. neřízené navigační trati VFR)						
	Pravidla letu		Seznam kódů	Informace o pravidlech letu, která se vztahují na danou trať (IFR/VFR)						
Traťový úsek										
	Navigační specifikace		Text	Označení navigační specifikace (navigačních specifikací) použitelné pro určený úsek nebo určené úseky; existují dva druhy navigačních specifikací: a) specifikace požadované navigační výkonnosti (RNP): navigační specifikace na základě prostorové navigace (RNAV), které zahrnují požadavek na monitorování výkonnosti a varování, označené předponou RNP, např. RNP 4, RNP APCH atd.; a b) specifikace RNAV: navigační specifikace na základě RNAV, které nezahrnují požadavek na monitorování výkonnosti a varování, označené předponou RNAV, např. RNAV 5, RNAV 1 atd.						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Z bodu			Odkaz na první bod traťového úseku						
		Název	Text	Kódovaná označení nebo názvy význačného bodu						
		Podávání zpráv	Seznam kódů	Označení požadavku na podávání zpráv ATS/MET jako „povinného“ nebo „na vyžádání“						
	Do bodu			Odkaz na druhý bod traťového úseku						
		Název	Text	Kódovaná označení nebo názvy význačného bodu						
		Podávání zpráv	Seznam kódů	Označení požadavku na podávání zpráv ATS/MET jako „povinného“ nebo „na vyžádání“						
	Trasa		Zaměření	Trasa, radiální nebo magnetické zaměření traťového úseku VOR		1/10 stupně (přílet do/odlet z terminálu)	Běžný (přílet do/odlet z terminálu)	Vypočtený (přílet do/odlet z terminálu)	1 stupeň (přílet do/odlet z terminálu)	1 stupeň (přílet do/odlet z terminálu)
	Bod přechodu		Bod	Bod, ve kterém se od letadla letícího na úseku tratě ATS vyznačeném rozsahy VOR očekává, že změní hlavní navigační vedení letadla pomocí zařízení za letadlem na navigační vedení letadla pomocí nejbližšího zařízení před letadlem	V případě radiálního VOR					
	Délka		Vzdálenost	Geodetická vzdálenost mezi body „z bodu“ a „do bodu“		Viz poznámka 2				

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Horní mez		Nadmořská výška	Horní mez traťového úseku						
	Spodní mez		Nadmořská výška	Spodní mez traťového úseku						
	Minimální nadmořská výška na trati (MEA)		Nadmořská výška	Je nadmořskou výškou úseku na trati, která zajišťuje odpovídající příjem příslušných navigačních zařízení a komunikací ATS, je v souladu se strukturou vzdušného prostoru a zajišťuje požadovanou bezpečnou výšku nad překážkami.	Spodní tratě ATS	50 m	Běžná	Vypočteno	50 m/100 ft	50 m/100 ft
	Minimální bezpečná nadmořská výška nad překážkami (MOCA)		Nadmořská výška	Je minimální nadmořskou výškou vymezeného úseku, která zajišťuje požadovanou bezpečnou výšku nad překážkami.		50 m	Běžná	Vypočteno	50 m/100 ft	50 m/100 ft
	Minimální nadmořská výška letu		Nadmořská výška	Minimální nadmořská výška letu	Trať vrtulníku	50 m	Běžná	Vypočteno	50 m/100 ft	50 m/100 ft
	Boční meze		Vzdálenost	Boční meze trati						
	Minimální nadmořská výška oblasti (AMA)		Nadmořská výška	Je minimální nadmořskou výškou, která se použije za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) a která zajišťuje minimální bezpečnou výšku nad překážkami v určené oblasti, obvykle vymezené rovnoběžkami a poledníky.						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Minimální nadmořská výška směrování vektoru (MVA)		Nadmořská výška	MVA						
	Omezení		Text	Označení omezení rychlosti a hladiny/ nadmořské výšky každé oblasti, pokud byla stanovena						
	Směr cestovních hladin			Označení směru cestovní hladiny (liché, sudé, žádné (NIL))						
		Vpřed	Seznam kódů	Označení směru cestovní hladiny (liché, sudé, žádné (NIL)) z prvního bodu do druhého bodu traťového úseku						
		Vzad	Seznam kódů	Označení směru cestovní hladiny (liché, sudé, žádné (NIL)) z druhého bodu do prvního bodu traťového úseku						
	Dostupnost		Text	Informace o dostupnosti trati						
	Třída vzdušného prostoru		Text	Klasifikace vzdušného prostoru, která určuje provozní pravidla, požadavky na let a poskytované služby						
	Požadavky na navigaci založenou na výkonnosti (PBN)			Prostorová letecká navigace založená na požadavcích PBN pro letadla provozovaná na trati ATS podle postupu přiblížení podle přístrojů nebo ve vymezeném vzdušném prostoru	Pouze PBN					

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Požadavky na navigační výkonnost	Text	Požadavek na přesnost navigace pro každý traťový úsek PBN (RNAV nebo RNP)						
		Požadavky na čidla	Text	Označení požadavků na čidla, včetně případných omezení navigační specifikace						
	Řídící stanoviště									
		Název	Text	Název stanoviště poskytujícího služby						
		Kanál	Text	Pracovní kanál/kmitočet řídícího stanoviště						
		Přihlašovací adresa	Text	Určený kód používaný pro přihlašování datového spoje do řídícího stanoviště ATS	V příslušných případech					
			Poznámka 1	U = horní	Poznámka 2	1/10 km	Běžná	Vypočteno	1/10 km nebo 1/10 nm	1 km nebo 1 nm
				H = vrtulník		1/100 km	Důležitá	Vypočteno	1/100 km nebo 1/100 nm	1 km nebo 1 nm
				S = nadzvukové						
				T = taktický letecký navigační systém UHF						
				Ostatní						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Traťový bod										
	Identifikace		Text	Názvy, kódovaná označení nebo kódované názvy přidělené význačnému bodu						
	Poloha		Bod	Zeměpisná poloha traťového bodu		100 m	Důležitá	Zjišťováno/ vypočteno	1 vteřina	1 vteřina
	Formace									
		Navigační pomoc	Text	Identifikace referenční stanice VOR/ DME						
		Zaměření	Zaměření	Zaměření k referenčnímu VOR/DME, není-li s ním traťový bod spojený		Viz poznámka 1 níže.				
		Vzdálenost	Vzdálenost	Vzdálenost od referenčního VOR/DME, není-li s ním traťový bod spojený		Viz poznámka 2 níže.				
					Poznámka 1	1/10 stupně	Běžná	Vypočteno	1/10 stupně	1/10 stupně
						1/100 stupně	Důležitá	Vypočteno	1/100 stupně	1/10 stupně
								Vypočteno		

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
					Poznámka 2	1/10 km	Běžná	Vypočteno	1/10 km nebo 1/10 nm	2/10 km (1/10 nm)
						1/100 km	Důležitá	Vypočteno	1/100 km nebo 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Vyčkávání na trati				Předem stanovený obrat, který udržuje letadlo v určeném vzdušném prostoru při čekání na další letové povolení						
	Identifikace		Text	Identifikace postupu vyčkávání						
	Fix		Text	Identifikace fixu postupu vyčkávání		100 m	Důležitá	Zjišťováno/ vypočteno	1 vteřina	1 vteřina
	Traťový bod		Bod	Zeměpisná poloha traťového bodu vyčkávání						
	Příletová trať		Zaměření	Příletová trať postupu vyčkávání						
	Směr zatáčky		Text	Směr zatáčky v rámci postupu						
	Rychlost		Hodnota	Maximální indikovaná rychlost letu						
	Úroveň									

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Minimální hladina vyčkávání	Nadmořská výška	Minimální hladina vyčkávání při postupu vyčkávání						
		Maximální hladina vyčkávání	Nadmořská výška	Maximální hladina vyčkávání při postupu vyčkávání						
	Čas/vzdálenost odletu		Hodnota	Hodnota čas/vzdálenost postupu vyčkávání						
	Řídící stanoviště									
		Název	Text	Označení řídícího stanoviště						
		Kmitočet	Hodnota	Pracovní kmitočet/kanál řídícího stanoviště						
	Zvláštní postup vstupu svyčkáváním		Text	Textový popis zvláštního postupu vstupu VOR/DME	V případě, že byla pro schéma vyčkávání VOR/DME zřízena vstupní radiála na sekundární fix na konci odletového úseku					

▼M1

4. **Data o postupu letu podle přístrojů**

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Postup										
	Identifikace									
		Navádění pro úsek konečného přiblížení (FAS)	Seznam kódů	Název popisující typ radionavigačního zařízení, které poskytuje směrové vedení konečného přiblížení, např. ILS, VOR, RNAV atd.	APCH					
		Dráha (RWY)	Text	Označení dráhy pro směr přistání a vzletu, např. 27, 35L, 01R						
		Přiblížení okruhem	Seznam kódů	Označení, zda postup je či není přiblížení okruhem	APCH					
		Vícenásobný kód	Text	Pokud dva nebo více postupů pro tutéž dráhu nelze odlišit pouze podle druhu radionavigačního zařízení, použije se po druhu radionavigačního zařízení přípona o jednom písmeni počínajíce od písmene „z“, např. VOR y RWY 20 nebo VOR z RWY 20.	APCH					
		Omezovač NS	Text	Informace specifické pro čidlo v případě omezení použití	Pouze PBN					
		Název	Text	Název postupu letu podle přístrojů						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Označení v otevřené řeči									
		Základní ukazatel	Text	Základním ukazatelem je název nebo kódované názvy význačného bodu, kde končí standardní odletová trať.	Standardní přístrojový odlet (SID), standardní přístrojový přílet (STAR)					
		Ukazatel platnosti	Text	Ukazatelem platnosti je číslo od 1 do 9.	Standardní přístrojový odlet (SID), standardní přístrojový přílet (STAR)					
		Ukazatel trati	Text	Ukazatelem trati je jedno písmeno abecedy. Nepoužijí se písmena „I“ a „O“.	Standardní přístrojový odlet (SID), standardní přístrojový přílet (STAR)					
		Vizuální indikace	Text	Označení, zda byla trať zřízena pro letadla provozovaná v souladu s VFR	Pouze VFR					
	Kódované označení									
		Význačný bod	Text	Kódované označení nebo kódované názvy význačného bodu	Standardní přístrojový odlet (SID), standardní přístrojový přílet (STAR)					
		Ukazatel platnosti	Text	Ukazatel platnosti postupu	Standardní přístrojový odlet (SID), standardní přístrojový přílet (STAR)					
		Ukazatel trati	Text	Ukazatel trati postupu	Standardní přístrojový odlet (SID), standardní přístrojový přílet (STAR)					
	Typ postupu		Seznam kódů	Označení typu postupu (odlet, přílet, přiblížení, jiný)						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	PBN nebo smluvený		Seznam kódů	Označení, zda je postup PBN nebo smluvený	Pouze IFR					
	Druh přesnosti		Text	Druh postupu podle přístrojů; postupy přiblížení podle přístrojů jsou klasifikovány takto: a) postup nepřesného přístrojového přiblížení (NPA): postup přiblížení podle přístrojů s využitím směrového, ale ne vertikálního vedení; b) postup přiblížení s vertikálním vedením (APV): postup přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního vedení, který však nesplňuje požadavky stanovené pro přesné přiblížení a přistání; c) postup přesného přístrojového přiblížení (PA): postup přiblížení podle přístrojů s využitím přesného směrového a vertikálního vedení s minimy, jak je stanoveno kategorií provozu.	APCH					
	Kategorie letadla		Seznam kódů	Označení, pro které kategorie letadel je postup určen						
	Magnetická deklinace		Hodnota	Magnetická deklinace zvažovaná pro návrh postupu						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Bezpečná nadmořská výška/výška nad překážkami (OCA/H)			OCA/H	APCH					
		Kategorie letadla	Seznam kódů	Kategorie letadla	APCH					
		Druh přiblížení	Seznam kódů	Druh přiblížení (např. přímé, kategorie I, kategorie II, LLZ, přiblížení okruhem atp.) nebo zvláštní navigační prostředky (např. sestupné fixy) nebo zvláštní navigační specifikace	APCH					
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Nejnižší nadmořská výška používaná k zajištění souladu s příslušnými kritérii pro bezpečnou výšku nad překážkami	APCH		Důležitá			
		Výška	Výška	Nejnižší výška nad nadmořskou výškou příslušného prahu dráhy nebo případně nadmořskou výškou letiště, která se používá k zajištění souladu s příslušnými kritérii pro bezpečnou výšku nad překážkami	APCH		Důležitá			
	Nadmořská výška/výška rozhodnutí (DA/H)			DA/H	APCH					
		Kategorie letadla	Seznam kódů	Kategorie letadla	APCH					

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Druh přiblížení	Seznam kódů	Druh přiblížení (např. přímé, přiblížení okruhem atp.) nebo zvláštní navigační prostředky (např. sestupné fixy) nebo zvláštní navigační specifikace	APCH					
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Určená nadmořská výška v rámci 3D přiblížení podle přístrojů, při které se zahájí nezdařené přiblížení, jestliže není stanovena požadovaná vizuální orientace pro pokračování v přiblížení	APCH					
		Výška	Výška	Určená výška v rámci 3D přiblížení podle přístrojů, při které se zahájí nezdařené přiblížení, jestliže není stanovena požadovaná vizuální orientace pro pokračování v přiblížení	APCH					
	Minimální nadmořská výška/výška pro klesání (MDA/H)			MDA/H	APCH					
		Kategorie letadla	Seznam kódů	Kategorie letadla	APCH					
		Druh přiblížení	Seznam kódů	Druh přiblížení (např. přímé, přiblížení okruhem atp.) nebo zvláštní navigační prostředky (např. sestupné fixy) nebo zvláštní navigační specifikace	APCH					

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Určená nadmořská výška v rámci 2D přiblížení podle přístrojů nebo přiblížení okruhem, pod nímž se nesmí zahájit sestup bez požadované vizuální orientace	APCH					
		Výška	Výška	Určená výška v rámci 2D přiblížení podle přístrojů nebo přiblížení okruhem, pod nímž se nesmí zahájit sestup bez požadované vizuální orientace	APCH					
	Minimální sektorová nadmořská výška (MSA)			Nejnižší nadmořská výška, která může být použita a zajistí minimální vzdálenost 300 m (1 000 ft) nad všemi předměty nacházejícími se v sektoru ve tvaru kruhu o poloměru 46 km (25 nm), v jehož středu je radionavigační zařízení	Pouze IFR					
		Počáteční úhel sektoru	Úhel	Počáteční úhel sektoru						
		Konečný úhel sektoru	Úhel	Konečný úhel sektoru						
		Na základě fixu	Text	Střed MSA						
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Minimální nadmořská výška pro každý sektor						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Omezení	Text	MSA: nejnižší nadmořská výška, která může být použita a zajistí minimální vzdálenost 300 m (1 000 ft) nad všemi předměty nacházejícími se v sektoru ve tvaru kruhu o poloměru 46 km (25 nm), v jehož středu je radionavigačního zařízení.						
		Poloměr	Hodnota	Poloměr každého sektoru						
	Příletová nadmořská výška terminálu (TAA)			Nejnižší nadmořská výška, která zajistí minimální vzdálenost 300 m (1 000 ft) nad všemi objekty umístěnými v oblouku kruhu, který je definován poloměrem 46 km (25 nm) se středem na fixu počátečního přiblížení (IAF) nebo (v případě že neexistuje IAF) na fixu středního přiblížení (IF), který je ohraničen přímými spojnicemi okrajů oblouku s fixem; kombinované TAA spojené s postupem přiblížení zahrnou plochu 360 stupňů kolem fixu.	Pouze APCH nebo PBN					
		Vztažný bod	Text	Vztažný bod TAA (IAF nebo IF)						
		IAF	Text	Vztažný bod TAA IAF						
		IF	Text	Vztažný bod TAA IF						
		Vzdálenost od IAF	Vzdálenost	Vzdálenost hranice oblasti TAA od IAF						
		Nadmořská výška	Nadmořská výška	Hodnota příletové nadmořské výšky terminálu						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Počáteční úhel sektoru	Úhel	Počáteční úhel sektoru (zaměřený na vztažný bod TAA)						
		Konečný úhel sektoru	Úhel	Konečný úhel sektoru (zaměřený na vztažný bod TAA)						
		Sestupný oblouk	Vzdálenost	Poloměr vnitřní oblasti v nižší nadmořské výšce						
	Název navigační specifikace		Text	Soubor požadavků na letadla a letovou posádku, který je nezbytný pro podporu provozu PBN v rámci vymezeného vzdušného prostoru; existují dva druhy navigačních specifikací: a) specifikace RNP: navigační specifikace na základě prostorové navigace, které zahrnují požadavek na monitorování výkonnosti a varování, označené předponou RNP, např. RNP 4, RNP APCH; b) specifikace RNAV: navigační specifikace na základě prostorové navigace, které nezahrnují požadavek na monitorování výkonnosti a varování, označené předponou RNAV, např. RNAV 5, RNAV 1.	Pouze PBN					

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Provozní minima		Text	Provozní minima letiště: omezení použitelnosti letiště pro: a) vzlet, vyjádřená pomocí dráhové dohlednosti a/nebo viditelnosti a v případě potřeby povětrnostními podmínkami; b) přistání pomocí přesného přiblížení a přistávání, vyjádřené pomocí viditelnosti a/nebo dráhové dohlednosti a DA/H, podle dané kategorie provozu; c) přistání pomocí přiblížení a přistávání s vertikálním vedením, vyjádřené pomocí viditelnosti a/nebo dráhové dohlednosti a DA/H; a d) přistání pomocí nepřesného přiblížení a přistávání, vyjádřené pomocí viditelnosti a/nebo dráhová dohlednosti, minimální nadmořské výšky/výšky pro klesání (MDA/H) a v případě potřeby povětrnostními podmínkami	APCH, DEP					
	Teplota									
		Minimální teplota	Hodnota	Minimální referenční teplota	Pouze APCH nebo PBN					
		Maximální teplota	Hodnota	Maximální referenční teplota	Pouze APCH nebo PBN					
	Vzdálený zdroj výškoměru		Text	Výstražné upozornění s uvedením zdroje měření výšek	APCH					

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Referenční údaj procesu		Text	Práh letiště nebo přistávání	APCH					
	Požadavky na PBN			Zvláštní požadavky týkající se postupu PBN	PBN					
			Seznam kódů	Identifikace navigační specifikace (RNAV 5, RNP 0.3 atd.)						
		Navigační specifikace	Text	Omezení všech navigačních čidel (nutný globální družicový navigační systém (GNSS))						
		Funkční požadavky	Text	Všechny požadované funkce popsané v navigační specifikaci jako volby, tj. ty, které nejsou zahrnuty do hlavní navigační specifikace (nutný rádiový kmitočet)						
Úsek postupu					SID, STAR, APCH					
	Začátek		Text	Identifikace počátečního bodu úseku						
	Konec		Text	Identifikace koncového bodu nebo popis konce úseku						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Funkce koncového fixu		Seznam kódů	Označení, zda je koncový fix bodem zatáčky s předstihem (traťový bod, který vyžaduje zatáčku s cílem umožnit tangenciální nalétnutí následujícího úseku tratě nebo postupu) nebo bodem zatáčky po přeletu (traťový bod, v němž je zahájena zatáčka s cílem připojit se k následujícímu úseku tratě nebo postupu)	PBN					
	Úloha koncového fixu		Seznam kódů	Označení úlohy koncového fixu bodu nezdařeného přiblížení (MAPt), IF, IAF, fixu konečného přiblížení (FAF), vyčkávacího fixu nezdařeného přiblížení (MAHF) atd.						
	Nadmořská výška/výška postupu		Nadmořská výška/výška	Určená nadmořská výška/výška, ve které se provozně létá nad minimální nadmořskou výškou/výškou a je stanovena tak, aby vyhovovala stabilizovanému klesání v předepsaném sklonu/úhlu klesání ve středním/konečném úseku přiblížení	Pouze určité úseky SID, STAR či APCH		Důležitá			
	Minimální bezpečná nadmořská výška nad překážkami (MOCA)		Nadmořská výška	Minimální nadmořská výška určeného úseku, která zajišťuje požadovanou bezpečnou výšku nad překážkami	SID, STAR, APCH					
	Vzdálenost		Vzdálenost	Geodetická vzdálenost k nejbližší desetině kilometru nebo námořní míle mezi každými po sobě jdoucími určenými význačnými body		1/100 km	Důležitá	Vypočteno	1/100 km nebo 1/100 nm	1 km nebo 1 nm

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Zeměpisné zaměření		Zaměření	Zeměpisná trať mezi každými po sobě jdoucími význačnými body na nejbližší desetinu stupně	SID, STAR, APCH	1/10 stupně	Běžná	Vypočteno	1/10 stupně	
	Magnetické zaměření		Zaměření	Magnetická trať mezi každým po sobě jdoucími význačnými body na nejbližší desetinu stupně	SID, STAR, APCH	1/10 stupně	Běžná	Vypočteno	1 stupeň	1 stupeň
	Sklon		Hodnota		APCH, DEP					
	Rychlost		Hodnota	Omezení rychlosti ve význačném bodě vyjádřené v jednotkách 10 kt podle situace						
	Překážka řízení				APCH, DEP					
		Typ	Text	Označení, zda je překážka osvětlená/neosvětlená, druh překážky (kostel/větrná turbína atp.)						
		Poloha	Bod	Souřadnice překážky řízení		Viz oddíl 6 „Data překážek“				
		Nadmořská výška:	Nadmořská výška	Nadmořská výška horní části překážky řízení		Viz oddíl 6 „Data překážek“				
Úsek konečného přiblížení				Úsek postupu přiblížení podle přístrojů, ve kterém je dosaženo vyrovnání a sestupu pro přistání	SBAS APCH, GBAS APCH					

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Typ operace		Text	Číslo označující druh konečného úseku přiblížení (např. číslo „0“ je kódováno pro postup přímého přiblížení, včetně postupů vyrovnání)						
	Označení provedení přiblížení		Text	Číslo identifikující druh přiblížení („0“ se používá k identifikaci výkonnosti lokalizátoru s vertikálním vedením (LPV) a „1“ označuje postup přiblížení kategorie I)						
	Poskytovatel SBAS		Text	Identifikátor poskytovatele služeb konkrétního družicového systému přiblížení	Pouze SBAS					
	Volič dat o referenční dráze (RPDS)		Text	Číselný identifikátor jedinečný na kmitočtu v regionu vysílání, který se používá k výběru datového bloku FAS	Pouze GBAS					
	Identifikátor referenční dráhy (RPI)		Text	Čtyřznakový identifikátor používaný k potvrzení výběru správného postupu přiblížení						
	Prahový bod přistání (LTP) nebo fiktivní prahový bod (FTP)			LTP/FTP						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Poloha	Bod	Zeměpisná šířka a délka LTP/FTP		0,3 m (1 ft)	Kritická		0,0005 „(0,01“)	
		Elipsoidická výška	Nadmořská výška	Výška LTP/FTP nad elipsoidem WGS-84		0,25 m	Kritická		0,1 m	
		Ortometrická výška	Nadmořská výška	Výška LTP/FTP ve vztahu ke geoidu uváděná jako nadmořská výška MSL						
	Bod připojení dráhy letu (FPAP)			FPAP						
		Poloha	Bod	Zeměpisná šířka a délka FPAP		0,3 m (1 ft)	Kritická		0,0005 „(0,01“)	
		Ortometrická výška	Nadmořská výška	Výška FPAP ve vztahu ke geoidu uváděná jako nadmořská výška MSL						
	Výška přeletu prahu přiblížení (TCH)		Výška	Určená výška přeletu úhlu dráhy letu nad LTP (nebo FTP)		0,5 m	Kritická	Vypočteno	0,05 m	
	Úhel sestupové roviny (GPA)		Hodnota	Úhel dráhy přiblížení (sestupové roviny) vzhledem k horizontální rovině, definovaný v souladu s WGS-84 v LTP/FTP		0,01°m	Nepoužije se		0,01°m	

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Šířka kurzu na prahu dráhy		Hodnota	Pološířka příčné šířky kurzu v LTP/FTP, která definuje boční vychýlení, při kterém dosáhne přijímač plné odchylky.		Nepoužije se	Kritická		0,25 m	
	Vychýlení délky delta		Vzdálenost	Vzdálenost od konce dráhy do FPAP; určuje místo, kde se boční citlivost mění na citlivost na nezdařené přiblížení.		Nepoužije se	Nepoužije se		8 m	
	Horizontální mez výstrahy (HAL)		Hodnota	PEN	Pouze SBAS					
	Vertikální mez výstrahy (VAL)		Hodnota	VAL	Pouze SBAS					
	Datový blok FAS		Text	Binární řetězec popisující datový blok FAS vygenerovaný vhodným softwarovým nástrojem; datový blok FAS je soubor parametrů k určení jediného přesného přístrojového přiblížení nebo APV a definování souvisejícího přiblížení.						
	Zbytek CRC		Text	8znaková hexadecimální reprezentace vypočítaných zbylých bitů použitá k určení integrity datového bloku FAS během přenosu a uložení.						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Fix postupu										
	Identifikace		Text	Názvy, kódovaná označení nebo kódované názvy přidělené význačnému bodu						
	Požadavky na podávání zpráv ATC		Text	Označení požadavku na podávání zpráv ATS/MET jako „povinného“, „na vyžádání“ nebo „nulového“						
	Hlásný bod VFR		Text	Jméno mostu nebo kostela	VFR					
	Poloha		Bod	Zeměpisná poloha fixu		Viz poznámka 1				
	Typ		Text	Označení druhu fixu, jako je navigační zařízení, Int, traťový bod						
	Formace									
		Navigační zařízení	Text	Identifikace referenční stanice VOR/DME						
		Zaměření	Zaměření	Zaměření k referenčnímu VOR/DME, není-li s ním traťový bod spojený		Viz poznámka 2				

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Vzdálenost	Vzdálenost	Vzdálenost od referenčního VOR/DME, není-li s ním traťový bod spojený		1/100 km	Důležitá	Vypočteno	1/100 km nebo 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)
					Poznámka 1	100 m	Důležitá	Zjišťováno/ vypočteno	1 vteřina	1 vteřina
						3 m	Důležitá	Zjišťováno/ vypočteno	1/10 vteřiny	1 vteřina
					Poznámka 2	1/10 stupně	Běžná	Vypočteno	1/10 stupně	1/10 stupně
						1/10 stupně	Důležitá	Vypočteno	1/10 stupně	1/10 stupně

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Postup vyčkávání				Předem stanovený obrat, který udržuje letadlo v určeném vzdušném prostoru při čekání na další letové povolení						
	Identifikace		Text	Identifikace postupu vyčkávání						
	Fix		Bod	Zeměpisné místo, které slouží jako referenční pro postup vyčkávání		Stejné jako u fixu postupu				

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Příletový kurz		Kurs	Skutečný příletový kurz					1/10 stupně	
	Odletový kurz		Kurs	Skutečný odletový kurz					1/10 stupně	
	Vzdálenost úseku		Vzdálenost	Odletová vzdálenost úseku					1 1/10 km nebo 1/10 nm	
	Čas úseku		Hodnota	Odletový čas úseku						
	Radiální omezení		Úhel	Radiální omezení z VOR/DME, na kterých se vyčkávání zakládá						
	Směr zatáčky		Hodnota	Směr zatáčky v rámci postupu						
	Minimální nadmořská výška		Nadmořská výška	Minimální hladina vyčkávání k nejbližší vyšší (50 m nebo 100 stop) letové hladině		50 m	Běžná	Vypočteno	50 m/100 ft letová hladina	
	Maximální nadmořská výška		Nadmořská výška	Maximální hladina vyčkávání k nejbližší vyšší (50 m nebo 100 stop) letové hladině					50 m/100 ft letová hladina	
	Rychlost		Hodnota	Maximální indikovaná rychlost letu					10 kt	
	Magnetická deklinace									
		Úhel	Úhel	Magnetická deklinace radionavigačního zařízení postupu						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Datum	Datum	Datum, ke kterému měla magnetická deklinace odpovídající hodnotu						
	Název navigačních specifikací		Text	Název navigační specifikace – soubor požadavků na letadla a letové posádky potřebných pro podporu navigační aplikace v rámci definované koncepce vzdušného prostoru	RNAV/RNP					

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Specifika postupu pro vrtulníky										
	Název postupu pro vrtulníky (RNAV 263)		Text	Identifikace postupu pro vrtulníky						
	Výška přeletu heliportu (HCH)		Výška	Výška přeletu heliportu			Důležitá		1 m/1 ft	1 m/1 ft
	Výchozí odletový fix (IDF)		Bod	Výchozí odletový fix	DEP					

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Bod nezdařeného přiblížení (MAPt)		Bod	MAPt	APCH					
	Přímý vizuální úsek			Pro PinS APP: část letu, která přímo spojuje PinS s místem přistání; pro PinS DEP: část letu, která přímo spojuje místo přistání s IDF.						
		Trasa	Čára							
		Vzdálenost	Vzdálenost							
		Zaměření	Úhel							
		Výška přeletu	Výška							
	Manévrovací vizuální úsek (VS)			PinS VS chráněný pro tyto manévry: a) pro PinS APCH: vizuální manévrování z MAPt kolem heliportu nebo místa přistání s cílem přistát z jiného směru než přímo od MAPt; a b) pro PinS DEP: vzlet v jiném směru než přímo k IDF následovaný vizuálním manévrováním pro vstup do přístrojového úseku v IDF	APCH DEP					
		Středová čára	Úhel	Osa povrchu stoupání po vzletu	DEP					

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Provozní plocha	Polygon	Oblast, ve které se předpokládá, že pilot bude manévrovat vizuálně	APCH DEP					
		Neprovozní plocha	Polygon	Oblast, kde je manévrování zakázáno	APCH DEP					
		Vstupní tratě	Čára	PinS VS chráněný pro tyto manévry: a) pro PinS APCH: vizuální manévrování z MAPt kolem heliportu nebo místa přistání s cílem přistát z jiného směru než přímo od MAPt; a b) pro PinS DEP: vzlet v jiném směru než přímo k IDF následovaný vizuálním manévrováním pro vstup do přístrojového úseku v IDF	APCH DEP					
	HAS			Výška nad diagramem povrchu	APCH					
		Poloměr	Vzdálenost							
		Výška nad povrchem	Výška							
	Text „Proceed visually“ (Pokračovat vizuálně)		Text	Text označující, že postup obsahuje pokyn „Proceed visually“ (Pokračovat vizuálně)						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Text „Proceed VFR“ (Pokračovat podle pravidel pro let za viditelnosti)		Text	Text označující, že postup obsahuje pokyn „Proceed VFR“ (Pokračovat podle pravidel pro let za viditelnosti)						
	Úhel klesání vizuálního úseku (VSDA)		Hodnota	VSDA						
	Vstupní tratě									
		Délka	Vzdálenost							
		Šířka	Vzdálenost							
		Zaměření	Úhel							

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
AITE				Poznámky k mapám (letecké informace v textové podobě)						
	Neharmonizováno mezi přístrojovými údaji a údaji vizuálního sestupu		Text							

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Popis nezdařeného přiblížení		Text	Popis nezdařeného přiblížení postupu						
	Popis tratě SID/STAR		Text	Textový popis postupu SID nebo STAR						
	Sklon stoupání nezdařeného přiblížení		Hodnota	Hodnota sklonu stoupání nezdařeného přiblížení při postupu přiblížení						
	Kategorie H poznámka		Text							
	Kategorie D velký		Text							
	Požadováno schválení (AR)		Text	Označení, že je požadováno schválení RNP						
	Jednotky měření		Text							
	Namísto toho GNSS									
	Porucha spojení		Text	Popis poruchy spojení						
	Požadován přehled/radar									

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Poznámka o blízké překážce SID		Text	Označení pro všechny případy, kdy existují blízké překážky, které nebyly zvažovány při určování návrhového sklonu zveřejněného postupu						
	Vyrovnání vychýlení									
	PDG větší než 3 %									

5. **Data o radionavigačních zařízeních/systémech**

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Radionavigační zařízení										
	Typ		Text	Druh radionavigačního zařízení						
	Identifikace		Text	Kód přidělený pro jednoznačnou identifikaci navigačního zařízení						
	Název		Text	Textový název přidělený navigačnímu zařízení						
	Oblast působení		Text	Označení, zda navigační zařízení slouží na trati (E), na letišti (A) nebo pro dvojí účel (AE)						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Obsluhované letiště		Text	Směrovací značka ICAO nebo název obsluhovaného letiště						
	Obsluhovaná dráha		Text	Označení obsluhované dráhy						
	Provozující subjekt		Text	Název subjektu provozujícího zařízení						
	Druh podporovaného provozu		Seznam kódů	Označení druhu podporovaného provozu pro ILS/MLS, základní GNSS, systém s družicovým rozšířením (SBAS) a pozemní rozšiřující systém (GBAS)						
	Společné umístění		Text	Informace o tom, že se navigační zařízení nachází ve společném umístění s jiným navigačním zařízením						
	Provozní doba		Harmonogram	Doba provozu radionavigačního zařízení						
	Magnetická deklinace			Úhlový rozdíl mezi skutečným a magnetickým severem						
		Úhel	Úhel	Magnetická deklinace v radionavigačním zařízení	ILS/NDB	Viz poznámka 1 níže.				
		Datum	Datum	Datum, ke kterému měla magnetická deklinace odpovídající hodnotu						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Deklinace stanice		Úhel	Odchylka nastavení navigačního zařízení mezi nulovou radiálou a skutečným severem určená v době, kdy je stanice kalibrována	VOR/ILS/MLS					
	Nulový směr zaměření		Text	Směr „nulového zaměření “, který stanice poskytuje, např. magnetický sever, skutečný sever atd.	VOR					
	Kmitočet		Hodnota	Kmitočet nebo ladicí kmitočet radionavigačního zařízení						
	Kanál		Text	Číslo kanálu radionavigačního zařízení	DME nebo GBAS					
	Poloha		Bod	Zeměpisná poloha radionavigačního zařízení		Viz poznámka 2 níže.				
	Nadmořská výška		Nadmořská výška	Nadmořská výška vysílací antény DME nebo nadmořská výška referenčního bodu GBAS	DME nebo GBAS	Viz poznámka 3 níže.				
	Elipsoidická výška		Výška	Elipsoidická výška referenčního bodu GBAS	GBAS					
	Nastavení kurzového majáku									
		Zaměření	Zaměření	Kurz kurzového majáku	Kurzový maják ILS	1/100 stupně	Důležitá	Zjišťováno	1/100 stupně (pro skutečnou hodnotu)	1 stupeň

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
		Typ	Text	Druh nastavení kurzového majáku, skutečné nebo magnetické	Kurzový maják ILS					
	Nulové azimutální nastavení		Zaměření	Nulové azimutální nastavení MLS	MLS	1/100 stupně	Důležitá	Zjišťováno	1/100 stupně (pro skutečnou hodnotu)	1 stupeň
	Úhel		Úhel	Úhel sestupové roviny ILS nebo normální úhel sestupové roviny zařízení MLS	ILS GP/ MLS					
	RDH		Hodnota	Hodnota referenční výšky ILS (ILS RDH)	ILS GPC	0,5 m	Kritická	Vypočteno		
	Anténa kurzového majáku na koncovou vzdálenost dráhy		Vzdálenost	Kurzový maják ILS – koncová vzdálenost dráhy/FATO	Kurzový maják ILS	3 m	Běžná	Vypočteno	1 m/1 ft	Dle grafu
	Sestupová anténa ILS na vzdálenost TRSH		Vzdálenost	Sestupová anténa ILS – prahová vzdálenost podél osy	ILS GPC	3 m	Běžná	Vypočteno	1 m/1 ft	Dle grafu
	Návěstidlo ILS na vzdálenost TRSH		Vzdálenost	Návěstidlo ILS – prahová vzdálenost	CEP	3 m	Důležitá	Vypočteno	1 m/1 ft	2/10 km (1/10 nm)
	Anténa ILS DME na vzdálenost TRSH		Vzdálenost	Anténa ILS DME – prahová vzdálenost podél osy	CEP	3 m	Důležitá	Vypočteno	1 m/1 ft	Dle grafu

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Azimutální anténa MLS na koncovou vzdálenost dráhy		Vzdálenost	Azimutální anténa MLS – koncová vzdálenost dráhy/FATO	MLS	3 m	Běžná	Vypočteno	1 m/1 ft	Dle grafu
	Výšková anténa MLS na vzdálenost TRHS		Vzdálenost	Výšková anténa MLS – prahová vzdálenost podél osy	MLS	3 m	Běžná	Vypočteno	1 m/1 ft	Dle grafu
	Anténa MLS DME na vzdálenost TRHS		Vzdálenost	Anténa MLS DME/P – prahová vzdálenost podél osy	MLS	3 m	Důležitá	Vypočteno	1 m/1 ft	Dle grafu
	Polarizace signálu		Seznam kódů	Polarizace signálu GBAS (GBAS/H nebo GBAS/E)	GBAS					
	Určené provozní pokrytí (DOC)		Text	DOC nebo standardní objem služby (SSV) jako rozsah nebo poloměr objemu služby z referenčního bodu navigačního zařízení/GBAS, výšky a sektorů, je-li požadováno						
			Poznámka 1		Kurzový maják ILS	1 stupeň	Důležitá	Zjišťováno	1 stupeň	
					NDB	1 stupeň	Běžná	Zjišťováno	1 stupeň	
								Zjišťováno		

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
			Poznámka 2		Navigační zařízení letiště	3 m	Důležitá	Zjišťováno	1/10 vteřiny	Dle grafu
					Vztažný bod GBAS	1 m		Zjišťováno		
					Na trati	100 m	Důležitá	Zjišťováno	1 vteřina	
								Zjišťováno		
			Poznámka 3		DME	30 m (100 ft)	Důležitá	Zjišťováno	30 m (100 ft)	30 m (100 ft)
					DME/P	3 m	Důležitá	Zjišťováno	3 m (10 ft)	
					Vztažný bod GBAS	0,25 m	Důležitá		1 m/1 ft	

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
GNSS				Celosvětový systém pro určování polohy a času, který zahrnuje jednu nebo více družicových konstelací, přijímače letadla a sledování integrity systému, v případě potřeby rozšířený na podporu požadované navigační výkonnosti pro zamýšlený provoz.						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Název		Text	Název prvku GNSS (GPS, GBAS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS atd.)						
	Kmitočet		Hodnota	Kmitočet GNSS	Dle potřeby					
	Oblast pokrytá službou		Polygon	Zeměpisná poloha oblasti pokryté službou GNSS						
	Oblast pokrytí		Polygon	Zeměpisná poloha oblasti pokrytí GNSS						
	Provozující orgán		Text	Název orgánu, který zařízení provozuje						
Letecká pozemní návěstidla				Pozemní návěstidla a jiné světelné majáky označující zeměpisné polohy vybrané členským státem jako významné						
	Typ		Text	Druh majáku						
	Označení		Text	Kód přidělený pro jednoznačnou identifikaci majáku						
	Název		Text	Jméno města nebo jiná identifikace majáku						
	Intenzita		Hodnota	Intenzita světla majáku					1000 cd	
	Vlastnosti		Text	Informace o vlastnostech majáku						
	Provozní doba		Harmono-gram	Doba provozu majáku						
	Poloha		Bod	Zeměpisná poloha majáku						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Námořní návěstidla										
	Poloha		Bod	Zeměpisná poloha majáku						
	Dohlednost		Vzdálenost	Dohlednost majáku						
	Vlastnosti		Text	Informace o vlastnostech majáku						

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Speciální navigační systém				Stanice spojené se speciálními navigačními systémy (DECCA, LORAN atd.)						
	Typ		Text	Druh dostupné služby (řídící signál, závislý signál, barva)						
	Označení		Text	Kód přidělený pro jednoznačnou identifikaci speciálního navigačního systému						
	Název		Text	Textový název přidělený speciálnímu navigačnímu systému						
	Kmitočet		Hodnota	Kmitočet (číslo kanálu, základní četnost impulzů, četnost opakování) speciálního navigačního systému						
	Provozní doba		Harmonogram	Doba provozu speciálního navigačního systému						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Poloha		Bod	Zeměpisná poloha speciálního navigačního systému		100 m	Důležitá	Zjišťováno/ vypočteno		
	Provozující subjekt		Text	Název subjektu provozujícího zařízení						
	Pokrytí zařízení		Text	Popis pokrytí zařízení speciálního navigačního systému						

6. **Data překážek**

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Překážka				Všechny pevné (ať již dočasné či trvalé) a mobilní překážky nebo jejich části						
	Identifikátor překážky		Text	Jedinečný identifikátor překážky						
	Provozovatel/vlastník		Text	Jméno a kontaktní údaje provozovatele nebo vlastníka překážky						
	Typ geometrie		Seznam kódů	Označení, zda je překážkou bod, linie nebo polygon						
	Vodorovná poloha		Bod, linie nebo polygon	Vodorovná poloha překážky		Viz poznámka 1 níže.				

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Horizontální rozsah		Vzdálenost	Horizontální rozsah překážky						
	Nadmořská výška		Nadmořská výška	Nadmořská výška nejvyššího bodu překážky		Viz poznámka 2 níže.				
	Výška		Výška	Výška překážky nad zemí						
	Typ		Text	Druh překážky						
	Datum a časové razítko		Datum	Datum a čas vytvoření překážky						
	Provoz		Text	Charakteristický provoz mobilních překážek						
	Účinnost		Text	Účinnost dočasných typů překážek						
	Osvětlení									
		Typ	Text	Typ osvětlení						
		Barva	Text	Barva osvětlení překážky						
	Označování		Text	Druh značení překážky						
	Materiál		Text	Převažující povrchový materiál překážky						
			Poznámka 1	Překážky v oblasti 1		50 m	Běžná	Zjišťováno	1 vteřina	Dle grafu

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
				Překážky v oblasti 2 (včetně 2a, 2b, 2c, 2d, oblasti dráhy letu při vzletu a překážkových ploch)		5 m	Důležitá	Zjišťováno	1/10 vteřiny	1/10 vteřiny
				Překážky v oblasti 3		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	1/10 vteřiny	1/10 vteřiny
				Překážky v oblasti 4		2,5 m	Důležitá	Zjišťováno		
			Poznámka 2	Překážky v oblasti 1		30 m	Běžná	Zjišťováno	1 m/1 ft	3 m (10 ft)
				Překážky v oblasti 2 (včetně 2a, 2b, 2c, 2d, oblasti dráhy letu při vzletu a překážkových ploch)		3 m	Důležitá	Zjišťováno	1 m/1 ft	1 m/1 ft
				Překážky v oblasti 3		0,5 m	Důležitá	Zjišťováno	0,1 m nebo 0,1 ft/0,01 m	1 m/1 m
				Překážky v oblasti 4		1 m	Důležitá	Zjišťováno	0,1 m	

7. **Zeměpisná data**

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Budovy				Budovy (provozního významu) a další významné/výrazné prvky (letiště)						
	Název		Text	Název budovy						
	Geometrie		Polygon	Zeměpisná poloha budovy						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Zastavěné oblasti				Oblasti pokryté městy, městečky a vesnicemi						
	Název		Text	Název zastavěné oblasti						
	Geometrie		Bod/polygon	Zeměpisná poloha zastavěné oblasti						
Železnice				Všechny železniční tratě, které mají orientační hodnotu						
	Název		Text	Název železniční trati						
	Geometrie		Čára	Zeměpisná poloha železničních tratí						
Dálnice a silnice				Všechny dálnice a silnice, které mají orientační hodnotu						
	Název		Text	Název dálnic a silnic						
	Geometrie		Čára	Zeměpisná poloha dálnic a silnic						
Orientační body				Přírodní a kulturní orientační body, jako jsou mosty, významná přenosová vedení, trvalá zařízení lanovek, větrné turbíny, důlní konstrukce, pevnosti, zříceniny, hráze, potrubí, skály, srázy, útesy, písečné duny, osamělé majáky a majákové lodě, pokud jsou považovány za významné pro vizuální letovou navigaci						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Vlastnosti		Text	Popis orientačního bodu						
	Geometrie		Čára	Zeměpisná poloha železničních tratí						
Politické hranice				Mezinárodní politické hranice						
	Geometrie		Čára	Zeměpisná poloha mezinárodních politických hranic						
Vodopis				Všechny vodní prvky, jež zahrnují pobřeží, jezera, řeky a potoky (včetně těch, které nejsou trvalé povahy), solná jezera, ledovce a ledové pokrývky						
	Název		Text	Název vodního prvku						
	Geometrie		Čára/ polygon	Zeměpisná poloha vodního prvku						
Zalesněné plochy				Zalesněné plochy						
	Geometrie		Polygon	Zeměpisná poloha zalesněné plochy						

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
Služební pozemní komunikace				Část povrchu letiště používaná služebními mobilními prostředky						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Geometrie		Polygon	Zeměpisná poloha služebních pozemních komunikací						
	Základna prvků		Text	Identifikace dotčeného typu prvku						
	Základna identifikátorů		Text	Název podkladové TWY, parkovacího stání nebo odbavovací plochy						
Stavební prostor				Část plochy letiště, která je ve výstavbě						
	Geometrie		Polygon	Zeměpisná poloha stavebního prostoru						
Oblast nevhodná pro pohyb letadel				Oblasti nevhodné pro pohyb letadel						
	Geometrie		Polygon	Vyznačená pohybová plocha, která je trvale nevhodná pro letadla a je jako taková jasně identifikována						
Kontrolní bod průzkumu				Stabilizovaný kontrolní bod průzkumu						
	Identifikační číslo		Text	Zvláštní jedinečný identifikátor trvale přidělený poskytovatelem dat instanci prvku						
	Umístění		Bod	Zeměpisná poloha kontrolního bodu průzkumu						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Nadmořská výška		Nadmořská výška	Nadmořská výška kontrolního bodu průzkumu						
Uzel letištní sítě pozemních tras (ASRN)				Vrchol grafu definujícího ASRN						
	Identifikační síť		Text	Logický název, který se skládá z vymezeného seznamu názvů jednoho nebo více prvků spojených s prvkem ASRN						
	Prahová hodnota identifikátoru		Text	Název instance prvku						
	Identifikační číslo		Text	Zvláštní jedinečný identifikátor trvale přidělený poskytovatelem dat instanci prvku						
	Odkaz na terminál		Text	Budova terminálu spojená s instancí prvku						
	Typ uzlu		Text	Typ uzlu						
	Kat. zastavení		Text	Kategorie provozu vyčkávacího místa za podmínek nízké dohlednosti						
	Poloha		Bod	Zeměpisná poloha uzlu ASRN						
Okraj ASRN				Spojení mezi uzly v grafu, který definuje ASRN						

▼M1

Předmět	Vlastnost	Dílčí vlastnost	Typ	Popis	Poznámka	Přesnost	Integrita	Typ poříz.	Zveř. rozl.	Rozl. mapy
	Identifikační síť		Text	Logický název, který se skládá z vymezeného seznamu názvů jednoho nebo více prvků spojených s prvkem ASRN						
	Směr		Text	Jednosměrná nebo oboustranná směrovost příslušné instance prvku						
	Odkaz na uzel 1		Text	Identifikační číslo uzlu ASRN odpovídajícího výchozímu bodu geometrie okraje						
	Odkaz na uzel 2		Text	Identifikační číslo uzlu ASRN odpovídajícího konečnému bodu geometrie okraje						
	Typ okraje		Text	Typ okraje						
	Odv. okraj		Text	Metoda odvození geometrie okraje						
	Geometrie		Čára	Zeměpisné umístění okraje ASRN						

▼M1

Typy dat uvedené ve sloupci 4 „Druh“

Typ	Popis	Datové položky
Bod	Dvojice souřadnic (zeměpisná šířka a délka) vztažená k matematickému elipsoidu, které vymezují polohu bodu na povrchu Země	Zeměpisná šířka Zeměpisná délka Horizontální referenční systém Jednotky měření Dosažená horizontální přesnost
Čára	Posloupnost bodů definující lineární předmět	Posloupnost bodů
Polygon	Posloupnost bodů tvořících hranici polygonu; první a poslední bod je totožný	Uzavřená posloupnost bodů
Výška	Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od stanovené roviny	Číselná hodnota Vertikální referenční systém Jednotky měření Dosažená vertikální přesnost
Nadmořská výška	Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od střední hladiny moře (MSL)	Číselná hodnota Vertikální referenční systém Jednotky měření Dosažená vertikální přesnost
Nadmořská výška	Vertikální vzdálenost bodu nebo hladiny, které jsou na povrchu země nebo připevněny k tomuto povrchu, měřená od střední hladiny moře (MSL)	Číselná hodnota Vertikální referenční systém Jednotky měření Dosažená vertikální přesnost
Vzdálenost	►C3 Lineární hodnota ◄	Číselná hodnota Jednotky měření Dosažená přesnost
Úhel/zaměření	Velikost úhlu	Číselná hodnota Jednotky měření Dosažená přesnost
Hodnota	Jakákoli naměřená, vyhlášená nebo odvozená hodnota, která není uvedena výše	Číselná hodnota Jednotky měření Dosažená přesnost
Datum	Kalendářní datum, které odkazuje na konkrétní den nebo měsíc	Text
Harmonogram	Opakující se časové období, které se skládá z jednoho nebo více časových intervalů nebo zvláštních dnů (např. dovolené), jež se vyskytují cyklicky	Text
Seznam kódů	Soubor předem definovaných textových řetězců nebo hodnot	Text
Text	Volný text	Řetězec znaků bez omezení

▼B

PŘÍLOHA IV

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

(Část ATS)

HLAVA A – DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB (ATS.OR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

ATS.OR.100 Vlastnictví

(a) Poskytovatel letových provozních služeb oznámí příslušným úřadům:

(1) své právní postavení, strukturu vlastnictví a veškerá ujednání, která mají výrazný dopad na kontrolu nad jeho aktivy;

(2) jakékoli propojení s organizacemi, které nejsou zapojeny do poskytování letových navigačních služeb, včetně obchodních činností, kterých se poskytovatelé účastní přímo nebo prostřednictvím příbuzných podniků a které představují více než 1 % jejich očekávaného příjmu; kromě toho poskytovatel oznámí jakoukoli změnu jakékoli jednotlivé držby akcií, která představuje nejméně 10 % z jeho celkové držby akcií.

(b) Poskytovatel letových provozních služeb přijme všechna nezbytná opatření, aby nedocházelo k žádnému střetu zájmů, který by mohl ohrozit nestranné a objektivní poskytování jeho služeb.

ATS.OR.105 Otevřené a transparentní poskytování služeb

Kromě bodu ATM/ANS.OR.A.075 přílohy III se poskytovatel letových provozních služeb nepodílí na jednání, jehož předmětem nebo následkem je zamezit, omezit nebo narušit hospodářskou soutěž, ani na jednání, které je podle platných vnitrostátních právních předpisů a právních předpisů Unie zneužitím dominantního postavení.

▼M1

ATS.OR.110 Koordinace mezi provozovateli letišť a poskytovateli letových provozních služeb

Poskytovatel letových provozních služeb uzavře ujednání s provozovatelem letiště, na němž poskytuje letové provozní služby, aby byla zajištěna odpovídající koordinace činností a poskytovaných služeb, jakož i výměna relevantních dat a informací.

ATS.OR.115 Koordinace mezi vojenskými stanovišti a poskytovateli letových provozních služeb

Aniž je dotčen článek 6 nařízení (ES) č. 2150/2005, poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby jeho stanoviště letových provozních služeb, buď pravidelně, nebo na základě žádosti, v souladu s místně dohodnutými postupy, poskytovaly příslušným vojenským stanovištím příslušný letový plán a další údaje týkající se letů civilních letadel s cílem usnadnit jejich identifikaci.

ATS.OR.120 Koordinace mezi poskytovateli meteorologických služeb a poskytovateli letových provozních služeb

a) Aby zajistil, že letadla obdrží nejaktuálnější meteorologické informace pro svůj provoz, uzavře poskytovatel letových provozních služeb ujednání s přidruženým poskytovatelem meteorologických služeb pro pracovníky letových provozních služeb:

▼M1

(1) kromě použití měřidel také o hlášení dalších meteorologických prvků, které mohou být dohodnuty, jsou-li zpozorovány pracovníky letových provozních služeb nebo jsou sdělovány letadly;

(2) o co nejvčasnějším hlášení meteorologických jevů provozního významu, které nebyly zařazeny do meteorologické zprávy letiště, jsou-li zpozorovány pracovníky letových provozních služeb nebo jsou sdělovány letadly;

(3) o co nejvčasnějším hlášení příslušných informací týkajících se přederupční vulkanické aktivity, vulkanických erupcí a informací o oblaku vulkanického popela. Kromě toho musí oblastní střediska řízení a letová informační střediska tyto informace hlásit přidružené meteorologické výstražné službě a poradenským centrům pro vulkanický popel (VAAC).

b) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby byla udržována úzká koordinace mezi oblastními středisky řízení, letovými informačními středisky a přidruženými meteorologickými výstražnými službami, aby informace o vulkanickém popelu, které jsou zahrnuty ve zprávách NOTAM a SIGMET, byly konzistentní.

ATS.OR.125 Koordinace mezi poskytovateli leteckých informačních služeb a poskytovateli letových provozních služeb

a) Poskytovatel letových provozních služeb poskytne příslušnému poskytovateli leteckých informačních služeb letecké informace, které mají být podle potřeby zveřejněny, aby bylo umožněno využívání těchto letových provozních služeb.

b) Aby se zajistilo, že poskytovatelé leteckých informačních služeb získají informace, které jim umožní poskytovat aktuální předletové informace a uspokojovat potřeby, pokud jde o informace poskytované během letu, uzavřou poskytovatel letových provozních služeb a poskytovatel leteckých informačních služeb ujednání o hlášení následujících údajů odpovědnému poskytovateli leteckých informačních služeb, a to s minimální prodlevou:

(1) informací o podmínkách na letišti;

(2) provozního stavu souvisejících zařízení, služeb a navigačních prostředků v rámci jejich oblasti odpovědnosti;

(3) výskytu vulkanické aktivity pozorovaném pracovníky letových provozních služeb nebo hlášeném letadly;

(4) jakýchkoli dalších informací, které považuje za důležité z hlediska provozu.

c) Před zavedením změn v systémech pro letovou navigaci ve své odpovědnosti poskytovatel letových provozních služeb:

(1) zajistí úzkou koordinaci s dotčeným poskytovatelem nebo dotčenými poskytovateli leteckých informačních služeb;

(2) náležitě zohlední čas, který poskytovatel letecké informační služby potřebuje na přípravu, vytváření a vydání příslušných materiálů, které se mají vyhlásit;

(3) včas poskytne informace dotčenému poskytovateli letecké informační služby.

d) Poskytovatel letových provozních služeb musí, kromě 14denní doručovací doby, při předkládání nezpracovaných informací nebo dat, nebo obojího, jež podléhají cyklu právní úpravy a kontroly leteckých informací (AIRAC), poskytovatelům leteckých informačních služeb dodržovat předem stanovená, mezinárodně dohodnutá data nabytí účinnosti AIRAC.

▼M1

ATS.OR.130 Čas v letových provozních službách

a) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby byla stanoviště letových provozních služeb vybavena hodinami ukazujícími čas v hodinách, minutách a sekundách, které jsou zřetelně viditelné z každého pracoviště obsluhy na příslušném stanovišti.

b) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby hodiny a jiná zařízení pro zaznamenávání času stanovišť letových provozních služeb byly podle potřeby kontrolovány tak, aby byl zajištěn správný čas v rozmezí ±30 sekund UTC. Kdykoli je stanovištěm letových provozních služeb využívána komunikace datovým spojem, musí se hodiny a jiná zařízení pro zaznamenávání času kontrolovat podle potřeby tak, aby byl zajištěn správný čas v rozmezí 1 sekundy UTC.

c) Správný čas se získá od stanice standardního času nebo, pokud to není možné, z jiného stanoviště, které získalo správný čas od takové stanice.

ATS.OR.135 Pohotovostní opatření

Poskytovatel letových provozních služeb vypracuje plány pro nepředvídané situace požadované v bodě ATM/ANS.OR.A.070 přílohy III v úzké koordinaci s poskytovateli letových provozních služeb odpovědnými za poskytování služeb v přilehlých částech vzdušného prostoru a případně s dotčenými uživateli vzdušného prostoru.

ATS.OR.140 Selhání a nesprávná činnost systémů a zařízení

Poskytovatel letových provozních služeb přijme vhodná opatření, aby stanoviště letových provozních služeb neprodleně oznamovala jakákoli selhání nebo nesprávnou činnost komunikačních, navigačních a přehledových systémů nebo jakýchkoli jiných systémů či zařízení významných pro bezpečnost, které by mohly nepříznivě ovlivnit bezpečnost nebo účinnost letového provozu či poskytování letových provozních služeb, nebo obojí.

ATS.OR.145 Činnost služby řízení letového provozu

Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby byly informace o pohybech letadel, jakož i záznam letových povolení ATC vydaných těmto letadlům, zobrazovány tak, aby umožňovaly snadnou analýzu s cílem udržet účinný tok letového provozu s přiměřeným rozstupem mezi letadly.

ATS.OR.150 Převzetí odpovědnosti za řízení a předání spojení

Poskytovatel letových provozních služeb stanoví použitelné postupy koordinace pro převzetí odpovědnosti za řízení letů, včetně předání spojení a bodů předání řízení, podle potřeby v koordinačních dohodách a provozních příručkách.

▼B

ODDÍL 2 – BEZPEČNOST SLUŽEB

ATS.OR.200 Systém řízení bezpečnosti

Poskytovatel letových provozních služeb má zaveden systém řízení bezpečnosti (SMS), který může být nedílnou součástí systému řízení požadovaného v bodě ATM/ANS.OR.B.005 a který obsahuje tyto složky:

(1) *Bezpečnostní politika a cíle*

(i) Závazky a odpovědnost vedoucích pracovníků týkající se bezpečnosti, které musí být zahrnuty do bezpečnostní politiky;

(ii) odpovědnosti za bezpečnost, pokud jde o zavedení a udržování systému řízení bezpečnosti, a pravomoc přijímat rozhodnutí ohledně bezpečnosti;

▼B

(iii) jmenování vedoucího pracovníka pro bezpečnost, který odpovídá za zavedení a údržbu účinného systému řízení bezpečnosti;

(iv) koordinace plánování reakce na mimořádné události s jinými poskytovateli služeb a leteckými podniky, které tvoří rozhraní s poskytovatelem letových provozních služeb v době, kdy poskytuje služby;

(v) dokumentace systému SMS, která popisuje všechny prvky systému SMS, související postupy SMS a výstupy SMS.

(2) *Řízení bezpečnostních rizik*

(i) Proces k identifikaci nebezpečí souvisejících s jeho službami, který musí být založen na kombinaci reaktivních, proaktivních a prediktivních metod sběru bezpečnostních dat;

(ii) proces, který zajišťuje analýzu, posouzení a řízení bezpečnostních rizik, která souvisejí s identifikovanými nebezpečími;

(iii) proces, který zajišťuje, že jeho přínos k riziku nehod letadel je v co největší rozumné míře minimalizován.

(3) *Zajištění bezpečnosti*

(i) Prostředky ke sledování a měření výkonnosti z hlediska bezpečnosti k ověření výkonnosti organizace v oblasti bezpečnosti a ověření účinnosti řízení bezpečnostních rizik;

(ii) proces, který umožňuje určit změny, jež mohou ovlivnit úroveň bezpečnostního rizika související s jeho službou a určit a řídit bezpečnostní rizika, která mohou v důsledku těchto změn vyvstat;

(iii) proces sledování a posuzování účinnosti SMS, aby bylo možné soustavně zlepšovat celkovou výkonnost SMS.

(4) *Podpora bezpečnosti*

(i) Výcvikový program, který zajistí, že jsou pracovníci vycvičeni a způsobilí k výkonu svých povinností v rámci SMS;

(ii) bezpečnostní komunikace, která zajistí, že si jsou pracovníci vědomi implementace SMS.

ATS.OR.205 Posouzení bezpečnosti a zajištění změny funkčního systému

(a) U každé změny oznámené v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.045 písm. a) podbodem 1 poskytovatel letových provozních služeb:

(1) zaručí, že je provedeno posouzení bezpečnosti, které pokrývá rozsah změny, tedy:

(i) zařízení, procedurální a lidské prvky, které se mění;

(ii) rozhraní a interakce mezi prvky, které se mění, a mezi zbytkem funkčního systému;

(iii) rozhraní a interakce mezi prvky, které se mění, a kontextem, v němž má být systém provozován;

▼B

(iv) životní cyklus změny od definice po provozní využití včetně uvedení do provozu;

(v) plánované degradační provozní režimy funkčního systému a

(2) prostřednictvím úplného, dokumentovaného a platného argumentu poskytne dostatečnou jistotu, že bezpečnostní kritéria identifikovaná aplikací bodu ATS.OR.210 jsou platná, že budou splněna a zůstanou splněná.

(b) Poskytovatel letových provozních služeb zaručí, že posouzení bezpečnosti uvedené v písmeni a) zahrnuje:

(1) identifikaci nebezpečí;

(2) určení a zdůvodnění bezpečnostních kritérií použitelných na změnu v souladu s bodem ATS.OR.210;

(3) analýzu rizik účinků souvisejících se změnou;

(4) hodnocení rizik a, v případě, že je požadováno, opatření ke zmírnění rizik pro danou změnu tak, aby splňovala použitelná bezpečnostní kritéria;

(5) ověření, že:

(i) posouzení odpovídá rozsahu změny, který je definován v písmeni a) podbodě 1;

(ii) změna splňuje bezpečnostní kritéria;

(6) specifikaci kritérií pro monitorování, která jsou nutná k tomu, aby bylo možné prokázat, že služba poskytovaná změněným funkčním systémem bude nadále splňovat bezpečnostní kritéria.

ATS.OR.210 Bezpečnostní kritéria

(a) Poskytovatel letových provozních služeb určí přijatelnost změny funkčního systému z hlediska bezpečnosti, založenou na analýze rizik představovaných zavedením změny a lišících se podle typu provozu a případně tříd zúčastněných stran.

(b) Přijatelnost změny z hlediska bezpečnosti se posoudí za použití konkrétních a ověřitelných bezpečnostních kritérií, přičemž každé kritérium se vyjádří z hlediska explicitní, množstevně vyjádřené úrovně bezpečnostního rizika či jiného opatření, které se týká bezpečnostního rizika.

(c) Poskytovatel letových provozních služeb zaručí, že bezpečnostní kritéria:

(1) jsou pro danou změnu odůvodněná, přičemž se zohlední typ změny;

(2) jsou-li splněna, je předpoklad, že funkční systém po změně bude stejně bezpečný jako před změnou nebo poskytovatel letových provozních služeb poskytne argument, který zdůvodní, že:

(i) jakékoli dočasné snížení bezpečnosti bude vykompenzováno budoucími zlepšeními bezpečnosti nebo

(ii) jakékoli trvalé snížení bezpečnosti má jiné přínosné důsledky;

(3) pokud jsou používána společně, zajistí, že změna nevytvoří nepřijatelné riziko pro bezpečnost služby;

▼B

(4) podporují zlepšení bezpečnosti, kdykoliv je to v rozumné míře proveditelné.

ATS.OR.215 Požadavky týkající se udělování průkazů způsobilosti a osvědčení zdravotní způsobilosti řídícím letového provozu

Poskytovatel letových provozních služeb zaručí, že řídící letového provozu vlastní řádný průkaz způsobilosti a jsou držiteli platného osvědčení zdravotní způsobilosti v souladu s nařízením (EU) 2015/340.

ODDÍL 3 – SPECIFICKÉ POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE LIDSKÝCH ČINITELŮ KLADENÉ NA POSKYTOVATELE SLUŽEB ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU

ATS.OR.300 Oblast působnosti

Tento oddíl vymezuje požadavky, které musí splnit poskytovatel služeb řízení letového provozu, pokud jde o lidskou výkonnost, aby:

(a) zabránil riziku a snížil riziko, že službu řízení letového provozu poskytují řídící letového provozu s problematickým používáním psychoaktivních látek;

(b) zabránil riziku a snížil riziko negativních účinků stresu na řídící letového provozu s cílem zaručit bezpečnost letového provozu;

(c) zabránil riziku a snížil riziko negativních účinků únavy řídících letového provozu s cílem zaručit bezpečnost letového provozu.

ATS.OR.305 Povinnosti poskytovatelů služeb řízení letového provozu, pokud jde o v problematické používání psychoaktivních látek řídícími letového provozu

(a) Poskytovatel služeb řízení letového provozu musí vytvořit a zavést politiku a související postupy, aby zajistil, že problematické používání psychoaktivních látek neovlivní poskytování služby řízení letového provozu.

(b) Aniž jsou dotčena ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ([1]) a použitelné vnitrostátní právní předpisy o vyšetření osob, poskytovatel služeb řízení letového provozu vytvoří a zavede objektivní, transparentní a nediskriminační postup pro odhalení případů problematického užívání psychoaktivních látek řídícími letového provozu. Tento postup zohledňuje ustanovení vymezená v bodě ATCO.A.015 nařízení (EU) 2015/340.

(c) Postup uvedený v písmeni b) schválí příslušný úřad.

ATS.OR.310 Stres

V souladu s bodem ATS.OR.200 poskytovatel služeb řízení letového provozu:

(a) vytvoří a zachovává politiku zvládání stresu řídících letového provozu včetně provádění programu zvládání stresu při kritických událostech;

(b) poskytne řídícím letového provozu vzdělávací a informační programy o prevenci stresu, včetně stresu při kritických událostech, které doplní výcvik lidských činitelů prováděný v souladu s oddíly 3 a 4 hlavy D přílohy I nařízení (EU) 2015/340.

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31).

▼B

ATS.OR.315 Únava

V souladu s bodem ATS.OR.200 poskytovatel služeb řízení letového provozu:

(a) vytvoří a udržuje politiku zvládání únavy řídících letového provozu;

(b) zajišťuje pro řídící letového provozu informační programy o prevenci únavy, které doplňují výcvik týkající se lidských činitelů poskytovaný v souladu s oddíly 3 a 4 hlavy D přílohy I nařízení (EU) 2015/340.

ATS.OR.320 Systém (systémy) rozpisu služeb řídících letového provozu

(a) Poskytovatel služeb řízení letového provozu vytvoří, zavede a sleduje systém rozpisu služeb za účelem řízení rizik pracovní únavy řídících letového provozu, a to prostřednictvím bezpečného střídání doby služby a odpočinku. V rámci systému rozpisu služeb poskytovatel služeb řízení letového provozu upřesní tyto prvky:

(1) maximální počet po sobě jdoucích pracovních dnů ve službě;

(2) maximální počet hodin v době služby;

(3) maximální dobu, po kterou je služba řízení letového provozu poskytována bez přerušení;

(4) poměr doby služby a přestávek při poskytování služby řízení letového provozu;

(5) minimální doby odpočinku;

(6) v příslušných případech maximální počet po sobě jdoucích služeb zahrnujících noc v závislosti na provozních hodinách dotčeného stanoviště řízení letového provozu;

(7) minimální dobu odpočinku po době služby zahrnující noc;

(8) minimální dobu odpočinku v rámci cyklu rozpisu služeb.

(b) Aby identifikovali a zmírnili rizika spojená s únavou, která by mohla být způsobena samotným systémem rozpisu služeb, během jeho vývoje a používání, poskytovatel služeb řízení letového provozu tento rozpis konzultuje s těmi řídícími letového provozu, jichž se bude systém rozpisu služeb týkat, nebo případně s jejich zástupci.

▼M1

ODDÍL 4 – POŽADAVKY NA KOMUNIKACI

ATS.OR.400 Letecká pohyblivá služba (komunikace letadlo-země) – obecná ustanovení

a) Poskytovatel letových provozních služeb používá v komunikaci letadlo-země pro účely letových provozních služeb hlasový nebo datový spoj či obojí.

b) Je-li pro poskytování služby řízení letového provozu používána přímá obousměrná hlasová komunikace nebo komunikace datovým spojem mezi řídícím a pilotem, zajistí poskytovatel letových provozních služeb na všech těchto komunikačních kanálech letadlo-země záznamová zařízení.

c) Je-li pro poskytování letové informační služby, včetně AFIS, používána přímá obousměrná hlasová komunikace nebo komunikace datovým spojem letadlo-země, zajistí poskytovatel letových provozních služeb na všech těchto komunikačních kanálech letadlo-země záznamová zařízení, pokud příslušný úřad nestanoví jinak.

▼M1

ATS.OR.405 Využití a dostupnost tísňového kmitočtu VKV

a) Jak je stanoveno v článku 3d, tísňový kmitočet VKV (121,500 MHz) se použije pro skutečné nouzové účely, včetně kteréhokoli z těchto:

(1) poskytovat nerušený komunikační kanál mezi letadlem v tísni nebo nouzi a pozemní stanicí, když jsou běžné kanály používány pro jiná letadla;

(2) poskytovat v případě vzniku nouzové situace komunikační kanál VKV mezi letadly a letišti, který není běžně používaný mezinárodními leteckými službami;

(3) poskytovat společný komunikační kanál VKV mezi letadly, ať už civilními, či vojenskými, a mezi těmito letadly a pozemními službami zapojenými do společných pátracích a záchranných operací před tím, než v případě potřeby přejdou na příslušný kmitočet;

(4) poskytovat komunikaci letadlo-země s letadlem, pokud porucha palubního vybavení brání použití obvyklých kanálů;

(5) poskytovat kanál pro provoz polohových majáků nehody (ELT) a pro komunikaci mezi záchrannými plavidly a letadly zapojenými do pátracích a záchranných operací;

(6) poskytovat společný kanál VKV pro komunikaci mezi civilními letadly a zakročujícím letadlem nebo stanovišti řídícími zakročování a mezi civilním nebo zakročujícím letadlem a stanovišti letových provozních služeb v případě zakročování proti civilnímu letadlu.

b) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí kmitočet 121,500 MHz na:

(1) všech oblastních střediscích řízení a letových informačních střediscích;

(2) letištních řídících věžích a přibližovacích stanovištích řízení, které obsluhují mezinárodní letiště a mezinárodní náhradní letiště;

(3) jakémkoli dalším místě určeném příslušným úřadem, pokud je poskytnutí tohoto kmitočtu považováno za nezbytné pro zajištění okamžitého přijetí tísňových volání nebo pro účely uvedené v písmenu a).

ATS.OR.410 Letecká pohyblivá služba (komunikace letadlo-země) – letová informační služba

a) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí v proveditelné míře a tak, jak to schválil příslušný úřad, aby komunikační zařízení letadlo-země umožňovala obousměrnou komunikaci mezi letovým informačním střediskem a vhodně vybavenými letadly letícími kdekoli v rámci letové informační oblasti.

b) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby komunikační zařízení letadlo-země umožňovala přímou, rychlou a nepřetržitou obousměrnou komunikaci bez atmosférických poruch mezi stanovištěm AFIS a vhodně vybavenými letadly provozovanými ve vzdušném prostoru uvedeném v bodě ATS.TR.110 písm. a) bod 3).

▼M1

ATS.OR.415 Letecká pohyblivá služba (komunikace letadlo-země) – oblastní služba řízení

Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby komunikační zařízení letadlo-země umožňovala obousměrnou komunikaci mezi stanovištěm poskytujícím oblastní službu řízení a vhodně vybavenými letadly letícími kdekoli v rámci řízené oblasti nebo řízených oblastí.

ATS.OR.420 Letecká pohyblivá služba (komunikace letadlo-země) – přibližovací služba řízení

a) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby komunikační zařízení letadlo-země umožňovala přímou, rychlou a nepřetržitou obousměrnou komunikaci bez atmosférických poruch mezi stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení a vhodně vybavenými letadly, která řídí.

b) Působí-li stanoviště poskytující přibližovací službu řízení jako samostatné stanoviště, provádí se komunikace letadlo-země komunikačními kanály poskytnutými k jeho výhradnímu použití.

ATS.OR.425 Letecká pohyblivá služba (komunikace letadlo-země) – letištní služba řízení

a) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby komunikační zařízení letadlo-země umožňovala přímou, rychlou a nepřetržitou obousměrnou komunikaci bez atmosférických poruch mezi letištní řídící věží a vhodně vybavenými letadly provozovanými v jakékoli vzdálenosti do 45 km (25 NM) od dotyčného letiště.

b) Vyžadují-li to podmínky, zajistí poskytovatel letových provozních služeb samostatné komunikační kanály pro řízení provozu probíhajícího na provozní ploše.

ATS.OR.430 Letecká pevná služba (komunikace země-země) – obecně

a) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby se v rámci komunikace země-země pro účely letových provozních služeb používala komunikace přímým rozhovorem nebo datovým spojem či obojí.

b) Je-li komunikace pro účely koordinace řízení letového provozu podporována automatizací, poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby selhání takové automatizované koordinace bylo řídícímu nebo řídícím letového provozu odpovědnému/odpovědným za koordinaci letů v předávajícím stanovišti zřetelně prezentováno.

ATS.OR.435 Letecká pevná služba (komunikace země-země) – komunikace v letové informační oblasti

a) Komunikace mezi stanovišti letových provozních služeb

(1) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby mělo letové informační středisko k dispozici zařízení pro komunikaci s těmito stanovišti, která poskytují službu v jeho oblasti odpovědnosti:

i) oblastní středisko řízení;

ii) přibližovací stanoviště řízení;

iii) letištní řídící věže;

iv) stanoviště AFIS.

(2) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby oblastní středisko řízení mělo kromě spojení s letovým informačním střediskem, jak je stanoveno v bodě 1, k dispozici zařízení pro komunikaci s těmito stanovišti poskytujícími službu v jeho oblasti odpovědnosti:

i) přibližovací stanoviště řízení;

▼M1

ii) letištní řídící věže;

iii) stanoviště AFIS;

iv) ohlašovny letových provozních služeb, jsou-li zřízeny samostatně.

(3) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby přibližovací stanoviště řízení mělo kromě spojení s letovým informačním střediskem a oblastním střediskem řízení, jak je předepsáno v bodech 1 a 2, k dispozici zařízení pro komunikaci s/se:

i) přidruženou letištní řídící věží nebo přidruženými letištními řídícími věžemi;

ii) příslušným stanovištěm nebo příslušnými stanovišti AFIS;

iii) přidruženou ohlašovnou nebo přidruženými ohlašovnami letových provozních služeb, jsou-li zřízeny samostatně.

(4) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letištní řídící věž nebo jednotka AFIS měla kromě spojení s letovým informačním střediskem, oblastním střediskem řízení a přibližovacím stanovištěm řízení, jak je předepsáno v bodech 1, 2 a 3, k dispozici zařízení pro komunikaci s přidruženou ohlašovnou letových provozních služeb, je-li zřízena samostatně.

b) Komunikace mezi stanovišti letových provozních služeb a jinými stanovišti

(1) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby mělo letové informační středisko a oblastní středisko řízení provozu k dispozici zařízení pro komunikaci s těmito stanovišti, která poskytují službu v rámci svých příslušných oblastí odpovědnosti:

i) příslušná vojenská stanoviště;

ii) poskytovatel nebo poskytovatelé meteorologických služeb sloužící středisku;

iii) letecká telekomunikační stanice sloužící středisku;

iv) příslušné kanceláře provozovatelů letadel;

v) záchranné koordinační středisko nebo (pokud takové středisko neexistuje) jakákoli jiná záchranná služba;

vi) mezinárodní služebna NOTAM sloužící středisku.

(2) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby přibližovací stanoviště řízení, letištní řídící věž a stanoviště AFIS měly k dispozici zařízení pro komunikaci s těmito stanovišti, která poskytují službu v rámci svých příslušných oblastí odpovědnosti:

i) příslušná vojenská stanoviště;

ii) integrovaný záchranný systém a záchranné služby (včetně sanitních služeb, hasičských služeb atd.);

iii) poskytovatel meteorologických služeb sloužící dotyčnému stanovišti;

iv) letecká telekomunikační stanice sloužící dotyčnému stanovišti;

v) stanoviště, které poskytuje službu uspořádání provozu na odbavovací ploše, je-li zřízeno samostatně.

▼M1

(3) Komunikační zařízení požadovaná podle písm. b) bod 1 podbod i) a písm. b) bod 2) podbod i) musí zahrnovat opatření pro rychlou a spolehlivou komunikaci mezi dotčeným stanovištěm letových provozních služeb a vojenským stanovištěm nebo vojenskými stanovišti odpovědným/odpovědnými za řízení operací zakročování v oblasti odpovědnosti stanoviště letových provozních služeb za účelem splnění povinností stanovených v oddíle 11 přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012.

c) Popis komunikačních zařízení

(1) Komunikační zařízení požadovaná podle písm. a) a písm. b) bod 1 podbod i) a bod 2 podbod i), ii) a iii) musí zahrnovat opatření pro:

i) komunikaci pouze přímým rozhovorem nebo v kombinaci s komunikací datovým spojem, jímž jsou pro účely předání řízení pomocí radaru nebo ADS-B komunikační spojení zřízena okamžitě a pro jiné účely jsou obvykle zřízena do 15 sekund;

ii) výtisky komunikace, pokud je vyžadován písemný záznam; doba přenosu zpráv pro takovou komunikaci není delší než 5 minut.

(2) Ve všech případech, na které se nevztahuje písm. c) bod 1, musí komunikační zařízení zahrnovat opatření pro:

i) komunikaci pouze přímým rozhovorem nebo v kombinaci s komunikací datovým spojem, jímž jsou tato komunikační spojení obvykle zřízena do 15 sekund;

ii) výtisky komunikace, pokud je vyžadován písemný záznam; doba přenosu zpráv pro takovou komunikaci není delší než 5 minut.

(3) Ve všech případech, kdy se vyžaduje automatický přenos dat do počítačů nebo z počítačů letových provozních služeb nebo oběma směry, se zajistí vhodná zařízení pro automatický záznam.

(4) Komunikační zařízení požadovaná podle písm. b) bodu 2 podbodů i), ii) a iii) musí zahrnovat opatření pro komunikaci přímým rozhovorem uspořádaným pro konferenční komunikace, přičemž tato komunikační spojení jsou obvykle zřízena do 15 sekund.

(5) Veškerá zařízení pro komunikaci přímým rozhovorem nebo datovým spojem mezi stanovišti letových provozních služeb a mezi stanovišti letových provozních služeb a jinými stanovišti popsanými v písm. b) bodech 1 a 2 se poskytují s automatickou funkcí záznamu.

ATS.OR.440 Letecká pevná služba (komunikace země-země) – komunikace mezi letovými informačními oblastmi

a) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letová informační střediska a oblastní střediska řízení měla k dispozici zařízení pro komunikaci se všemi sousedními letovými informačními středisky a oblastními středisky řízení. Tato komunikační zařízení musí ve všech případech zahrnovat opatření pro zprávy ve formě vhodné pro uchovávání ve formě trvalého záznamu a dodání v souladu s dobami přenosu stanovenými dohodami s ICAO o oblastní letové navigaci.

b) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby zařízení pro komunikaci mezi oblastními středisky řízení, která slouží přiléhajícím řízeným oblastem, zahrnovala navíc opatření pro komunikaci přímým rozhovorem a případně datovým spojem s automatickým záznamem, jímž jsou pro účely předání řízení pomocí přehledových dat ATS komunikační spojení zřízena okamžitě a pro jiné účely jsou obvykle zřízena do 15 sekund.

▼M1

c) Pokud to vyžadují dohody mezi dotčenými státy za účelem vyloučení nebo snížení potřeby zakročování v případě odchylek od přidělené trati, poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby zařízení pro komunikaci mezi sousedícími letovými informačními středisky nebo oblastními středisky řízení kromě středisek uvedených v písmeni b):

(1) zahrnovala opatření pro komunikaci pouze přímým rozhovorem nebo v kombinaci s komunikací datovým spojem;

(2) umožňovala, aby komunikační spojení byla obvykle zřízena do 15 sekund;

(3) byla opatřena automatickým záznamem.

d) Dotyčný poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby sousedící stanoviště letových provozních služeb byla spojena ve všech případech, kdy existují zvláštní okolnosti.

e) Kdykoli jsou místní podmínky takové, že je nutné udělovat letadlům před odletem letová povolení do řízeného vzdušného prostoru, dotčený poskytovatel (dotčení poskytovatelé) letových provozních služeb zajistí, aby stanoviště letových provozních služeb, která vydávají letadlům letová povolení, měla spojení se stanovištěm řízení letového provozu obsluhujícím sousední řízený vzdušný prostor.

f) Komunikační zařízení podporující spojení, která mají být zřízena v souladu s písmeny d) a e), musí zahrnovat opatření pro komunikaci pouze přímým rozhovorem nebo v kombinaci s komunikací datovým spojem s automatickým záznamem, jímž jsou pro účely předání řízení pomocí přehledu ATS komunikační spojení zřízena okamžitě a pro jiné účely jsou obvykle zřízena do 15 sekund.

g) Ve všech případech, kdy je vyžadována automatická výměna dat mezi počítači letových provozních služeb, zajistí poskytovatel letových provozních služeb vhodná zařízení pro automatický záznam.

ATS.OR.445 Komunikace pro řízení nebo uspořádání mobilních prostředků jiných než letadel na provozních plochách letišť

a) S výjimkou případů, kdy se komunikace pomocí systému vizuálních signálů považuje za přiměřenou, zajistí poskytovatel letových provozních služeb obousměrná radiotelefonní komunikační zařízení pro každou z těchto služeb:

(1) letištní služba řízení pro řízení mobilních prostředků na provozní ploše;

(2) AFIS pro uspořádání mobilních prostředků na provozní ploše, kde je taková služba poskytována v souladu s bodem ATS.TR.305 písm. f).

b) Potřeba samostatných komunikačních kanálů pro řízení nebo uspořádání mobilních prostředků na provozní ploše se určí na základě posouzení bezpečnosti.

c) Na všech kanálech podle písmena b) se zajistí automatická záznamová zařízení.

ATS.OR.450 Automatický záznam přehledových dat

Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby přehledová data z primárního a sekundárního radaru nebo z jiných systémů (např. ADS-B, ADS-C), které se používají jako pomůcka pro letové provozní služby, byly automaticky zaznamenávány pro použití při vyšetřování nehod a incidentů, pátrání a záchraně, letových provozních službách a vyhodnocení přehledových systémů a výcviku pro ně.

▼M1

ATS.OR.455 Uchovávání zaznamenaných informací a dat

a) Poskytovatel letových provozních služeb uchovává po dobu nejméně 30 dnů:

(1) záznamy komunikačních kanálů, jak je stanoveno v bodě ATS.OR.400 písm. b) a c);

(2) záznamy dat a komunikace, jak je stanoveno v bodě ATS.OR.435 písm. c) body 3 a 5;

(3) automatické záznamy stanovené v bodě ATS.OR.440;

(4) záznamy komunikace stanovené v bodě ATS.OR.445;

(5) záznamy dat stanovené v bodě ATS.OR.450;

(6) výtisky proužků o postupu letů, elektronická data o postupu a koordinaci letů.

b) Pokud se záznamy a protokoly uvedené v písmenu a) týkají vyšetřování nehod a incidentů, uchovávají se po delší dobu, dokud není zřejmé, že již nebudou zapotřebí.

ATS.OR.460 Zaznamenávání komunikace na pozadí a zvukového prostředí

a) Pokud příslušný úřad nestanoví jinak, jsou stanoviště letových provozních služeb vybavena zařízeními, která zaznamenávají komunikaci na pozadí a zvukové prostředí na pracovních místech řídícího letového provozu nebo pracovníka letové informační služby či případně pracovníka AFIS, schopnými uchovávat informace zaznamenané za nejméně posledních 24 hodin provozu.

b) Tyto záznamy se použijí pouze pro vyšetřování nehod a incidentů, které podléhají povinnému hlášení.

ODDÍL 5 – POŽADAVKY NA INFORMACE

ATS.OR.500 Meteorologické informace – obecná ustanovení

a) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby příslušným stanovištím letových provozních služeb byly zpřístupněny aktuální informace o stávajících a předpovídaných meteorologických podmínkách, které jsou nezbytné k plnění jejich příslušných funkcí.

b) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby příslušným stanovištím letových provozních služeb byly dodány dostupné podrobné informace o poloze, vertikálním rozsahu, směru a rychlosti pohybu meteorologických jevů, které by mohly být nebezpečné pro provoz letadel, v blízkosti letiště, a zejména v prostorech stoupání po vzletu a přiblížení.

c) Informace uvedené v písmenech a) a b) se poskytují v takové formě, aby vyžadovaly minimální interpretaci ze strany pracovníků letových provozních služeb, a s četností, která vyhovuje požadavkům dotyčných stanovišť letových provozních služeb.

ATS.OR.505 Meteorologické informace pro letová informační střediska a oblastní střediska řízení

a) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letovým informačním střediskům a oblastním střediskům řízení byly dodávány meteorologické informace stanovené v bodě MET.OR.245 písm. f) přílohy V, přičemž se klade zvláštní důraz na výskyt nebo očekávaný výskyt zhoršení počasí, jakmile jej lze určit. Tyto zprávy a předpovědi pokryjí letovou informační oblast nebo řízenou oblast a ty další oblasti, jak stanoví příslušný úřad.

▼M1

b) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letovým informačním střediskům a oblastním střediskům řízení byly pro místa určená dotyčným letovým informačním střediskem nebo oblastním střediskem řízení ve vhodných intervalech poskytovány aktuální hodnoty tlaku pro nastavení výškoměrů.

ATS.OR.510 Meteorologické informace pro stanoviště poskytující přibližovací služby řízení

a) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby stanovištím, která poskytují přibližovací služby řízení, byly dodávány meteorologické informace pro vzdušný prostor a letiště, jimiž se zabývají, jak je stanoveno v bodě MET.OR.242 písm. b) přílohy V.

b) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby v případě použití více anemometrů byla zobrazení, jichž se týkají, jasně označena za účelem identifikace vzletové a přistávací dráhy a její části, kterou každý anemometr sleduje.

c) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby stanovištím poskytujícím přibližovací službu řízení byly pro místa určená dotyčným stanovištěm poskytovány aktuální hodnoty tlaku pro nastavení výškoměrů.

d) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby stanoviště poskytující přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet byla vybavena zobrazovacím zařízením nebo zobrazovacími zařízeními pro přízemní vítr. Zobrazovací zařízení musí souviset se stejným místem či stejnými místy pozorování a musí být napájeny stejným snímačem nebo stejnými snímači jako příslušné/příslušná zobrazovací zařízení v letištní řídící věži nebo ve stanovišti AFIS, či na obou místech, a v letecké meteorologické stanici, pokud taková stanice existuje.

e) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby stanoviště poskytující přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet na letištích, na kterých se hodnoty dráhové dohlednosti posuzují pomocí přístrojů, byly vybaveny zobrazovacím zařízením nebo zobrazovacími zařízeními umožňujícím/umožňujícími odečet aktuálních hodnot dráhové dohlednosti. Zobrazovací zařízení musí souviset se stejným místem či stejnými místy pozorování a musí být napájeny stejným snímačem nebo stejnými snímači jako příslušné/příslušná zobrazovací zařízení v letištní řídící věži nebo ve stanovišti AFIS, či na obou místech, a v letecké meteorologické stanici, pokud taková stanice existuje.

f) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby stanoviště poskytující přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet na letištích, kde je výška základny oblačnosti hodnocena pomocí přístrojů, byly vybaveny zobrazovacím zařízením nebo zobrazovacími zařízeními umožňujícím/umožňujícími odečet aktuálních hodnot výšky základny oblačnosti. Zobrazovací zařízení musí souviset se stejným místem či stejnými místy pozorování a musí být napájeny stejným snímačem nebo stejnými snímači jako příslušné/příslušná zobrazovací zařízení v letištní řídící věži nebo ve stanovišti AFIS, či na obou místech, a v letecké meteorologické stanici, pokud taková stanice existuje.

g) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby stanovištím poskytujícím přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet byly dodávány dostupné informace o střihu větru, který by mohl nepříznivě ovlivnit letadla na dráhách přiblížení nebo vzletu či během přiblížení okruhem.

ATS.OR.515 Meteorologické informace pro letištní řídící věže a stanoviště AFIS

a) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letištním řídícím věžím a (pokud příslušný úřad nestanovil jinak) stanovištím AFIS byly dodávány meteorologické informace pro letiště, jimiž se zabývají, jak je stanoveno v bodě MET.OR.242 písm. a) přílohy V.

▼M1

b) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letištním řídícím věžím a stanovištím AFIS byly pro dotyčné letiště poskytovány aktuální hodnoty tlaku pro nastavení výškoměrů.

c) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letištní řídící věže a stanoviště AFIS byly vybaveny zobrazovacím zařízením nebo zobrazovacími zařízeními pro přízemní vítr. Zobrazovací zařízení musí souviset se stejným místem či stejnými místy pozorování a musí být napájeny stejným snímačem nebo stejnými snímači jako příslušné/příslušná zobrazovací zařízení v letecké meteorologické stanici, pokud taková stanice existuje. Kde je použito více snímačů, musí být zobrazení, s nimiž souvisí, zřetelně označena za účelem identifikace vzletové a přistávací dráhy a její části, kterou každý snímač sleduje.

d) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letištní řídící věže a stanoviště AFIS na letištích, kde se měří hodnoty dráhové dohlednosti pomocí přístrojů, byly vybaveny zobrazovacím zařízením nebo zobrazovacími zařízeními umožňujícím/umožňujícími odečet aktuálních hodnot dráhové dohlednosti. Zobrazovací zařízení musí souviset se stejným místem či stejnými místy pozorování a musí být napájeny stejným snímačem nebo stejnými snímači jako příslušné/příslušná zobrazovací zařízení v letecké meteorologické stanici, pokud taková stanice existuje.

e) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letištní řídící věže a stanoviště AFIS na letištích, kde je výška základny oblačnosti hodnocena pomocí přístrojů, byly vybaveny zobrazovacím zařízením nebo zobrazovacími zařízeními umožňujícím/umožňujícími odečet aktuálních hodnot výšky základny oblačnosti. Zobrazovací zařízení musí souviset se stejným místem či stejnými místy pozorování a musí být napájeny stejným snímačem nebo stejnými snímači jako příslušné/příslušná zobrazovací zařízení v letištní řídící věži nebo ve stanovištích AFIS a v letecké meteorologické stanici, pokud taková stanice existuje.

f) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letištní řídící věži a stanovištím AFIS byly dodávány dostupné informace o střihu větru, který by mohl nepříznivě ovlivnit letadla na dráhách přiblížení nebo vzletu nebo během přiblížení okruhem a letadla na vzletové a přistávací dráze v průběhu dojezdu při přistání nebo rozjezdu při vzletu.

g) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letištním řídícím věžím a stanovištím AFIS a/nebo jiným vhodným stanovištím byly dodávány výstrahy pro letiště v souladu s bodem MET.OR.215 písm. b) přílohy V.

ATS.OR.520 Informace o podmínkách na letišti a provozním stavu souvisejících zařízení

Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby letištní řídící věže, stanoviště AFIS a stanoviště poskytující přibližovací službu řízení byly průběžně aktuálně informovány o provozně významných podmínkách pohybové plochy, včetně existence dočasných nebezpečí, a o provozním stavu všech souvisejících zařízení na letišti či letištích, jímž/jimiž se zabývají, jak je hlásí provozovatel letiště.

ATS.OR.525 Informace o provozním stavu navigačních služeb

a) Poskytovatel letových provozních služeb zajistí, aby stanoviště letových provozních služeb byla průběžně aktuálně a včas informována o provozním stavu radionavigačních služeb a vizuálních prostředků nezbytných pro postupy vzletu, odletu, přiblížení a přistání v oblasti jejich odpovědnosti a radionavigačních služeb a vizuálních prostředků nezbytných pro pozemní pohyb.

▼M1

b) Poskytovatel letových provozních služeb přijme vhodná opatření v souladu s bodem ATM/ANS.OR.B.005 písm. f) přílohy III s cílem zajistit, aby byly poskytovány informace o službách GNSS v písmenu a) tohoto bodu.

ATS.OR.530 Předávání informací o brzdném účinku

Pokud poskytovatel letových provozních služeb obdrží hlasovým spojením zvláštní hlášení z letadla o brzdném účinku, který neodpovídá tomu, co bylo oznámeno, neprodleně o tom informuje příslušného provozovatele letiště.

▼B

HLAVA B – TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB (ATS.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

▼M1

ATS.TR.100 Cíle letových provozních služeb (ATS)

Úkolem letových provozních služeb musí být:

a) zabraňovat střetu mezi letadly;

b) zabraňovat střetu mezi letadly na provozní ploše a s překážkami na této ploše;

c) udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu;

d) poskytovat rady a informace užitečné k bezpečnému a účinnému provádění letů;

e) vyrozumívat příslušné organizace o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba, a asistovat těmto organizacím podle potřeby.

ATS.TR.105 Útvary letových provozních služeb

Letové provozní služby zahrnují takto určené služby:

a) služba řízení letového provozu za účelem dosažení cílů stanovených v bodu ATS.TR.100 písm. a), b) a c), přičemž je tato služba rozdělena do tří částí takto:

   (1) oblastní služba řízení: poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům s výjimkou těch částí dotyčných letů, které jsou popsány v bodech 2 a 3 tohoto bodu, za účelem dosažení cílů stanovených v bodu ATS.TR.100 písm. a) a c);

   (2) přibližovací služba řízení: poskytování služby řízení letového provozu částem řízených letů spojeným s příletem nebo odletem za účelem dosažení cílů stanovených v bodě ATS.TR.100 písm. a) a c); a

   (3) letištní služba řízení: poskytování služby řízení letového provozu letištnímu provozu s výjimkou částí letů popsaných v bodě 2 tohoto bodu za účelem dosažení cílů stanovených v bodě ATS.TR.100 písm. a), b) a c);

b) letová informační služba nebo letová poradní služba či obě za účelem dosažení cíle stanoveného v bodu ATS.TR.100 písm. d);

c) pohotovostní služba k dosažení cíle stanoveného v bodě ATS.TR.100 písm. e).

▼M1

ATS.TR.110 Zřízení stanovišť poskytujících letové provozní služby

a) Letové provozní služby jsou poskytovány stanovišti zřízenými takto:

(1) letová informační střediska se zřizují za účelem poskytování letové informační služby a pohotovostní služby v letových informačních oblastech, není-li odpovědnost za poskytování těchto služeb v letové informační oblasti přidělena stanovišti řízení letového provozu, které má odpovídající zařízení pro plnění této odpovědnosti;

(2) stanoviště řízení letového provozu se zřizují za účelem poskytování služby řízení letového provozu, letové informační služby a pohotovostní služby v řízených oblastech, řízených okrscích a na řízených letištích;

(3) stanoviště AFIS se zřizují za účelem poskytování letové informační služby a pohotovostní služby na letištích AFIS a ve vzdušném prostoru spojeném s těmito letišti.

b) Ohlašovna nebo ohlašovny letových provozních služeb nebo jiná opatření se zřizují za účelem přijímání zpráv o letových provozních službách a letových plánech předložených před odletem.

ATS.TR.115 Identifikace stanovišť letových provozních služeb

a) Stanoviště letových provozních služeb musí být jednoznačně pojmenována takto:

(1) oblastní středisko řízení nebo letové informační středisko je obvykle označeno názvem blízkého městečka či města nebo zeměpisného útvaru či oblasti;

(2) letištní řídící věž nebo přibližovací stanoviště řízení jsou obvykle označeny názvem letiště, na němž služby poskytují, nebo názvem blízkého městečka či města nebo zeměpisného útvaru či oblasti;

(3) stanoviště AFIS je obvykle označeno názvem letiště, na němž služby poskytuje, nebo názvem blízkého městečka či města nebo zeměpisného útvaru či oblasti.

b) Název stanovišť a služeb letových provozních služeb se dle potřeby doplní jednou z těchto přípon:

(1) oblastní středisko řízení – ŘÍZENÍ;

(2) přibližovací řízení – PŘIBLÍŽENÍ;

(3) přibližovací řízení přílety za pomoci radaru – PŘÍLET;

(4) přibližovací řízení odlety za pomoci radaru – ODLET;

(5) stanoviště řízení letového provozu (obecně), když poskytuje přehledové služby ATS – RADAR;

(6) letištní řízení – VĚŽ;

(7) řízení pozemního pohybu – ZEM;

(8) doručení letového povolení – DORUČENÍ;

(9) letové informační středisko – INFORMACE;

(10) stanoviště AFIS – INFORMACE.

▼M1

ATS.TR.120 Jazyk pro komunikaci mezi stanovišti letových provozních služeb

S výjimkou případů, kdy se komunikace mezi stanovišti letových provozních služeb provádí ve vzájemně dohodnutém jazyce, použije se pro takové komunikace anglický jazyk.

ATS.TR.125 Vyjádření vertikální polohy letadla

a) Pro lety v oblastech, ve kterých je stanovena převodní nadmořská výška, musí být vertikální poloha letadla, s výjimkou letů uvedených v písmeni b), vyjádřena nadmořskými výškami v převodní výšce nebo pod ní a letovými hladinami na úrovni převodní hladiny nebo nad ní. Při průletu převodní vrstvou se vertikální polohy letadel vyjadřují při stoupání letovými hladinami a při klesání nadmořskými výškami.

b) Když letadlo, kterému bylo vydáno povolení na přistání, nebo když na letištích AFIS letadlo, které bylo informováno, že je k dispozici dráha pro přistání, dokončuje své přiblížení s použitím atmosférického tlaku na úrovni letiště (QFE), vertikální poloha tohoto letadla se vyjadřuje výškou nad výškou tohoto letiště nad mořem během té části letu, po níž se může používat QFE, s výjimkou případů, kdy se vyjadřuje výškou nad výškou prahu dráhy nad mořem:

   (1) pro dráhy s přiblížením podle přístrojů, je-li práh 2 m (7 ft) nebo více pod výškou letiště nad mořem;

   (2) pro dráhy s přesným přístrojovým přiblížením.

ATS.TR.130 Určení převodní hladiny

a) Příslušné stanoviště letových provozních služeb stanoví převodní hladinu, která se použije v oblastech, v nichž je stanovena převodní nadmořská výška, pro příslušné časové období na základě zpráv QNH (nastavení dílčí stupnice výškoměru s cílem získat na úrovni terénu nadmořskou výšku) a případně předpovědi tlaku na úrovni střední hladiny moře.

b) Převodní hladina se umístí nad převodní nadmořskou výškou tak, aby se zajistilo alespoň jmenovité vertikální minimum rozstupu 300 m (1 000 ft) mezi letadly, která letí souběžně v převodní nadmořské výšce a na převodní hladině.

ATS.TR.135 Minimální cestovní hladina pro lety IFR

a) S výjimkou případů, kdy je to výslovně povoleno příslušným úřadem, nepřidělí stanoviště řízení letového provozu cestovní hladiny pod minimálními nadmořskými výškami letu stanovenými členskými státy.

b) Stanoviště řízení letového provozu:

   (1) určí nejnižší použitelnou letovou hladinu/použitelné letové hladiny pro celou řízenou oblast, za kterou jsou odpovědná, nebo pro její části;

   (2) přiřadí letové hladiny na této hladině/těchto hladinách nebo nad ní/nad nimi;

   (3) na vyžádání předají nejnižší použitelnou letovou hladinou/použitelné letové hladiny pilotům.

ATS.TR.140 Poskytování informací o nastavení výškoměru

a) Příslušná stanoviště letových provozních služeb mají pro předání letadlům za letu na vyžádání vždy k dispozici informace potřebné k určení nejnižší letové hladiny, která zajistí odpovídající bezpečnou výšku nad terénem na tratích nebo na úseku tratí, pro něž jsou tyto informace požadovány.

▼M1

b) Letová informační střediska a oblastní střediska řízení mají pro předání letadlům na vyžádání k dispozici dostatečný počet zpráv QNH nebo předpovězené tlaky pro letové informační oblasti a řízené oblasti, za které jsou odpovědná, a pro oblasti sousední.

c) Převodní hladina musí být poskytnuta letové posádce dostatečně včas před jejím dosažením během klesání.

d) S výjimkou případů, kdy je známo, že letadlo již obdrželo tuto informaci v přímém vysílání, musí být nastavení výškoměru QNH zahnuto v:

(1) povolení ke klesání, kdy je letadlu poprvé povolena nadmořská výška, která je nižší než převodní hladina;

(2) povolení k přiblížení nebo ke vstupu do letištního okruhu;

(3) povolení k pojíždění odlétávajícím letadlům.

e) Na vyžádání nebo pravidelně se v souladu s místními dohodami letadlům poskytne QFE pro nastavení výškoměru, jak je popsáno v bodě ATS.TR.125 písm. b).

f) Příslušná stanoviště letových provozních služeb zaokrouhlí nastavení výškoměru poskytovaná letadlům dolů na nejbližší celý hektopascal.

ATS.TR.145 Pozastavení provozu podle pravidel pro let za viditelnosti na letišti a v jeho blízkosti

a) Veškerý provoz podle VFR na letišti a v jeho blízkosti může být pozastaven, kdykoli bezpečnost vyžaduje toto opatření některých z těchto stanovišť, osob nebo úřadů:

(1) přibližovací stanoviště řízení nebo příslušné oblastní středisko řízení;

(2) letištní řídící věž;

(3) příslušný úřad.

b) Je-li veškerý provoz podle pravidel VFR na letišti a v jeho blízkosti pozastaven, dodržuje letištní řídící věž tyto postupy:

(1) vyčkávání všech odletů podle VFR;

(2) odvolání všech místních letů provozovaných podle VFR nebo obdržení schválení pro zvláštní provoz VFR;

(3) vyrozumění přibližovacího stanoviště řízení nebo případně oblastního střediska řízení o přijatém opatření;

(4) vyrozumění všech provozovatelů nebo jejich ustanovených zástupců o důvodu pro přijetí daného opatření, je-li nutné nebo požadováno.

ATS.TR.150 Letecká pozemní návěstidla

Poskytovatel letových provozních služeb stanoví postupy pro provoz leteckých pozemních návěstidel bez ohledu na to, zda se nacházejí na letišti nebo v jeho blízkosti či nikoli.

ATS.TR.155 Přehledové služby ATS

a) Poskytovatel letových provozních služeb může při poskytování letových provozních služeb používat přehledové systémy ATS. Poskytovatel letových provozních služeb v takovém případě určí funkce, pro něž se přehledové informace ATS používají.

▼**M1**

b) Při poskytování přehledových služeb ATS poskytovatel letových provozních služeb:

(1) zajistí, aby používaný přehledový systém nebo používané přehledové systémy ATS poskytoval/poskytovaly průběžně aktualizovanou prezentaci přehledových informací, včetně indikací polohy;

(2) je-li poskytována služba řízení letového provozu:

i) určí počet letadel, kterým jsou současně poskytovány přehledové služby ATS, s nimiž lze za daných okolností bezpečně nakládat;

ii) poskytne řídícím letového provozu vždy úplné a aktuální informace týkající se:

A. stanovené minimální nadmořské výšky letu v rámci oblasti odpovědnosti;

B. nejnižší použitelné letové hladiny stanovené/nejnižších použitelných letových hladin stanovených podle bodů ATS.TR.130 a ATS.TR.135;

C. stanovených minimálních nadmořských výšek použitelných na postupy založené na taktickém směrování vektoru a přímém směrování, včetně nezbytné korekce na teplotu nebo metody k nápravě vlivu nízkých teplot na minimální nadmořské výšky.

c) Poskytovatel letových provozních služeb stanoví v souladu s funkcemi, pro něž jsou při poskytování letových provozních služeb používány přehledové informace ATS, postupy pro:

(1) stanovení identifikace letadel;

(2) poskytování informací o poloze letadlům;

(3) směrování vektoru letadel;

(4) poskytování navigační pomoci letadlům;

(5) případné poskytování informací o nepříznivém počasí;

(6) předávání řízení letadla;

(7) selhání přehledového systému/přehledových systémů ATS;

(8) selhání odpovídače SSR podle ustanovení oddílu 13 přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012;

(9) výstrahy a varování týkající se bezpečnosti založené na přehledu ATS, jsou-li prováděny;

(10) přerušení nebo ukončení přehledové služby ATS.

d) Před poskytnutím přehledové služby ATS letadlu se stanoví identifikace a informuje pilot. Identifikace se poté zachovává až do ukončení přehledové služby ATS. Dojde-li následně ke ztrátě identifikace, informuje se odpovídajícím způsobem pilot a případně se vydají příslušné pokyny.

e) Je-li zpozorováno, že identifikovaný řízený let se nachází na kolizní dráze s neznámým letadlem a má-li se za to, že by tato situace mohla představovat nebezpečí střetu, musí být pilot řízeného letu pokud možno:

(1) informován o neznámém letadle, a pokud o to pilot požádá nebo pokud to podle názoru řídícího letového provozu vyžaduje situace, musí mu být navrhnut vyhýbací manévr, a

▼M1

(2) obeznámen, když riziko střetu pomine.

f) Pokud příslušný úřad nestanoví jinak, musí být ověření zobrazené informace o hladině odvozené z tlakové nadmořské výšky provedeno každým vhodně vybaveným stanovištěm letových provozních služeb nejméně jednou při prvotním kontaktu s daným letadlem, nebo, pokud to není proveditelné, co nejdříve poté.

g) K určení, zda letadlo provedlo některou z následujících činností, se použijí výhradně ověřené informace odvozené z tlakové nadmořské výšky:

(1) letadlo udrželo hladinu;

(2) letadlo opustilo hladinu;

(3) letadlo proletělo hladinou při stoupání nebo klesání;

(4) letadlo dosáhlo hladiny.

ATS.TR.160 Poskytování letových provozních služeb pro letové ověřování

Doplňující nebo alternativní podmínky a postupy k těm, které jsou obsaženy v této hlavě B, jež mají stanoviště letových provozních služeb používat k poskytování letových provozních služeb pro letové ověřování, může stanovit příslušný úřad.

ODDÍL 2 – SLUŽBA ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU

ATS.TR.200 Použití

Služba řízení letového provozu musí být poskytována:

a) všem letům IFR ve vzdušných prostorech tříd A, B, C, D a E;

b) všem letům VFR ve vzdušných prostorech tříd B, C a D;

c) všem zvláštním letům VFR;

d) veškerému letištnímu provozu na řízených letištích.

ATS.TR.205 Poskytování služby řízení letového provozu

Části služby řízení letového provozu popsané v bodě ATS.TR.105 písm. a) poskytují různá stanoviště takto:

a) oblastní službu řízení kterékoli z těchto stanovišť:

(1) oblastní středisko řízení;

(2) stanoviště poskytující přibližovací službu řízení v řízeném okrsku nebo v řízené oblasti omezeného rozsahu, které je určeno především pro poskytování přibližovací služby řízení a kde není zřízeno žádné oblastní středisko řízení;

b) přibližovací službu řízení kterékoli z těchto stanovišť:

(1) přibližovací stanoviště řízení, je-li nezbytné nebo žádoucí zřídit samostatné stanoviště;

(2) letištní řídící věž nebo oblastní středisko řízení, je-li nezbytné nebo žádoucí spojit funkce přibližovací služby řízení s funkcemi letištní služby řízení nebo oblastní služby řízení pod odpovědností jednoho stanoviště;

c) letištní služba řízení: letištní řídící věž.

▼M1

ATS.TR.210 Činnost služby řízení letového provozu

a) Aby mohlo stanoviště řízení letového provozu poskytovat službu řízení letového provozu, musí:

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

(2) určovat z přijatých informací vzájemné polohy známých letadel;

(3) vydávat letová povolení, pokyny nebo informace či vše uvedené s cílem zabránit střetu mezi letadly jím řízenými a urychlovat a udržovat spořádaný tok letového provozu;

(4) v případě nutnosti koordinovat letová povolení s jinými stanovišti:

i) kdykoli by se mohlo některé letadlo dostat do konfliktní situace s provozem řízeným jiným stanovištěm,

ii) před předáním řízení letadla jiným stanovištím řízení.

b) Letová povolení vydávaná stanovišti řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy:

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

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

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

(4) mezi lety IFR a zvláštními lety VFR;

(5) mezi zvláštními lety VFR, pokud není příslušným úřadem předepsáno jinak.

Když o to pilot letadla požádá a pilot druhého letadla s tím vysloví souhlas, a jestliže je tak předepsáno příslušným úřadem v případech uvedených v v prvním pododstavci bodě 2, smí se ve vzdušném prostoru tříd D a E vydat povolení k letu pod podmínkou udržování vlastního rozstupu pro určitou část letu ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) při stoupání nebo klesání během dne v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.

c) S výjimkou případů provozu na rovnoběžných nebo téměř rovnoběžných drahách uvedených v bodě ATS.TR.255 nebo lze-li použít snížení minim rozstupů v blízkosti letišť, musí stanoviště řízení letového provozu zajistit nejméně minimálně z těchto rozstupů:

(1) vertikální rozstup získaný přidělením různých hladin vybraných z tabulky cestovních hladin v dodatku 3 přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012, s výjimkou případů, kdy se v nich předepsaných vztahů hladin k trati nesmí použít, pokud je uvedeno jinak v příslušných leteckých informačních příručkách nebo v letových povoleních ATC. Vertikální minimum rozstupu musí být jmenovitě nejméně 300 m (1 000 ft) až po letovou hladinu 410 včetně a 600 m (2 000 ft) nad touto letovou hladinou; Informace o geometrické výšce se ke stanovení vertikálního rozstupu nepoužijí;

▼M1

(2) horizontální rozstup získaný zajištěním jednoho z těchto rozstupů:

i) podélného rozstupu, udržováním intervalů vyjádřených v čase nebo vzdáleností mezi letadly letícími na stejných, sbíhajících se nebo protisměrných tratích, nebo

ii) příčného rozstupu, udržováním letadel na rozdílných tratích nebo v zeměpisně různých místech.

d) Když si řídící letového provozu uvědomí, že typ rozstupu nebo minimum použité k rozstupu dvou letadel nemohou být zachovány, zřídí jiný typ rozstupu nebo jiné minimum rozstupu před tím, než by byl současný minimální rozstup porušen.

ATS.TR.215 Výběr a oznamování minim rozstupů pro použití bodu ATS.TR.210 písm. c)

a) Výběr minim rozstupů pro použití v dané části vzdušného prostoru provede poskytovatel letových provozních služeb odpovědný za poskytování letových provozních služeb a schválí jej dotčený příslušný úřad.

b) Pro provoz, který bude přecházet z jednoho sousedícího vzdušného prostoru do druhého, a tratě, které vedou blíž společné hranice sousedních vzdušných prostorů, než jsou předepsaná minima rozstupů platná pro dané okolnosti, se výběr minim rozstupů provede v konzultaci s příslušnými poskytovateli letových provozních služeb odpovídajících za poskytování těchto služeb v sousedícím vzdušném prostoru.

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

(1) dotčeným stanovištím letových provozních služeb;

(2) pilotům a provozovatelům letadel prostřednictvím leteckých informačních příruček tam, kde je rozstup založen na tom, že letadla budou používat předepsaných navigačních prostředků nebo předepsaných způsobů navigace.

ATS.TR.220 Použití rozstupu při turbulenci v úplavu

a) Stanoviště řízení letového provozu použijí minima rozstupů při turbulenci v úplavu pro letadla v přibližovacích nebo odletových fázích letu za kterékoli z těchto okolností:

(1) letadlo letí přímo za jiným letadlem ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1 000 ft) pod ní,

(2) obě letadla používají stejnou dráhu nebo rovnoběžné dráhy oddělené méně než 760 m (2 500 ft),

(3) letadlo křižující za jiným letadlem ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1 000 ft) pod ní.

b) Písmeno a) se nepoužije na přílety VFR a IFR provádějící vizuální přiblížení, když letadlo ohlásilo předcházející letadlo v dohledu a dostalo pokyny, aby toto letadlo následovalo a zachovávalo vlastní rozstup od tohoto letadla. V těchto případech vydá stanoviště řízení letového provozu výstrahu na turbulenci v úplavu.

ATS.TR.225 Odpovědnost za řízení

a) Řízený let je v kterémkoli daném okamžiku řízen pouze jedním stanovištěm řízení letového provozu.

▼M1

b) Odpovědnost za řízení všech letadel provozovaných v daném bloku vzdušného prostoru nese jediné stanoviště řízení letového provozu. Řízení letadla nebo skupiny letadel však může být přeneseno na jiná stanoviště řízení letového provozu za předpokladu, že je zajištěna koordinace mezi všemi dotčenými stanovišti řízení letového provozu.

ATS.TR.230 Předání odpovědnosti za řízení

a) Místo nebo čas předání

Odpovědnost za řízení letadla musí být předána z jednoho stanoviště řízení letového provozu na jiné takto:

(1) Mezi dvěma stanovišti poskytujícími oblastní službu řízení

Odpovědnost za řízení letadla se předává ze stanoviště poskytujícího oblastní službu řízení v řízené oblasti na stanoviště poskytující oblastní službu řízení v přilehlé řízené oblasti v okamžiku překročení společné hranice řízené oblasti, jak je odhadován oblastním střediskem řízení, které letadlo řídí, nebo v takovém jiném bodě nebo čase, jak bylo dohodnuto mezi oběma stanovišti.

(2) Mezi stanovištěm poskytujícím oblastní službu řízení a stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení nebo mezi dvěma stanovišti poskytujícími přibližovací službu řízení

Odpovědnost za řízení letadla se předává z jednoho stanoviště na druhé a naopak v bodě nebo čase dohodnutém mezi oběma stanovišti.

(3) Mezi stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení a letištní řídící věží

i) přilétající letadla – odpovědnost za řízení přilétajícího letadla se předává ze stanoviště poskytujícího přibližovací službu řízení na letištní řídící věž, jak je stanoveno v koordinační dohodě a případně v provozních příručkách, když je letadlo v některém z těchto stavů:

A) je v blízkosti letiště a:

a) má se za to, že přiblížení a přistání bude provedeno s vizuální orientací podle terénu, nebo

b) dosáhlo nepřerušovaných meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC);

B) je v předepsaném bodě nebo na předepsané hladině;

C) přistálo.

ii) odlétávající letadla – odpovědnost za řízení odlétajícího letadla se předává z letištní řídící věže na stanoviště poskytující přibližovací službu řízení, jak je stanoveno v koordinační dohodě a případně v provozních příručkách:

A) když v blízkosti letiště převládají meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC):

a) před tím, než letadlo opustí blízkost letiště, nebo

b) před vstupem letadla do meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), nebo

c) v předepsaném bodě nebo na předepsané hladině;

▼M1

B) když na letišti převládají IMC:

a) ihned poté, co letadlo vzlétne, nebo

b) v předepsaném bodě nebo na předepsané hladině;

(4) Mezi sektory řízení nebo řídícími pracovišti v rámci téhož stanoviště řízení letového provozu

Odpovědnost za řízení letadla se předává z jednoho sektoru řízení nebo jednoho řídícího pracoviště na jiný sektor řízení nebo jiné řídící pracoviště v rámci téhož stanoviště řízení letového provozu v bodě, na hladině nebo v čase, jak je stanoveno ve směrnicích stanoviště letových provozních služeb.

b) Koordinace předávání

(1) Odpovědnost za řízení letadla není předána z jednoho stanoviště řízení letového provozu na jiné bez souhlasu přijímajícího řídícího stanoviště, který se získá v souladu s body 2, 3, 4 a 5.

(2) Předávající řídící stanoviště sdělí přijímajícímu řídícímu stanovišti příslušné části aktuálního letového plánu a veškeré informace o řízení týkající se požadovaného předání.

(3) Má-li být řízení provedeno za použití přehledových systémů ATS, musí informace o řízení týkající se předání zahrnovat informace o poloze a (pokud jsou požadovány) o trati a rychlosti letadla, jak byly pozorovány přehledovými systémy ATS bezprostředně před předáním.

(4) Má-li být řízení provedeno za použití dat ADS-C, musí informace o řízení týkající se předání zahrnovat čtyřrozměrnou polohu a případně další informace.

(5) Přijímající řídící jednotka:

i) vyjádří svou schopnost převzít řízení letadla za podmínek stanovených předávajícím řídícím stanovištěm, pokud není na základě předchozí dohody mezi oběma dotčenými stanovišti nepřítomnost takového vyjádření považována za souhlas se stanovenými podmínkami, nebo uvede veškeré nezbytné změny podmínek;

ii) upřesní všechny další informace nebo povolení pro následující část letu, které vyžaduje, aby letadlo mělo v době předání.

(6) Není-li dohodou mezi oběma dotčenými řídícími stanovišti stanoveno jinak, přijímající řídící stanoviště neoznámí předávajícímu řídícímu stanovišti, když naváže s dotyčným letadlem obousměrnou hlasovou komunikaci nebo komunikaci datovým spojem či obojí a převezme jeho řízení.

(7) Při koordinaci mezi stanovišti služeb letového provozu nebo sektory či obojím se používá standardizovaná frazeologie. Pouze v případech, kdy standardizovaná frazeologie nemůže být pro zamýšlené vysílání použita, použije se otevřená řeč.

ATS.TR.235 Letová povolení řízení letového provozu

a) Letová povolení se ATC musí zakládat výhradně na požadavcích na poskytování služby řízení letového provozu.

(1) Letová povolení jsou vydávána výhradně pro urychlení a zajištění rozstupů letového provozu a zakládají se na známých provozních podmínkách, které ovlivňují bezpečnost provozu letadel. Tyto provozní podmínky zahrnují nejen letadla ve vzduchu a na provozní ploše, nad níž je vykonávána kontrola, ale rovněž jakýkoli provoz mobilních prostředků nebo jiné překážky, které nejsou trvale připevněny na používané provozní ploše.

▼M1

(2) Stanoviště řízení letového provozu vydají taková letová provozní ATC, která jsou nezbytná, aby se zabránilo střetům a aby se urychlil a zachoval řádný tok letového provozu.

(3) Letová povolení ATC jsou vydávána dostatečně brzy, aby se zajistilo, že jsou letadlu vyslány v době dostatečné pro to, aby se jimi mohlo řídit.

(4) Pokud velící pilot letadla informuje stanoviště řízení letového provozu, že letové povolení ATC není uspokojivé, vydá stanoviště řízení letového provozu změněné povolení, je-li to proveditelné.

(5) Při směrování vektoru nebo přidělení přímé trasy, které nejsou zahrnuty v letovém plánu, jež odvádí let IFR ze zveřejněné trati ATS nebo postupu přiblížení podle přístrojů, vydá řídící letového provozu, který poskytuje přehledovou službou letových provozních služeb (ATS), taková letová povolení, že předepsaná bezpečná výška nad překážkami trvá po celou dobu, dokud letadlo nedosáhne bodu, kde se pilot vrátí na trať letového plánu nebo zveřejněnou trať ATS či postupu přiblížení podle přístrojů.

b) Obsah letových povolení

Letové povolení ATC uvádí:

(1) identifikaci letadla, jak je uvedena v letovém plánu;

(2) mez letového povolení;

(3) trať letu:

i) pokud to bude považováno za nezbytné, trať letu se v každém letovém povolení podrobně popíše; a

ii) fráze „povoleno plánovanou tratí letu (cleared flight planned route)“ se nepoužije při udělení opětovného povolení;

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

(5) všechny nezbytné příkazy nebo informace o jiných záležitostech, jako např. případný odletový letištní čas ATFM, způsob přiblížení nebo odletu, spojení a čas uplynutí platnosti letového povolení.

c) Za účelem usnadnění dodávání prvků uvedených v písmenu b) posoudí poskytovatel letových provozních služeb potřebu stanovit standardní odletové a příletové tratě a související postupy s cílem usnadnit:

(1) bezpečný, spořádaný a rychlý tok letového provozu;

(2) popis tratě a postup v letových povoleních ATC.

d) Letová povolení pro transsonický let

(1) Letové povolení ATC týkající se fáze transsonického zrychlování nadzvukového letu musí platit nejméně do konce této fáze.

(2) Letové povolení ATC týkající se zbrzdění a klesání letadla z nadzvukového cestovního letu do podzvukového letu by mělo zajišťovat nepřerušované klesání alespoň během transsonické fáze.

▼**M1**

e) Změny v letovém povolení týkající se trati nebo hladiny

(1) Při vydávání letového povolení zahrnujícího požadovanou změnu trati nebo hladiny musí být v letovém povolení obsažena přesná povaha této změny.

(2) Pokud podmínky provozu povolení požadované změny neumožní, použije se slovo „UNABLE (NEMOŽNÉ)“. Umožní-li to okolnosti, nabídne se alternativní trať nebo hladina.

f) Podmínková povolení

Podmínkové fráze, jako např. „za přistávajícím letadlem (behind landing aircraft)“ nebo „za odlétávajícím letadlem (after departing aircraft)“ nesmí být používány pro pohyby, které ovlivňují aktivní dráhu či dráhy, s výjimkou, kdy příslušný řídící letového provozu a pilot dotyčná letadla nebo mobilní prostředky vidí. Letadlo nebo mobilní prostředek, který je příčinou podmínky ve vydaném povolení, musí být první míjející letadlo či mobilní prostředek před druhým letadlem, jehož se to týká. Ve všech případech musí být podmínkové povolení vydáno v následujícím pořadí a sestává z:

(1) volacího znaku;

(2) podmínky;

(3) povolení;

(4) stručného opakování podmínky.

g) Opakování povolení, pokyny a informace vztahující se k bezpečnosti

(1) Řídící letového provozu vyslechne opakování částí letových povolení a instrukcí vztahujících se k bezpečnosti, jak je uvedeno v oddíle SERA.8015 písm. e) body 1 a 2 přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012, aby se ujistil, že letové povolení nebo instrukce či obojí byly letovou posádkou správně potvrzeny, a musí podniknout okamžitě opatření nápravě jakýchkoli rozdílů zjištěných při opakování.

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

h) Koordinace povolení

Letové povolení musí být koordinováno mezi stanovišti řízení letového provozu, aby platilo pro celou trať letadla nebo její určenou část, jak je uvedeno níže.

(1) Letadlo musí obdržet letové povolení pro celou trať až na letiště prvního zamýšleného přistání v kterékoli z těchto situací:

i) bylo-li možné před odletem koordinovat letové povolení se všemi stanovišti, která budou letadlo řídit, nebo

ii) je přiměřená jistota, že mezi všemi těmito stanovišti, která budou letadlo postupně řídit, bude předem provedena koordinace.

(2) Nebylo-li koordinace jako v bodě 1 dosaženo nebo se neočekává, letadlo musí obdržet povolení pouze k takovému bodu, kam až je koordinace přiměřeně zajištěna; před dosažením tohoto bodu nebo v tomto bodě musí letadlo obdržet další letové povolení, případně instrukce pro vyčkávání.

▼M1

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

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

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

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

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

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

ATS.TR.240 Řízení osob a mobilních prostředků na řízených letištích

a) Pohyby osob nebo mobilních prostředků, včetně vlečených letadel na provozní ploše letiště, musí řídit letištní řídící věž tak, aby nevzniklo nebezpečí pro osoby a prostředky nebo letadla, které přistávají, pojíždějí a vzlétají.

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

(1) pohyby osob a mobilních prostředků na provozní ploše letiště se musí omezit na nezbytné minimum a zvláštní pozornost musí být věnována požadavkům na ochranu kritické a citlivé oblasti (kritických a citlivých oblastí) radionavigačních zařízení;

(2) vzhledem k ustanovením písmene c) musí být poskytovatelem letových provozních služeb předepsána metoda nebo metody, jak oddělit mobilní prostředky a pojíždějící letadla, které příslušný úřad musí schválit se zřetelem k dostupným zařízením;

(3) při smíšeném provozu ILS a MLS II. nebo III. kategorie přesného přístrojového přiblížení, která se provádějí nepřetržitě na jedné dráze, musí být zajištěna ochrana restriktivnějších kritických a citlivých prostorů ILS nebo MLS.

c) Pohotovostním mobilním prostředkům jedoucím na pomoc letadlu v tísni musí být zajištěna přednost před veškerými pohyby na letištní ploše.

d) Vzhledem k ustanovením písmene c) musí mobilní prostředky na provozní ploše vyhovovat těmto pravidlům:

(1) mobilní prostředky a mobilní prostředky vlekoucí letadla musí dát přednost letadlům, která přistávají, vzlétají nebo pojíždějí;

▼M1

(2) mobilní prostředky musí dát přednost mobilním prostředkům vlekoucím letadlo;

(3) mobilní prostředky musí dát přednost ostatním mobilním prostředkům v souladu se směrnicemi stanoviště letových provozních služeb;

(4) aniž jsou dotčena ustanovení bodů 1, 2 a 3, mobilní prostředky a mobilní prostředky vlekoucí letadlo se musí řídit pokyny letištní řídící věže.

ATS.TR.245 Použití přehledového zařízení pozemního pohybu na letištích

Je-li to považováno za nezbytné, musí být za neexistence vizuálního pozorování celé provozní plochy nebo její části nebo za účelem doplnění vizuálního pozorování používány pokročilé naváděcí a řídicí systémy pohybu po pojezdové ploše (Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems – A-SMGCS) s cílem:

a) sledovat pohyby letadel a mobilních prostředků na provozní ploše;

b) poskytovat pilotům a řidičům mobilních prostředků dle potřeby směrové informace;

c) poskytovat poradenství a pomoc pro bezpečný a účinný pohyb letadel a mobilních prostředků na provozní ploše.

ATS.TR.250 Informace o základním provozu a základním místním provozu

a) Informace o základním provozu se poskytují dotčeným řízeným letům, kdykoli navzájem představují základní provoz.

b) Informace o základním místním provozu, které jsou řídícímu letového provozu známy, se neprodleně poskytují dotčeným odlétávajícím a přilétajícím letadlům.

ATS.TR.255 Provoz na rovnoběžných nebo téměř rovnoběžných drahách

Provádí-li se nezávislý nebo závislý provoz přiblížení či odletu podle přístrojů na rovnoběžné nebo téměř rovnoběžné dráhy nebo z nich, stanoví poskytovatel letových provozních služeb postupy a příslušný úřad je schválí.

ATS.TR.260 Výběr používané dráhy

Letištní řídící věž vybere používanou dráhu pro vzlet a přistávání letadel s ohledem na rychlost a směr přízemního větru, jakož i na jiné relevantní místní faktory jako jsou:

a) konfigurace dráhy;

b) povětrnostní podmínky;

c) postupy pro přístrojové přiblížení;

d) dostupné prostředky pro přiblížení a přistání;

▼C2

e) letištní provozní okruhy a podmínky letového provozu;

▼M1

f) délka dráhy nebo drah;

g) jiné faktory uvedené v místních pokynech.

▼M1

ATS.TR.265 Řízení pozemního provozu letiště za podmínek nízké viditelnosti

a) Existuje-li požadavek, aby provoz na provozní ploše probíhal za podmínek viditelnosti, které letištní řídící věži brání v tom, aby používala vizuální rozstup mezi letadly a mezi letadly a mobilními prostředky, platí, že:

(1) na křížení pojezdových drah není letadlu nebo mobilnímu prostředku na pojezdové dráze povoleno držet se blíže k druhé pojezdové dráze, než je mez vyčkávacího místa vymezená mezilehlými vyčkávacími místy, koncovou příčkou nebo označením křížení pojezdové dráhy v souladu s použitelnými konstrukčními specifikacemi letiště;

(2) metoda podélného rozstupu na pojezdových drahách musí být taková, jak byla stanovena pro každé konkrétní letiště poskytovatelem letových provozních služeb a schválena příslušným úřadem, přičemž se zohlední vlastnosti dostupných prostředků pro přehled a řízení pozemního provozu, složitost uspořádání letiště a vlastnosti letadel využívajících letiště.

b) Postupy použitelné na zahájení a pokračování provozu za podmínek nízké dohlednosti se zavedou v souladu s bodem ATS.OR.110 a musí být schváleny příslušným úřadem.

ATS.TR.270 Povolení zvláštních letů VFR

a) ►C2 Zvláštní lety VFR se smí provádět na základě letového povolení pouze v řízeném okrsku. S výjimkou, kdy je to povoleno příslušným úřadem pro vrtulníky ve zvláštních případech, jako jsou, avšak nikoli výlučně, lety související s poskytováním záchranné lékařské péče, policejní, pátrací a záchranné lety a lety související s hašením požárů, musí být splněny následující další podmínky: ◄

(1) tyto zvláštní lety VFR lze provádět pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;

(2) ze strany pilota:

i) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;

ii) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;

iii) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce.

(3) ►C2 Stanoviště řízení letového provozu letadlu nevydá povolení pro zvláštní let VFR vzlétávat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do letištní provozní zóny nebo letištního provozního okruhu, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima: ◄

i) přízemní dohlednost je nižší než 1 500 m nebo u vrtulníků nižší než 800 m;

ii) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy je nižší 180 m (600 ft).

b) Stanoviště řízení letového provozu vyřizuje žádosti o takové povolení jednotlivě.

▼M1

ODDÍL 3 – LETOVÁ INFORMAČNÍ SLUŽBA

ATS.TR.300 Použití

a) Letovou informační službu poskytují příslušná stanoviště letových provozních služeb všem letadlům, kterých se mohou informace týkat a která se nacházejí v některé z těchto situací:

(1) je jim poskytována služba řízení letového provozu;

(2) která jsou příslušným stanovištím letových provozních služeb jinak známá.

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

c) Poskytovatel letových informačních služeb zavede opatření pro:

(1) záznam a předávání informací o průběhu letů;

(2) koordinaci a předávání odpovědnosti za poskytování letových informačních služeb.

ATS.TR.305 Rozsah letové informační služby

a) Letová informační služba musí zahrnovat poskytování informací týkajících se:

(1) informací SIGMET a AIRMET;

(2) přederupční vulkanické činnosti, vulkanických erupcí a oblaků vulkanického popela;

(3) úniku radioaktivních látek nebo toxických chemikálií do ovzduší;

(4) změn v dostupnosti radionavigačních služeb;

(5) změn stavu letišť a s nimi souvisejících zařízení, včetně informací o stavu letištních pohybových ploch, když jsou ovlivněny sněhem, ledem nebo význačnou vrstvou vody;

(6) volných balónů bez pilota na palubě;

(7) informace o neobvyklé konfiguraci a stavu letadla;

(8) jakékoli další informace, které mohou ovlivnit bezpečnost.

b) Letová informační služba poskytovaná letům musí navíc k informacím uvedeným v písmeni a) zahrnovat poskytování informací týkajících se:

(1) hlášených nebo předpovídaných meteorologických podmínek na letištích odletu, letištích určení a náhradních letištích;

(2) nebezpečí střetu mezi letadly letícími ve vzdušných prostorech tříd C, D, E, F a G;

(3) hladinových plavidel v daném prostoru, včetně volacího znaku, polohy, zeměpisné trati, rychlosti atd., při letu nad vodními plochami, pokud je to proveditelné a je-li to požadováno pilotem;

▼M1

(4) zpráv, včetně letových povolení obdržených od jiných stanovišť letových provozních služeb, pro předání letadlu.

c) Služba AFIS poskytovaná letům musí kromě relevantních položek uvedených v písmenech a) a b) zahrnovat poskytování informací týkající se:

(1) nebezpečí střetu s letadly, mobilními prostředky a osobami pohybujícími se na provozní ploše;

(2) používané dráhy.

d) Stanoviště letových provozních služeb předávají, jakmile je to možné, mimořádná a nepravidelná hlášení z letadel:

(1) jiným letadlům, kterých se to týká;

(2) přidružené meteorologické výstražné službě v souladu s dodatkem 5 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012;

(3) ostatním dotčeným stanovištím letových provozních služeb.

Vysílání pro letadla musí být opakována na kmitočtu určeném příslušným stanovištěm ATS a musí v nich být pokračováno po dobu určenou příslušným stanovištěm ATS.

e) Letová informační služba poskytovaná letům VFR musí zahrnovat navíc k informacím uvedeným v písmeni a) poskytování dostupných informací týkajících se provozních a meteorologických podmínek na trati letu, které mohou znemožnit provedení letu podle pravidel letu za viditelnosti.

f) Pokud tak stanoví příslušný úřad, řídí stanoviště AFIS pohyb mobilních prostředků a osob na provozní ploše v souladu se souborem nebo podsouborem ustanovení bodu ATS.TR.240.

ATS.TR.310 Vysílání automatické hlasové informační služby koncové řízené oblasti (hlasový ATIS)

a) Na letištích, kde existuje požadavek na snížení komunikačního zatížení na komunikačních kanálech VKV letadlo-země letových provozních služeb, se poskytuje automatická hlasová informační služba koncové řízené oblasti (hlasový ATIS). Je-li poskytována, zahrnuje cokoli z uvedených položek:

(1) jedno vysílaní sloužící přilétajícím letadlům;

(2) jedno vysílaní sloužící odlétajícím letadlům;

(3) jedno vysílaní sloužící přilétajícím i odlétajícím letadlům;

(4) dvě vysílaní sloužící přilétajícím a odlétajícím letadlům samostatně na těch letištích, na nichž by délka vysílaní sloužícího přilétajícím i odlétajícím letadlům byla nadměrně dlouhá.

b) Pokud je to proveditelné, použije se pro vysílání hlasového ATIS samostatný kmitočet VKV. Není-li samostatný kmitočet k dispozici, může být přenos proveden na hlasovém kanálu nebo kanálech nejvhodnějšího terminálu navigačního zařízení nebo navigačních zařízení, pokud možno VOR, za předpokladu, že rozsah a čitelnost jsou přiměřené a identifikace navigačního zařízení je řazena sekvenčně spolu s vysíláním, které tak není znehodnoceno.

c) Vysílání hlasového ATIS se nepřenášejí na hlasovém kanálu ILS.

d) Vždy, když se poskytuje hlasový ATIS, musí být vysílán nepřetržitě a opakovaně.

▼M1

e) Informace obsažené v aktuálním vysílání musí být neprodleně oznámeny stanovišti či stanovištím letových provozních služeb zabývajícím se poskytováním informací týkajících se přiblížení, přistání a vzletu letadlům, pokud zprávu nepřipravilo/nepřipravila dotyčné/dotyčná stanoviště.

f) Vysílání hlasového ATIS poskytovaná na určených letištích k použití mezinárodním leteckým službám, musí být k dispozici alespoň v anglickém jazyce.

ATS.TR.315 Automatická informační služba koncové řízené oblasti datovým spojem (D-ATIS)

a) Kde služba D-ATIS doplňuje stávající dostupnost hlasového ATIS, musí být informace shodné, a to jak v obsahu, tak ve formátu, s příslušným hlasovým ATIS. Jsou-li zahrnuty meteorologické informace v reálném čase, avšak data zůstávají v rámci parametrů kritérií významných změn stanovených v bodě MET.TR.200 písm. e) a f) přílohy V, považuje se obsah za shodný za účelem zachování stejného označení.

b) Pokud služba D-ATIS doplňuje stávající dostupnost hlasového ATIS a systém ATIS vyžaduje aktualizaci, je současně aktualizována hlasová služba ATIS a D-ATIS.

ATS.TR.320 Automatická informační služba koncové řízené oblasti (hlasový a/nebo datový spoj)

a) Kdykoli se poskytuje hlasová služba ATIS nebo D-ATIS či obojí:

(1) sdělované informace se vztahují k jedinému letišti;

(2) sdělované informace se neprodleně aktualizují, dojde-li k významné změně;

(3) za přípravu a šíření zprávy ATIS odpovídá poskytovatel letových provozních služeb;

(4) i jednotlivé zprávy ATIS se identifikují označením ve formě písmene hláskovací abecedy v souladu s bodem SERA.14020 přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012. Označení přidělená po sobě následujícím zprávám ATIS jsou v abecedním pořadí;

(5) letadla potvrdí příjem informací po navázání spojení se stanovištěm letové provozní služby, které poskytuje přibližovací službu řízení, nebo případně s letištní řídící věží či stanovištěm AFIS;

(6) při odpovídání na zprávu v bodě 5) nebo v případě přilétajících letadel musí příslušné stanoviště letových provozních služeb v čase, který může být předepsán příslušným úřadem, poskytnout letadlu platné nastavení výškoměru;

(7) meteorologické informace se získají z místní pravidelné zprávy nebo z místní mimořádné zprávy.

b) Pokud je v důsledku rychle se měnících meteorologických podmínek nevhodné zahrnutí meteorologických informací podle písm. a) bod 7 do zprávy ATIS, musí zprávy ATIS uvádět, že příslušné meteorologické informace budou poskytnuty při počátečním styku s příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

c) Informace obsažené v platné zprávě ATIS, jejíž příjem byl příslušným letadlem potvrzen, nemusí být zahrnuty do přímého vysílání letadlu, s výjimkou nastavení výškoměru, které musí být poskytováno v souladu s písmenem a).

▼M1

d) Jestliže letadlo potvrdí příjem zprávy ATIS, která již není platná, provede stanoviště letových provozních služeb neprodleně jedno z těchto opatření:

(1) sdělí letadlu kterýkoli prvek informace, jenž je třeba aktualizovat;

(2) dá letadlu pokyn, aby získalo aktuální informace ATIS.

ATS.TR.325 Vysílání VOLMET a D-VOLMET

Pokud tak stanoví příslušný úřad, musí být služba KV nebo VKV vysílání VOLMET či D-VOLMET nebo obě z nich poskytovány za použití standardních radiotelefonních frazeologií.

ODDÍL 4 – POHOTOVOSTNÍ SLUŽBA

ATS.TR.400 Použití

a) Pohotovostní služba musí být poskytována stanovišti letových provozních služeb:

(1) všem letadlům, kterým se poskytuje služba řízení letového provozu;

(2) pokud je to proveditelné, všem ostatním letadlům, která mají podaný letový plán, nebo letadlům, která jsou letovým provozním službám jinak známá;

(3) kterémukoli letadlu, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je předmětem protiprávního činu.

b) Letová informační střediska nebo oblastní střediska řízení slouží jako ústřední bod pro shromažďování všech informací týkajících se stavu nouze letadla provozovaného v rámci dané letové informační oblasti nebo dotyčné řízené oblasti a pro předávání těchto informací příslušnému záchrannému koordinačnímu středisku.

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

d) Letištní řídící věž nebo odpovědné přibližovací stanoviště řízení či příslušné stanoviště AFIS nicméně nejprve upozorní a učiní další nezbytné kroky k tomu, aby uvedly do pohybu všechny vhodné místní záchranářské a pohotovostní organizace, které mohou v souladu s místními pokyny poskytnout požadovanou okamžitou pomoc, nastane-li některá z těchto situací:

(1) došlo k nehodě letadla na letišti nebo v jeho blízkosti;

(2) byly obdrženy informace, že bezpečnost letadla, které se nachází v působnosti letištní řídící věže nebo stanoviště AFIS či do ní bude spadat, mohla být nebo byla narušena;

(3) bylo o to požádáno letovou posádkou;

(4) je to jinak považováno za nezbytné nebo žádoucí nebo to vyžaduje naléhavost situace.

▼M1

ATS.TR.405 Oznámení záchranným koordinačním střediskům

a) Aniž jsou dotčeny jakékoli jiné okolnosti, v jejichž důsledku může být takové oznámení vhodné, stanoviště letových provozních služeb oznámí s výjimkou stanovenou v bodě ATS.TR.420 písm. a) záchranným koordinačním střediskům neprodleně, pokud se má za to, že je letadlo ve stavu nouze, v souladu s tímto:

(1) Stav nejistoty, pokud platí některá z těchto situací:

i) nebylo obdrženo žádné sdělení z letadla během 30 minut po čase, kdy mělo být obdrženo sdělení, nebo od okamžiku, kdy byl poprvé učiněn neúspěšný pokus o navázání komunikace s tímto letadlem, podle toho, co nastane dříve;

ii) letadlo nepřiletí do 30 minut od odhadované doby příletu naposledy oznámené stanovištím letových provozních služeb nebo jimi odhadnuté, podle toho, co nastalo později.

Stav nejistoty neplatí, pokud neexistují žádné pochybnosti o bezpečnosti letadla a osob na palubě.

(2) Stav pohotovosti, pokud platí některá z těchto situací:

i) po stavu nejistoty nezjistily následné pokusy o navázání komunikace s letadlem ani šetření u jiných příslušných zdrojů žádné zprávy o letadle;

ii) letadlu bylo povoleno přistát a nepřistálo do 5 minut od odhadované doby přistání a komunikace s letadlem nebyla obnovena;

iii) na letištích AFIS, a to za okolností stanovených příslušným úřadem;

iv) byly obdrženy informace, které udávají, že byla narušena provozuschopnost letadla, nikoli však do té míry, aby bylo pravděpodobné vynucené přistání;

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

Body i) až iv) se nepoužijí, pokud existují důkazy, které by zmírnily obavy, pokud jde o bezpečnost letadla a osob na palubě.

(3) Stav tísně, pokud platí některá z těchto situací:

i) po stavu pohotovosti další neúspěšné pokusy o navázání komunikace s letadlem a rozsáhlejší neúspěšná šetření ukazují na pravděpodobnost, že letadlo je v tísni;

ii) má se za to, že palivo na palubě je vyčerpáno nebo je nedostatečné k tomu, aby letadlu umožnilo dosáhnout bezpečnosti;

iii) byly obdrženy informace, ze kterých vyplývá, že provozuschopnost letadla byla narušena do té míry, že je pravděpodobné vynucené přistání.

iv) byly obdrženy informace nebo je přiměřeně jisté, že se letadlo chystá provést nebo již provedlo vynucené přistání.

▼M1

Stav tísně se nepoužije, pokud existuje dostatečná jistota, že letadlo a osoby na palubě nejsou ohroženy vážným a bezprostředním nebezpečím a nevyžadují okamžitou pomoc.

b) Oznámení musí obsahovat ty z uvedených informací, které jsou dostupné, a to v uvedeném pořadí:

(1) zkratky INCERFA, ALERFA nebo DETRESFA, podle fáze nouze;

(2) volající agentura a osoba;

(3) povaha nouze;

(4) významné informace z letového plánu;

(5) stanoviště, které uskutečnilo poslední kontakt, čas a použité prostředky;

(6) poslední hlášení o poloze a způsob, jak byla určena;

(7) barva a rozlišovací znaky letadla;

(8) nebezpečné věci přepravované jako náklad;

(9) veškerá opatření přijatá ohlašovnou;

(10) další příslušné poznámky.

c) O tu část informací uvedených v písmenu b), která není k dispozici v době, kdy je oznámení záchrannému koordinačnímu středisku učiněno, bude usilovat stanoviště letových provozních služeb před prohlášením stavu tísně, pokud to čas umožní a pokud existuje dostatečná jistota, že se tento stav uskuteční.

d) Kromě oznámení stanoveného v písmenu a) opatří stanoviště letových provozních služeb záchrannému koordinačnímu středisku neprodleně některé z uvedených informací:

(1) jakékoli užitečné doplňující informace, zejména o vývoji stavu nouze v dalších fázích;

(2) informace o tom, že stav nouze již neexistuje.

ATS.TR.410 Využití komunikačních zařízení

Stanoviště letových provozních služeb využijí v případě potřeby všechna dostupná komunikační zařízení k úsilí o navázání a udržování komunikace s letadlem ve stavu nouze a k vyžádání zpráv o letadle.

ATS.TR.415 Zakreslení letadla ve stavu nouze

Pokud se má za to, že stav nouze existuje, zakreslí stanoviště letových provozních služeb, které je si vědomo (popř. která jsou si vědoma) nouzové situace, let dotyčného letadla na mapě nebo jiném vhodném nástroji za účelem určení pravděpodobné budoucí polohy letadla a maximálního rozsahu akce od jeho poslední známé polohy.

ATS.TR.420 Informace pro provozovatele

a) Pokud oblastní středisko řízení nebo letové informační středisko rozhodne, že letadlo je v údobí nejistoty nebo pohotovosti, uvědomí o tom, pokud je to proveditelné, provozovatele letadla, a to dříve, než to oznámí záchrannému koordinačnímu středisku.

b) Je-li to proveditelné, oblastní středisko řízení nebo letové informační středisko neprodleně sdělí provozovateli letadla veškeré informace oznámené záchrannému koordinačnímu středisku.

▼M1

ATS.TR.425 Informování letadel letících v blízkosti letadla nacházejícího se ve stavu nouze

a) Bylo-li stanovištěm letových provozních služeb zjištěno, že letadlo je ve stavu nouze, musí být ostatním letadlům, o nichž se ví, že jsou v jeho blízkosti, co možná nejdříve poskytnuta informace o povaze této nouze, s výjimkou případů podle písmene b).

b) Jestliže stanoviště letových provozních služeb ví nebo předpokládá, že letadlo je předmětem protiprávního činu, nesmí být v rámci komunikace letadlo-země pro účely letových provozních služeb předána žádná informace o povaze nouze až do té doby, než ji dotyčné letadlo samo jako první v komunikaci o povaze nouze nezmíní a než převládne jistota, že taková informace nezhorší situaci.

▼B

PŘÍLOHA V

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE METEOROLOGICKÝCH SLUŽEB

(Část MET)

HLAVA A – DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE METEOROLOGICKÝCH SLUŽEB (MET.OR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

MET.OR.100 Meteorologická data a informace

(a) Poskytovatel meteorologických služeb poskytuje provozovatelům, členům posádky, stanovištím letových provozních služeb, stanovištím služeb pátrání a záchrany, provozovatelům letišť, subjektům vyšetřujícím nehody a mimořádné události a dalším poskytovatelům služeb a subjektům v letectví meteorologické informace nutné k plnění jejich příslušných funkcí určených příslušným úřadem.

(b) Poskytovatelé meteorologických služeb musí ověřit úroveň dosažitelné přesnosti informací distribuovaných pro provoz, včetně zdroje těchto informací, a současně musí zajistit, aby byly tyto informace distribuovány včas a aby byly podle potřeby aktualizovány.

MET.OR.105 Uchovávání meteorologických informací

(a) Poskytovatel meteorologických služeb uchovává meteorologické informace alespoň po dobu 30 dnů od data jejich vydání.

(b) Tyto meteorologické informace na žádost zpřístupní pro účely vysvětlení a vyšetřování a pro tyto účely budou uchovávány, dokud se vysvětlování či vyšetření nedokončí.

MET.OR.110 Požadavky týkající se výměny meteorologických informací

Poskytovatel meteorologických služeb zaručí, že má zavedeny systémy a procesy, jakož i přístup ke vhodným telekomunikačním zařízením s cílem:

(a) umožnit výměnu provozních meteorologických informací s jinými poskytovateli meteorologických služeb;

(b) včas poskytovat požadované meteorologické informace uživatelům.

▼M3

MET.OR.115 Meteorologické bulletiny

Poskytovatel meteorologických služeb odpovědný za dotčenou oblast poskytuje relevantním uživatelům meteorologické bulletiny.

MET.OR.120 Oznamování nesrovnalostí světovým oblastním předpovědním centrům (WAFC)

Poskytovatel meteorologických služeb, který používá předpovědi WAFS SIGWX, oznámí okamžitě dotčenému WAFC, jsou-li zjištěny nebo nahlášeny významné nesrovnalosti, pokud jde o předpovědi SIGWX týkající se:

(a) námrazy, turbulence, oblačnosti druhu cumulonimbus, která je zastřená, častá, prorůstající vrstevnatou oblačností nebo se vyskytuje na čáře poryvů, a písečných či prachových vichřic;

▼M3

(b) vulkanických erupcí nebo úniku radioaktivních látek do atmosféry, významných pro letový provoz.

▼B

ODDÍL 2 – SPECIFICKÉ POŽADAVKY

Kapitola 1 – Požadavky na letecké meteorologické stanice

▼M3

MET.OR.200 Meteorologické zprávy a jiné informace

(a) Letecká meteorologická stanice vydává:

(1) místní pravidelné zprávy v pevně stanovených intervalech, které jsou šířeny pouze na letišti původu;

(2) místní mimořádné zprávy, které jsou šířeny pouze na letišti původu;

(3) na letištích, které slouží pro pravidelnou mezinárodní obchodní leteckou dopravu, zprávy METAR v půlhodinových intervalech k šíření mimo letiště původu.

(b) Bez ohledu na písm. a) bod 3 může letecká meteorologická stanice vydávat hodinové zprávy METAR a SPECI k šíření mimo letiště původu pro letiště, která neslouží k pravidelné mezinárodní obchodní letecké dopravě, jak stanoví příslušný úřad.

(c) Letecká meteorologická stanice informuje stanoviště letových provozních služeb a leteckou informační službu letiště o změnách v provozuschopnosti automatizovaného zařízení používaného k určování dráhové dohlednosti.

(d) Letecká meteorologická stanice hlásí příslušnému stanovišti letových provozních služeb, stanovišti leteckých informačních služeb a meteorologické výstražné službě výskyt přederupční vulkanické aktivity, vulkanických erupcí a oblaku vulkanického popele.

(e) Letecká meteorologická stanice stanoví seznam kritérií pro poskytování místních mimořádných zpráv, a to po konzultaci s příslušnými stanovišti letových provozních služeb, provozovateli a jinými dotčenými subjekty.

▼B

MET.OR.205 Hlášení meteorologických prvků

▼M1

Letecká meteorologická stanice hlásí:

▼B

(a) směr a rychlost přízemního větru;

(b) dohlednost;

(c) dráhovou dohlednost, je-li pozorována;

(d) současné počasí na letišti a v jeho blízkosti;

(e) oblačnost;

(f) teplotu vzduchu a teplotu rosného bodu;

▼B

(g) atmosférický tlak;

(h) doplňující informace, je-li zapotřebí.

Je-li k tomu oprávněna příslušným úřadem, může letecká meteorologická stanice na letištích, která neslouží pro pravidelnou mezinárodní obchodní leteckou dopravu, hlásit pouze dílčí soubor meteorologických prvků, které jsou relevantní pro druhy letů na daném letišti. Tento rozsah dat se zveřejní v letecké informační příručce.

MET.OR.210 Pozorování meteorologických prvků

▼M1

Letecká meteorologická stanice pozoruje a/nebo měří:

▼B

(a) směr a rychlost přízemního větru;

(b) dohlednost;

(c) dráhovou dohlednost, je-li pozorována;

(d) současné počasí na letišti a v jeho blízkosti;

(e) oblačnost;

(f) teplotu vzduchu a teplotu rosného bodu;

(g) atmosférický tlak;

(h) doplňující informace, je-li zapotřebí.

Je-li k tomu oprávněna příslušným úřadem, může letecká meteorologická stanice na letištích, která neslouží pro pravidelnou mezinárodní obchodní leteckou dopravu, pozorovat a/nebo měřit pouze dílčí soubor meteorologických prvků, které jsou relevantní pro druhy letů na daném letišti. Tento rozsah dat se zveřejní v letecké informační příručce.

Kapitola 2 – Požadavky na letištní meteorologické služebny

MET.OR.215 Předpovědi a jiné informace

Letištní meteorologická služebna:

(a) připravuje a/nebo obstarává předpovědi a jiné relevantní meteorologické informace nutné pro plnění svých příslušných funkcí pro lety, jichž se to týká, jak je určeno příslušným úřadem;

(b) poskytuje předpovědi a/nebo výstrahy ohledně místních meteorologických podmínek na letištích, za něž odpovídá;

(c) nepřetržitě sleduje shodu předpovědí a výstrah se skutečnými meteorologickými podmínkami a v případě nutnosti okamžitě vydává opravy, a dále ruší jakékoli předpovědi téhož druhu, které byly dříve vydány pro totéž místo a tutéž dobu platnosti nebo její část;

(d) zajišťuje předletovou přípravu, konzultace a letovou meteorologickou dokumentaci pro členy posádky a/nebo další pověřené pracovníky provozovatelů;

▼B

(e) poskytuje klimatologické informace;

(f) poskytuje svému příslušnému stanovišti letových provozních služeb, letecké informační službě a meteorologické výstražné službě informace o výskytu přederupční vulkanické aktivity, vulkanické erupce a oblaku vulkanického popele;

(g) dle potřeby poskytuje meteorologické informace stanovišti služeb pátrání a záchrany a udržuje s ním kontakt po celou dobu pátrací a záchranné operace;

(h) poskytuje stanovištím leteckých informačních služeb meteorologické informace, které jsou nezbytné pro plnění jejich funkcí;

(i) připravuje a/nebo obstarává předpovědi a další relevantní meteorologické informace nezbytné pro výkon funkcí stanovišť letových provozních služeb v souladu s bodem MET.OR.242;

(j) poskytuje svému příslušnému stanovišti letových provozních služeb, letecké informační služby a meteorologické výstražné službě informace o úniku radioaktivních látek do atmosféry.

MET.OR.220 Předpovědi pro letiště

(a) Letištní meteorologická služebna vydává letištní předpovědi ve formě TAF, a to ve stanovených časech.

(b) Při vydávání předpovědi TAF letištní meteorologická služebna zaručí, že pro dané letiště není v určitou dobu platných více předpovědí TAF.

MET.OR.225 Předpovědi pro přistání

(a) Letištní meteorologická služebna připravuje přistávací předpovědi v souladu s požadavky určenými příslušnými úřadem.

(b) Tato přistávací předpověď se vydává v podobě předpovědi TREND.

(c) Doba platnosti předpovědi TREND činí 2 hodiny od času zprávy, jejíž součástí přistávací předpověď je.

MET.OR.230 Předpovědi pro vzlet

Letištní meteorologická služebna:

(a) připravuje předpovědi pro vzlet v souladu s požadavky určenými příslušným úřadem;

(b) dodává předpovědi pro vzlet provozovatelům a členům posádky na jejich žádost během období 3 hodin před očekávanou dobou odletu.

MET.OR.235 Výstrahy pro letiště a výstrahy a varování týkající se střihu větru

Letištní meteorologická služebna:

(a) poskytuje výstražné informace pro letiště;

▼B

(b) připravuje výstrahy na střih větru pro letiště, na kterých je střih větru považován za faktor, a to v souladu s místními dohodami s příslušným stanovištěm ATS a provozovateli, jichž se to týká;

(c) na letištích, kde je střih větru zjišťován pomocí automatických pozemních a/nebo dálkových detekčních zařízení, vydává výstražné signály na střih větru generované těmito systémy;

(d) ruší výstrahy, pokud se již příslušné podmínky na letišti nevyskytují a/nebo se jejich výskyt dále nepředpokládá.

▼M3

MET.OR.240 Informace využívané provozovatelem nebo posádkou

Letištní meteorologická služebna poskytuje provozovatelům a členům posádek nejnovější dostupné:

(a) předpovědi prvků uvedených v čl. MET.OR.275 písm. a) bodech 1 a 2 ze systému WAFS;

(b) zprávy METAR nebo SPECI včetně předpovědí TREND, TAF nebo opravené TAF pro letiště odletu a plánovaného přistání a pro náhradní letiště při vzletu, letiště na trati a letiště určení;

(c) letištní předpovědi pro vzlet;

(d) zprávy SIGMET a mimořádná hlášení z letadel týkající se celé trati;

(e) informační zprávy o vulkanickém popelu, tropických cyklónách a kosmickém počasí týkající se celé trati;

(f) oblastní předpovědi pro lety v nízké letové hladině připravené v kombinaci s vydáváním zpráv AIRMET a zprávy AIRMET týkající se celé trati;

(g) výstrahy pro místní letiště;

(h) meteorologické družicové snímky;

(i) informace z pozemního meteorologického radaru.

▼B

MET.OR.242 Informace, které mají být poskytovány stanovištím letových provozních služeb

▼M1

(a) Letištní meteorologická služebna poskytuje podle potřeby své přidružené letištní řídící věži a stanovišti AFIS:

▼M3

(1) místní pravidelné zprávy, místní mimořádné zprávy, zprávy METAR, SPECI, předpovědi TAF a TREND a jejich změny;

▼M1

(2) zprávy SIGMET a AIRMET, výstrahy a varovné signály na střih větru a výstrahy pro letiště;

(3) veškeré dodatečné meteorologické informace dle místní dohody, např. předpovědi přízemního větru pro účely určení možných změn RWY;

▼M1

(4) obdržené informace o oblaku vulkanického popela, pro nějž dosud nebyla vydána zpráva SIGMET, dle dohody mezi letištní meteorologickou služebnou a příslušnou letištní řídící věží nebo dotčeným stanovištěm AFIS;

(5) obdržené informace o přederupční vulkanické aktivitě a/nebo vulkanické erupci dle dohody mezi letištní meteorologickou služebnou a příslušnou letištní řídící věží nebo dotčeným stanovištěm AFIS.

▼B

(b) Letištní meteorologická služebna poskytuje svému přidruženému přibližovacímu stanovišti řízení:

▼M3

(1) místní pravidelné zprávy, místní mimořádné zprávy, zprávy METAR, SPECI, předpovědi TAF a TREND a jejich změny;

▼M1

(2) zprávy SIGMET a AIRMET, výstrahy a varovné signály na střih větru a relevantní mimořádná hlášení z letadel a výstrahy pro letiště;

▼B

(3) jakékoli další meteorologické informace dle místních dohod;

(4) obdržené informace o oblaku vulkanického popele, pro nějž dosud nebyla vydána zpráva SIGMET, dle dohody mezi letištní meteorologickou služebnou a příslušným přibližovacím stanovištěm řízení;

(5) obdržené informace o přederupční vulkanické aktivitě a/nebo vulkanické erupci dle dohody mezi letištní meteorologickou služebnou a příslušným přibližovacím stanovištěm řízení.

Kapitola 3 – Požadavky na meteorologickou výstražnou službu

MET.OR.245 Meteorologická výstražné a další informace

V rámci své oblasti odpovědnosti meteorologická výstražná služba:

a) nepřetržitě monitoruje meteorologické podmínky, které ovlivňují letový provoz;

▼M1

b) koordinuje svoji činnost s organizací odpovědnou za poskytování zpráv NOTAM a/nebo ASHTAM s cílem zaručit, že jsou meteorologické informace o vulkanickém popelu obsažené ve zprávách SIGMET a NOTAM a/nebo ASHTAM konzistentní;

▼B

c) koordinuje svoji činnost s vybranými středisky pro pozorování vulkanické aktivity s cílem zaručit, že jsou informace o vulkanické aktivitě obdrženy účinně a včas;

d) poskytuje svým přidruženým poradenským centrům pro vulkanický popel (VAAC) obdržené informace o přederupční vulkanické aktivitě, vulkanické erupci a oblaku vulkanického popele, pro něž dosud nebyla vydána zpráva SIGMET;

e) poskytuje letecké informační službě obdržené informace o úniku radioaktivních látek do atmosféry v oblasti odpovědnosti či přilehlých oblastech, pro něž dosud nebyla vydána zpráva SIGMET;

▼B

f) poskytuje oblastnímu středisku řízení a letovému informačnímu středisku (ACC/FIC) podle potřeby tyto relevantní informace:

▼M3

1) zprávy METAR a SPECI včetně aktuálních tlakových dat pro letiště a jiné lokality, předpovědi TAF a TREND a jejich změny;

▼M1

2) předpovědi týkající se větrů v horních vrstvách vzduchu, teplot v horních vrstvách vzduchu a významných meteorologických jevů na trati a změny těchto předpovědí, SIGMET a AIRMET a vhodná zvláštní hlášení z letadel;

▼B

3) veškeré další meteorologické informace požadované středisky ACC/FIC pro potřeby letících letadel;

4) obdržené informace o oblaku vulkanického popele, pro nějž dosud nebyla vydána informace SIGMET, dle dohody mezi meteorologickou výstražnou službou a středisky ACC/FIC;

5) obdržené informace o úniku radioaktivních látek do atmosféry dle dohody mezi meteorologickou výstražnou službou a středisky ACC/FIC;

▼M1

6) poradenské informace o tropických cyklónech vydané střediskem TCAC v oblasti jeho odpovědnosti;

7) poradenské informace o vulkanickém popelu vydané střediskem VAAC v oblasti jeho odpovědnosti;

8) obdržené informace o přederupční vulkanické aktivitě a/nebo vulkanické erupci dle dohody mezi meteorologickou výstražnou službou a středisky ACC/FIC;

g) jsou-li dostupné, poskytuje příslušným stanovištím letových provozních služeb v souladu s místní dohodou informace o uvolňování toxických chemických látek, které by mohly ovlivnit vzdušný prostor používaný k letům v rámci jejich oblasti odpovědnosti, do ovzduší.

MET.OR.250 Zprávy SIGMET

Meteorologická výstražná služba:

▼M3

a) vydává zprávy SIGMET;

▼M1

b) zajišťuje, aby zpráva SIGMET byla zrušena, jestliže příslušné jevy pominou nebo se jejich výskyt v oblasti, na kterou se zpráva SIGMET vztahuje, již neočekává;

c) zajišťuje, aby doba platnosti zprávy SIGMET nebyla delší než 4 hodiny, přičemž ve zvláštním případě zpráv SIGMET pro oblak vulkanického popela a tropické cyklóny se platnost zpráv prodlouží na 6 hodin;

d) zajišťuje, aby byla zpráva SIGMET vydána nejdříve 4 hodiny před začátkem doby platnosti. Ve zvláštním případě zprávy SIGMET pro oblak vulkanického popela a tropické cyklóny musí být zprávy SIGMET vydány co nejdříve, avšak ne více než 12 hodin před začátkem doby platnosti a aktualizovány alespoň každých 6 hodin.

▼M1

MET.OR.255 Zprávy AIRMET

Meteorologická výstražná služba:

▼M3

a) vydává zprávy AIRMET, pokud příslušný úřad určil, že hustota letového provozu pod letovou hladinou 100 nebo až do letové hladiny 150 v hornatých oblastech nebo, je-li to nutné, ve vyšší letové hladině vyžaduje, aby lety v nízkých letových hladinách byly vydávány zprávy AIRMET v kombinaci s oblastními předpověďmi;

▼M1

b) zruší zprávu AIRMET, jestliže příslušné jevy pominou nebo se jejich výskyt v dané oblasti již neočekává;

c) zajišťuje, aby doba platnosti zprávy AIRMET nebyla delší než 4 hodiny.

▼M3

MET.OR.260 Oblastní předpovědi pro lety v nízkých hladinách

Meteorologická výstražná služba zajistí, aby:

a) v případě zpráv AIRMET vydaných v kombinaci s oblastními předpověďmi pro lety v nízkých letových hladinách podle čl. MET.OR.255 písm. a) byly oblastní předpovědi pro lety v nízkých hladinách vydávány každých 6 hodin na dobu platnosti o délce 6 hodin a předávány příslušným meteorologickým výstražným službám nejpozději 1 hodinu před začátkem doby jejich platnosti;

b) v případě, kdy příslušný úřad určil, že hustota provozu pod letovou hladinou 100 nebo až do letové hladiny 150 v hornatých oblastech nebo, je-li to nutné, ve vyšší letové hladině vyžaduje pravidelné vydávání oblastních předpovědí pro lety v nízkých letových hladinách nikoli v kombinaci se zprávou AIRMET, pak příslušný úřad stanoví frekvenci vydávání, formu a pevně stanovený čas nebo období platnosti místní předpovědi pro lety v nízkých letových hladinách a kritéria pro jejich změny.

Kapitola 4 – Požadavky na poradenská centra pro vulkanický popel (VAAC)

▼B

MET.OR.265 Povinnosti poradenského centra pro vulkanický popel

V rámci oblasti zodpovědnosti centrum VAAC:

▼M3

a) v případě, že došlo k erupci sopky nebo se taková erupce očekává nebo je hlášen oblak vulkanického popela, vydává informační zprávy o rozsahu a předpokládaném pohybu oblaku vulkanického popela:

▼B

1) koordinační krizové jednotce pro evropské letectví (EACCC);

2) meteorologickým výstražným službám obsluhujícím letové informační oblasti ve své oblasti zodpovědnosti, která může být ovlivněna;

3) provozovatelům, oblastním střediskům řízení a letovým informačním střediskům obsluhujícím letové informační oblasti ve své oblasti zodpovědnosti, která může být ovlivněna;

▼M1

4) centrům WAFC, mezinárodním databankám OPMET, mezinárodním kancelářím NOTAM a centrům určeným dohodou o oblastní letové navigaci k provozování internetových služeb letecké pevné služby;

▼B

5) ostatním centrům VAAC, jejichž oblast odpovědnosti může být ovlivněna;

▼B

b) koordinuje svoji činnost s vybranými středisky pro pozorování vulkanické aktivity s cílem zaručit, že jsou informace o vulkanické aktivitě obdrženy účinně a včas;

c) poskytuje informační zprávy uvedené v písmeni a) alespoň každých 6 hodin až do doby, kdy již není možné oblak vulkanického popela určit podle družicových dat, z dané oblasti nejsou přijímány žádné další meteorologické zprávy o vulkanickém popelu a nejsou hlášeny žádné další vulkanické erupce a

d) nepřetržitě 24 hodin denně sleduje výskyt a rozsah vulkanického popela v atmosféře.

▼M3

Kapitola 5 – Požadavky na poradenská centra pro tropické cyklóny (TCAC)

▼B

MET.OR.270 Povinnosti poradenského centra pro tropické cyklóny

▼M3

Ve své oblasti zodpovědnosti centrum TCAC vydává:

a) informační zprávy o poloze středu cyklóny, změnách intenzity v době pozorování, směru a rychlosti jejího postupu, tlaku ve středu cyklóny a maximálním přízemním větru v blízkosti středu:

▼B

1) meteorologickým výstražným službám v oblasti zodpovědnosti;

2) ostatním centrům TCAC, jejichž oblast zodpovědnosti může být ovlivněna;

▼M1

3) centrům WAFC, mezinárodním databankám OPMET a centrům odpovědným za provoz internetových služeb letecké pevné služby;

▼B

b) aktualizované informační zprávy meteorologickým výstražným službám o každé tropické cyklóně podle potřeby, ale nejméně každých 6 hodin.

▼M3

Kapitola 6 – Požadavky na světová oblastní předpovědní centra (WAFC)

▼B

MET.OR.275 Povinnosti světového oblastního předpovědního centra

▼M3

a) Centrum WAFC vydává:

1) globální předpovědi v uzlových bodech:

i) výškového větru;

ii) teploty a vlhkosti ve výšce;

iii) geopotenciálních nadmořských výšek letových hladin;

iv) letové hladiny a teploty tropopauzy;

v) směru, rychlosti a letové hladiny maximálního větru;

vi) oblačnosti druhu cumulonimbus;

vii) námrazy;

viii) turbulencí;

▼M3

2) globální předpovědi jevů význačného počasí (SIGWX) včetně vulkanické aktivity a úniku radioaktivních látek.

▼B

(b) Centrum WAFC zajistí, aby produkty světového oblastního předpovědního systému v digitální podobě byly předávány za použití binárních datových komunikačních technik.

HLAVA B – TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE METEOROLOGICKÝCH SLUŽEB (MET.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

▼M3

MET.TR.115 Meteorologické bulletiny

(a) Meteorologické bulletiny se šíří prostřednictvím specifických typů dat a kódových formátů vhodných pro poskytovanou informaci.

(b) Meteorologické bulletiny obsahující provozní meteorologické informace se šíří komunikačními systémy vhodnými pro poskytovanou informaci a pro uživatele, jimž je informace určena.

▼B

ODDÍL 2 – SPECIFICKÉ POŽADAVKY

Kapitola 1 – Technické požadavky na letecké meteorologické stanice

▼M3

MET.TR.200 Meteorologické zprávy a jiné informace

(a) Místní pravidelná zpráva, místní mimořádná zpráva a zprávy METAR a SPECI obsahují následující prvky v uvedeném pořadí:

(1) identifikaci typu zprávy;

(2) směrovací značku;

(3) čas pozorování;

(4) identifikaci automatizované nebo chybějící zprávy, je-li to použitelné;

(5) směr a rychlost přízemního větru;

(6) dohlednost;

(7) dráhovou dohlednost, jsou-li splněna kritéria pro hlášení;

(8) aktuální počasí;

(9) množství oblačnosti, druh oblačnosti pouze u oblačnosti druhu cumulonimbus a věžovitý cumulus a výšku základny oblačnosti nebo, je-li měřena, vertikální dohlednost;

(10) teplotu vzduchu a teplotu rosného bodu;

(11) tlak QNH, a pokud je požadováno, hodnotu QFE v místních pravidelných a mimořádných zprávách;

(12) doplňující informace, jsou-li zapotřebí.

(b) V místní pravidelné zprávě a místní mimořádné zprávě:

(1) jsou-li pozorování přízemního větru prováděna z více než jednoho místa podél dráhy, udávají se polohy míst, pro která jsou tyto hodnoty reprezentativní;

▼M3

(2) používá-li se více drah, u nichž je prováděno pozorování přízemního větru, udávají se dostupné hodnoty přízemního větru z jednotlivých drah spolu s indikací příslušné dráhy;

(3) jsou-li v souladu s čl. MET.TR.205 písm. a) bodem 3 podbodem ii) písm. B) hlášeny odchylky od středního směru větru, udávají se oba extrémní směry, mezi nimiž přízemní vítr kolísá;

(4) jsou-li v souladu s čl. MET.TR.205 písm. a) bodem 3 podbodem iii) hlášeny odchylky od střední rychlosti větru (nárazy větru), udávají se jako maximální a minimální dosažené hodnoty rychlosti větru.

(c) Zprávy METAR a SPECI

(1) Zprávy METAR a SPECI se vydávají v souladu se schématem v dodatku 1.

(2) Zprávy METAR se podávají k přenosu ne později než 5 minut po vlastním čase pozorování.

(d) Informace o dohlednosti, dráhové dohlednosti, aktuálním počasí a množství a druhu oblačnosti a výšce základny oblačnosti se ve všech meteorologických zprávách nahradí pojmem „CAVOK“, pokud v době pozorování nastanou současně následující podmínky:

(1) dohlednost 10 km nebo více a není hlášena minimální dohlednost;

(2) není oblačnost provozního významu;

(3) nevyskytuje se počasí význačné pro letectví.

(e) Kritéria pro poskytování místních mimořádných zpráv zahrnují:

1) hodnoty, které nejblíže odpovídají provozním minimům provozovatelů využívajících letiště;

2) hodnoty, které uspokojují další místní požadavky stanovišť letových provozních služeb (ATS) a provozovatelů;

3) zvýšení teploty vzduchu o 2 °C nebo více ve srovnání s údajem v poslední místní zprávě nebo o jinou prahovou hodnotu stanovenou dohodou mezi poskytovateli meteorologických služeb, příslušným stanovištěm ATS a dotčenými provozovateli;

4) dostupné doplňující informace týkající se výskytu význačných meteorologických podmínek v prostorech přiblížení a stoupání po vzletu;

5) jsou-li uplatněny postupy pro snižování hluku a došlo-li ke změně středních hodnot přízemního větru o 5 kt nebo více ve srovnání s údajem v poslední místní zprávě, střední rychlost před změnou a/nebo po ní, pokud změna činí 15 kt nebo více;

6) jestliže se střední směr přízemního větru změnil o 60° nebo více od směru uvedeného v poslední zprávě, střední rychlost před změnou a/nebo po ní, pokud změna činí 10 kt nebo více;

7) jestliže se střední rychlost přízemního větru změnila o 10 kt nebo více od hodnoty uvedené v poslední místní zprávě;

8) jestliže se odchylka od střední rychlosti přízemního větru (poryvy) změnila o 10 uzlů nebo více od rychlosti v čase poslední místní zprávy, střední rychlost před změnou nebo po ní, pokud změna činí 15 kt nebo více;

▼M3

9) pokud začne nebo skončí některý z následujících meteorologických jevů nebo se změní jeho intenzita:

(i) mrznoucí srážky;

(ii) mírné nebo silné srážky včetně přeháněk a

(iii) bouřky se srážkami;

(10) pokud začne nebo skončí některý z následujících meteorologických jevů:

(i) mrznoucí mlha;

(ii) bouřka bez srážek;

(11) pokud se změní množství oblačnosti pod hladinou 1 500 stop (450 m):

(i) z polojasna (SCT) nebo méně na skoro zataženo (BKN), nebo zataženo (OVC) nebo

(ii) ze skoro zataženo (BKN) nebo zataženo (OVC) na polojasno (SCT) nebo méně.

(f) V případě dohody mezi poskytovatelem meteorologických služeb a příslušným úřadem se místní mimořádné zprávy a zprávy SPECI vydávají, kdykoli nastanou následující změny:

(1) změna větru na hodnoty provozního významu; prahové hodnoty stanoví poskytovatel meteorologických služeb po konzultaci s příslušným stanovištěm ATS a dotčenými provozovateli, a to s ohledem na změny větru, které by:

(i) vyžadovaly změnu používané dráhy (drah);

(ii) které by indikovaly, že se složky zádového a bočního větru na dráze změnily na hodnoty reprezentující hlavní provozní limity pro běžné typy letadel používající letiště;

(2) změna dohlednosti na nebo přes jednu nebo více z následujících hodnot v případě jejího zlepšování, nebo změna dohlednosti přes jednu či více z následujících hodnot nebo jednu z následujících hodnot v případě jejího zhoršování:

(i) 800, 1 500 nebo 3 000 m a

(ii) 5 000 m v případě velkého počtu letů podle pravidel letu za viditelnosti (VFR);

(3) změna dráhové dohlednosti na nebo přes jednu nebo více z následujících hodnot v případě jejího zlepšování, nebo změna dráhové dohlednosti na nebo přes jednu z následujících hodnot v případě jejího zhoršování: 50, 175, 300, 550 nebo 800 m;

(4) začátek, konec nebo změna intenzity kteréhokoli z následujících meteorologických jevů:

(i) prachová vichřice;

(ii) písečná vichřice;

(iii) nálevkovitý oblak (tornádo nebo vodní smršť);

(5) začátek nebo konec kteréhokoli z následujících meteorologických jevů:

(i) nízko zvířený prach, písek nebo sníh;

(ii) zvířený prach, písek nebo sníh;

(iii) húlava (*squall*);

▼M3

(6) změna výšky základny nejnižší vrstvy oblačnosti o množství BKN nebo OVC anebo přes jednu nebo více z následujících hodnot v případě jejího zvyšování, nebo změna výšky základny nejnižší vrstvy oblačnosti o množství BKN nebo OVC přes jednu nebo více z následujících hodnot v případě jejího snižování:

(i) 100, 200, 500 nebo 1 000 ft;

(ii) 1 500 ft v případě velkého počtu letů podle pravidel letu za viditelnosti (VFR);

(7) při zastřené obloze změna dohlednosti na nebo přes jednu nebo více z následujících hodnot v případě jejího zlepšování, nebo změna dohlednosti přes jednu či více z následujících hodnot nebo jednu z následujících hodnot v případě jejího zhoršování: 100, 200, 500 nebo 1 000 ft;

(8) jakákoli další kritéria stanovená na základě místních letištních provozních minim dohodnutých mezi poskytovateli meteorologických služeb a provozovateli.

▼B

MET.TR.205 Hlášení meteorologických prvků

(a) Směr a rychlost přízemního větru

▼M3

(1) V místních pravidelných a místních mimořádných zprávách a ve zprávách METAR a SPECI se směr a rychlost přízemního větru udává v krocích po 10 zeměpisných stupních a po 1 kt.

▼B

(2) Jakákoli měřená hodnota, která nevyhovuje stupnici používané ve zprávách, musí být zaokrouhlena k nejbližšímu kroku této stupnice.

▼M3

(3) V místní pravidelné zprávě, místní mimořádné zprávě a zprávách METAR a SPECI:

(i) uvedou se jednotky použité při měření rychlosti větru;

(ii) hlásí se kolísání směru větru od středního směru větru během posledních 10 minut, jestliže je celková hodnota kolísání 60° nebo více, a to takto:

(A) je-li celkové kolísání 60° nebo více a menší než 180° a rychlost větru je 3 kt nebo více, hlásí se takovéto kolísání jako dva extrémní směry, mezi nimiž přízemní vítr kolísal;

(B) je-li celkové kolísání 60° nebo více a menší než 180° a rychlost větru je menší než 3 kt, hlásí se směr větru jako proměnlivý bez středního směru větru;

(C) je-li celkové kolísání 180° nebo více, hlásí se směr větru jako proměnlivý bez středního směru větru;

(iii) hlásí se odchylky od střední rychlosti větru (nárazy větru) za posledních 10 minut, přesahuje-li maximální rychlost větru střední rychlost buď:

(A) o 5 kt nebo více v místní pravidelné zprávě a místní mimořádné zprávě, jsou-li uplatněny postupy pro snižování hluku, anebo

(B) o 10 k nebo více v ostatních případech;

▼M3

(iv) je-li hlášena rychlost větru menší než 1 kt, uvede se „CALM“ (bezvětří);

(v) je-li hlášena rychlost větru 100 kt nebo více, uvede se jako rychlost větru vyšší než 99 kt;

(vi) jsou-li v souladu s čl. MET.TR.205 písm. a) hlášeny odchylky od střední rychlosti větru (nárazy větru), hlásí se maximální hodnota rychlosti větru;

(vii) obsahuje-li desetiminutové časové období výraznou diskontinuitu směru a/nebo rychlosti větru, hlásí se pouze hodnoty kolísání od středního směru větru a průměrné rychlosti větru, které se vyskytly od této diskontinuity.

▼B

(b) Dohlednost

▼M3

(1) V místní pravidelné zprávě, místní mimořádné zprávě a zprávách METAR a SPECI se dohlednost hlásí v krocích po 50 m, je-li dohlednost nižší než 800 m; v krocích po 100 m, je-li dohlednost 800 m nebo vyšší, ale nižší než 5 km; v krocích po jednom kilometru, je-li dohlednost 5 km nebo vyšší, ale nižší než 10 km; a udává se jako 10 km, je-li dohlednost 10 km nebo vyšší, s výjimkou případů, kdy platí podmínky pro použití údaje CAVOK.

▼B

(2) Jakákoli pozorovaná hodnota, která nevyhovuje stupnici používané ve zprávách, musí být zaokrouhlena dolů k nejbližšímu nižšímu kroku stupnice.

▼M1

(3) V místní pravidelné zprávě a místní mimořádné zprávě musí být dohlednost podél dráhy/drah (RWY) hlášena spolu s jednotkami měření používanými k uvádění dohlednosti.

▼B

(c) Dráhová dohlednost (RVR)

▼M3

(1) V místní pravidelné zprávě, místní mimořádné zprávě a ve zprávách METAR a SPECI se dráhová dohlednost hlásí:

(i) po celou dobu, kdy je buď dohlednost, nebo dráhová dohlednost: nižší než 1 500 m;

(ii) v krocích po 25 m, je-li nižší než 400 m; v krocích po 50 m, je-li mezi 400 a 800 m; a v krocích po 100 m, je-li vyšší než 800 m.

▼B

(2) Jakákoli pozorovaná hodnota, která nevyhovuje stupnici používané ve zprávách, musí být zaokrouhlena dolů k nejbližšímu nižšímu kroku stupnice.

▼M3

(3) V místní pravidelné zprávě, místní mimořádné zprávě a zprávách METAR a SPECI:

(i) pokud dráhová dohlednost přesahuje maximální hodnotu, kterou lze používaným systémem určit, hlásí se dráhová dohlednost v místní pravidelné zprávě a místní mimořádné zprávě zkratkou „ABV“ a ve zprávách METAR a SPECI zkratkou „P“, za níž následuje maximální hodnota, kterou systém dokáže určit;

▼M3

(ii) pokud je dráhová dohlednost nižší než minimální hodnota, kterou lze používaným systémem určit, hlásí se dráhová dohlednost v místní pravidelné zprávě a místní mimořádné zprávě zkratkou „BLW“ a ve zprávách METAR a SPECI zkratkou „M“, za níž následuje minimální hodnota, kterou systém dokáže určit.

▼B

(4) ►M1 V místní pravidelné zprávě a místní mimořádné zprávě: ◄

(i) musí být uvedeny jednotky měření;

(ii) je-li dráhová dohlednost měřena pouze z jednoho místa podél dráhy, tj. dotykové zóny, uvádí se její hodnota bez indikace polohy místa;

(iii) je-li dráhová dohlednost měřena z více než jednoho místa podél dráhy, musí být jako první hlášena hodnota dráhové dohlednosti reprezentativní pro dotykovou zónu a za ní následují hodnoty dráhové dohlednosti reprezentativní pro střed a konec dráhy a musí být označeny prostory, pro které jsou tyto hodnoty reprezentativní;

(iv) je-li v provozu více než jedna dráha, musí být hlášeny dostupné hodnoty dráhové dohlednosti na každé dráze spolu s označením příslušné dráhy.

(d) Současné počasí

▼M1

(1) V místní pravidelné zprávě a místní mimořádné zprávě se pozorované aktuální meteorologické jevy hlásí, pokud jde o typ a vlastnosti, a s ohledem na intenzitu tam, kde je to vhodné.

▼M3

(2) Při hlášení pozorovaných aktuálních meteorologických jevů se ve zprávách METAR a SPECI uvádí druh jevu, popis jevu a jeho intenzita nebo blízkost k letišti, jak je to vhodné.

(3) V místní pravidelné zprávě, místní mimořádné zprávě a zprávách METAR a SPECI se podle potřeby hlásí pomocí jejich příslušných zkratek a relevantních kritérií následující charakteristiky aktuálního meteorologického jevu:

(i) Bouřka (TS)

Používá se k hlášení bouřky se srážkami. Když je během desetiminutového období, které předchází čas pozorování, slyšet hřmění nebo je na letišti pozorován blesk, ale nejsou pozorovány žádné srážky, hlásí se pouze „TS“.

(ii) Namrzající (FZ)

Přechlazené vodní kapky nebo srážky; používá se u typů aktuálních meteorologických jevů v souladu s dodatkem 1.

(4) V místní pravidelné zprávě, místní mimořádné zprávě a zprávách METAR a SPECI:

(i) uvádí se jedna nebo více, maximálně však tři, zkratky aktuálního počasí s případným popisem a intenzitou nebo blízkostí letišti tak, aby byl komunikován kompletní popis aktuálního počasí s významem pro letový provoz;

▼M3

(ii) uvádí se nejprve intenzita nebo případně blízkost jevu a poté popis a druh meteorologického jevu;

(iii) jsou-li pozorovány dva různé druhy počasí, hlásí se ve dvou samostatných skupinách, kde se indikátor intenzity nebo blízkosti vztahuje k meteorologickému jevu, který následuje po indikátoru. Různé druhy srážek, které se objeví v průběhu pozorování, se však hlásí jako jediná skupina s tím, že nejprve se hlásí dominantní typ srážek, před nímž se nachází pouze jeden kvalifikátor intenzity odkazující na intenzitu celkových srážek.

▼B

(e) Oblačnost

▼M3

(1) V místní pravidelné zprávě, místní mimořádné zprávě a zprávách METAR a SPECI se výška základny oblačnosti hlásí v krocích po 100 ft až do výšky 10 000 ft a v krocích po 1 000 ft nad výškou 10 000 ft.

▼B

(2) Jakákoli pozorovaná hodnota, která nevyhovuje stupnici používané ve zprávách, musí být zaokrouhlena dolů k nejbližšímu nižšímu kroku stupnice.

(3) ►M1 V místní pravidelné zprávě a místní mimořádné zprávě: ◄

(i) musí být uvedeny jednotky používané pro měření výšky základny oblačnosti a vertikální dohlednosti;

(ii) je-li v používání více drah, na kterých je prováděno pozorování výšky základny oblačnosti pomocí přístrojů, musí být, dle potřeby, uvedeny dostupné výšky základny oblačnosti pro každou dráhu a musí být indikována dráha, ke které se hodnoty vztahují.

(f) Teplota vzduchu a teplota rosného bodu

▼M3

(1) V místní pravidelné zprávě, místní mimořádné zprávě a zprávách METAR a SPECI se teplota vzduchu a teplota rosného bodu hlásí v krocích po celých stupních Celsia.

▼B

(2) Jakákoli měřená hodnota, která nevyhovuje stupnici používané ve zprávách, musí být zaokrouhlena na nejbližší celý stupeň Celsia tak, že se zjištěné hodnoty obsahující 0,5 zaokrouhlují na nejbližší vyšší celý stupeň Celsia.

▼M3

(3) V místní pravidelné zprávě, místní mimořádné zprávě a zprávách METAR a SPECI musí být identifikovány teploty pod 0 °C.

▼B

(g) Tlak vzduchu

▼M3

(1) V místní pravidelné zprávě, místní mimořádné zprávě a zprávách METAR a SPECI, se QNH a QFE vypočítají v desetinách hektopascalu a hlásí se v krocích po celých hektopascalech pomocí čtyř číslic.

▼B

(2) Jakákoli měřená hodnota, kterou nelze zařadit do stupnice používané ve zprávách, se zaokrouhlí dolů na nejbližší celý hektopascal.

▼B

(3) ►M1 V místní pravidelné zprávě a místní mimořádné zprávě: ◄

(i) musí být uveden tlak QNH;

(ii) musí být uveden tlak QFE pravidelně, pokud to vyžadují uživatelé nebo na základě místní dohody mezi poskytovatelem meteorologických služeb, stanovištěm ATS a provozovateli, jichž se to týká;

(iii) musí být uvedeny jednotky měření používané pro hodnoty QNH a QFE;

(iv) jsou-li hodnoty QFE požadovány pro více než jednu dráhu, musí být požadované hodnoty QFE hlášeny pro každou dráhu a dráhy, ke kterým se tyto hodnoty vztahují, musí být indikovány.

▼M3

(4) Ve zprávách METAR a SPECI se uvádějí pouze hodnoty QNH.

▼B

MET.TR.210 Pozorování meteorologických prvků

Pozorují se a/nebo měří následující meteorologické prvky, a to se stanovenou přesností, a data se šíří pomocí automatizovaného nebo poloautomatického meteorologického systému pozorování.

(a) Směr a rychlost přízemního větru

Měří se průměrný směr a průměrná rychlost přízemního větru, spolu s významným kolísáním směru a odchylkami rychlosti větru (nárazy větru) a hlásí se v zeměpisných stupních a uzlech (kt) v uvedeném pořadí.

(1) Umístění

Meteorologické přístroje používané k měření směru a rychlosti přízemního větru se umístí tak, aby poskytovaly data reprezentativní pro danou oblast, pro kterou se požaduje měření.

▼M3

(2) Zobrazení

Na letecké meteorologické stanici jsou umístěna zobrazovací zařízení pro přízemní vítr propojená s každým snímačem. Se stejnými snímači musí být propojena zobrazovací zařízení na letecké meteorologické stanici a na stanovištích letových provozních služeb, a pokud jsou vyžadována měření z více snímačů, musí být zobrazovací zařízení jasně označena tak, aby identifikovala dráhu a její část monitorovanou každým snímačem.

▼B

(3) Průměrování

Časový interval pro průměrování pozorování přízemního větru musí být:

▼M1

(i) 2 minuty u místní pravidelné zprávy a místní mimořádné zprávy a pro zobrazení větru ve stanovištích ATS;

▼M3

(ii) 10 minut u zpráv METAR a SPECI kromě případů, kdy tento desetiminutový interval zahrnuje výraznou diskontinuitu ve směru a/nebo rychlosti větru; k získání středních hodnot se použijí pouze data, která se vyskytnou po diskontinuitě; proto se časový interval za těchto okolností odpovídajícím způsobem zkrátí.

▼B

(b) Dohlednost

(1) Dohlednost se měří či pozoruje a hlásí v metrech nebo kilometrech.

▼B

(2) Umístění

Meteorologické přístroje požívané k měření dohlednosti se umístí tak, aby poskytovaly data reprezentativní pro danou oblast, pro kterou se požaduje měření.

▼M3

(3) Zobrazení

Jsou-li k měření dohlednosti používány přístrojové systémy, musí být na letecké meteorologické stanici umístěna zobrazovací zařízení pro dohlednost propojená s každým snímačem. Se stejnými snímači musí být propojena zobrazovací zařízení na meteorologické stanici a na stanovištích letových provozních služeb, a pokud jsou vyžadována měření z více snímačů, musí být zobrazovací zařízení jasně označena tak, aby identifikovala oblast monitorovanou každým snímačem.

▼B

(4) Průměrování

Časový interval pro průměrování musí být 10 minut pro zprávy METAR kromě případů, kdy byla v posledním desetiminutovém intervalu bezprostředně předcházejícím pozorování zaznamenána výrazná diskontinuita v dohlednosti. V těchto případech se k vyhodnocení průměru použijí pouze hodnoty, které se vyskytnou po diskontinuitě.

▼M3

(c) Dráhová dohlednost (RVR)

(1) Dráhová dohlednost se hlásí v metrech.

(2) Umístění

Meteorologický přístroj používaný k měření dráhové dohlednosti se umístí tak, aby poskytoval data reprezentativní pro oblast, pro kterou se požaduje pozorování.

(3) Přístrojové systémy

K vyhodnocení dráhové dohlednosti na dráhách určených pro přiblížení a přistání podle přístrojů za provozních podmínek kategorie II a III se použijí přístrojové systémy založené na transmisometrech nebo měřičích dopředného rozptylu, v případě přiblížení a přistání za provozních podmínek kategorie I určí požadované systémy příslušný úřad.

(4) Zobrazení

Jsou-li k vyhodnocení dráhové dohlednosti používány přístrojové systémy, musí být na letecké meteorologické stanici umístěno jedno zobrazovací zařízení, případně několik, je-li to vyžadováno. Se stejnými snímači musí být propojena zobrazovací zařízení na letecké meteorologické stanici a na stanovištích ATS, a pokud jsou vyžadována měření z více snímačů, musí být zobrazovací zařízení jasně označena tak, aby identifikovala dráhu a její část monitorovanou každým snímačem.

(5) Průměrování

i) Jsou-li k vyhodnocení dráhové dohlednosti používány přístrojové systémy, jejich výstup musí být aktualizován nejméně každých 60 sekund, aby hodnoty byly aktuální a reprezentativní.

ii) Časový interval průměrování hodnot dráhové dohlednosti je:

A) 1 minuta u místní pravidelné zprávy a místní mimořádné zprávy a pro zařízení pro zobrazování dráhové dohlednosti na stanovištích ATS;

B) 10 minut u zpráv METAR a SPECI kromě případů, kdy desetiminutová doba bezprostředně předcházející pozorování zahrnuje výraznou diskontinuitu v hodnotách dráhové dohlednosti; v tom případě se k získání středních hodnot použijí pouze data, která se vyskytnou po diskontinuitě.

▼B

(d) Současné počasí

(1) Z jevů současného počasí musí být hlášeny alespoň: déšť, mrholení, sněžení a namrzající srážky včetně jejich intenzity, zákal, kouřmo, mlha, namrzající mlha a bouřky včetně bouřek v blízkosti letiště.

(2) Umístění

Meteorologické přístroje používané k určování jevů současného počasí na letišti a v jeho blízkosti se umístí tak, aby poskytovaly data reprezentativní pro danou oblast, pro kterou se požaduje měření.

(e) Oblačnost

(1) Množství oblačnosti, druh oblačnosti a výška základny oblačnosti musí být pozorovány a hlášeny podle potřeby tak, aby byla popsána oblačnost provozního významu. Pokud nelze oblohu rozeznat, musí být, je-li měřena, místo množství oblačnosti, druhu oblačnosti a výšky základny oblačnosti měřena a hlášena vertikální dohlednost. Výška základny oblačnosti a vertikální dohlednost musí být hlášeny ve stopách (ft).

(2) Umístění

Meteorologické přístroje požívané k měření množství a výšky oblačnosti se umístí tak, aby poskytovaly data reprezentativní pro danou oblast, pro kterou se požaduje měření.

▼M3

(3) Zobrazení

Jsou-li k měření výšky základny oblačnosti používána automatizovaná zařízení, musí být na letecké meteorologické stanici umístěno alespoň jedno zobrazovací zařízení. Se stejnými snímači musí být propojena zobrazovací zařízení na meteorologické stanici a na stanovištích letových provozních služeb, a pokud jsou vyžadována měření z více snímačů, musí být zobrazovací zařízení jasně označena tak, aby identifikovala oblast monitorovanou každým snímačem.

▼B

(4) Referenční hladina

(i) Hlášení výšky základny oblačnosti musí být vztaženo k výšce letiště nad mořem.

(ii) Pokud je výška prahu dráhy používané pro přesné přístrojové přiblížení 50 ft (15 m) nebo více pod výškou letiště nad mořem, musí být zavedena místní opatření, aby byla výška základny oblačnosti hlášena přilétajícím letadlům vzhledem k této prahové výšce.

(iii) V případě hlášení z konstrukcí v pobřežních vodách musí být výška základny oblačnosti udávána nad střední hladinou moře.

(f) Teplota vzduchu a teplota rosného bodu

(1) Teplota vzduchu a teplota rosného bodu musí být měřeny, zobrazovány a hlášeny ve stupních Celsia.

▼M3

(2) Používá-li se k měření teploty vzduchu a teploty rosného bodu automatizované zařízení, musí být na meteorologické stanici umístěna zobrazovací zařízení. Se stejnými snímači musí být propojena zobrazovací zařízení na meteorologické stanici a na stanovištích letových provozních služeb.

▼B

(g) Tlak vzduchu

(1) Tlak musí být měřen; hodnoty QNH a QFE musí být vyčísleny a hlášeny v hektopascalech.

▼B

(2) Zobrazení

▼M3

(i) Jsou-li k měření atmosférického tlaku používána automatizovaná zařízení, musí být na meteorologické stanici umístěna zobrazovací zařízení pro hodnoty QNH, a jsou-li požadovány podle čl. MET.TR.205 písm. g) bodu 3 podbodu ii), též pro hodnoty QFE, které jsou vztaženy k danému tlakoměru, a odpovídající zobrazovací zařízení pak musí být umístěna na příslušných stanovištích letových provozních služeb.

▼B

(ii) Jsou-li hodnoty QFE zobrazovány pro více než jednu dráhu, zobrazovací zařízení musí být jasně označena tak, aby určovala dráhu, pro kterou je hodnota QFE indikována.

(3) Referenční hladina

K výpočtu hodnoty QFE musí být použita referenční hladina.

Kapitola 2 – Technické požadavky na letištní meteorologickou službu

▼M3

MET.TR.215 Předpovědi a jiné informace

▼B

(a) Meteorologické informace pro provozovatele a členy posádek musí:

(1) pokrývat let z hlediska času, nadmořské výšky a zeměpisného rozsahu;

(2) být vztaženy k příslušným pevným časům nebo časovému intervalu;

(3) být platné až na letiště zamýšleného přistání a rovněž pokrývat meteorologické podmínky očekávané mezi letištěm zamýšleného přistání a náhradními letišti určenými provozovatelem;

(4) být aktuální.

(b) Meteorologické informace poskytované záchranným koordinačním střediskům zahrnují meteorologické podmínky, které existovaly v poslední známé poloze pohřešovaného letadla a podél zamýšlené trati tohoto letadla se zvláštním zřetelem na prvky, které nejsou běžně distribuovány.

(c) Meteorologické informace poskytované stanovištím letecké informační služby zahrnují:

(1) informace o meteorologických službách určené k publikaci v letecké informační příručce (leteckých informačních příručkách);

(2) informace nutné pro přípravu oznámení NOTAM nebo ASHTAM;

(3) informace nutné pro přípravu leteckých informačních oběžníků.

(d) Meteorologické informace zahrnuté do letové meteorologické dokumentace musí být prezentovány takto:

(1) vítr v mapách se znázorní pomocí šipek s opeřením a vystínovanými praporky v dostatečně husté síti;

(2) teplota se znázorní čísly v dostatečně husté síti;

▼B

(3) data větru a teploty vybraná ze souborů dat získaných ze světového oblastního předpovědního centra se zobrazí v dostatečně husté zeměpisné síti;

(4) šipky větru mají přednost před teplotami a pozadím mapy;

(5) údaje o výšce vztahující se k meteorologickým podmínkám na trati musí být vyjádřeny způsobem, který byl stanoven jako vhodný pro danou situaci, např. v letových hladinách, tlaku, výšce nad mořem nebo výšce nad úrovní země, zatímco všechny údaje vztahující se k meteorologickým podmínkám na letišti musí být vyjádřeny ve výšce nad výškou letiště nad mořem.

(e) Letovou meteorologickou dokumentaci tvoří:

(1) předpovědi výškového větru a teploty ve výšce;

(2) jevů význačného počasí (SIGWX);

(3) zprávy METAR nebo, jsou-li vydávány, zprávy SPECI pro letiště odletu a předpokládaného přistání a pro náhradní letiště při vzletu, na trati a určení;

(4) předpovědi TAF nebo opravené předpovědi TAF pro letiště odletu a předpokládaného přistání a pro náhradní letiště při vzletu, na trati a určení;

▼M1

(5) zpráva SIGMET, a je-li vydávána, zpráva AIRMET a příslušná mimořádná hlášení z letadel týkající se celé trati;

▼M3

(6) informační zprávy o vulkanickém popelu, tropických cyklónách a kosmickém počasí týkající se celé trati.

▼B

Pokud je tak dohodnuto mezi letištní meteorologickou službou a příslušnými dotčenými provozovateli, může být letová meteorologická dokumentace pro zpáteční lety nebo lety s krátkým mezipřistáním, nepřesahující dvě hodiny omezena na provozně nutné informace. V každém případě však musí tato letová meteorologická dokumentace obsahovat alespoň meteorologické informace uvedené v podbodech 3, 4, 5 a 6.

(f) Mapy zpracované z digitálních předpovědí musí být poskytovány podle požadavků provozovatelů pro pevně stanovené oblasti pokrytí uvedené v dodatku 2.

▼M1

(g) Jsou-li předpovědi výškového větru a teploty ve výšce uvedené v bodě MET.OR.275 písm. a) bodě 1 k dispozici v mapovém formátu, musí se jednat o předpovědní mapy zpracované k pevnému termínu pro letové hladiny stanovené v bodě MET.TR.275 písm. b) bodě 3. Jsou-li předpovědi jevů SIGWX uvedené v bodě MET.OR.275 písm. a) bodě 2 k dispozici v mapovém formátu, musí se jednat o předpovědní mapy zpracované k pevnému termínu pro vrstvu atmosféry vymezenou letovými hladinami stanovenými v bodě MET.TR.275 písm. c) a bodě MET.TR.275 písm. d).

▼B

(h) Předpovědi výškového větru a teploty ve výšce a předpovědi jevů SIGWX nad letovou hladinou 100 musí být poskytnuty, jakmile jsou k dispozici, avšak ne později než 3 hodiny před odletem.

▼B

(i) Letecké klimatologické informace musí být připravovány ve formě letištních klimatologických tabulek a letištních klimatologických přehledů.

MET.TR.220 Předpovědi pro letiště

(a) Předpovědi pro letiště a jejich opravy se vydávají jako předpovědi TAF a obsahují v níže uvedeném pořadí:

(1) identifikaci typu předpovědi;

(2) směrovací značku;

(3) čas vydání předpovědi;

(4) identifikaci chybějící předpovědi, je-li to použitelné;

(5) datum a období platnosti předpovědi;

(6) identifikaci zrušené předpovědi, je-li to použitelné;

(7) přízemní vítr;

(8) dohlednost;

(9) počasí;

(10) oblačnost;

(11) očekávané význačné změny jednoho či více z těchto meteorologických prvků průběhu období platnosti.

▼M3

(b) Předpovědi TAF se vydávají v souladu se schématem v dodatku 3.

(c) Doba platnosti pravidelné předpovědi TAF je 9, 24 nebo 30 hodin, nestanoví-li příslušný úřad jinak s ohledem na požadavky provozu pro letiště s dobou provozu kratší než 9 hodin.

(d) Předpovědi TAF se podávají k přenosu nejdříve 1 hodinu před započetím doby jejich platnosti.

▼B

(e) Předpověď TAF obsahuje tyto meteorologické prvky:

(1) Přízemní vítr

(i) V předpovědi přízemního větru se uvede očekávaný převládající směr.

(ii) Když není možné kvůli očekávané proměnlivosti převládající směr větru předpovědět, uvede se předpovídaný směr větru jako proměnlivý s použitím zkratky „VRB“.

▼M3

(iii) Má-li být rychlost větru podle předpovědi nižší než 1 kt, uvede se předpovídaná rychlost větru jako bezvětří (CALM).

(iv) Překročí-li předpovídaná maximální rychlost předpovídanou střední rychlost větru o 10 kt nebo více, uvede se předpovídaná maximální rychlost větru.

(v) Má-li být rychlost větru podle předpovědi 100 uzlů nebo vyšší, uvede se jako rychlost vyšší než 99 kt.

▼B

(2) Dohlednost

(i) Je-li předpovídána dohlednost menší než 800 m, vyjádří se v krocích po 50 m; je-li předpovídána dohlednost 800 m nebo více, ale méně než 5 km, vyjádří se v krocích po 100 m; je-li předpovídaná dohlednost 5 km nebo více, ale méně než 10 km, vyjádří se v krocích po 1 km a je-li předpovídaná dohlednost 10 km nebo více, vyjádří se jako „10 km“ s výjimkou případů, kdy jsou předpovídány podmínky, pro které lze použít termínu CAVOK. Předpovídána musí být převládající dohlednost.

(ii) Jestliže se očekává různá dohlednost v různých směrech a převládající dohlednost nelze předpovědět, uvede se nejmenší předpovídaná dohlednost.

(3) Jevy počasí

(i) Předpovídá se jeden nebo více, maximálně však tři z následujících jevů počasí nebo jejich kombinací spolu s jejich popisem a intenzitou, tak, jak je vhodné, pokud se očekává jejich výskyt na letišti:

(A) namrzajících srážek;

(B) namrzající mlha;

(C) mírné nebo silné srážky včetně přeháněk;

(D) nízko zvířený prach, písek nebo sníh;

(E) zvířený prach, písek nebo sníh;

(F) prachová vichřice;

(G) písečná vichřice;

(H) bouřka (se srážkami nebo beze srážek);

(I) húlava (*squall*);

(J) nálevkovitý oblak (tornádo nebo vodní smršť);

(K) další jevy v souladu s dohodou mezi letištní meteorologickou služebnou a stanovišti ATS a dotčenými provozovateli.

(ii) Očekávaný konec výskytu těchto jevů se vyjadřuje pomocí zkratky „NSW“.

(4) Oblačnost

(i) K vyjádření předpovědi množství oblačnosti se, podle potřeby, užívají zkratky „FEW“ (skoro jasno), „SCT“ (polojasno), „BKN“ (oblačno až skoro zataženo) nebo „OVC“ (zataženo). V případech, kdy se očekává, že setrvá nebo nastane stav, kdy oblohu nelze rozeznat, a nelze předvídat oblačnost a na letišti je k dispozici informace o vertikální dohlednosti, předpovídá se vertikální dohlednost ve tvaru „VV“, po níž následuje předpokládaná hodnota vertikální dohlednosti.

(ii) Je-li předpovídáno více oblačných vrstev nebo oblaků, jejich množství a výška základny se do předpovědi zahrnou dle potřeby v tomto pořadí:

(A) nejnižší oblačná vrstva (oblaka) bez ohledu na množství předpovídaná jako FEW, SCT, BKN nebo OVC;

(B) další oblačná vrstva (oblaka) pokrývající více než 2/8 předpovídaná jako SCT, BKN nebo OVC;

▼B

(C) další vyšší oblačná vrstva (oblaka) pokrývající více než 4/8 předpovídaná jako BKN nebo OVC;

(D) oblačnosti druhu cumulonimbus a/nebo věžovitý cumulus, kdykoli jsou předpovídány a nejsou již obsaženy v písmenech A) až C).

(iii) Informace o oblačnosti se omezí na oblačnost provozního významu; není-li předpovídána jakákoli oblačnost provozního významu a použití „CAVOK“ není vhodné, použije se zkratka „NSC“.

(f) Používání skupin změn

(1) Kritéria používaná pro zařazení skupin změn do předpovědi TAF nebo pro vydávání opravených předpovědí TAF jsou založena na kterémkoli z následujících jevů počasí nebo jejich kombinaci, je-li předpovídán jejich začátek, konec nebo změna intenzity:

(i) namrzající mlha;

(ii) namrzající srážky;

(iii) mírné nebo silné srážky včetně přeháněk;

(iv) bouřka;

(v) prachová vichřice;

(vi) písečná vichřice.

(2) Jestliže je třeba indikovat změnu některého z prvků uvedených v písmeni a), použijí se indikátory změny „BECMG“ nebo „TEMPO“, za kterými následuje období, během kterého se výskyt změny očekává. Časové období se vyjadřuje jako začátek a konec daného období v celých hodinách UTC. Za indikátorem změny se uvádějí pouze ty prvky, u kterých se očekává význačná změna. Jestliže však jde o význačné změny oblačnosti, uvedou se všechny skupiny oblačnosti, včetně vrstev nebo oblaků, u kterých se změna neočekává.

(3) Indikátor změny „BECMG“ s připojenou časovou skupinou se použije k popisu očekávaných změn meteorologických podmínek, které budou mít pravidelný nebo nepravidelný průběh a při kterých budou dosažena nebo překročena stanovená kritéria v nespecifikovaném čase během daného časového období. Toto období nesmí přesáhnout 4 hodiny.

(4) Indikátor změny „TEMPO“ s připojenou časovou skupinou se použije k popisu očekávaných četných nebo nečetných přechodných, nepravidelných změn meteorologických podmínek, které dosáhnou nebo překročí stanovená kritéria, budou v každém případě trvat méně než jednu hodinu a úhrnem pokryjí méně než polovinu časového období, během kterého jsou změny předpovídány. Jestliže se očekává, že přechodná nepravidelná změna potrvá 1 hodinu nebo déle, použije se v souladu s bodem 3) indikátor změny „BECMG“, nebo se období platnosti rozdělí v souladu s bodem 5).

(5) Jestliže se očekává, že dojde k význačné a více méně úplné změně převládajících podmínek, období platnosti předpovědi se rozdělí na samostatná časová období pomocí zkratky „FM“, po níž bezprostředně následuje šesticiferná časová skupina ve dnech, hodinách a minutách UTC, která označuje čas očekávaného výskytu změny. Časové období následující za zkratkou „FM“ je samostatné a všechny předpovídané podmínky před zkratkou „FM“ jsou nahrazeny podmínkami za ní.

▼B

(g) Pravděpodobnost výskytu alternativní hodnoty předpovídaného prvku nebo prvků se v případě potřeby uvede, pokud:

▼M1

(1) existuje 30 % nebo 40 % pravděpodobnost výskytu alternativních meteorologických podmínek během konkrétního období předpovědi; nebo

(2) existuje 30 % nebo 40 % pravděpodobnost výskytu přechodných nepravidelných změn meteorologických podmínek během konkrétního období předpovědi.

▼B

V předpovědi TAF se toto vyjádří pomocí zkratky „PROB“, za kterou následuje pravděpodobnost v desítkách procent a v případě uvedeném v bodě 1 období, během kterého jsou alternativní hodnoty očekávány, nebo v případě uvedeném v bodě 2 využitím zkratky „PROB“, následované pravděpodobností v desítkách procent, indikátorem změny „TEMPO“ a související časovou skupinou.

MET.TR.225 Předpovědi pro přistání

(a) Předpovědi TREND se vydávají v souladu s dodatkem 1.

(b) Jednotky a stupnice používané v předpovědi TREND musí být shodné s jednotkami a stupnicemi používanými ve zprávách, ke kterým jsou připojeny.

(c) Předpověď TREND musí indikovat význačné změny jednoho nebo více z následujících prvků: přízemní vítr, dohlednost, jevy počasí a oblačnost. Uvádí se jen ty prvky, u nichž se význačná změna očekává. Jestliže však jde o význačné změny oblačnosti, uvedou se všechny skupiny oblačnosti, včetně vrstev nebo oblaků, u kterých se změna neočekává. Jde-li o význačnou změnu dohlednosti, uvádí se také jev, který způsobí snížení dohlednosti. Neočekává-li se změna žádného z uvedených prvků, je to indikováno termínem „NOSIG“.

(1) Přízemní vítr

V předpovědích TREND musí být indikovány následující změny přízemního větru:

▼M3

(i) změna středního směru větru o 60° nebo více, při průměrné rychlosti před změnou 10 kt nebo více a/nebo po ní;

(ii) změna střední rychlosti větru o 10 kt nebo více;

▼B

(iii) změna větru přes hodnoty provozního významu.

(2) Dohlednost

▼M3

(i) Pokud se očekává, že se dohlednost zlepší a změní na jednu nebo více z následujících hodnot nebo je překročí, nebo pokud se očekává, že se dohlednost zhorší a překročí jednu či více z následujících hodnot: 150, 350, 600, 800, 1 500 nebo 3 000 m, uvede se tato změna v předpovědi TREND.

▼B

(ii) V případě velkého počtu letů za podmínek VFR musí být v předpovědi navíc indikovány změny na nebo přes hodnotu 5 000 m.

▼M3

(iii) V předpovědích TREND připojených ke zprávám METAR a SPECI se dohledností míní předpovídaná převládající dohlednost.

▼B

(3) Jevy počasí

(i) Předpověď TREND musí indikovat očekávaný začátek, konec nebo očekávanou změnu intenzity jednoho nebo více z následujících jevů počasí nebo jejich kombinace:

(A) namrzající srážky;

(B) mírné nebo silné srážky včetně přeháněk;

(C) bouřek se srážkami;

(D) prachová vichřice;

(E) písečná vichřice;

(F) další jevy v souladu s dohodou mezi letištní meteorologickou služebnou a stanovišti ATS a dotčenými provozovateli.

(ii) Předpověď TREND musí indikovat očekávaný začátek nebo konec jednoho nebo více z následujících jevů počasí nebo jejich kombinace:

(A) namrzající mlha;

(B) nízko zvířený prach, písek nebo sníh;

(C) zvířený prach, písek nebo sníh;

(D) bouřka (bez srážek);

(E) húlava (*squall*);

(F) nálevkovitý oblak (tornádo nebo vodní smršť).

(iii) Celkový počet jevů hlášených v podbodech i) a ii) nesmí přesáhnout tři.

(iv) Předpokládaný konec výskytu určitého jevu počasí musí být indikován zkratkou „NSW“.

(4) Oblačnost

(i) Předpověď TREND musí indikovat, je-li předpovídáno zvýšení výšky základny oblačné vrstvy o množství BKN nebo OVC na nebo přes jednu nebo více z následujících hodnot, nebo je-li předpovídán pokles výšky základny oblačné vrstvy o množství BKN nebo OVC přes jednu nebo více z následujících hodnot: 100, 200, 500, 1 000 a 1 500 ft (30, 60, 150, 300 a 450 m).

(ii) Je-li výška základny oblačné vrstvy pod 1 500 ft (450 m) nebo je-li předpovídán její pokles pod nebo zvýšení nad 1 500 ft (450 m), musí být v předpovědi TREND indikovány také změny množství oblačnosti z FEW nebo SCT na BKN nebo OVC nebo změny z BKN nebo OVC na FEW nebo SCT.

(iii) Jestliže není předpovídána žádná oblačnost provozního významu a nelze použít „CAVOK“, použije se zkratka „NSC“.

(5) Vertikální dohlednost

Jestliže se očekává, že setrvá nebo nastane stav, kdy oblohu nelze rozeznat, a jsou-li na letišti dostupné informace vertikální dohlednosti, předpověď TREND musí indikovat změny vertikální dohlednosti na nebo přes jednu nebo více z následujících hodnot při jejím zlepšování, nebo změny vertikální dohlednosti přes jednu nebo více z následujících hodnot při jejím zhoršení: 100, 200, 500 nebo 1 000 ft (30, 60, 150 nebo 300 m).

▼B

(6) Další kritéria

Letištní meteorologická služebna a uživatelé se mohou dohodnout na dodatečných kritériích založených na místních provozních minimech letiště.

(7) Používání skupin změn

(i) Očekávaná změna v předpovědi TREND musí být uváděna jedním z indikátorů změny „BECMG“ nebo „TEMPO“.

(ii) Indikátor změny „BECMG“ musí být používán k popisu předpovídaných změn, které budou mít pravidelný nebo nepravidelný průběh, a při kterých se očekává, že meteorologické podmínky dosáhnou nebo překročí stanovená kritéria. Období nebo čas, ve kterém je výskyt změny předpovídán, musí být indikován pomocí zkratek „FM“, „TL“ nebo „AT“, za nimiž následuje skupina času v hodinách a minutách.

(iii) Indikátor změny „TEMPO“ musí být používán k popisu předpovídaných přechodných nepravidelných změn meteorologických podmínek, které dosahují nebo překračují stanovená kritéria, v každém jednotlivém případě trvají méně než jednu hodinu a úhrnem pokrývají méně než polovinu časového období, během kterého jsou předpovídány. Období, během kterého je výskyt změn předpovídán, musí být indikován pomocí zkratek „FM“ a/nebo „TL“, za kterými následuje skupina času v hodinách a minutách.

(8) Používání indikátoru pravděpodobnosti

Indikátor „PROB“ se v předpovědích TREND nepoužívá.

MET.TR.230 Předpovědi pro vzlet

(a) Předpověď pro vzlet se musí vztahovat ke specifickému časovému období a musí obsahovat informace o očekávaných podmínkách nad systémem drah, týkají se směru a rychlosti přízemního větru včetně jejich kolísání, teploty, tlaku (QNH) a případných dalších prvků na základě místní dohody mezi letištní meteorologickou služebnou a provozovateli.

(b) Pořadí prvků, terminologie, jednotky a stupnice používané v předpovědích pro vzlet musí být stejné jako ve zprávách pro dané letiště.

MET.TR.235 Výstrahy pro letiště a výstrahy a varovné signály na střih větru

(a) Výstrahy na střih větru se vydávají v souladu se schématem v dodatku 4.

(b) Pořadové číslo uvedené ve schématu v dodatku 4 musí odpovídat počtu výstrah na střih větru vydaných pro dané letiště od 00:01 UTC příslušného dne.

▼M3

(c) Varování týkající se střihu větru podávají ucelené aktuální informace o pozorovaném výskytu střihu větru, s nímž souvisí změna protivětru/zadního větru o 15 kt nebo více, která by mohla nepříznivě ovlivnit letadlo na konečném přiblížení nebo počáteční vzletu a na letadlo na dráze během dojezdu při přistání nebo rozjezdu.

▼B

(d) Je-li to prakticky možné, varovné signály na střih větru se musí, pokud je to možné, vztahovat na určité části dráhy a na určité vzdálenosti na dráze přiblížení nebo vzletu dohodnuté mezi letištní meteorologickou službou, příslušnými stanovišti ATS a dotčenými provozovateli.

Kapitola 3 – Technické požadavky na meteorologické výstražné služby

▼M1

MET.TR.250 Zprávy SIGMET

▼M3

(a) Zprávy SIGMET se vydávají v souladu se schématem v dodatku 5.

▼M1

(b) Zprávy SIGMET sestávají ze tří typů:

(1) zprávy SIGMET pro jiné meteorologické jevy na trati než vulkanický popel nebo tropické cyklóny;

(2) zprávy SIGMET pro vulkanický popel;

(3) zprávy SIGMET pro tropické cyklóny.

(c) Pořadové číslo zprávy SIGMET sestává ze tří znaků zahrnujících jedno písmeno a dvě čísla.

▼M3

(d) Zpráva SIGMET smí obsahovat pouze jeden z jevů uvedených v dodatku 5, a to za použití odpovídajících zkratek; pro tropické cyklóny se použije prahová hodnota rychlosti přízemního větru 34 kt nebo více.

▼M1

(e) Ve zprávách SIGMET týkajících se bouřek nebo tropické cyklóny se neuvádí průvodní jevy turbulence a námraza.

▼M3

———————

▼M1

MET.TR.255 Zprávy AIRMET

▼M3

(a) Zprávy AIRMET se vydávají v souladu se schématem v dodatku 5.

▼M1

(b) Pořadové číslo uvedené ve schématu v dodatku 5 musí odpovídat počtu zpráv AIRMET vydaných pro letovou informační oblast od 00:01 UTC příslušného dne.

▼M3

(c) Zpráva AIRMET smí obsahovat pouze jeden z jevů uvedených v dodatku 5, a to za použití odpovídajících zkratek a následujících prahových hodnot, vyskytuje-li se jev pod letovou hladinou 100 nebo pod letovou hladinou 150 v horských oblastech nebo výše, podle potřeby:

1) rychlost rozsáhlého přízemního větru přesahující 30 kt s příslušným směrem a jednotkami;

2) rozsáhlé oblasti se sníženou dohledností nižší než 5 000 m včetně meteorologického jevu, který je příčinou snížené dohlednosti;

3) rozsáhlé oblasti roztrhané či zatažené oblačnosti s výškou základny nižší než 1 000 ft nad úrovní země.

▼M1

(d) Ve zprávách AIRMET týkajících se bouřek nebo oblačnosti druhu cumulonimbus se neuvádí průvodní jevy turbulence a námraza.

▼M3

_____

▼B

MET.TR.260 Oblastní předpovědi pro lety v nízkých hladinách

(a) Jsou-li používány oblastní předpovědi pro lety v nízkých hladinách v mapovém formátu, musí být předpovědi větru a teploty ve výšce zpracovány pro body s maximálním rozestupem 300 NM a minimálně pro následující nadmořské výšky: 2 000, 5 000 a 10 000 ft (600, 1 500 a 3 000 m) a 15 000 ft (4 500 m) v horských oblastech. Vydávání předpovědí výškového větru a teploty pro výšku 2 000 ft (600 m) může záviset na místních orografických podmínkách dle rozhodnutí příslušného úřadu.

(b) Jsou-li používány oblastní předpovědi pro lety v nízkých hladinách v mapovém formátu, musí být předpovědi jevů SIGWX vydávány jako předpovědi SIGWX v nízkých hladinách do hladiny 100 nebo do hladiny 150 v horských oblastech nebo výše, kde je to nutné. Předpověď jevů SIGWX pro lety v nízkých hladinách musí obsahovat následující položky:

▼M3

(1) následující jevy, které vyžadují vydání zprávy SIGMET: silnou námrazu, silnou turbulenci, oblačnost druhu cumulonimbus a bouřky, které jsou zastřené, četné, prorůstající vrstevnatou oblačností nebo se vyskytující na čáře húlavy, písečnou vichřici/prachovou vichřici a vulkanické erupce nebo únik radioaktivních látek do atmosféry, u kterých se očekává, že ovlivní lety v nízkých hladinách;

▼B

(2) prvky oblastních předpovědí pro lety v nízkých hladinách: přízemní vítr, přízemní dohlednost, jevy význačného počasí, zakrytí hor, oblačnost, námraza, turbulence, horská vlna a výška nulové izotermy.

▼M3

(c) Pokud příslušný úřad určil, že hustota letového provozu pod letovou hladinou 100 nebo do letové hladiny 150 v horských oblastech, nebo podle potřeby vyšší vyžaduje vydání zprávy AIRMET v kombinaci s oblastními předpověďmi pro lety v nízkých hladinách, vydávají se oblastní předpovědi pokrývající vrstvu mezi zemí a letovou hladinou 100 nebo letovou hladinou 150 v horských oblastech, nebo podle potřeby vyšší, které musí obsahovat informace o meteorologických jevech na trati nebezpečných pro lety v nízkých hladinách.

Kapitola 4 – Technické požadavky na poradenská centra pro vulkanický popel (VAAC)

MET.TR.265 Povinnosti poradenského centra pro vulkanický popel

Informační zprávy o vulkanickém popelu se vydávají v souladu se schématem uvedeným v dodatku 6. Pokud nejsou k dispozici zkratky, použije se co nejkratší text v otevřené řeči v angličtině.

Kapitola 5 – Technické požadavky na poradenská centra pro tropické cyklóny (TCAC)

MET.TR.270 Povinnosti poradenského centra pro tropické cyklóny

Informační zprávy o tropických cyklónách se vydávají v souladu se schématem uvedeným v dodatku 7 pro tropické cyklóny v případě, kdy se očekává, že maximum desetiminutové střední rychlosti přízemního větru dosáhne nebo překročí během doby platnosti této informační zprávy 34 kt.

▼B

Kapitola 6 – Technické požadavky na světová oblastní předpovědní centra (WAFC)

MET.TR.275 Povinnosti světového oblastního předpovědního centra

▼M3

(a) Centra WAFC používají zpracované meteorologické údaje ve formě hodnot v uzlových bodech pro dodávání globálních předpovědí v uzlových bodech a předpovědí významných meteorologických jevů.

▼B

(b) Pro globální předpovědi v uzlových bodech musí centra WAFC:

(1) připravovat předpovědi:

(i) výškového větru;

(ii) teploty vzduchu ve výšce;

(iii) vlhkosti;

(iv) směru, rychlosti a letové hladiny maximálního větru;

(v) letové hladiny a teploty tropopauzy;

(vi) oblastí výskytu oblačnosti druhu cumulonimbus;

(vii) námrazy;

▼M3

(viii) turbulencí;

▼B

(ix) geopotenciálních nadmořských výšek letových hladin,

čtyřikrát denně a platné pro pevné doby platnosti 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33 a 36 hodin po termínu synoptických dat, na nichž je předpověď založena (00:00, 06:00, 12:00 a 18:00 UTC);

▼M3

(2) vydávat předpovědi uvedené v bodě 1 a dokončit jejich šíření, co nejdříve je to technicky možné, ne však později než 5 hodin po standardním čase pozorování;

(3) poskytovat předpovědi v pravidelné síti uzlových bodů, které zahrnují:

(i) data o větru pro letové hladiny 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) a 530 (100 hPa) s horizontálním krokem 1,25° zeměpisné šířky a délky;

(ii) data o teplotě pro letové hladiny 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) a 530 (100 hPa) s horizontálním krokem 1,25° zeměpisné šířky a délky;

(iii) data o vlhkosti pro letové hladiny 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) a 180 (500 hPa) s horizontálním krokem 1,25° zeměpisné šířky a délky;

▼M3

(iv) data o geopotenciální nadmořské výšce pro letové hladiny 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) a 530 (100 hPa) s horizontálním krokem 1,25° zeměpisné šířky a délky;

(v) směr, rychlost a letovou hladinu maximálního větru s horizontálním krokem 1,25° zeměpisné šířky a délky;

(vi) letovou hladinu a teplotu tropopauzy s horizontálním krokem 1,25° zeměpisné šířky a délky;

(vii) námrazu pro vrstvy v okolí letových hladin 60 (800 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa) a 300 (300 hPa) s horizontálním krokem 0,25° zeměpisné šířky a délky;

(viii) turbulence pro vrstvy v okolí letových hladin 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 340 (250 hPa), 390 (200 hPa) a 450 (150 hPa) s horizontálním krokem 0,25° zeměpisné šířky a délky;

(ix) horizontální rozsah a letové hladiny základny a horní hranice oblačnosti druhu cumulonimbus s horizontálním krokem 0,25° zeměpisné šířky a délky.

▼B

(c) Pro globální předpovědi jevů význačného počasí na trati musí centra WAFC:

▼M3

(1) připravovat předpovědi jevů SIGWX čtyřikrát denně s pevnou dobou platnosti 24 hodin po termínu (00:00, 06:00, 12:00 a 18:00 UTC) synoptických dat, na nichž je předpověď založena. Šíření jednotlivých předpovědí musí být ukončeno, co nejdříve je to technicky možné, ne však později než 7 hodin po standardním čase pozorování za normálních podmínek a ne později než 9 hodin po standardním čase pozorování během záložních operací;

▼B

(2) vydávat předpovědi SIGWX jako předpovědi SIGWX pro vysoké hladiny 250 až 630;

(3) do předpovědí SIGWX zahrnovat následující položky:

▼M3

(i) tropické cyklóny, pokud se očekává, že maximum desetiminutové střední rychlosti přízemního větru dosáhne nebo překročí 34 kt;

▼B

(ii) silné čáry instability (*squall lines*);

(iii) mírnou nebo silnou turbulenci (v oblačnosti nebo v bezoblačném ovzduší);

(iv) mírnou nebo silnou námrazu;

(v) rozsáhlé oblasti písečných/prachových vichřic;

(vi) oblačnosti druhu cumulonimbus spojené s bouřkami a s jevy dle podbodů i) až v);

(vii) oblasti nekonvektivní oblačnosti související s mírnou nebo silnou turbulencí v oblačnosti a/nebo mírnou nebo silnou námrazou;

▼B

(viii) letovou hladinu tropopauzy;

(ix) tryskové proudění (*jetstream*);

(x) informace o poloze vulkanických erupcí produkujících oblačnost tvořenou vulkanickým popelem význačnou pro letový provoz, sestávající ze: symbolu vulkanické erupce v místě vulkánu, a v samostatném textovém rámečku v mapě: symbolu vulkanické erupce, názvu sopky, je-li znám, a zeměpisné šířky/délky erupce. Navíc by legenda map SIGWX měla uvádět text „*CHECK SIGMET, ADVISORIES FOR TC AND VA, AND ASHTAM AND NOTAM FOR VA*“;

(xi) informace o poloze úniku radioaktivních látek do atmosféry význačných pro letový provoz sestávající ze: symbolu radioaktivních látek v atmosféře v místě úniku a v samostatném textovém rámečku v mapě: symbolu úniku radioaktivních látek do atmosféry, zeměpisná šířky/délky místa úniku, a je-li znám, názvu místa zdroje radioaktivity. Navíc by legenda map SIGWX, na nichž je indikován únik radiace, měla obsahovat text: „*CHECK SIGMET AND NOTAM FOR RDOACT CLD*“.

(4) Pro zpracování předpovědí SIGWX platí tato kritéria:

(i) podbody i) až vi) bodu 3 se v předpovědi SIGWX uvádějí pouze tehdy, je-li jejich výskyt očekáván mezi spodní a horní hladinou platnosti předpovědi SIGWX;

(ii) zkratka „CB“ se uvádí v případě, kdy se vztahuje k výskytu nebo očekávanému výskytu oblačnosti druhu cumulonimbus:

(A) která ovlivňuje plochu pokrývající nejméně 50 % příslušné oblasti;

(B) podél čáry s minimálním nebo žádným odstupem mezi jednotlivými oblačnostmi, nebo

(C) prorůstající vrstevnatou oblačností nebo zakrytou zákalem;

(iii) uvedením symbolu „CB“ se rozumí výskyt všech meteorologických jevů běžně doprovázených oblačností druhu cumulonimbus, tzn. bouřka, mírná nebo silná námraza, mírná nebo silná turbulence a kroupy;

(iv) tam, kde vulkanická erupce nebo únik radioaktivních látek do atmosféry opravňuje v předpovědích SIGWX k použití symbolu vulkanické erupce nebo symbolu radioaktivních látek v atmosféře, musí být tyto symboly uvedeny v předpovědích SIGWX bez ohledu na výšku hlášeného nebo očekávaného sloupce popela nebo radioaktivní látky;

(v) při současném výskytu nebo částečném překrytí podbodů i), x) a xi) bodu 3 má nejvyšší prioritu jev x) a potom až jevy xi) a i). Jev s nejvyšší prioritou musí být umístěn do místa dané události a spojení míst výskytu dalších jevů s příslušným symbolem nebo textovým oknem musí být provedeno pomocí šipky.

▼M3

(d) Předpovědi SIGWX pro střední hladiny mezi letovými hladinami 100 až 450 se vydávají pro omezené zeměpisné oblasti.

▼M3

Dodatek 1

Schéma pro zprávy METAR a SPECI

Užité symboly:

M = uvedení je povinné;

C = uvedení je podmíněné meteorologickými podmínkami nebo metodou pozorování;

O = uvedení je nepovinné.

Poznámka 1: Rozsahy a rozlišení číselných prvků obsažených ve zprávách METAR A SPECI jsou uvedeny v samostatné tabulce pod tímto schématem.

Poznámka 2: Vysvětlení zkratek lze nalézt v dokumentu ICAO 8400 *Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)* (Postupy pro letové navigační služby – zkratky a kódy (PANS-ABC)).

Poznámka 3: Čísla řádků ve sloupci „Ref.“ jsou uváděna pouze pro přehlednost a nejsou součástí zpráv METAR a SPECI.

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)		
1	Identifikace typu zprávy (M)	Typ zprávy (M)	METAR, METAR COR, SPECI nebo SPECI COR		
2	Směrovací značka (M)	ICAO směrovací značka místa (M)	nnnn		
3	Čas pozorování (M)	Datum a aktuální čas pozorování v UTC (M)	nnnnnnZ		
4	Identifikace automatizované nebo chybějící zprávy (C)	Automatizovaná nebo chybějící zpráva (C)	AUTO *nebo* NIL		
5	KONEC ZPRÁVY METAR, POKUD HLÁŠENÍ CHYBÍ				
6	Přízemní vítr (M)	Směr větru (M)	nnn *nebo*/// (1)	VRB	
		Rychlost větru (M)	[P]nn[n] *nebo*// (1)		
		Význačné kolísání rychlosti C)	G[P]nn[n]		
		Jednotky měření (M)	KT		
		Význačná kolísání směru C)	nnnVnnn	—	
7	Dohlednost (M)	Převládající *nebo* minimální dohlednost (M)	nnnn *nebo*//// (1)		C A V O K
		Minimální dohlednost a směr minimální dohlednosti (C)	nnnn[N] *nebo* nnnn[NE] *nebo* nnnn[E] *nebo* nnnn[SE] *nebo* nnnn[S] *nebo* nnnn[SW] *nebo* nnnn[W] *nebo* nnnn[NW]		
8	Dráhová dohlednost (C) (2)	Název prvku (M)	R		
		Dráha (M)	nn[L]/*nebo* nn[C]/*nebo* nn[R]/		
		Dráhová dohlednost (M)	[P *nebo* M]nnnn *nebo*//// (1)		
		Tendence dráhové dohlednosti (C)	U, D *nebo* N		

▼**M3**

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)			
9	Aktuální počasí C)	Intenzita *nebo* blízkost aktuálního počasí (C)	– *nebo* +	—	VC	
		Popis a druh aktuálního počasí (M)	DZ *nebo* RA *nebo* SN *nebo* SG *nebo* PL *nebo* DS *nebo* SS *nebo* FZDZ *nebo* FZRA *nebo* FZUP ([4]) *nebo* FC ([3]) *nebo* SHGR *nebo* SHGS *nebo* SHRA *nebo* SHSN *nebo* SHUP ([4]) *nebo* TSGR *nebo* TSGS *nebo* TSRA *nebo* TSSN *nebo* TSUP ([4]) *nebo* UP ([4])	FG *nebo* BR *nebo* SA *nebo* DU *nebo* HZ *nebo* FU *nebo* VA *nebo* SQ *nebo* PO *nebo* TS *nebo* BCFG *nebo* BLDU *nebo* BLSA *nebo* BLSN *nebo* DRDU *nebo* DRSA *nebo* DRSN *nebo* FZFG *nebo* MIFG *nebo* PRFG *nebo*// ([1])	FG *nebo* PO *nebo* FC *nebo* DS *nebo* SS *nebo* TS *nebo* SH *nebo* BLSN *nebo* BLSA *nebo* BLDU *nebo* VA	
10	Oblačnost (M)	Množství oblačnosti a výška základny *nebo* vertikální dohlednost (M)	FEWnnn *nebo* SCTnnn *nebo* BKNnnn *nebo* OVCnnn *nebo* FEW/// ([1]) *nebo* SCT/// ([1]) *nebo* BKN/// ([1]) *nebo* OVC/// ([1]) *nebo* ///nnn ([1]) *nebo* ////// ([1])	VVnnn *nebo* VV/// ([1])	NSC *nebo* NCD ([4])	
		Druh oblačnosti (C)	CB *nebo*TCU *nebo*/// ([1]), ([5])	—		
11	Teplota vzduchu a rosného bodu (M)	Teplota vzduchu a rosného bodu (M)	[M]nn/[M]nn nebo///[M]nn ([1]) nebo [M]nn/// ([1]) nebo///// ([1])			
12	Hodnoty tlaku (M)	Název prvku (M)	Q			
		QNH (M)	nnnn *nebo*//// ([1])			
13	Doplňující informace (C)	Minulé počasí (C)	RERASN *nebo* REFZDZ *nebo* REFZRA *nebo* REDZ *nebo* RE[SH]RA *nebo* RE[SH]SN *nebo* RESG *nebo* RESHGR *nebo* RESHGS *nebo* REBLSN *nebo* RESS *nebo* REDS *nebo* RETSRA *nebo* RETSSN *nebo* RETSGR *nebo* RETSGS *nebo* RETS *nebo* REFC *nebo* REVA *nebo* REPL *nebo* REUP ([4]) *nebo* REFZUP ([4]) *nebo* RETSUP ([4]) *nebo* RESHUP ([4]) *nebo* RE// ([1])			
		Střih větru (C)	WS Rnn[L] *nebo* WS Rnn[C] *nebo* WS Rnn[R] *nebo* WS ALL RWY			
		Teplota na hladině moře a stav moře nebo význačná výška vln (C)	W[M]nn/Sn nebo W///Sn ([1]) nebo W[M]nn/S/ ([1]) nebo W[M]nn/Hn[n][n] nebo W///Hn[n][n] ([1]) nebo W[M]nn/H/// ([1])			

▼**M3**

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)			
14	Předpověď TREND (O)	Indikátor změny (M)	NOSIG	BECMG *nebo* TEMPO		
		Období nebo čas změny (C)		FMnnnn *a/nebo* TLnnnn *nebo* ATnnnn		
		Vítr (C)		nnn[P]nn[G[P]nn]KT		
		Převládající dohlednost (C)		nnnn		C A V O K
		Meteorologický jev: intenzita (C)		– *nebo* +	—	N S W
		Meteorologický jev: vlastnosti a druh (C)		DZ *nebo* RA *nebo* SN *nebo* SG *nebo* PL *nebo* DS *nebo* SS *nebo* FZDZ *nebo* FZRA *nebo* SHGR *nebo* SHGS *nebo* SHRA *nebo* SHSN *nebo* TSGR *nebo* TSGS *nebo* TSRA *nebo* TSSN	FG *nebo* BR *nebo* SA *nebo* DU *nebo* HZ *nebo* FU *nebo* VA *nebo* SQ *nebo* PO *nebo* FC *nebo* TS *nebo* BCFG *nebo* BLDU *nebo* BLSA *nebo* BLSN *nebo* DRDU *nebo* DRSA *nebo* DRSN *nebo* FZFG *nebo* MIFG *nebo* PRFG	
		Množství oblačnosti a výška základny *nebo* vertikální dohlednost (C)		FEWnnn *nebo* SCTnnn *nebo* BKNnnn *nebo* OVCnnn	VVnnn *nebo* VV///	N S C
		Druh oblačnosti (C)		CB *nebo* TCU	—	

([1]) Pokud meteorologický prvek dočasně chybí nebo se jeho hodnota dočasně považuje za nesprávnou, nahradí se lomítkem („/“) každá číslice zkratky textové zprávy a označí se jako chybějící, aby byl zajištěn spolehlivý převod do jiných kódování.
([2]) Uvede se, pokud je dohlednost nebo dráhová dohlednost < 1 500 m pro nejvýše čtyři RWY.
([3]) Pro označení tornáda nebo vodní smršť se použije slovo „HEAVY“; pro označení „nálevkovitého oblaku nedosahujícího země“ se použije slovo „MODERATE“ (bez kvalifikátoru).
([4]) Pouze pro automatizovaná hlášení.
([5]) V závislosti na schopnostech automatického pozorovacího systému lze u automatizovaných hlášení příslušný druh oblačnosti případně nahradit lomítky („///“). Lomítky lze nahradit také množství oblačnosti a/nebo výšku oblačnosti hlášené vrstvy CB nebo TCU.

▼M3

Rozsahy a rozlišení číselných prvků obsažených ve zprávách METAR a SPECI				
Ref.	Prvky		Rozsah	Rozlišení
1	Dráha:	(bez jednotek)	01–36	1
2	Směr větru:	zeměpisné °	000–360	10
3	Rychlost větru:	KT	00–99 P99	1 nepoužije se (100 nebo více)
4	Dohlednost:	M	0000–0750	50
		M	0800–4 900	100
		M	5 000–9 000	1 000
		M	10 000 nebo více	0 (pevná hodnota: 9 999)
5	Dráhová dohlednost:	M	0000–0375	25
		M	0400–0750	50
		M	0800–2 000	100
6	Vertikální dohlednost:	stovky FT	000–020	1
7	Oblačnost: výška základny oblačnosti:	stovky FT	000–099 100-200	1 10
8	Teplota vzduchu: Teplota rosného bodu:	°C	–80 – +60	1
9	QNH:	hPa	0850–1 100	1
10	Teplota na hladině moře:	°C	–10 – +40	1
11	Stav moře:	(bez jednotek)	0–9	1
12	Význačná výška vln:	M	0–999	0,1

▼B

Dodatek 2

Pevně stanovené oblasti pokrytí předpovědí WAFS v mapovém formátu

Mercatorova projekce

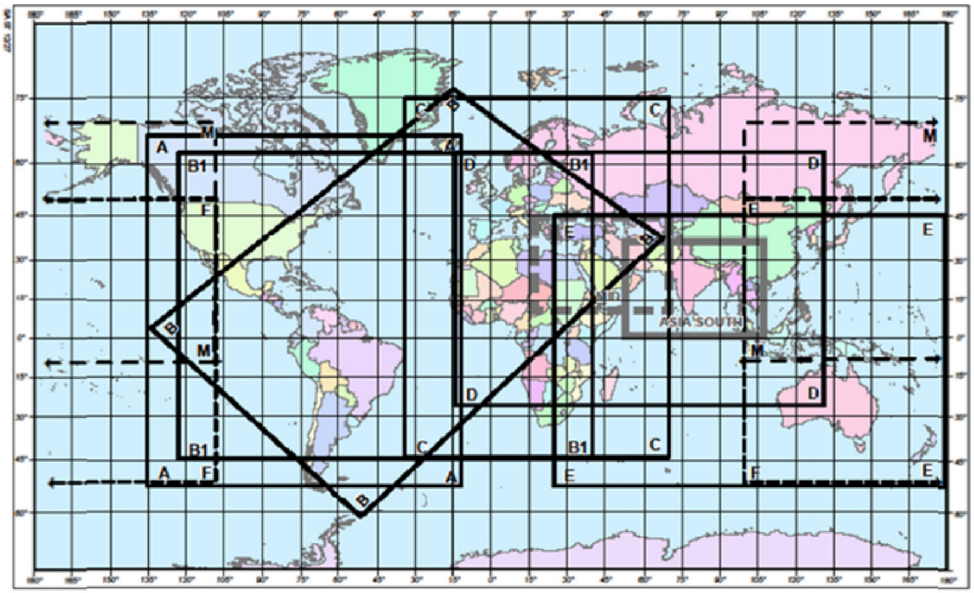


CHART	LATITUDE	LONGITUDE	CHART	LATITUDE	LONGITUDE
A	N6700	W13724	D	N6300	W01500
A	N6700	W01236	D	N6300	E13200
A	S5400	W01236	D	S2700	E13200
A	S5400	W13724	D	S2700	W01500
ASIA	N3600	E05300	E	N4455	E02446
ASIA	N3600	E10800	E	N4455	E18000
ASIA	0000	E10800	E	S5355	E18000
ASIA	0000	E05300	E	S5355	E02446
B	N0304	W13557	F	N5000	E10000
B	N7644	W01545	F	N5000	W11000
B	N3707	E06732	F	S5242	W11000
B	S6217	W05240	F	S5242	E10000
B1	N6242	W12500	M	N7000	E10000
B1	N6242	E04000	M	N7000	W11000
B1	S4530	E04000	M	S1000	W11000
B1	S4530	W12500	M	S1000	E10000
C	N7500	W03500	MID	N4400	E01700
C	N7500	E07000	MID	N4400	E07000
C	S4500	E07000	MID	N1000	E07000
C	S4500	W03500	MID	N1000	E01700

▼B

Polární stereografická projekce (severní polokoule)

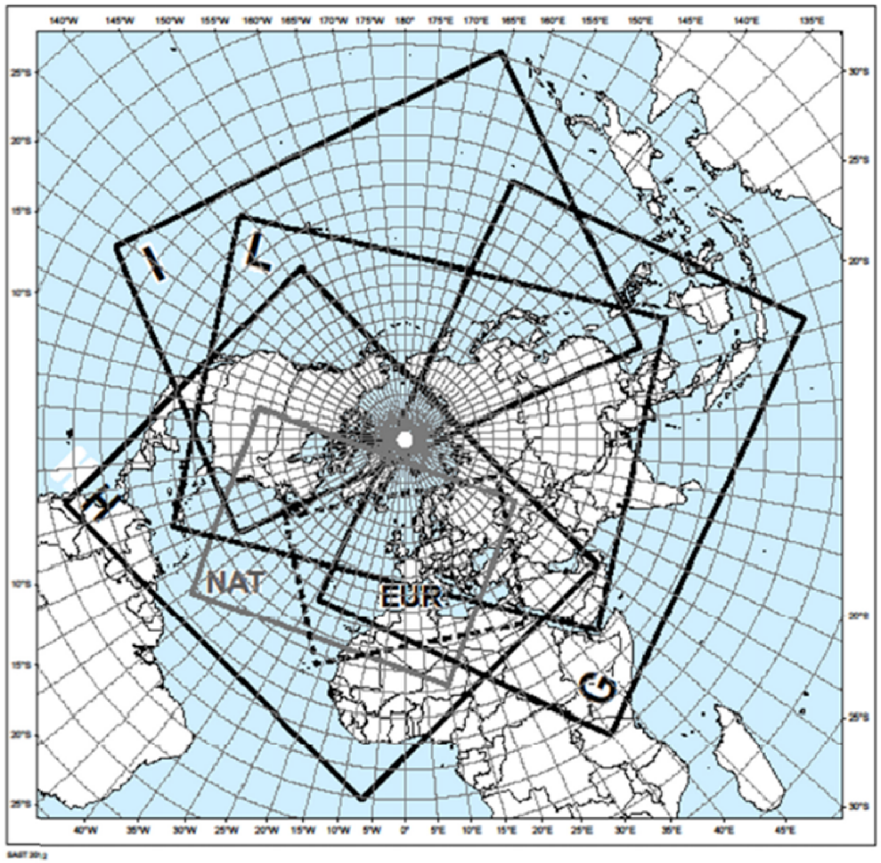


CHART	LATITUDE	LONGITUDE	CHART	LATITUDE	LONGITUDE
EUR	N4633	W05634	I	N1912	E11130
EUR	N5842	E06824	I	N3330	W06012
EUR	N2621	E03325	I	N0126	W12327
EUR	N2123	W02136	I	S0647	E16601
G	N3552	W02822	L	N1205	E11449
G	N1341	E15711	L	N1518	E04500
G	S0916	E10651	L	N2020	W06900
G	S0048	E03447	L	N1413	W14338
H	N3127	W14836	NAT	N4439	W10143
H	N2411	E05645	NAT	N5042	E06017
H	S0127	W00651	NAT	N1938	E00957
H	N0133	W07902	NAT	N1711	W05406

▼B

Polární stereografická projekce (jižní polokoule)

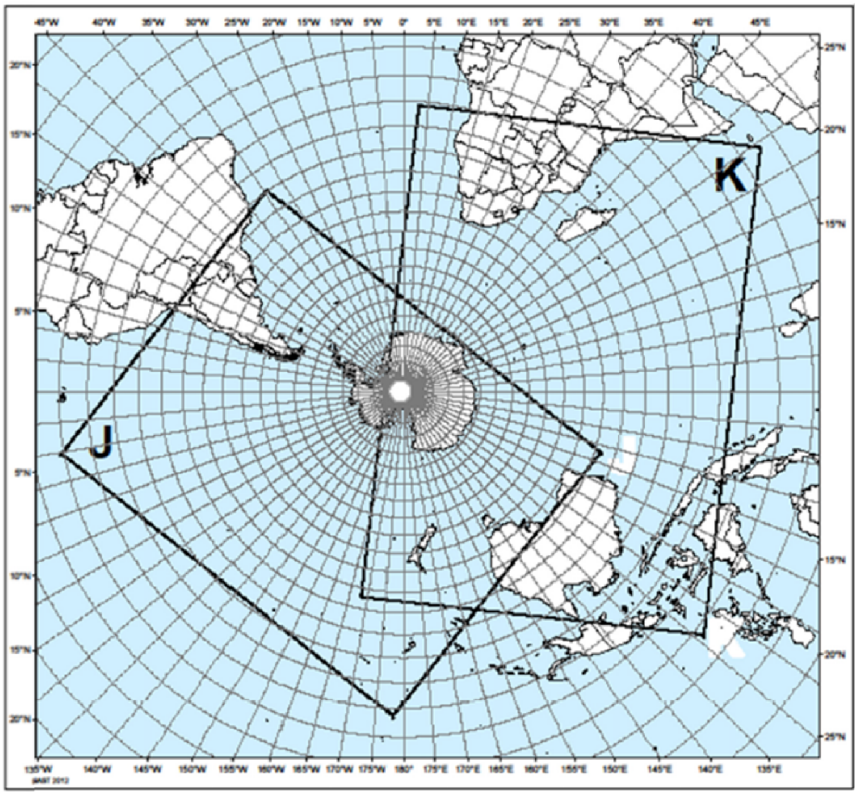


CHART	LATITUDE	LONGITUDE
J	S0318	W17812
J	N0037	W10032
J	S2000	W03400
J	S2806	E10717
K	N1255	E05549
K	N0642	E12905
K	S2744	W16841
K	S1105	E00317

▼M3

Dodatek 3

Schéma pro předpovědi TAF

Legenda:

M = uvedení je povinné;

C = uvedení je podmíněné meteorologickými podmínkami nebo metodou pozorování;

O = uvedení je nepovinné.

Poznámka 1: Rozsahy a rozlišení u číselných prvků obsažených v předpovědi TAF jsou uvedeny v samostatné tabulce pod tímto schématem.

Poznámka 2: Vysvětlení zkratek lze nalézt v dokumentu ICAO 8400 *Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)* (Postupy pro letové navigační služby – zkratky a kódy (PANS-ABC)).

Poznámka 3: Čísla řádků ve sloupci „Ref.“ jsou uváděna pouze pro přehlednost a nejsou součástí předpovědí TAF.

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)
1	Identifikace typu předpovědi (M)	Typ předpovědi (M)	TAF *nebo* TAF AMD *nebo* TAF COR
2	Směrovací značka (M)	ICAO směrovací značka místa (M)	nnnn
3	Čas vydání předpovědi (M)	Datum a čas vydání předpovědi v UTC (M)	nnnnnnZ
4	Identifikace chybějící předpovědi (C)	Identifikátor chybějící předpovědi (C)	NIL
5	KONEC PŘEDPOVĚDI TAF, POKUD PŘEDPOVĚD CHYBÍ		
6	Datum a doba platnosti předpovědi (M)	Datum a doba platnosti předpovědi v UTC (M)	nnnn/nnnn
7	Identifikace zrušené předpovědi (C)	Identifikátor zrušené předpovědi (C)	CNL
8	KONEC PŘEDPOVĚDI TAF, POKUD JE PŘEDPOVĚĎ ZRUŠENA.		
9	Přízemní vítr (M)	Směr větru (M)	nnn *nebo* VRB
		Rychlost větru (M)	[P]nn[n]
		Význačné kolísání rychlosti C)	G[P]nn[n]
		Jednotky měření (M)	KT

▼**M3**

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)			
10	Dohlednost (M)	Převládající dohlednost (M)	nnnn			C A V O K
11	Počasí (C)	Intenzita meteorologických jevů (C) ([1])	– *nebo* +		—	
		Popis a druh meteorologických jevů (C)	DZ *nebo* RA *nebo* SN *nebo* SG *nebo* PL *nebo* DS *nebo* SS *nebo* FZDZ *nebo* FZRA *nebo* SHGR *nebo* SHGS *nebo* SHRA *nebo* SHSN *nebo* TSGR *nebo* TSGS *nebo* TSRA *nebo* TSSN		FG *nebo* BR *nebo* SA *nebo* DU *nebo* HZ *nebo* FU *nebo* VA *nebo* SQ *nebo* PO *nebo* FC *nebo* TS *nebo* BCFG *nebo* BLDU *nebo* BLSA *nebo* BLSN *nebo* DRDU *nebo* DRSA *nebo* DRSN *nebo* FZFG *nebo* MIFG *nebo* PRFG	
12	Oblačnost (M) ([2])	Množství oblačnosti a výška základny nebo vertikální dohlednost (M)	FEWnnn *nebo* SCTnnn *nebo* BKNnnn *nebo* OVCnnn	VVnnn *nebo* VV///	N S C	
		Druh oblačnosti (C)	CB *nebo* TCU	—		
13	Teplota (O) ([3])	Název prvku (M)	TX			
		Maximální teplota (M)	[M]nn/			
		Datum a čas výskytu maximální teploty (M)	nnnnZ			
		Název prvku (M)	TN			
		Minimální teplota (M)	[M]nn/			
		Datum a čas výskytu minimální teploty (M)	nnnnZ			
14	Očekávané význačné změny jednoho či více z výše uvedených prvků v průběhu doby platnosti (C)	Indikátor změny nebo pravděpodobnosti (M)	PROB30 [TEMPO] *nebo* PROB40 [TEMPO] *nebo* BECMG *nebo* TEMPO *nebo* FM			
		Období výskytu nebo změny (M)	nnnn/nnnn *nebo* nnnnnn			
		Vítr (C)	nnn[P]nn[G[P]nn]KT nebo VRBnnKT			

▼M3

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)			
		Převládající dohlednost (C)	nnnn			C A V O K
		Meteorologický jev: intenzita (C)	– nebo +	—	N S W	
		Meteorologický jev: vlastnosti a druh (C)	DZ *nebo* RA *nebo* SN *nebo* SG *nebo* PL *nebo* DS *nebo* SS *nebo* FZDZ *nebo* FZRA *nebo* SHGR *nebo* SHGS *nebo* SHRA *nebo* SHSN *nebo* TSGR *nebo* TSGS *nebo* TSRA *nebo* TSSN	FG *nebo* BR *nebo* SA *nebo* DU *nebo* HZ *nebo* FU *nebo* VA *nebo* SQ *nebo* PO *nebo* FC *nebo* TS *nebo* BCFG *nebo* BLDU *nebo* BLSA *nebo* BLSN *nebo* DRDU *nebo* DRSA *nebo* DRSN *nebo* FZFG *nebo* MIFG *nebo* PRFG		
15		Množství oblačnosti a výška základny nebo vertikální dohlednost (C)	FEWnnn *nebo* SCTnnn *nebo* BKNnnn *nebo* OVCnnn	VVnnn *nebo* VV///	N S C	
		Druh oblačnosti (C)	CB *nebo* TCU	—		

([1]) Uvede se, kdykoli je to použitelné. Žádný kvalifikátor pro mírnou intenzitu.
([2]) Až po čtyři vrstvy oblačnosti.
([3]) Sestává nanejvýše ze čtyř teplot (dvě maximální teploty a dvě minimální teploty).

Rozsahy a rozlišení číselných prvků obsažených v předpovědi TAF

Ref.	Prvky		Rozsah	Rozlišení
1	Směr větru:	zeměpisné °	000–360	10
2	Rychlost větru:	KT	00–99	1
3	Dohlednost:	M	0000–0750	50
		M	0800–4 900	100
		M	5 000–9 000	1 000
		M	10 000 nebo více	0 (pevná hodnota: 9 999)
4	Vertikální dohlednost:	stovky FT	000–020	1
5	Oblačnost: výška základny oblačnosti:	stovky FT	000–099 100–200	1 10
6	Teplota vzduchu (maximální a minimální):	°C	–80 – +60	1

▼M3

Dodatek 4

Schéma pro výstrahy před střihem větru

Legenda:

M = uvedení je povinné;

C = uvedení je podmíněné použitelností údaje.

Poznámka 1: Rozsahy a rozlišení u číselných prvků obsažených ve výstrahách před střihem větru jsou uvedeny v dodatku 8.

Poznámka 2: Vysvětlení zkratek lze nalézt v dokumentu ICAO 8400 *Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)* (Postupy pro letové navigační služby – zkratky a kódy (PANS-ABC)).

Poznámka 3: Čísla řádků ve sloupci „Ref.“ jsou uváděna pouze pro přehlednost a nejsou součástí výstrah před střihem větru.

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)
1	Směrovací značka letiště (M)	Směrovací značka letiště	nnnn
2	Identifikace typu zprávy (M)	Druh zprávy a pořadové číslo	WS WRNG [n]n
3	Čas vzniku a doba platnosti (M)	Datum a čas vydání a, kde je to použitelné, doba platnosti v UTC	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] *nebo* [VALID nnnnnn/nnnnnn]
4	MÁ-LI BÝT VÝSTRAHA PŘED STŘIHEM VĚTRU ZRUŠENA, VIZ PODROBNOSTI NA KONCI SCHÉMATU.		
5	Jev (M)	Identifikace jevu a jeho poloha	[MOD] *nebo* [SEV] WS IN APCH *nebo* [MOD] *nebo* [SEV] WS [APCH] RWYnnn *nebo* [MOD] *nebo* [SEV] WS IN CLIMB-OUT *nebo* [MOD] *nebo* [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn *nebo* MBST IN APCH *nebo* MBST [APCH] RWYnnn *nebo* MBST IN CLIMB-OUT *nebo* MBST CLIMB-OUT RWYnnn
6	Pozorovaný, hlášený nebo předpovídaný jev (M)	Indikace, zda je jev pozorován nebo hlášen a jeho výskyt je nadále očekáván nebo zda je předpovídán	REP AT nnnn nnnnnnnn *nebo* OBS [AT nnnn] *nebo* FCST
7	Podrobnosti o jevu (C)	Popis jevu, který vedl k vydání výstrahy před střihem větru	SFC WIND: nnn/nnKT nnnFT – WIND: nnn/nnKT *nebo* nnKT LOSS nnNM (*nebo* nnKM) FNA RWYnn *nebo* nnKT GAIN nnNM (*nebo* nnKM) FNA RWYnn
	NEBO		
8	Zrušení výstrahy před střihem větru	Zrušení výstrahy před střihem větru s uvedením její identifikace	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn

▼M1

_____

▼M3

Dodatek 5

Schéma pro zprávy SIGMET a AIRMET

Legenda:

M = uvedení je povinné;

C = uvedení je podmíněné použitelností údaje.

Poznámka 1: Rozsahy a rozlišení číselných prvků obsažených ve zprávách SIGMET nebo AIRMET jsou uvedeny v dodatku 8.

Poznámka 2: Uváděna by neměla být silná nebo mírná námraza (SEV ICE, MOD ICE) ani silná nebo mírná turbulence (SEV TURB, MOD TURB) související s bouřkami, oblačnostmi druhu cumulonimbus nebo tropickými cyklónami.

Poznámka 3: Čísla řádků ve sloupci „Ref.“ jsou uváděna pouze pro přehlednost a nejsou součástí zpráv SIGMET a AIRMET.

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma zprávy SIGMET	Schéma zprávy AIRMET
1	Směrovací značka FIR/CTA (M)	ICAO směrovací značka místa ATS obsluhujícího FIR nebo CTA, na něž zpráva SIGMET/AIRMET odkazuje (M)	nnnn	
2	Identifikace (M)	Identifikace zprávy SIGMET nebo AIRMET a pořadové číslo	SIGMET nnn	AIRMET [n][n]n
3	Doba platnosti (M)	Skupiny datum-čas uvádějící dobu platnosti v UTC	VALID nnnnnn/nnnnnn	
4	Směrovací značka MWO (M)	Směrovací značka MWO vydávající zprávu SIGMET nebo AIRMET s oddělovací pomlčkou	nnnn–	
5	Nový řádek			
6	Název FIR/CTA (M)	Směrovací značka a název FIR/CTA, pro něž je zpráva SIGMET/AIRMET vydána	nnnn nnnnnnnnnn FIR nebo UIR nebo FIR/UIR *nebo* nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/n]
7	MÁ-LI BÝT ZPRÁVA SIGMET NEBO AIRMET ZRUŠENA, VIZ PODROBNOSTI NA KONCI SCHÉMATU.			
8	Indikátor stavu (C) ([1])	Indikátor zkoušky nebo cvičení	TEST nebo EXER	TEST nebo EXER
9	Nový řádek			

▼M3

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma zprávy SIGMET	Schéma zprávy AIRMET
10	Jev (M)	Popis jevu, který vedl k vydání zprávy SIGMET/ AIRMET	OBSC TS[GR] EMBD TS[GR] FRQ TS[GR] SQL TS[GR] TC nnnnnnnnnn PSN Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] CB *nebo* TC NN ([2]) PSN Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [PSN Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Ennn[nn] *nebo* Wnnn[nn]] VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND nnn/nn[n]KT SFC VIS [n][n]nnM (nn) ISQL TS[GR] OCNL TS[GR] MT OBSC BKN CLD BKN CLD [n]nnn/ [ABV][n]nnnnFT *nebo* BKN CLD SFC/ [ABV][n]nnnnFT *nebo* OVC CLD [n]nnn/ [ABV][n]nnnnFT nebo OVC CLD SFC/ [ABV][n]nnnnFT ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW
11	Pozorovaný nebo předpovídaný jev (M) ([3]), ([4])	Indikace, zda je jev pozorován a jeho výskyt nadále očekáván, *nebo* zda je předpovídán	OBS [AT nnnnZ] *nebo* FCST [AT nnnnZ]	
12	Poloha (C) ([3]), ([4]), ([5])	Poloha (vzhledem k bodům popsaným zeměpisnou šířkou a délkou (stupně a minuty))	Nnn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Nnn[nn] Ennn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Snn[nn] Ennn[nn] *nebo* N OF Nnn[nn] *nebo* S OF Nnn[nn] *nebo* N OF Snn[nn] *nebo* S OF Snn[nn] *nebo* [AND] W OF Wnnn[nn] *nebo* E OF Wnnn[nn] *nebo* W OF Ennn[nn] *nebo* E OF Ennn[nn] *nebo* N OF Nnn[nn] *nebo* N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] *nebo* S OF Snn[nn] *nebo* W OF Wnnn[nn] *nebo* W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] *nebo* E OF Ennn[nn] *nebo* N OF LINE *nebo* NE OF LINE *nebo* E OF LINE *nebo* SE OF LINE *nebo* S OF LINE *nebo* SW OF LINE *nebo* W OF LINE *nebo* NW OF LINE Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] [– Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]] [– Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]] [AND N OF LINE *nebo* NE OF LINE *nebo* E OF LINE *nebo* SE OF LINE *nebo* S OF LINE *nebo* SW OF LINE *nebo* W OF LINE *nebo* NW OF LINE Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] [– Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]] [– Nnn[nn] l*nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]]] *nebo*	

▼**M3**

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma zprávy SIGMET	Schéma zprávy AIRMET
			WI Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] – Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] – Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] – [Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] – Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn]] (6) *nebo* ENTIRE UIR *nebo* ENTIRE FIR *nebo* ENTIRE FIR/UIR *nebo* ENTIRE CTA *nebo* WI nnnKM (or nnnNM) OF TC CENTRE (7) *nebo* WI nnKM (nebo nnNM) OF Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] (8)	
13	Hladina (C)	Letová hladina nebo výška	[SFC/]FLnnn *nebo* [SFC/][n]nnnnFT (nebo [SFC/]nnnnM) FLnnn/nnn *nebo* TOP FLnnn *nebo* [TOP] ABV FLnnn *nebo* (nebo [TOP] ABV [n]nnnnFT) [[n]nnnn/][n]nnnnFT) *nebo* [n]nnnnFT/]FLnnn *nebo* TOP [ABV *nebo* BLW] FLnnn (7)	
14	Pohyb nebo očekávaný pohyb (C) (3), (9), (10)	Pohyb *nebo* očekávaný pohyb (směr a rychlost) s odkazem na jeden ze 16 bodů kompasu *nebo* stacionární	MOV N [nnKMH] *nebo* MOV NNE [nnKMH] *nebo* MOV NE [nnKMH] *nebo* MOV ENE [nnKMH] *nebo* MOV E [nnKMH] *nebo* MOV ESE [nnKMH] *nebo* MOV SE [nnKMH] *nebo* MOV SSE [nnKMH] *nebo* MOV S [nnKMH] *nebo* MOV SSW [nnKMH] *nebo* MOV SW [nnKMH] *nebo* MOV WSW [nnKMH] *nebo* MOV W [nnKMH] *nebo* MOV WNW [nnKMH] *nebo* MOV NW [nnKMH] *nebo* MOV NNW [nnKMH] (*nebo* MOV N [nnKT] *nebo* MOV NNE [nnKT] *nebo* MOV NE [nnKT] *nebo* MOV ENE [nnKT] *nebo* MOV E [nnKT] *nebo* MOV ESE [nnKT] *nebo* MOV SE [nnKT] *nebo* MOV SSE [nnKT] *nebo* MOV S [nnKT] *nebo* MOV SSW [nnKT] *nebo* MOV SW [nnKT] *nebo* MOV WSW [nnKT] *nebo* MOV W [nnKT] *nebo* MOV WNW [nnKT] *nebo* MOV NW [nnKT] *nebo* MOV NNW [nnKT]) *nebo* STNR	
15	Změny intenzity (C) (3)	Očekávané změny intenzity	INTSF *nebo* WKN *nebo* NC	
16	Předpovídaný čas (C) (3), (4), (9)	Indikace předpovídaného času jevu	FCST AT nnnnZ	—
17	Předpovídaná poloha tropické cyklóny (C) (7)	Předpovídaná poloha středu tropické cyklóny	TC CENTRE PSN Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] *nebo* TC CENTRE PSN Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] CB (11)	—
18	Předpovídaná poloha (C) (3), (4), (5), (9)	Předpovídaná poloha jevu na konci doby platnosti zprávy SIGMET (12)	Nnn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Nnn[nn] Ennn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Snn[nn] Ennn[nn] *nebo*	—

▼M3

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma zprávy SIGMET	Schéma zprávy AIRMET
			N OF Nnn[nn] *nebo* S OF Nnn[nn] *nebo* N OF Snn[nn] *nebo* S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] *nebo* E OF Wnnn[nn] *nebo* W OF Ennn[nn] *nebo* E OF Ennn[nn] *nebo* N OF Nnn[nn] *nebo* N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] *nebo* S OF Snn[nn] nebo W OF Wnnn[nn] *nebo* W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] *nebo* E OF Ennn[nn] *nebo* N OF LINE *nebo* NE OF LINE *nebo* E OF LINE *nebo* SE OF LINE *nebo* S OF LINE *nebo* SW OF LINE *nebo* W OF LINE *nebo* NW OF LINE Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] [– Nnn[nn] *nebo*Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]] [AND N OF LINE *nebo* NE OF LINE *nebo* E OF LINE *nebo* SE OF LINE *nebo* S OF LINE *nebo* SW OF LINE *nebo* W OF LINE *nebo* NW OF LINE Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] [– Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]]] *nebo* WI Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] ([6]) *nebo* ENTIRE FIR *nebo* ENTIRE UIR *nebo* ENTIRE FIR/UIR *nebo* ENTIRE CTA *nebo* NO VA EXP ([13]) *nebo* WI nnKM (nebo nnNM) OF Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] ([8]) *nebo* WI nnnKM (nnnNM) OF TC CENTRE ([7])	
19	Opakování prvků (C) ([14])	Opakování prvků zahrnutých do zprávy SIGMET pro vulkanický popel, oblačnost nebo tropickou cyklónu	[AND] ([14])	—
20	Nový řádek, pokud se opakují prvky			

▼M3

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma zprávy SIGMET	Schéma zprávy AIRMET
	NEBO			
21	Zrušení zprávy SIGMET/ AIRMET (C)	Zrušení zprávy SIGMET/ AIRMET s uvedením její identifikace	CNL SIGMET nnn nnnnnn/ nnnnnn nebo CNL SIGMET nnn nnnnnn/ nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] ([13])	CNL AIRMET [n][n]n nnnnnn/nnnnnn

([1]) Používá se pouze v případě, kdy je zpráva SIGMET/AIRMET vydána kvůli zkoušce nebo cvičení. Je-li uvedeno slovo „TEST“ nebo „EXER“, může zpráva obsahovat informace, které se nepoužijí v provozu, nebo jinak skončí po slově „TEST“.
([2]) Používá se pro nepojmenované tropické cyklóny.
([3]) V případě oblaku vulkanického popela, který pokrývá více než jednu oblast v rámci FIR, lze tyto prvky podle potřeby opakovat. Před každou polohou a předpovídanou polohou se uvede čas pozorování nebo předpovídaný čas.
([4]) V případě oblačnosti druhu cumulonimbus, která má souvislost s tropickou cyklónou a pokrývá více než jednu oblast v rámci FIR, lze tyto prvky podle potřeby opakovat. Před každou polohou a předpovídanou polohou musí být uveden čas pozorování nebo předpovídaný čas.
([5]) U zpráv SIGMET pro radioaktivní oblak se pro prvky „poloha“ a „předpovídaná poloha“ uvede WI (pro „within“, v rozsahu).
([6]) Počet souřadnic má být minimální a nemělo by jich obvykle být více než sedm.
([7]) Pouze pro zprávy SIGMET o tropických cyklónách.
([8]) Pouze pro zprávy SIGMET o radioaktivních oblacích. Použije se poloměr do 30 kilometrů (nebo 16 námořních mil) od zdroje a vertikální rozsah od povrchu (SFC) k horní hranici letové informační oblasti/horní letové informační oblasti (FIR/UIR) nebo řízené oblasti (CTA).
([9]) Prvky „předpovídaný čas“ a „předpovídaná poloha“ se nesmí používat ve spojení s prvkem „pohyb nebo očekávaný pohyb“.
([10]) U zpráv SIGMET pro radioaktivní oblak se pro prvek „pohyb nebo očekávaný pohyb“ použije pouze STNR (pro „stationary“).
([11]) Zkratka „CB“ se použije, pokud je uváděna předpovídaná poloha oblačnosti druhu cumulonimbus.
([12]) Předpovídaná poloha oblačnosti druhu cumulonimbus (CB) vyskytující se v souvislosti s tropickými cyklónami se týká předpovídaného času polohy středu tropické cyklóny, nikoli konce doby platnosti zprávy SIGMET.
([13]) Pouze pro zprávy SIGMET pro vulkanický popel.
([14]) Použije se pro více než jeden oblak vulkanického popela nebo oblačnosti druhu cumulonimbus souvisejících s tropickou cyklónou, které mají současně vliv na jednu FIR.

▼M3

_____

Dodatek 6

Schéma pro informační zprávu o vulkanickém popelu

Legenda:

M = uvedení je povinné;

O = uvedení je nepovinné;

C = uvedení je podmíněné použitelností údaje.

Poznámka 1: Rozsahy a rozlišení číselných prvků obsažených v informačních zprávách o vulkanickém popelu jsou uvedeny v dodatku 8.

Poznámka 2: Vysvětlení zkratek lze nalézt v dokumentu ICAO 8400 *Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)* (Postupy pro letové navigační služby – zkratky a kódy (PANS-ABC)).

Poznámka 3: Vložení dvojtečky („:“) za záhlavím každého prvku je povinné.

Poznámka 4: Čísla řádků ve sloupci „Ref.“ jsou uváděna pouze pro přehlednost a nejsou součástí informačních zpráv o vulkanickém popelu.

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)	
1	Identifikace typu zprávy (M)	Druh hlášení	VA ADVISORY	
2	Nový řádek			
3	Indikátor stavu (C) ([1])	Indikátor zkoušky nebo cvičení	STATUS:	TEST *nebo* EXER
4	Nový řádek			
5	Čas vzniku (M)	Rok, měsíc, den a čas (UTC)	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ
6	Nový řádek			
7	Název VAAC (M)	Název VAAC	VAAC:	nnnnnnnnnnnn
8	Nový řádek			
9	Jméno sopky (M)	Jméno sopky a její číslo IAVCEI (*International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior*)	VOLCANO:	nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] *nebo* UNKNOWN *nebo* UNNAMED
10	Nový řádek			
11	Poloha sopky (M)	Poloha sopky ve stupních a minutách	PSN:	Nnnnn *nebo* Snnnn Wnnnnn *nebo* Ennnnn *nebo* UNKNOWN
12	Nový řádek			
13	Stát *nebo* region (M)	Stát *nebo* oblast, není-li popel hlášen nad územím státu	AREA:	nnnnnnnnnnnnnnnn *nebo* UNKNOWN

▼**M3**

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)	
14	Nový řádek			
15	Výška vrcholu nad mořem (M)	Výška vrcholu nad mořem v m (*nebo* v ft)	SUMMIT ELEV:	nnnnM (*nebo* nnnnnFT) *nebo* SFC *nebo* UNKNOWN
16	Nový řádek			
17	Číslo informační zprávy (M)	Číslo informační zprávy: rok (celé číslo) a číslo zprávy (oddělená řada pro každou sopku)	ADVISORY NR:	nnnn/nnnn
18	Nový řádek			
19	Zdroj informace (M)	Zdroj informace – volný text	INFO SOURCE:	Volný text do 32 znaků
20	Nový řádek			
21	Barevný kód (O)	Barevný kód používaný v letectví	AVIATION COLOUR CODE:	RED *nebo* ORANGE *nebo* YELLOW *nebo* GREEN *nebo* UNKNOWN *nebo* NOT GIVEN *nebo* NIL
22	Nový řádek			
23	Podrobnosti o erupci (M) ([2])	Podrobnosti o erupci (včetně data/času erupcí)	ERUPTION DETAILS:	Volný text do 64 znaků *nebo* UNKNOWN
24	Nový řádek			
25	Čas pozorování (*nebo* odhadu) oblaků vulkanického popela (M)	Datum a čas (v UTC) pozorování (*nebo* odhadu) oblaků vulkanického popela	OBS (*nebo* EST) VA DTG:	nn/nnnnZ
26	Nový řádek			
27	Pozorované *nebo* odhadované oblaky vulkanického popela (M)	Horizontální (ve stupních a minutách) a vertikální rozsah pozorovaných *nebo* odhadem určených oblaků vulkanického popela v okamžiku pozorování *nebo*, pokud je jeho základna neznámá, horní hranice pozorovaných *nebo* odhadem určených oblaků vulkanického popela; Pohyb pozorovaných *nebo* odhadovaných oblaků vulkanického popela	OBS VA CLD *nebo* EST VA CLD:	TOP FLnnn *nebo* SFC/FLnnn *nebo* FLnnn/nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] [– Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]] MOV N nnKMH (*nebo* KT) *nebo* MOV NE nnKMH (*nebo* KT) *nebo* MOV E nnKMH (*nebo* KT) *nebo* MOV SE nnKMH (*nebo* KT) *nebo* MOV S nnKMH (*nebo* KT) *nebo* MOV SW nnKMH (*nebo* KT) *nebo* MOV W nnKMH (*nebo* KT) *nebo* MOV NW nnKMH (*nebo* KT) *nebo* VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FLnnn/nnn nnn/nn[n]KT ([3]) *nebo* WIND FLnnn/nnn VRBnnKT *nebo* WIND SFC/FLnnn nnn/nn[n]KT *nebo* WIND SFC/FLnnn VRBnnKT

▼**M3**

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)	
28	Nový řádek			
29	Předpověď výšky a polohy oblaků vulkanického popela (+6 hodin) (M)	Datum a čas (v UTC) (6 hodin od „času pozorování (*nebo* odhadu) oblaků vulkanického popela“ uvedeného pod položkou 12) Předpověď výšky a polohy (ve stupních a minutách) pro každý oblak vulkanického popela v tomto pevně stanoveném čase	FCST VA CLD +6 HR:	nn/nnnnZ SFC *nebo* FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)]Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn][– Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]] ([4]), ([5]) *nebo* NO VA EXP *nebo* NOT AVBL *nebo* NOT PROVIDED
30	Nový řádek			
31	Předpověď výšky a polohy oblaků vulkanického popela (+12 hodin) (M)	Datum a čas (v UTC) (12 hodin od „času pozorování (*nebo* odhadu) oblaků vulkanického popela“ uvedeného pod položkou 12) Předpověď výšky a polohy (ve stupních a minutách) pro každý oblak vulkanického popela v tomto pevně stanoveném čase	FCST VA CLD +12 HR:	nn/nnnnZ SFC *nebo* FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn][– Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo*Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo*-Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo*Ennn[nn]] ([4]), ([5]) *nebo* NO VA EXP *nebo*NOT AVBL *nebo* NOT PROVIDED
32	Nový řádek			
33	Předpověď výšky a polohy oblaků vulkanického popela (+18 hodin) (M)	Datum a čas (v UTC) (18 hodin od „času pozorování (*nebo* odhadu) oblaků vulkanického popela“ uvedeného pod položkou 12) Předpověď výšky a polohy (ve stupních a minutách) pro každý oblak vulkanického popela v tomto pevně stanoveném čase	FCST VA CLD +18 HR:	nn/nnnnZ SFC *nebo* FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn][– Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] – Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn] ([4]), ([5]) *nebo* NO VA EXP *nebo* NOT AVBL *nebo* NOT PROVIDED
34	Nový řádek			
35	Poznámky (M) ([2])	Poznámky dle potřeby	RMK:	Volný text do 256 znaků *nebo* NIL
36	Nový řádek			
37	Další informační zpráva (M)	Rok, měsíc, den a čas (UTC)	NXT ADVISORY:	nnnnnnnn/nnnnZ *nebo* NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ *nebo* NO FURTHER ADVISORIES *nebo* WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ

([1]) Používá se pouze v případě, kdy je zpráva vydána kvůli zkoušce nebo cvičení. Je-li uvedeno slovo „TEST“ nebo „EXER“, může zpráva obsahovat informace, které se nepoužijí v provozu, nebo jinak skončí po slově „TEST“.
([2]) Pro popis nánosu vulkanického popela zvednutého větrem se použije slovo „resuspended“.
([3]) Je-li oblak vulkanického popela hlášen (např. AIREP), ale není možné jej identifikovat ze satelitních dat.
([4]) Přímka mezi dvěma body na mapě v průmětu Mercator nebo přímka mezi dvěma body, která protíná čáry zeměpisné délky pod stálým úhlem.
([5]) Až čtyři vybrané vrstvy.

▼M3

Dodatek 7

Schéma pro informační zprávu o tropických cyklónách

Legenda:

M = uvedení je povinné;

C = uvedení je podmíněné použitelností údaje;

O = uvedení je nepovinné;

= = dvojitá čára znamená, že následující text má být umístěn na dalším řádku.

Poznámka 1: Rozsahy a rozlišení číselných prvků obsažených v informačních zprávách o tropických cyklónách jsou uvedeny v dodatku 8.

Poznámka 2: Vysvětlení zkratek lze nalézt v dokumentu ICAO 8400 *Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)* (Postupy pro letové navigační služby – zkratky a kódy (PANS-ABC)).

Poznámka 3: Vložení dvojtečky („:“) za záhlavím každého prvku je povinné.

Poznámka 4: Čísla řádků ve sloupci „Ref.“ jsou uváděna pouze pro přehlednost a nejsou součástí informačních zpráv o tropických cyklónách.

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)	
1	Identifikace typu zprávy (M)	Druh hlášení	TC ADVISORY	
2	Nový řádek			
3	Indikátor stavu (C) ([1])	Indikátor zkoušky nebo cvičení	STATUS:	TEST *nebo* EXER
4	Nový řádek			
5	Čas vzniku (M)	Rok, měsíc, den a čas vydání (UTC)	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ
6	Nový řádek			
7	Jméno TCAC (M)	Jméno TCAC (směrovací značka *nebo* úplný název)	TCAC:	nnnn *nebo* nnnnnnnnnn
8	Nový řádek			
9	Jméno tropické cyklóny (M)	Jméno tropické cyklóny *nebo* „NN“ pro nepojmenovanou	TC:	nnnnnnnnnnnn *nebo* NN
10	Nový řádek			
11	Číslo informační zprávy (M)	Informační zpráva: rok (celé číslo) a číslo zprávy (oddělená řada pro každou tropickou cyklónu)	ADVISORY NR:	nnnn/[n][n][n]n
12	Nový řádek			

▼**M3**

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)	
13	Pozorovaná poloha středu (M)	Datum a čas (v UTC) a poloha středu tropické cyklóny (ve stupních a minutách)	OBS PSN:	nn/nnnnZ Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]
14	Nový řádek			
15	Pozorovaná oblačnost druhu cumulonimbus (CB) (O) ([2])	Poloha oblačnosti CB (zeměpisná délka a šířka (ve stupních a minutách)) a vertikální rozsah (letová hladina)	CB:	WI nnnKM (nebo nnnNM) OF TC CENTRE *nebo* WI ([3]) Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] – Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] – Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] – [Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn] – Nnn[nn] nebo Snn[nn] Wnnn[nn] nebo Ennn[nn]] TOP [ABV nebo BLW] FLnnn NIL
16	Nový řádek			
17	Směr a rychlost pohybu (M)	Směr a rychlost pohybu uvedené v 16 bodech kompasu a v km/h (*nebo* v kt) *nebo* stacionární (< km/h (1 kt))	MOV:	N nnKMH (*nebo* KT) *nebo* NNE nnKMH (*nebo* KT) *nebo* NE nnKMH (*nebo* KT) *nebo* ENE nnKMH (*nebo* KT) *nebo* E nnKMH (*nebo* KT) *nebo* ESE nnKMH (*nebo* KT) *nebo* SE nnKMH (*nebo* KT) *nebo* SSE nnKMH (*nebo* KT) *nebo* S nnKMH (*nebo* KT) *nebo* SSW nnKMH (*nebo* KT) *nebo* SW nnKMH (*nebo* KT) *nebo* WSW nnKMH (*nebo* KT) *nebo* W nnKMH (*nebo* KT) *nebo* WNW nnKMH (*nebo* KT) *nebo* NW nnKMH (*nebo* KT) *nebo* NNW nnKMH (*nebo* KT) *nebo* STNR
18	Nový řádek			
19	Změny intenzity (C)	Změny maximální rychlosti přízemního větru v době pozorování	INTST CHANGE:	INTSF *nebo* WKN *nebo* NC
20	Nový řádek			
21	Tlak vzduchu ve středu (M)	Tlak vzduchu ve středu (v hPa)	C:	nnnHPA
22	Nový řádek			
23	Maximální přízemní vítr (M)	Maximální přízemní vítr v blízkosti středu (průměrná hodnota během 10minutového intervalu v kt)	MAX WIND:	nn[n]KT
24	Nový řádek			

▼**M3**

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)
25	Předpověď polohy středu (+6 hodin) (M)	Datum a čas (UTC) (6 hodin od „DTG“, viz položka 5); Předpovídaná poloha středu tropické cyklóny (ve stupních a minutách)	FCST PSN +6 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]
26	Nový řádek		
27	Předpověď maximálního přízemního větru (+6 hodin) (M)	Předpověď maximálního přízemního větru (6 hodin od „DTG“, viz položka 5)	FCST MAX WIND +6 HR: nn[n]KT
28	Nový řádek		
29	Předpověď polohy středu (+12 hodin) (M)	Datum a čas (UTC) (12 hodin od „DTG“, viz položka 5 výše) Předpovídaná poloha středu tropické cyklóny (ve stupních a minutách)	FCST PSN +12 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]
30	Nový řádek		
31	Předpověď maximálního přízemního větru (+12 hodin) (M)	Předpověď maximálního přízemního větru (12 hodin od „DTG“, viz položka 5)	FCST MAX WIND +12 HR: nn[n]KT
32	Nový řádek		
33	Předpověď polohy středu (+18 hodin) (M)	Datum a čas (UTC) (18 hodin od „DTG“, viz položka 5 výše) Předpovídaná poloha středu tropické cyklóny (ve stupních a minutách)	FCST PSN +18 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]
34	Nový řádek		
35	Předpověď maximálního přízemního větru (+18 hodin) (M)	Předpověď maximálního přízemního větru (18 hodin od „DTG“, viz položka 5)	FCST MAX WIND +18 HR: nn[n]KT
36	Nový řádek		
37	Předpověď polohy středu (+24 hodin) (M)	Datum a čas (UTC) (24 hodin od „DTG“, viz položka 5 výše) Předpovídaná poloha středu tropické cyklóny (ve stupních a minutách)	FCST PSN +24 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] *nebo* Snn[nn] Wnnn[nn] *nebo* Ennn[nn]
38	Nový řádek		

▼**M3**

Ref.	Prvek	Podrobný obsah	Schéma(ta)	
39	Předpověď maximálního přízemního větru (+24 hodin) (M)	Předpověď maximálního přízemního větru (24 hodin od „DTG“, viz položka 5)	FCST MAX WIND +24 HR:	nn[n]KT
40	Nový řádek			
41	Poznámky (M)	Poznámky dle potřeby	RMK:	Volný text do 256 znaků *nebo* NIL
42	Nový řádek			
43	Předpokládaný čas vydání další informační zprávy (M)	Předpokládaný rok, měsíc, den a čas (UTC) vydání další informační zprávy	NXT MSG:	[BFR] nnnnnnnn/nnnnZ *nebo* NO MSG EXP

([1]) Používá se pouze v případě, kdy je zpráva vydána kvůli zkoušce nebo cvičení. Je-li uvedeno slovo „TEST“ nebo „EXER“, může zpráva obsahovat informace, které se nepoužijí v provozu, nebo jinak skončí po slově „TEST“.
([2]) V případě oblačnosti druhu cumulonimbus, která má souvislost s tropickou cyklónou a pokrývá více než jednu oblast v oblasti odpovědnosti, lze tyto prvky podle potřeby opakovat.
([3]) Počet souřadnic by měl být minimální a obvykle by jich nemělo být více než sedm.

▼**M3**

Dodatek 8

Rozsahy a rozlišení číselných prvků obsažených v informačních zprávách o vulkanickém popelu, informačních zprávách o tropických cyklónách, zprávách SIGMET a AIRMET, výstrahách pro letiště a výstrahách před střihem větru

Poznámka: Čísla řádků ve sloupci „Ref.“ jsou uváděna pouze pro přehlednost a nejsou součástí schématu.

Ref.	Prvky		Rozsah	Rozlišení
1	Výška nejvyššího bodu nad mořem	FT	000–27 000	1
		M	000–8 100	1
2	Číslo informační zprávy:	pro vulk. popel VA (index) ([1])	000–2 000	1
		pro trop. cyklóny (index) ([1])	00–99	1
3	Maximální přízemní vítr:	KT	00–99	1
4	Tlak vzduchu ve středu:	hPa	850–1 050	1
5	Rychlost přízemního větru:	KT	30–99	1
6	Přízemní dohlednost:	M	0000–0750	50
		M	0800–5 000	100
7	Oblačnost: výška základny:	FT	000–1 000	100
8	Oblačnost: výška vrcholu:	FT	000–9 900	100
		FT	10 000–60 000	1 000
9	Zeměpisná šířka:	° (stupně)	00–90	1
		(minuty)	00–60	1
10	Zeměpisná délka:	° (stupně)	000–180	1
		(minuty)	00–60	1
11	Letové hladiny:		000–650	10
12	Pohyb:	KMH	0–300	10
		KT	0–150	5

([1]) Bezrozměrné veličiny.

▼M1

PŘÍLOHA VI

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETECKÝCH INFORMAČNÍCH SLUŽEB

(Část AIS)

HLAVA A – DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETECKÝCH INFORMAČNÍCH SLUŽEB (AIS.OR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

AIS.OR.100 Správa leteckých informací

Poskytovatel leteckých informačních služeb (AIS) zřídí zdroje a postupy pro správu informací, které jsou přiměřené pro zajištění včasného sběru, zpracování, uchovávání, integrace, výměny a poskytování zaručeně kvalitních leteckých dat a leteckých informací v rámci systému ATM.

AIS.OR.105 Povinnosti poskytovatelů leteckých informačních služeb (AIS)

Poskytovatel AIS zajistí poskytování leteckých dat a leteckých informací potřebných pro bezpečnost, pravidelnost a účinnost letové navigace.

Poskytovatel AIS přijímá, sestavuje či shromažďuje, upravuje, formátuje, zveřejňuje, uchovává a šíří letecká data a letecké informace týkající se celého území členského státu, jakož i oblastí nad volným mořem, ve kterých je daný členský stát odpovědný za poskytování letových provozních služeb.

Poskytovatel AIS zajistí, aby letecká data a letecké informace byly k dispozici pro:

1) pracovníky zapojené do letového provozu, včetně posádek letadel, plánování letů a letových simulátorů;

2) poskytovatele ATS odpovědné za letové informační služby a

3) služby odpovědné za předletové informace.

Poskytovatel AIS poskytuje služby po 24 hodin denně pro pořizování a vydávání zpráv NOTAM ve své oblasti odpovědnosti a pro předletové informace potřebné ve vztahu k etapám letu, které počínají na letišti/heliportu v oblasti jeho odpovědnosti.

Poskytovatel AIS zpřístupní jiným poskytovatelům AIS letecká data a letecké informace, které potřebují.

Poskytovatel AIS zajistí, aby byly zavedeny postupy pro posuzování a zmírňování bezpečnostních rizik pro letectví vyplývajících z chyb dat a informací.

Poskytovatel AIS jasně uvede, že letecké údaje a letecké informace poskytované pro členský stát a v jeho prospěch jsou poskytovány z pověření tohoto členského státu, a to bez ohledu na formát, v němž jsou poskytovány.

▼M1

ODDÍL 2 – ŘÍZENÍ JAKOSTI DAT

AIS.OR.200 Obecně

Poskytovatel AIS zajistí, aby:

a) letecká data a letecké informace byly poskytovány v souladu se specifikacemi stanovenými v katalogu leteckých dat uvedeném v dodatku 1 k příloze III (část ATM/ANS.OR);

b) byla zachována jakost dat a

c) k umožnění zpracování a výměny digitálních leteckých dat byla používána automatizace.

AIS.OR.205 Formální dohody

Poskytovatel AIS zajistí, aby byly zřízeny formální dohody s/se:

a) všemi stranami předávajícími mu data a

b) jinými poskytovateli AIS při výměně leteckých dat a leteckých informací s nimi.

AIS.OR.210 Výměna leteckých dat a leteckých informací

Poskytovatel AIS zajistí, aby:

a) formát leteckých dat byl založen na modelu výměny leteckých informací, který je navržen tak, aby byl globálně interoperabilní; a

b) letecká data byla vyměňována elektronickými prostředky.

AIS.OR.215 Nástroje a software

Poskytovatel AIS zajistí, aby nástroje a software používané k podpoře nebo automatizaci zpracování leteckých dat a leteckých informací plnily své funkce, aniž by to mělo nepříznivý dopad na jakost leteckých dat a leteckých informací.

AIS.OR.220 Validace a ověřování

Poskytovatel AIS zajistí, aby techniky ověřování a validace byly používány tak, aby letecká data splňovala související požadavky na jakost dat (DQR) uvedené v bodě AIS.TR.200.

AIS.OR.225 Metadata

Poskytovatel AIS shromažďuje a chrání metadata.

AIS.OR.230 Detekce a ověřování chyb dat

Poskytovatel AIS zajistí, aby:

a) se při přenosu a/nebo ukládání leteckých dat používaly metody detekce chyb dat za účelem podpory použitelných úrovní integrity dat stanovených v bodě AIS.TR.200 písm. c); a

b) přenos leteckých dat podléhal vhodnému postupu ověřování pravosti tak, aby byli příjemci mohli potvrdit, že data nebo informace byly předány oprávněným zdrojem.

▼M1

AIS.OR.235 Oznamování chyb, měření chyb a opatření k nápravě

Poskytovatel AIS zajistí, aby byly zavedeny a udržovány mechanismy oznamování chyb, měření chyb a opatření k nápravě.

AIS.OR.240 Omezení dat

Poskytovatel AIS určí v leteckých informačních produktech, s výjimkou zpráv NOTAM, letecká data a letecké informace, které nesplňují požadavky na jakost dat.

AIS.OR.250 Požadavek souladu

Jsou-li letecká data nebo letecké informace duplicitně uvedeny v AIP více než jednoho členského státu, poskytovatel AIS odpovědný za tyto AIP vytvoří mechanismy k zajištění souladu mezi duplicitními informacemi.

ODDÍL 3 – LETECKÉ INFORMAČNÍ PRODUKTY

AIS.OR.300 Obecně – Letecké informační produkty

Při poskytování leteckých dat a leteckých informací v několika formátech poskytovatel AIS zajistí, aby byly zavedeny postupy pro soulad dat a informací mezi těmito formáty.

Kapitola 1 – Letecké informace ve standardizované úpravě

AIS.OR.305 Letecká informační příručka (AIP)

Poskytovatel AIS vydá AIP.

AIS.OR.310 Změny AIP

Poskytovatel AIS:

a) vydá trvalé změny AIP jako Změny AIP a

b) zajistí, aby AIP byla v pravidelných intervalech měněna nebo znovu vydávána, aby se zajistilo, že jsou informace úplné a aktuální.

AIS.OR.315 Dodatky AIP

Poskytovatel AIS:

a) vydá jako dodatky AIP dočasné změny dlouhé doby trvání – tři měsíce nebo delší – a informace krátké doby trvání, které obsahují rozsáhlý text a/nebo grafiku;

b) pravidelně poskytne kontrolní seznam platných dodatků AIP a

c) zveřejní nový dodatek AIP jako náhradu, pokud se v dodatku AIP vyskytne chyba nebo když se změní doba platnosti dodatku AIP.

AIS.OR.320 Letecký informační oběžník (AIC)

Poskytovatel AIS vydá jako letecký informační oběžník kterékoli z následujících informací:

a) dlouhodobou předpověď jakékoli významné změny právních a správních předpisů, postupů nebo zařízení;

▼M1

b) informace čistě vysvětlující nebo poradní povahy, které ovlivňují bezpečnost letu;

c) informace nebo oznámení vysvětlující nebo poradní povahy, které se týkají technických, legislativních nebo čistě administrativních záležitostí.

Poskytovatel AIS nejméně jednou ročně přezkoumá platnost platného leteckého informačního oběžníku.

AIS.OR.325 Letecké mapy

Poskytovatel AIS zajistí, aby byly zpřístupněny tyto letecké mapy:

a) mapy, které jsou součástí AIP nebo jsou příjemcům AIP poskytovány samostatně:

1) letištní překážková mapa – typ A;

2) mapa letiště/heliportu;

3) letištní mapa pro pojíždění;

4) mapa pro stání/zajíždění letadla;

5) terénní mapa pro přesné přiblížení;

6) mapa minimálních nadmořských výšek pro použití přehledovými prostředky ATC;

7) oblastní mapa;

8) standardní příletová mapa – přístrojová (STAR);

9) standardní odletová mapa – přístrojová (SID);

10) mapa přiblížení podle přístrojů;

11) vizuální přibližovací mapa a

12) traťová mapa a

b) jsou poskytovány jako součást leteckých informačních produktů:

1) letištní překážková mapa – typ B;

2) letecká mapa světa 1: 1 000 000;

3) letecká mapa světa 1: 500 000;

4) letecká navigační mapa – malé měřítko a

5) zákresová mapa.

AIS.OR.330 Zprávy NOTAM

Poskytovatel AIS:

a) neprodleně vydá zprávu NOTAM v případech, kdy jsou informace, které mají být rozšířeny, dočasné povahy a krátkého trvání, nebo jsou-li v krátké lhůtě provedeny provozně významné trvalé změny nebo dočasné změny s dlouhou dobou trvání, s výjimkou rozsáhlého textu a/nebo grafiky; a

▼M1

b) vydá jako zprávu NOTAM informace o zřízení, stavu nebo změně kteréhokoli leteckého zařízení, služby nebo postupů, nebo o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem.

Vyhovění bodu AIS.OR.200 nesmí bránit naléhavému šíření leteckých informací nezbytných k zajištění bezpečnosti letu.

Kapitola 2 – Soubory digitálních dat

AIS.OR.335 Obecně – Soubory digitálních dat

Jsou-li k dispozici, poskytovatel AIS zajistí, aby byly digitální data ve formě těchto souborů dat:

1) soubor dat AIP;

2) soubor dat terénu;

3) soubory dat překážek;

4) soubory dat popisujících letiště a

5) soubory dat pro postup letu podle přístrojů.

Jsou-li zpřístupněna, musí být data terénu poskytnuta ve formě souborů dat terénu.

Pravidelně se poskytuje kontrolní seznam platných souborů dat.

AIS.OR.340 Požadavky na metadata

Každý soubor dat zahrnuje minimální soubor metadat, která mají být poskytnuta dalšímu uživateli.

AIS.OR.345 Soubor dat AIP

Poskytovatel AIS zajistí, aby soubor dat AIP, je-li k dispozici, obsahoval digitální zobrazení leteckých informací trvalé povahy, včetně trvalých informací a dlouhodobých dočasných změn.

AIS.OR.350 Data terénu a překážek – Obecné požadavky

Poskytovatel AIS zajistí, aby data terénu a překážek byla, pokud jsou k dispozici, poskytována v souladu s bodem AIS.TR.350.

AIS.OR.355 Soubory dat terénu

Poskytovatel AIS zajistí, aby data terénu, jsou-li k dispozici, byla poskytována:

a) pro prostor 1 podle bodu AIS.TR.350 a

b) pro letiště s cílem pokrýt:

1) prostor 2a nebo jeho části, jak stanoví bod AIS.TR.350 písm. b) bod 1;

2) prostory 2b, 2c a 2d nebo jejich části, jak stanoví bod AIS.TR.350 písm. b) body 2, 3 a 4, pokud jde o terén:

i) do vzdálenosti 10 km od referenčního bodu letiště (ARP) a

▼M1

ii) za hranicí 10 km od ARP, pokud terén proniká vodorovnou rovinou 120 m nad nejnižší výškou RWY nad mořem;

3) prostor dráhy letu při vzletu nebo jeho části;

4) prostor ohraničený bočním rozsahem překážkových ploch letiště nebo jeho části;

5) prostor 3 nebo jeho části podle bodu AIS.TR.350 písm. c) pro terén, který zasahuje 0,5 m nad vodorovnou rovinu procházející nejbližším bodem na pohybové ploše letiště; a

6) prostor 4 nebo jeho části podle bodu AIS.TR.350 písm. d) pro všechny RWY, kde byla zavedena přístrojová přiblížení II. nebo III. kategorie a kde provozovatelé požadují podrobné informace o terénu, aby mohli posoudit vliv terénu na stanovení výšky rozhodnutí pomocí rádiových výškoměrů.

AIS.OR.360 Soubory dat překážek

Poskytovatel AIS zajistí, aby data překážek, jsou-li k dispozici, byla poskytována:

a) pro překážky v prostoru 1, jejichž výška je 100 m nad zemí nebo vyšší;

b) pro letiště pro všechny překážky v prostoru 2, které jsou vyhodnoceny jako nebezpečí pro leteckou navigaci, a

c) pro letiště s cílem pokrýt:

1) prostor 2a nebo jeho části pro ty překážky, které pronikají do příslušné plochy pro sběr dat o překážkách;

2) předměty v prostoru dráhy letu při vzletu nebo v jeho částech, které vyčnívají nad rovinou povrchu o 1,2 % sklonu a mají společný původ s prostorem dráhy letu při vzletu;

3) průniky překážkovými plochami letiště nebo jejich částmi;

4) prostory 2b, 2c a 2d pro překážky, které pronikají příslušnými plochami pro sběr dat o překážkách;

5) prostor 3 nebo jeho části pro překážky, které pronikají příslušnou plochou pro sběr dat o překážkách, a

6) prostor 4 nebo jeho části pro všechny RWY, kde byla zavedena přístrojová přiblížení II. nebo III. kategorie.

AIS.OR.365 Soubory dat popisujících letiště

Poskytovatel AIS zajistí, aby byly soubory dat popisujících letiště, jsou-li k dispozici, poskytnuty v souladu s bodem AIS.TR.365.

▼M1

AIS.OR.370 Soubory dat pro postup letu podle přístrojů

Poskytovatel AIS zajistí, aby byly soubory dat pro postup letu podle přístrojů, jsou-li k dispozici, poskytnuty v souladu s bodem AIS.TR.370.

ODDÍL 4 – DISTRIBUČNÍ A PŘEDLETOVÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY

AIS.OR.400 Distribuční služby

Poskytovatel AIS:

a) distribuuje dostupné letecké informační produkty uživatelům, kteří o ně požádají;

b) co nejrychlejším způsobem zpřístupní AIP, změny AIP, dodatky AIP, zprávy NOTAM a AIC;

c) zajistí, aby kdykoli je to proveditelné, byly zprávy NOTAM distribuovány prostřednictvím letecké pevné služby (AFS);

d) zajistí, aby k mezinárodní výměně zpráv NOTAM docházelo pouze na základě vzájemné dohody mezi mezinárodními kancelářemi NOTAM a dotčenými nadnárodními středisky zpracování zpráv NOTAM, a

e) v případě potřeby zajistí vydání a přijetí zprávy NOTAM distribuované telekomunikačním spojením za účelem splnění provozních požadavků.

AIS.OR.405 Předletové informační služby

Poskytovatel AIS zajistí, aby:

a) pro každé letiště/heliport byly pracovníkům letového provozu, včetně letových posádek a služeb odpovídajících za předletové informace, zpřístupněny letecké informace týkající se etap letu, které počínají na daném letišti/heliportu, a

b) letecké informace poskytované pro účely předletového plánování zahrnovaly informace provozního významu z prvků leteckých informačních produktů.

ODDÍL 5 – AKTUALIZACE LETECKÝCH INFORMAČNÍCH PRODUKTŮ

AIS.OR.500 Obecně – Aktualizace leteckých informačních produktů

Poskytovatel AIS zajistí, aby letecká data a letecké informace byly měněny nebo znovu vydány za účelem jejich aktualizace.

AIS.OR.505 Právní úprava a kontrola leteckých informací (AIRAC)

Poskytovatel AIS zajistí, aby informace o okolnostech uvedených v bodě AIS.TR.505 písm. a) byly distribuovány v rámci systému AIRAC.

Poskytovatel AIS zajistí, aby:

1) informace oznámené v rámci systému AIRAC nebyly dále měněny po dobu nejméně 28 dní po datu účinnosti AIRAC, nejsou-li oznámené okolnosti dočasné povahy a nepřetrvají po celou dobu trvání;

▼M1

2) informace poskytnuté v rámci systému AIRAC byly distribuovány/zpřístupňovány tak, aby se dostaly k příjemcům alespoň 28 dní před datem účinnosti AIRAC, a

3) pro předem naplánované provozně významné změny vyžadující kartografickou práci a/nebo aktualizaci navigačních databází nebyla použita jiná data provedení než data účinnosti AIRAC.

AIS.OR.510 Zprávy NOTAM

Poskytovatel AIS:

a) zajistí, aby byly zprávy NOTAM poskytovány v souladu s bodem AIS.TR.510, a

b) zabezpečí „spuštění NOTAM“ stanovené v bodě AIS.TR.510 písm. f), kdy je změna AIP nebo dodatek AIP zveřejněn v souladu s postupy AIRAC.

AIS.OR.515 Aktualizace souboru dat

Poskytovatel AIS:

a) mění nebo znovu vydává soubory dat v takových pravidelných intervalech, jaké mohou být nezbytné pro zachování jejich aktuálnosti, a

b) vydává trvalé změny a dočasné změny s dlouhodobou platností (tři měsíce nebo delší) dostupné jako digitální data ve formě úplného souboru dat a/nebo podsouboru, který zahrnuje pouze rozdíly od dříve vydaného úplného souboru dat.

ODDÍL 6 – POŽADAVKY NA PERSONÁL

AIS.OR.600 Obecné požadavky

Kromě bodu ATM/ANS.OR.B.005 písm. a) bodu 6 přílohy III poskytovatel AIS zajistí, aby pracovníci odpovědní za poskytování leteckých dat a leteckých informací byli:

a) uvědoměni o následujících skutečnostech:

1) požadavky na letecké informační produkty a služby uvedené v oddílech 2 až 5;

2) cykly aktualizací platné pro vydávání změn AIP a dodatků AIP týkajících se oblastí, pro které poskytují letecká data či letecké informace;

b) náležitě vyškoleni, odborně způsobilí a oprávnění pro práci, kterou mají vykonávat.

HLAVA B – DODATEČNÉ TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE LETECKÝCH INFORMAČNÍCH SLUŽEB (AIS.TR)

ODDÍL 2 – ŘÍZENÍ JAKOSTI DAT

AIS.TR.200 Obecně

a) Přesnost leteckých dat musí odpovídat katalogu leteckých dat („katalog dat“), který je uveden v dodatku 1 k příloze III (část ATM/ANS.OR).

b) Rozlišení leteckých dat musí odpovídat skutečné přesnosti údajů.

▼M1

c) Musí být zachována integrita leteckých dat. Na základě klasifikace integrity uvedené v katalogu dat se zavedou postupy, aby:

1) u běžných dat bylo po celou dobu jejich zpracovávání zamezeno jejich poškození;

2) u důležitých dat nedocházelo k poškození v žádné fázi celého procesu a bylo možné podle potřeby zahrnout další procesy pro řešení možných rizik v celkové architektuře systému s cílem dále zajistit integritu dat na této úrovni;

3) u kritických dat nedocházelo k poškození v žádné fázi celého procesu a byly zahrnuty další procesy zajištění integrity s cílem zcela zmírnit účinky závad označených na základě důkladné analýzy celkové architektury systému jako potenciální rizika pro integritu dat.

d) Musí být zajištěna sledovatelnost leteckých dat.

e) Musí být zajištěna včasnost leteckých dat, včetně případných omezení doby účinnosti dat.

f) Musí být zajištěna úplnost leteckých dat.

g) Formát dodaných dat musí být vhodný k tomu, aby bylo zajištěno, že data jsou interpretována způsobem, který je v souladu s jejich zamýšleným použitím.

AIS.TR.210 Výměna leteckých dat a leteckých informací

S výjimkou dat terénu musí formát výměny leteckých dat:

a) umožňovat výměnu dat jak pro jednotlivé prvky, tak i pro soubory prvků;

b) umožňovat výměnu základních informací jako výsledek trvalých změn;

c) být strukturován v souladu s datovými položkami a charakteristikami katalogu leteckých dat a být doložen mapováním mezi formátem pro výměnu a katalogem leteckých dat.

AIS.TR.220 Ověřování

a) Ověřování zajistí, aby:

1) letecká data byla přijímána bez poškození;

2) při zpracování leteckých dat nedocházelo k poškození.

b) Letecká data a letecké informace vkládané ručně podléhají nezávislému ověření, aby se zjistily jakékoli případně zanesené chyby.

AIS.TR.225 Metadata

Metadata, která se mají shromažďovat, zahrnují alespoň:

a) identifikaci organizací nebo subjektů vykonávajících jakoukoli činnost týkající se pořizování či přenosu leteckých dat nebo manipulace s nimi;

▼M1

b) provedenou činnost;

c) datum a čas, kdy byla činnost provedena.

AIS.TR.235 Oznamování chyb, měření chyb a opatření k nápravě

Oznamování chyb, měření chyb a mechanismy nápravy zajistí, aby:

a) byly zaznamenány problémy zjištěné během pořizování, vytváření, uchovávání a zpracovávání nebo problémy, které uživatelé ohlásí po zveřejnění;

b) poskytovatel AIS analyzoval všechny problémy oznámené ve vztahu k leteckým datům a leteckým informacím a byla provedena potřebná opatření k nápravě;

c) bylo upřednostňováno řešení všech chyb, nesrovnalostí a anomálií zjištěných v kritických a důležitých leteckých datech;

d) byli dotčení uživatelé upozorněni na chyby co nejúčinnějším způsobem s ohledem na úroveň integrity leteckých dat a leteckých informací;

e) byla usnadňována a podporována zpětná vazba o chybách.

AIS.TR.240 Omezení dat

Označení dat, která nesplňují požadavky na jakost, musí být provedena anotací nebo výslovným uvedením hodnoty jakosti.

ODDÍL 3 – LETECKÉ INFORMAČNÍ PRODUKTY

AIS.TR.300 Obecně – Letecké informační produkty

a) Letecké informační produkty určené k distribuci musí obsahovat anglické znění částí vyjádřených v otevřené řeči, s výjimkou těch produktů, které mají být distribuovány výhradně v rámci členského státu.

b) Názvy míst se zapíší v souladu s místním použitím a v případě potřeby se přepíší do základní latinské abecedy Mezinárodní organizace pro normalizaci (ISO).

c) V leteckých informačních produktech se, kdykoli to bude vhodné, použijí zkratky používané v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO).

Kapitola 1 – Letecké informace ve standardizované úpravě

AIS.TR.305 Letecká informační příručka (AIP)

a) Letecká informační příručka (AIP), změny AIP a dodatky AIP se poskytují jako „elektronické AIP“ (eAIP). eAIP musí umožňovat zobrazení na obrazovce počítače a tisk na papír. AIP, změny AIP a dodatky AIP mohou být navíc rovněž poskytovány ve výtisku.

b) AIP zahrnuje:

1) prohlášení příslušného úřadu odpovědného za letová navigační zařízení, služby nebo postupy, na něž se AIP vztahuje;

▼M1

2) obecné podmínky, za nichž jsou služby nebo zařízení k dispozici pro použití;

3) seznam významných rozdílů mezi předpisy a postupy členského státu a souvisejícími standardy a doporučenými postupy ICAO (SAPR);

4) volbu členského státu v každém významném případě, kdy je ve standardech a doporučených postupech ICAO stanoven alternativní postup.

c) AIP musí obsahovat informace týkající se názvů položek uvedených v dodatku 1 a uspořádané podle nich.

d) Vydávající členský stát a poskytovatel AIS musí být jasně označeni.

e) Pokud AIP poskytují dva nebo více členských států společně, musí být jasně uvedeny.

f) Každá AIP musí být samostatná a musí zahrnovat obsah.

g) AIP se skládá ze tří částí (GEN, ENR a AD), oddílů a pododdílů, s výjimkou případů, kdy jsou AIP nebo svazek AIP určeny k usnadnění provozního využívání za letu, a v takovém případě může být přesný formát a uspořádání ponechán na uvážení členského státu, pokud je přiložen odpovídající obsah.

h) Každá AIP je označena datem.

i) Datum, které se skládá ze dne, měsíce (slovy) a roku, je datem zveřejnění a/nebo datem účinnosti (AIRAC) informací.

j) Pokud se popisuje období činnosti, dostupnost nebo provoz, uvedou se příslušné dny a časy.

k) Každá AIP vydávaná jako tištěný svazek a každá strana AIP vydávaná ve formě samostatného listu musí jasně uvádět:

1) totožnost AIP;

2) území, kterého se to týká, a v případě potřeby jeho členění;

3) identifikaci vydávajícího členského státu a organizace (orgánu), který AIP vypracoval, a

4) čísla stran/názvy map.

l) Jakákoliv změna tištěného svazku AIP se provede pomocí náhradních listů.

AIS.TR.310 Změny AIP

a) Všechny provozně významné změny AIP se v souladu s bodem AIS.OR.505 vydávají v rámci AIRAC a musí být jako takové jasně označeny.

b) Každé změně AIP se přidělí pořadové číslo; čísla musí být po sobě následující.

▼M1

c) Když je vydána změna AIP, musí obsahovat odkazy na pořadové číslo zprávy NOTAM, která byla do změny zapracována.

d) Nejaktuálnější cykly aktualizací, které se vztahují na změny AIP, musí být zpřístupněny veřejnosti.

e) Použití ručně psaných změn/vysvětlivek musí být omezeno na minimum; obvyklá metoda změny se provede novým vydáním nebo výměnou stran.

f) Součástí každé změny AIP musí být:

1) kontrolní seznam s aktuálními daty a čísly každé volně vložené stránky v AIP a

2) rekapitulace všech nevyřízených ručně provedených změn.

g) Nové nebo revidované informace musí být označeny vysvětlivkou uvedenou v jejich blízkosti na okraji stránky.

h) Každá stránka změny AIP, včetně titulní strany, musí obsahovat datum zveřejnění a případně datum účinnosti.

i) Pravidelné intervaly mezi změnami AIP musí být uvedeny v části 1 AIP – Obecně (GEN).

AIS.TR.315 Dodatky AIP

a) Dodatek AIP vydaný v tištěné podobě musí být poskytnut prostřednictvím zvláštních stránek.

b) Nejaktuálnější cykly aktualizací, které se vztahují na dodatky AIP, musí být zpřístupněny veřejnosti.

c) Každému dodatku AIP se přidělí pořadové číslo, přičemž čísla musí být po sobě následující a založena na kalendářním roku.

d) Kdykoli je dodatek AIP vydán jako náhrada zprávy NOTAM, musí být uveden odkaz na sérii a číslo NOTAM.

e) Kontrolní seznam platných dodatků AIP se vydává v intervalech, které nejsou delší než jeden měsíc, jako součást kontrolního seznamu NOTAM a to rovněž s distribucí dodatků AIP.

f) Každá strana dodatku AIP je opatřena datem zveřejnění. Každý dodatek AIRAC AIP uvádí jak datum zveřejnění, tak datum vstupu v platnost.

AIS.TR.320 Letecký informační oběžník (AIC)

a) Letecký informační oběžník (AIC) se poskytuje jako elektronický dokument.

b) AIC musí být poskytován, pokud je žádoucí zveřejnit:

1) předpovědi důležitých změn v letových navigačních postupech, službách a zařízeních;

2) předpovědi provádění nových navigačních systémů;

▼M1

3) významné informace odvozené z vyšetřování letecké nehody/incidentu, který ovlivňuje bezpečnost letu;

4) informace o předpisech týkajících se ochrany civilního letectví před protiprávními činy, které ohrožují bezpečnost civilního letectví;

5) poradenství v oblasti zdravotnických záležitostí, které mají zvláštní význam pro piloty;

6) výstrahy pro piloty, pokud jde o zamezení fyzickému nebezpečí;

7) informace o vlivu určitých meteorologických jevů na provoz letadel;

8) informace o nových nebezpečích, která ovlivňují techniky ovládání letadel;

9) informace o předpisech týkajících se přepravy předmětů s omezením leteckou cestou;

10) odkazy na požadavky vnitrostátních právních předpisů a právních předpisů EU a na zveřejňování změn v nich;

11) informace o ujednáních o vydávání průkazů způsobilosti letových posádek;

12) informace o výcviku pracovníků v letectví;

13) informace o uplatňování požadavků vnitrostátních právních předpisů a právních předpisů EU nebo o osvobození od těchto požadavků;

14) poradenství ohledně používání a údržby určitých typů zařízení;

15) aktuální nebo plánovaná dostupnost nových nebo revidovaných vydání leteckých map;

16) informace o přepravě komunikačního vybavení;

17) vysvětlující informace související s omezováním hluku;

18) vybrané příkazy k zachování letové způsobilosti;

19) informace o změnách v sérii nebo distribuci zpráv NOTAM, nových vydáních AIP nebo významných změnách jejich obsahu, rozsahu nebo formátu;

20) předběžné informace o sněhovém plánu a

21) další informace podobné povahy.

c) AIC se nepoužívá pro informace, které jsou způsobilé pro zahrnutí do AIP nebo NOTAM.

d) Sněhový plán, který byl vydán v souladu s bodem AD 1.2.2 AIP, musí být doplněn o sezónní informace, které mají být vydány jako AIC v dostatečném předstihu před začátkem každé zimy – ne méně než jeden měsíc před obvyklým začátkem zimních podmínek.

▼M1

e) Pokud je AIC zvolen členským státem původu k distribuci mimo jeho území, má stejnou distribuci jako AIP.

f) Každému AIC se přidělí pořadové číslo, přičemž čísla musí být po sobě následující a založena na kalendářním roku.

g) V případě, že je AIC poskytován ve více než jedné sérii, je každá série zvlášť označena písmenem.

h) Nejméně jednou ročně se vydává kontrolní seznam aktuálně platných AIC se stejnou distribucí jako AIC.

i) Kontrolní seznam AIC poskytovaných mimo území členského státu se uvede v kontrolním seznamu zpráv NOTAM.

AIS.TR.330 Zprávy NOTAM

a) Zpráva NOTAM se vydá, pokud je nezbytné poskytnout tyto informace:

1) zřízení, ukončení nebo významné změny provozu letišť či heliportů nebo vzletových a přistávacích drah;

2) zřízení, zrušení a významné změny provozu leteckých služeb;

3) zřízení, vyřazení z provozu a významné změny v provozní schopnosti radionavigačních služeb a komunikačních služeb letadlo-země;

4) nedostupnost záložních a sekundárních systémů, která má přímý provozní dopad;

5) zřízení, zrušení nebo významné změny vizuálních prostředků;

6) přerušení nebo obnovení provozu hlavních součástí systémů osvětlení letišť;

7) zřízení, zrušení nebo významné změny postupů letových navigačních služeb;

8) výskyt nebo náprava závažných nedostatků nebo překážek na provozní ploše;

9) změny a omezení dostupnosti paliva, oleje a kyslíku;

10) významné změny dostupných pátracích a záchranných zařízení a služeb;

11) zřízení nebo zrušení výstražných majáků označujících překážky letové navigace nebo jejich návrat do provozu;

12) změny předpisů platných v dotčeném členském státě (členských státech), které vyžadují okamžitý zásah z provozního hlediska;

13) provozní příkazy vyžadující okamžitý zásah nebo jejich změny;

14) přítomnost nebezpečí, která ovlivňují letovou navigaci;

▼M1

15) plánované laserové emise, laserové displeje a vyhledávací světla, pokud by mohlo dojít k poškození nočního vidění pilotů;

16) montáž nebo odstranění či změny překážek bránících letové navigaci v prostorech vzletu/stoupání, nezdařeného přiblížení a přiblížení, jakož i na dráhovém pásu;

17) zřízení nebo ukončení, včetně případné aktivace nebo deaktivace, či změny statutu zakázaných, omezených nebo nebezpečných prostorů;

18) zřízení nebo ukončení oblastí nebo tratí či jejich částí, kde existuje možnost zakročování a kde se vyžaduje udržování bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,500 MHz;

19) přidělování, rušení nebo změna směrovacích značek;

20) změny kategorie záchranné a hasičské služby (RFF) letiště či heliportu;

21) výskyt, odstranění nebo významné změny nebezpečných podmínek způsobených sněhem, rozbředlým sněhem, ledem, radioaktivním materiálem, toxickými chemikáliemi, nánosem vulkanického popela nebo vodou na pohybové ploše;

22) ohniska nákaz, které vyžadují změny oznámených požadavků na očkování a karanténní opatření;

23) předpovědi slunečního kosmického záření, pokud se poskytují;

24) provozně významná změna vulkanické aktivity, místa, data a času vulkanických erupcí a/nebo horizontálního a vertikálního rozsahu oblaku vulkanického popela, včetně směru pohybu, letových hladin a tratí nebo částí tratí, které by mohly být ovlivněny;

25) uvolnění radioaktivních látek nebo toxických chemických látek do ovzduší v návaznosti na jaderný nebo chemický incident, místo, datum a čas incidentu, letové hladiny a trati nebo jejich části, které by mohly být zasaženy, jakož i směr pohybu;

26) zřízení operací humanitárních záchranných misí společně s postupy a/nebo omezeními ovlivňujícími letovou navigaci;

27) provádění krátkodobých nouzových opatření v případě narušení nebo částečného narušení letových provozních služeb a souvisejících podpůrných služeb;

28) specifická ztráta integrity družicových navigačních systémů.

29) nedostupnost RWY z důvodu značení RWY nebo v případě, že zařízení pro tyto práce může být odstraněno, časová prodleva nutná pro zpřístupnění dráhy.

b) Zpráva NOTAM se nevydá za účelem poskytnutí některé z těchto informací:

1) běžná údržba odbavovacích ploch a pojezdových drah, která nemá vliv na bezpečný pohyb letadel;

▼M1

2) dočasné překážky v blízkosti letišť/heliportů, které nemají vliv na bezpečný provoz letadel;

3) částečné selhání osvětlovacích zařízení letiště/heliportu, pokud toto selhání nemá přímý vliv na provoz letadel;

4) částečné dočasné selhání komunikací letadlo-země, pokud jsou k dispozici vhodné alternativní kmitočty a jsou provozuschopné;

5) chybějící služby řízení pozemního pohybu letadel na odbavovací ploše, uzavírky, omezení a kontroly silniční dopravy;

6) nepoužitelnost umístění, místa určení nebo jiných výcvikových značek na letištní pohybové ploše;

▼C3

7) padákové seskoky v neřízeném vzdušném prostoru řídícím se pravidly pro let za viditelnosti (VFR) nebo v řízeném vzdušném prostoru na vyhlášených místech nebo v rámci nebezpečných či zakázaných prostorů;

▼M1

8) odborná příprava prováděná pozemními jednotkami;

9) nedostupnost záložních a sekundárních systémů, pokud tyto systémy nemají provozní dopad;

10) omezení letištního zařízení nebo všeobecných služeb bez provozního dopadu;

11) vnitrostátní předpisy, které se neovlivňují všeobecné letectví;

12) oznámení nebo výstrahy o možných/potenciálních omezeních bez provozního dopadu;

13) obecné připomínky týkající se již zveřejněných informací;

14) dostupnost vybavení pro pozemní stanoviště bez informací o provozním dopadu na vzdušný prostor a uživatele zařízení;

15) informace o laserových emisích, které nemají žádný provozní dopad, a o ohňostrojích pod minimálními letovými výškami;

16) uzavření částí pohybové plochy s ohledem na místně koordinovanou plánovanou práci o době trvání kratší než jednu hodinu;

17) uzavření, změny, nedostupnost provozu letiště (letišť)/heliportu (heliportů) jindy než během provozních hodin letiště (letišť)/heliportu (heliportů) a

18) jiné neprovozní informace podobné dočasné povahy.

c) S výjimkou ustanovení v bodě AIS.TR.330 písm. f) a g) musí každá zpráva NOTAM obsahovat informace v pořadí uvedeném ve formátu NOTAM v dodatku 2.

d) Text zpráv NOTAM se skládá ze znaků/jednotné zkrácené frazeologie přidělené kódu ICAO NOTAM doplněné zkratkami ICAO, indikátory, identifikátory, označeními, volacími značkami, kmitočty, čísly a otevřenou řečí.

▼**M1**

e) Všechny zprávy NOTAM se vydávají v anglickém jazyce. V případě potřeby mohou být zprávy NOTAM pro domácí uživatele vydávány navíc v národním jazyce.

f) Informace týkající se sněhu, rozbředlého sněhu, ledu, mrazu, stojící vody nebo vody původem ze sněhu, rozbředlého sněhu, ledu nebo námrazy na pohybové ploše se šíří prostřednictvím zpráv SNOWTAM a obsahují údaje v pořadí, v jakém je obsahuje formát SNOWTAM uvedený v dodatku 3a.

g) Informace týkající se provozně významné změny vulkanické aktivity, vulkanické erupce a/nebo oblaku vulkanického popela, jsou-li hlášeny prostřednictvím zpráv ASHTAM, musí obsahovat informace v pořadí, v jakém je obsahuje formát ASHTAM uvedený dodatku 4.

h) Vyskytnou-li se ve zprávě NOTAM chyby, vydá se zpráva NOTAM s novým číslem, která nahradí chybnou zprávu NOTAM, nebo se chybná zpráva NOTAM zruší a vydá se nová zpráva NOTAM.

i) Při vydání zprávy NOTAM, kterou se ruší nebo nahrazuje předchozí zpráva NOTAM:

   1) se uvede série a číslo/rok předchozí zprávy NOTAM;

   2) série, směrovací značka a předmět obou zpráv NOTAM musí být stejné.

j) Zprávou NOTAM se zruší nebo nahradí pouze jedna zpráva NOTAM.

k) Každá zpráva NOTAM se zabývá pouze jednou datovou položkou a jedním stavem položky.

l) Každá zpráva NOTAM musí být co nejkratší a sestavena tak, aby byl její význam zřejmý, aniž by bylo nutné odkazovat na jiný dokument.

m) Zpráva NOTAM obsahující trvalé informace nebo dočasné informace s dlouhou dobou trvání musí obsahovat vhodné odkazy na AIP nebo dodatek AIP.

n) Do textu zprávy NOTAM se zahrnou směrovací značky obsažené v dokumentu ICAO 7910 „Location Indicators“ (Směrovací značky). Nesmí být použita zkrácená forma těchto značek. Není-li místu přidělena žádná ICAO směrovací značka místa, zapíše se jeho název v otevřené řeči.

o) Každé zprávě NOTAM se přidělí série označená písmenem a čtyřciferným číslem, po němž následuje lomítko a dvoumístné číslo značící rok. Čtyřmístná čísla musí být po sobě jdoucí a vycházet z kalendářního roku.

p) Všechny zprávy NOTAM se rozdělí do sérií na základě předmětu, dopravy nebo místa či jejich kombinace v závislosti na potřebách konečných uživatelů. Zprávy NOTAM pro letiště, která umožňují mezinárodní leteckou dopravu, se vydávají v mezinárodní sérii NOTAM.

q) Jsou-li zprávy NOTAM vydávány v angličtině i v národním jazyce, musí být série NOTAM uspořádána tak, aby byly série v národním jazyce v jednotlivých státech ekvivalentní se sériemi v anglickém jazyce, pokud jde o obsah a číslování.

r) Obsah a zeměpisné pokrytí každé série NOTAM se podrobně uvedou v AIP v bodě GEN 3.

s) Pravidelně se poskytuje kontrolní seznam platných zpráv NOTAM.

▼M1

t) Pro každou sérii se vydá jeden kontrolní seznam NOTAM.

u) Kontrolní seznam NOTAM odkazuje též na nejnovější změny AIP, dodatky AIP, soubory dat a alespoň na distribuovanou AIC.

v) Kontrolní seznam NOTAM má stejnou distribuci jako aktuální série zpráv, k nimž se vztahuje, a musí být jasně označen jako kontrolní seznam.

w) Přidělování série se sleduje a v případě potřeby se přijmou vhodná opatření, aby se zajistilo, že žádná série nedosáhne maximálního možného počtu vydaných zpráv NOTAM před koncem kalendářního roku.

Kapitola 2 – Soubory digitálních dat

AIS.TR.335 Obecně – Soubory digitálních dat

a) Jako referenční rámec se použije standard pro zeměpisné informace.

b) Popis každého z dostupných souborů dat se poskytne ve formě specifikace datového produktu.

c) Uživatelům musí být zpřístupněn kontrolní seznam dostupných souborů dat, včetně dat jejich účinnosti a zveřejnění, aby se zajistilo, že se používají aktuální data.

d) Kontrolní seznam datových souborů musí být zpřístupněn prostřednictvím stejného distribučního mechanismu, jaký se používá pro soubory dat.

AIS.TR.340 Požadavky na metadata

Minimální metadata pro každý soubor dat zahrnují:

a) názvy organizací nebo subjektů poskytujících soubor dat;

b) datum a čas, kdy byl soubor dat poskytnut;

c) platnost souboru dat a

d) jakákoli omezení týkající se použití souboru dat.

AIS.TR.345 Soubor dat AIP

a) Soubor dat AIP obsahuje data o těchto datových položkách, případně včetně uvedených charakteristik:

Datové položky	Související charakteristiky jako minimum
Vzdušný prostor ATS	Typ, název, horizontální hranice, vertikální hranice, třída vzdušného prostoru
Vzdušný prostor zvláštních činností	Typ, název, horizontální hranice, vertikální hranice, omezení, aktivace
Trať	Předpona identifikátoru, pravidla pro let, označení

▼M1

Datové položky	Související charakteristiky jako minimum
Traťový úsek	Navigační specifikace, výchozí bod, konečný bod, trať, vzdálenost, horní hranice, spodní hranice, minimální nadmořská výška na trati (MEA), minimální bezpečná nadmořská výška nad překážkami (MOCA), směr cestovní hladiny, závěrný směr cestovní hladiny, požadovaná navigační výkonnost
Traťový bod – na trati	Požadavek na hlášení, označení, umístění, vznik
Letiště/heliport	Směrovací značka, název, označení Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA), obsluhované město, datum vydání osvědčení, případně datum ukončení platnosti osvědčení, typ řízení, nadmořská výška, vztažná teplota, magnetická odchylka, referenční bod letiště
RWY	Označení, jmenovitá délka, jmenovitá šířka, typ povrchu, únosnost
Směr RWY	Označení, zeměpisný směrník, práh, použitelná délka rozjezdu (TORA), použitelná délka vzletu (TODA), použitelná délka přerušeného vzletu (ASDA), použitelná délka přistání (LDA), zamítnutá použitelná délka vzletu (pro vrtulníky)
Plocha konečného přiblížení a vzletu (FATO)	Označení, délka, šířka, bod prahu dráhy
Prostor dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF)	Označení, středový bod, délka, šířka, typ povrchu
Radionavigační prostředek	Označení typu, název, obsluhované letiště, doba provozu, magnetická odchylka, kmitočty/kanály, poloha, nadmořská výška, magnetický směrník, zeměpisný směrník, směr nulového směrníku

b) Není-li charakteristika definována pro určitý výskyt datových položek uvedených v písmeni a), obsahuje dílčí soubor dat AIP výslovné označení: „not applicable“ (nepoužije se).

AIS.TR.350 Data terénu a překážek – Obecné požadavky

Oblasti působnosti pro soubory dat terénu a překážek se stanoví takto:

a) prostor 1: celé území členského státu;

b) prostor 2: v blízkosti letiště, rozdělená takto:

1) prostor 2a: obdélníkový prostor kolem RWY, který tvoří dráhový pás a jakékoli existující předpolí;

2) prostor 2b: prostor rozprostírající se od konce prostoru 2a ve směru odletu o délce 10 km a úkos 15 % na každé straně;

▼M1

3) prostor 2c: oblast vně prostorů 2a a 2b ve vzdálenosti nejvýše 10 km od hranice prostoru 2a a

4) prostor 2d: oblast vně prostorů 2a, 2b a 2c až do vzdálenosti 45 km od referenčního bodu letiště nebo do existující hranice manévrovacího prostoru koncových oblastí (TMA), podle toho, co je blíže;

c) prostor 3: oblast hraničící s letištní pohybovou plochou, která se vodorovně rozšiřuje od okraje RWY do 90 m od osy RWY a 50 m od okraje všech ostatních částí letištní pohybové plochy a

d) prostor 4: prostor rozprostírající se 900 m před prahem RWY a 60 m na každou stranu prodloužené osy RWY ve směru přiblížení na dráze pro přesné přiblížení II. nebo III. kategorie.

AIS.TR.355 Soubory dat terénu

Jsou-li soubory dat terénu poskytovány v souladu s bodem AIS.OR.355:

a) soubory dat terénu obsahují digitální znázornění povrchu terénu v podobě průběžných hodnot nadmořské výšky ve všech kříženích vymezených mřížkou, které odkazují ke společné vztažné hodnotě;

b) mřížka terénu je úhlová nebo lineární a má pravidelný nebo nepravidelný tvar;

c) soubory dat terénu zahrnují prostorové (polohové a výškové), tematické a časové aspekty povrchu Země, které obsahují přirozeně se vyskytující prvky, s výjimkou překážek;

d) udává se pouze jeden typ prvku, tj. terén;

e) do souboru dat terénu se zaznamenávají tyto atributy prvku terénu:

1) oblast pokrytí;

2) označení původce dat;

3) identifikátor zdroje dat;

4) způsob pořízení;

5) rozteč pozic;

6) horizontální referenční systém;

7) horizontální rozlišení;

8) horizontální přesnost;

9) horizontální úroveň spolehlivosti;

10) horizontální poloha;

11) nadmořská výška;

12) vztažná nadmořská výška;

▼**M1**

13) vertikální referenční systém;

14) vertikální rozlišení;

15) vertikální přesnost;

16) vertikální úroveň spolehlivosti;

17) zaznamenaný povrch;

18) integrita;

19) datum a časové razítko a

20) použitá měrná jednotka;

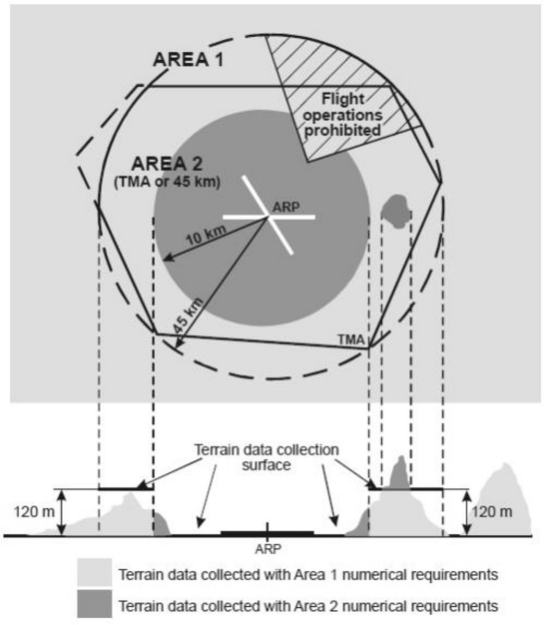
f) v oblasti o poloměru 10 km od ARP musí data terénu splňovat numerické požadavky prostoru 2;

g) v prostoru mezi 10 km a hranicí TMA nebo s poloměrem 45 km, podle toho, která z těchto hodnot je menší, musí data terénu, který proniká vodorovnou rovinou 120 m nad nejnižší výškou RWY nad mořem, splňovat numerické požadavky prostoru 2;

h) v prostoru mezi 10 km a hranicí TMA nebo s poloměrem 45 km, podle toho, která z hodnot je menší, musí data terénu, který neproniká vodorovnou rovinou 120 m nad nejnižší výškou RWY nad mořem, splňovat numerické požadavky prostoru 1 a

i) v těch částech prostoru 2, kde je letový provoz zakázán z důvodu velmi vysokého terénu nebo jiných místních omezení a/nebo předpisů, musí data terénu splňovat numerické požadavky prostoru 1.

Plochy pro sběr dat terénu – prostory 1 a 2



▼M1

AIS.TR.360 Soubory dat překážek

Jsou-li soubory dat překážek poskytovány v souladu s bodem AIS.OR.360:

a) datové položky překážek jsou prvky, které jsou v souborech dat zastoupeny body, čarami nebo polygony;

b) poskytují se všechny definované druhy prvků překážek a každý z nich se popíše podle tohoto seznamu atributů:

1) oblast pokrytí;

2) označení původce dat;

3) identifikátor zdroje dat;

4) identifikátor překážky;

5) horizontální přesnost;

6) horizontální úroveň spolehlivosti;

7) horizontální poloha;

8) horizontální rozlišení;

9) horizontální rozsah;

10) horizontální referenční systém;

11) nadmořská výška;

12) vertikální přesnost;

13) vertikální úroveň spolehlivosti;

14) vertikální rozlišení;

15) vertikální referenční systém;

16) typ překážky;

17) typ geometrie;

18) integrita;

19) datum a časové razítko;

20) použitá měrná jednotka;

21) osvětlení a

22) označení;

c) data překážek pro prostory 2 a 3 se shromažďují v souladu s těmito plochami sběru dat překážek:

1) plocha pro sběr dat překážek prostoru 2a má výšku 3 m nad nejbližší výškou RWY nad mořem měřenou podél osy RWY a pro části týkající se předpolí, pokud existuje, v nadmořské výšce nejbližšího konce RWY;

▼M1

2) plocha pro sběr dat překážek prostoru 2b nad má 1,2 % sklon sahající od konce prostoru 2a do nadmořské výšky konce RWY ve směru odletu o délce 10 km a úkos 15 % na každé straně; data překážek o výšce menší než 3 m nad zemí se nesbírají;

3) plocha pro sběr dat překážek prostoru 2c má 1,2 % sklon rozprostírající se vně prostorů 2a a 2b ve vzdálenosti nejvýše 10 km od hranice prostoru 2a; počáteční nadmořskou výškou prostoru 2c je výška bodu prostoru 2a, ve kterém začíná; data překážek o výšce menší než 15 m nad zemí se nesbírají;

4) plocha pro sběr dat překážek prostoru 2d je ve výšce 100 m nad zemí a

5) plocha pro sběr dat překážek prostoru 3 se rozprostírá 0,5 m nad vodorovnou rovinou procházející nejbližším bodem na pohybové ploše letiště;

d) v těch částech prostoru 2, kde je letový provoz zakázán z důvodu velmi vysokého terénu nebo jiných místních omezení a/nebo předpisů, jsou data překážek shromažďována a zaznamenávána v souladu s numerickými požadavky prostoru 1;

e) specifikace datového produktu překážek podporovaná zeměpisnými souřadnicemi pro každé letiště obsažené v souboru dat popisuje tyto prostory:

1) prostory 2a, 2b, 2c a 2d;

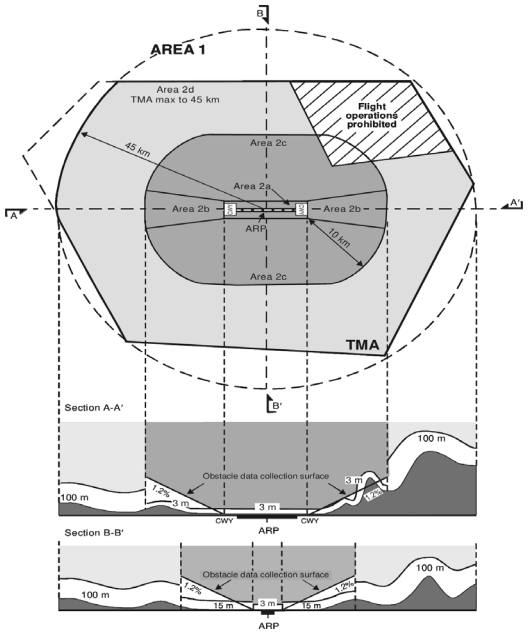
2) prostor dráhy letu při vzletu a

3) překážkové plochy;

f) soubory dat překážek obsahují digitální znázornění vertikálního a horizontálního rozsahu překážek a

g) překážky se nezahrnují do souborů dat terénu.

Plochy pro sběr dat překážek – prostory 1 a 2



▼M1

AIS.TR.365 Soubory dat popisujících letiště

a) Soubory dat popisujících letiště musí obsahovat digitální znázornění charakteristik letiště.

b) Jako referenční rámec se použijí normy ISO týkající se zeměpisných informací.

c) Datové produkty popisující letiště musí být popsány podle příslušné normy specifikace datového produktu.

d) Obsah a struktura souborů dat popisujících letiště se definují formou schématu aplikace a katalogu charakteristik.

AIS.TR.370 Soubory dat pro postup letu podle přístrojů

a) Soubory dat pro postup letu podle přístrojů obsahují digitální zobrazení postupů pro let podle přístrojů.

b) Soubory dat pro postup letu podle přístrojů obsahují informace o těchto datových položkách, včetně všech jejich charakteristik:

1) postup;

2) úsek postupu;

3) úsek konečného přiblížení

4) fix postupu;

5) vyčkávání postupu;

6) specifika postupu pro vrtulníky.

ODDÍL 4 – DISTRIBUČNÍ A PŘEDLETOVÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY

AIS.TR.400 Distribuční služby

a) Je-li to možné, použije se předem stanovený distribuční systém pro zprávy NOTAM přenášené pomocí AFS.

b) Distribuce jiných sérií NOTAM než těch, které jsou distribuovány mezinárodně, se poskytuje na žádost.

c) Zprávy NOTAM se připravují v souladu s komunikačními postupy ICAO stanovenými v příloze 10 svazku II dokumentace ICAO.

d) Každá NOTAM se předává jako jedna telekomunikační zpráva.

e) Výměna zpráv ASHTAM mimo území členského státu a zpráv NOTAM, jestliže členské státy používají NOTAM pro šíření informací o vulkanické aktivitě, zahrnuje poradenská centra pro vulkanický popel a světová oblastní předpovědní centra, přičemž jsou zohledněny požadavky provozu na dlouhé vzdálenosti.

AIS.TR.405 Předletové informační služby

a) Automatizované předletové informační systémy se používají k tomu, aby zpřístupnily letecká data a letecké informace provozním pracovníkům, včetně členů letové posádky, pro účely samostatné předletové přípravy, plánování letu a letové informační služby.

▼M1

b) Rozhraní člověk-stroj zařízení předletových informačních služeb zajistí snadný přístup ke všem relevantním informacím/datům řízeným způsobem.

c) Zařízení pro samostatnou předletovou přípravu automatizovaného předletového informačního systému poskytne v případě potřeby přístup k letecké informační službě pro účely konzultaci prostřednictvím telefonu nebo jiných vhodných telekomunikačních prostředků.

d) Automatizované předletové informační systémy pro poskytování leteckých dat a leteckých informací pro samostatnou předletovou přípravu, plánování letu a letovou informační službu:

1) zajistí průběžnou a včasnou aktualizaci databáze systému a sledování platnosti a jakosti uložených leteckých dat;

2) umožní provozním pracovníkům, včetně členů letové posádky, dotčeným leteckým pracovníkům a ostatním leteckým uživatelům přístup do systému prostřednictvím vhodných telekomunikačních prostředků;

3) zajistí poskytování leteckých dat a leteckých informací, k nimž byl umožněn přístup, podle potřeby v papírové podobě;

4) používají postupy pro přístup a vyhledávání na základě zkrácené otevřené řeči a ICAO směrovacích značek místa stanovených v dokumentu ICAO č. 7910 nebo z uživatelského rozhraní řízeného nabídkou či jiného vhodného mechanismu;

5) poskytnou včasnou odpověď na žádost uživatele o informace.

e) Veškeré zprávy NOTAM musí zpřístupněny pro předletovou přípravu standardně a omezení obsahu musí být ponecháno na vůli uživatele.

ODDÍL 5 – AKTUALIZACE LETECKÝCH INFORMAČNÍCH PRODUKTŮ

AIS.TR.500 Obecně – Aktualizace leteckých informačních produktů

Na změny AIP, dodatky AIP, soubor dat AIP a soubory dat pro postup letu podle přístrojů se použije stejný cyklus aktualizace AIRAC s cílem zajistit konzistentnost datových položek, které se vyskytují ve více leteckých informačních produktech.

AIS.TR.505 Zprávy AIRAC

a) V rámci systému AIRAC jsou distribuovány informace týkající se těchto okolností:

1) horizontální a vertikální hranice, předpisy a postupy použitelné na:

i) letové informační oblasti (FIR);

ii) řízené oblasti (CTA);

iii) řízené okrsky;

▼M1

iv) poradní vzdušné prostory;

v) tratě ATS;

vi) trvalé nebezpečné, zakázané a omezené prostory (včetně typů a období činnosti, pokud jsou známy) a identifikační pásma protivzdušné obrany (ADIZ);

vii) trvalé oblasti nebo trati či jejich části, kde existuje možnost zakročování;

viii) oblasti s povinným rádiovým spojením (RMZ) a/nebo oblastí s povinným odpovídačem (TMZ);

2) polohy, kmitočty, volací značky, identifikátory, známé nesrovnalosti a období údržby radionavigačních prostředků a komunikačních a přehledových zařízení;

3) postupy vyčkávání a přiblížení, postupy příletu a odletu, postupy omezování hluku a jakékoli jiné příslušné postupy ATS;

4) převodní hladiny, převodní nadmořské výšky a minimální nadmořské výšky sektoru;

5) meteorologická zařízení (včetně vysílání) a meteorologické postupy;

6) vzletové a přistávací dráhy (RWY) a dojezdové dráhy;

7) pojezdové dráhy a odbavovací plochy;

8) pozemní provozní postupy letiště (včetně postupů za nízké dohlednosti);

9) přibližovací světelná soustava a osvětlení RWY; a

10) letištní provozní minima, pokud je členský stát zveřejní.

b) Jsou-li plánovány zásadní změny a je-li žádoucí a proveditelné předchozí ohlášení, učiní se zvláštní opatření.

c) Pokud informace nebyla předložena do data AIRAC, provede se oznámení NIL prostřednictvím zprávy NOTAM nebo jiným vhodným prostředkem, a to nejpozději do jednoho cyklu před dotyčným datem účinnosti AIRAC.

AIS.TR.510 Zprávy NOTAM

a) Zpráva NOTAM se zveřejní s dostatečným předstihem, aby dotčené strany mohly přijmout jakékoli požadované opatření, s výjimkou v případě nepoužitelnosti, vulkanické aktivity, úniku radioaktivních látek, toxických chemických látek a jiných událostí, které nelze předvídat.

b) Zpráva NOTAM oznamující nepoužitelnost prostředků pro letovou navigaci, komunikačních zařízení nebo služeb musí poskytnout odhad doby nepoužitelnosti nebo doby, kdy se očekává obnovení služby.

▼M1

c) Do tří měsíců od vydání trvalé zprávy NOTAM se informace obsažené v NOTAM zahrnou do dotčených leteckých informačních produktů.

d) Do tří měsíců od vydání dočasné zprávy NOTAM s dlouhou dobou trvání se informace obsažené v NOTAM zahrnou do dodatku AIP.

e) Překročí-li zpráva NOTAM s odhadovaným koncem platnosti nečekaně tříměsíční lhůtu, vydá se náhradní zpráva NOTAM, pokud se neočekává, že tato podmínka potrvá po další období delší než tři měsíce; v takovém případě se vydá dodatek AIP.

f) „Spuštění NOTAM“ (trigger NOTAM) stručně popíše obsah, datum a čas účinnosti, stejně jako referenční číslo změny nebo dodatku.

g) „Spuštění NOTAM“ vstoupí v platnost ke stejnému datu a času účinnosti, kdy vstoupí v platnost změna nebo doplněk AIP.

h) V případě změny AIP zůstane „spuštění NOTAM“ v platnosti po dobu 14 dnů.

i) V případě dodatku AIP, který je platný po méně než 14 dnů, zůstává „spuštění NOTAM“ platné po celou dobu platnosti dodatku AIP.

j) V případě dodatku AIP, který je platný po dobu 14 dnů nebo více, zůstává „spuštění NOTAM“ platné po dobu nejméně 14 dnů.

AIS.TR.515 Aktualizace souboru dat

a) Interval aktualizace pro soubor dat AIP a soubory dat pro postup letu podle přístrojů musí být specifikován ve specifikaci datového produktu.

b) Soubory dat, které byly podle cyklu AIRAC zpřístupněny předem, musí být aktualizovány se změnami mimo AIRAC, ke kterým došlo mezi zveřejněním a datem účinnosti.

▼M1

Dodatek 1

OBSAH LETECKÉ INFORMAČNÍ PŘÍRUČKY (AIP)

ČÁST 1 – OBECNÉ (GEN)

Je-li AIP vyhotovena jako jeden svazek, zařazuje se předmluva, záznam o změnách AIP, záznam o dodatcích AIP, kontrolní seznam stran AIP a seznam aktuálních ručních změn pouze v části 1 – OBECNÉ (GEN) a v částech 2 a 3 se u každého z těchto oddílů uvede „not applicable“ (nepoužije se).

Pokud je AIP vyhotovena a zpřístupněna ve více než jednom svazku, přičemž každý má samostatnou službu změn a dodatků, zahrne se do každého svazku samostatná předmluva, záznam o změnách AIP, záznam o dodatcích AIP, kontrolní seznam stran AIP a seznam aktuálních ručních změn.

GEN 0.1 Předmluva

Stručný popis AIP zahrnující:

1) název zveřejňující organizace;

2) příslušné dokumenty ICAO;

3) publikační média (tj. výtisk, online nebo jiná elektronická média);

4) strukturu AIP a stanovený pravidelný interval změn;

5) politiku v oblasti autorského práva, v příslušných případech;

6) službu pro styk v případě zjištěných chyb nebo opomenutí v AIP.

GEN 0.2 Záznam o změnách AIP

Záznam o změnách AIP a změnách AIRAC AIP (zveřejněný v souladu se systémem AIRAC), který obsahuje:

1) číslo změny;

2) datum zveřejnění;

3) datum vložení (pro změny AIRAC AIP, datum účinnosti);

4) iniciály úředníka, který změnu vložil.

GEN 0.3 Záznam o dodatcích AIP

Záznam o vydaných dodatcích AIP, který obsahuje:

1) číslo dodatku;

2) předmět dodatku;

3) ovlivněnou část (ovlivněné části) AIP;

4) dobu platnosti;

5) záznam o zrušení.

▼M1

GEN 0.4 Kontrolní seznam stran AIP

Kontrolní seznam stran AIP obsahující:

1) číslo strany/název mapy;

2) datum zveřejnění nebo nabytí účinnosti (den, měsíc (jménem) a rok) leteckých informací.

GEN 0.5 Seznam ručních změn AIP

Seznam aktuálních ručních změn AIP, který obsahuje:

1) dotčenou stranu (dotčené strany) AIP;

2) znění změny a

3) číslo změny AIP, kterou byla ruční změna zavedena.

GEN 0.6 Obsah části 1

Seznam oddílů a pododdílů obsažených v části 1 – Obecně (GEN).

GEN 1. VNITROSTÁTNÍ PŘEDPISY A POŽADAVKY

GEN 1.1 Určené orgány

Adresy příslušných orgánů pověřených usnadňováním mezinárodní letecké navigace (civilní letectví, meteorologie, celní odbavení, kontrola osob, zdravotní péče, poplatky na trati a na letišti/heliportu, zemědělská karanténa a vyšetřování leteckých nehod) obsahující pro každý orgán:

1) určený orgán;

2) název orgánu;

3) poštovní adresu;

4) telefonní číslo,

5) faxové číslo;

6) e-mailovou adresu;

7) adresu letecké pevné služby (AFS) a

8) adresu internetových stránek, existují-li.

GEN 1.2 Vstup, tranzit a odlet letadel

Předpisy a požadavky pro předběžné oznámení a žádosti o povolení týkající se vstupu, tranzitu a odletu letadel mezinárodních letů.

GEN 1.3 Vstup, tranzit a odlet cestujících a posádky

Předpisy (včetně celních, imigračních a karanténních a požadavků na předběžné oznámení a žádostí o povolení) týkající se vstupu, tranzitu a odletu nepřistěhovaleckých cestujících a posádky.

▼M1

GEN 1.4 Vstup, tranzit a odeslání nákladu

Předpisy (včetně celních a požadavků na předběžné oznámení a žádostí o povolení) týkající se vstupu, tranzitu a odeslání nákladu.

GEN 1.5 Přístroje, vybavení a letové doklady letadla

Stručný popis přístrojů, vybavení a letových dokladů letadla zahrnující:

1) přístroje, vybavení (včetně komunikačních, navigačních a přehledových zařízení) a letové doklady, které mají být na palubě letadla, včetně všech zvláštních požadavků, kromě ustanovení uvedených v hlavě D přílohy IV (část CAT) nařízení (EU) č. 965/2012, a

2) polohový maják nehody (ELT), signalizační zařízení a záchranné prostředky, jak jsou uvedeny v bodě CAT.IDE.A.280 přílohy IV (část CAT) a v bodě NCC.IDE.A.215 přílohy VI (část NCC) nařízení (EU) č. 965/2012, pokud tak stanoví regionální zasedání letové navigace pro lety nad určenými pozemky.

GEN 1.6 Souhrn vnitrostátních předpisů a mezinárodních dohod a úmluv

Seznam názvů a odkazů a případně souhrnů vnitrostátních předpisů upravujících letovou navigaci, spolu se seznamem mezinárodních dohod/úmluv ratifikovaných členským státem.

GEN 1.7 Rozdíly oproti standardům a doporučeným postupům ICAO

Seznam významných rozdílů mezi vnitrostátními předpisy a postupy členského státu a souvisejícími předpisy ICAO zahrnující:

1) dotčené ustanovení (příloha a číslo vydání, odstavec) a

2) rozdíl v plném znění.

V tomto pododdílu se uvedou všechny významné rozdíly. Všechny přílohy se uvedou v číselném pořadí i v případě, že neexistuje žádný rozdíl oproti příloze ICAO, v kterémžto případě se uvede oznámení NIL. Vnitrostátní rozdíly nebo míra neuplatnění regionálních doplňkových postupů (SUPP) se neprodleně oznámí podle přílohy, k níž se doplňkový postup vztahuje.

GEN 2. TABULKY A KÓDY

GEN 2.1 Měřicí systém, označování letadel, dny pracovního volna

GEN 2.1.1 Jednotky měření

Popis použitých jednotek měření včetně tabulky jednotek měření.

GEN 2.1.2 Časový referenční systém

Popis použitého časového referenčního systému (kalendářního a časového systému) spolu s uvedením toho, zda je použit letní/zimní čas, a informace o tom, jak je časový referenční systém prezentován v celém AIP.

▼M1

GEN 2.1.3 Horizontální referenční systém

Stručný popis použitého horizontálního (geodetického) referenčního systému zahrnující:

1) název/označení referenčního systému;

2) identifikaci a parametry projekce;

3) identifikaci použitého elipsoidu;

4) identifikaci použitého pevného bodu;

5) oblast (oblasti) aplikace a

6) v příslušných případech vysvětlení hvězdičky používané k identifikaci těch souřadnic, které nesplňují požadavky příloh ICAO 11 a 14 na přesnost.

GEN. 2.1.4 Vertikální referenční systém

Stručný popis použitého vertikálního referenčního systému zahrnující:

1) název/označení referenčního systému;

2) popis používaného modelu geoidu, včetně parametrů požadovaných pro transformaci výšky mezi použitým modelem a EGM-96;

3) v příslušných případech vysvětlení hvězdičky používané k identifikaci těch nadmořských výšek/zvlnění geoidu, které nesplňují požadavky přílohy ICAO 14 na přesnost.

GEN 2.1.5 Státní příslušnost a poznávací značky letadla

Označení státní příslušnosti letadla a jeho poznávací značky přijaté členským státem.

GEN 2.1.6 Státní svátky

Seznam státních svátků s uvedením dotčených služeb.

GEN 2.2 Zkratky používané v publikacích AIS

Seznam abecedně seřazených zkratek a jejich příslušných označení používaných členským státem v jeho AIP a při distribuci leteckých dat a leteckých informací s vhodnou vysvětlivkou pro ty národní zkratky, které se liší od zkratek obsažených v dokumentu ICAO č. 8400 „Procedures for Air Navigation Services — ICAO Abbreviations and Codes (Postupy pro letové navigační služby – zkratky a kódy ICAO) (PANS-ABC)“.

GEN 2.3 Symboly grafů

Seznam symbolů grafů uspořádaných podle série grafů, v nichž se symboly používají.

GEN 2.4 Směrovací značky

Seznam abecedně seřazených ICAO směrovacích značek místa přiřazených umístění leteckých pevných stanic, které mají být používány pro účely kódování a dekódování. Musí být uvedena vysvětlivka k místům, která nejsou napojena na leteckou pevnou službu (AFS).

▼M1

GEN 2.5 Seznam radionavigačních prostředků

Seznam radionavigačních prostředků seřazených abecedně obsahující:

1) identifikátor;

2) název stanice;

3) typ zařízení/prostředku;

4) údaj o tom, zda zařízení slouží na trati (E), na letišti (A) nebo k dvojímu účelu (AE).

GEN 2.6 Převod jednotek měření

Tabulky pro převod nebo alternativně převodní vzorce mezi:

1) námořními mílemi a kilometry a naopak;

2) stopami a metry a naopak;

3) desetinnými úhlovými minutami a úhlovými vteřinami a naopak;

4) jiné převody dle potřeby.

GEN 2.7 Východ a západ slunce

Informace o času východu a západu slunce, včetně stručného popisu kritérií použitých k určení uvedených časů a buď jednoduchého vzorce, nebo tabulky, podle kterých lze časy vypočítat pro jakékoli místo na dotyčném území/v oblasti odpovědnosti, nebo abecední seznam míst, u nichž jsou časy uvedeny v tabulce s odkazem na související stranu tabulky a tabulky východu a západu slunce pro vybrané stanice/místa, které zahrnují:

1) název stanice;

2) ICAO směrovací značku místa;

3) zeměpisné souřadnice ve stupních a minutách;

4) datum (data), pro které (která) jsou časy uvedeny;

5) čas začátku občanského svítání;

6) čas východu slunce;

7) čas západu slunce a

8) čas konce občanského soumraku.

GEN 3. SLUŽBY

GEN 3.1 Letecké informační služby

GEN 3.1.1 Odpovědná služba

Popis poskytnuté letecké informační služby (AIS) a jejích hlavních složek zahrnující:

1) název služby/stanoviště;

2) poštovní adresu;

▼**M1**

3) telefonní číslo,

4) faxové číslo;

5) e-mailovou adresu;

6) adresu AFS;

7) adresu internetových stránek, existují-li;

8) prohlášení o ustanoveních, na nichž je služba založena, a odkaz na místo v AIP, kde jsou uvedeny případné rozdíly;

GEN 3.1.2 Oblast odpovědnosti

Oblast odpovědnosti AIS.

GEN 3.1.3 Letecké informační příručky

Popis prvků leteckých informačních produktů zahrnující:

1) AIP a související službu změn;

2) dodatky AIP;

3) letecký informační oběžník (AIC);

4) zprávy NOTAM a předletové informační bulletiny (PIB);

5) kontrolní seznamy a seznamy platných zpráv NOTAM;

6) návod, jak je lze získat.

Pokud se k šíření zveřejněných cen používá AIC, uvede se tato skutečnost v tomto oddíle AIP.

GEN 3.1.4 Systém AIRAC

Stručný popis poskytnutého systému AIRAC, včetně tabulky aktuálních a nejbližších budoucích dat AIRAC.

GEN 3.1.5 Předletová informační služba na letištích/heliportech

Seznam letišť/heliportů, na nichž jsou běžně k dispozici předletové informace, včetně uvedení příslušných údajů pro:

1) dostupné prvky leteckých informačních produktů;

2) dostupné mapy a grafy;

3) obecnou oblast pokrytí těchto dat.

GEN 3.1.6 Soubory digitálních dat

1) Popis dostupných souborů dat zahrnující:

   a) název souboru dat;

   b) stručný popis;

   c) zahrnuté datové položky;

▼M1

d) místní oblast působnosti;

e) případná omezení jejich použití.

2) Kontaktní údaje umožňující získání souborů dat obsahující:

a) jméno odpovědné osoby, název odpovědné služby či organizace;

b) poštovní a e-mailovou adresu odpovědné osoby, služby nebo organizace;

c) faxové číslo odpovědné osoby, služby nebo organizace;

d) kontaktní telefonní číslo odpovědné osoby, služby nebo organizace;

e) pracovní dobu (časové rozmezí, včetně časového pásma, kdy lze kontaktovat);

f) on-line informace, které lze použít pro kontaktování osoby, služby nebo organizace, a

g) případné nezbytné doplňkové informace, jak a kdy kontaktovat osobu, službu nebo organizaci.

GEN 3.2 Letecké mapy

GEN 3.2.1 Odpovědná služba (odpovědné služby)

Popis služby odpovědné (služeb odpovědných) za vyhotovení leteckých map zahrnující:

1) název služby;

2) poštovní adresu;

3) telefonní číslo,

4) faxové číslo;

5) e-mailovou adresu;

6) adresu AFS;

7) adresu internetových stránek, existují-li, a

8) prohlášení o ustanoveních, na nichž je služba založena, a odkaz na místo v AIP, kde jsou uvedeny případné rozdíly od ICAO.

GEN 3.2.2 Správa map

Stručný popis způsobu revidování a změny leteckých map.

GEN 3.2.3 Ujednání o nákupu

Podrobnosti o způsobu, jak lze mapy získat, obsahující:

1) agenturu (agentury) zabývající se službami/prodejem;

2) poštovní adresu;

▼**M1**

3) telefonní číslo,

4) faxové číslo;

5) e-mailovou adresu;

6) adresu AFS;

7) adresu internetových stránek, existují-li.

GEN 3.2.4 Dostupné série leteckých map

Seznam dostupných sérií leteckých map následovaný obecným popisem každé série a údajem o zamýšleném použití.

GEN 3.2.5 Seznam dostupných leteckých map

Seznam dostupných leteckých map zahrnující:

1) název série;

2) rozsah série;

3) název a/nebo číslo každé mapy nebo každého listu série;

4) cena za list;

5) datum poslední revize.

GEN 3.2.6 Index letecké mapy světa (WAC) — ICAO 1:1 000 000

Index ukazující pokrytí a uspořádání listu WAC 1:1 000 000, který vypracoval členský stát. Pokud se místo WAC 1:1 000 000 vyhotoví letecká mapa ICAO 1:500 000, použijí se indexy k uvedení pokrytí a uspořádání listu pro leteckou mapu ICAO 1:500 000.

GEN 3.2.7 Topografické mapy

Podrobnosti o způsobu, jak lze získat topografické mapy, obsahující:

1) název služby/agentury (agentur);

2) poštovní adresu;

3) telefonní číslo,

4) faxové číslo;

5) e-mailovou adresu;

6) adresu AFS;

7) adresu internetových stránek, existují-li.

GEN 3.2.8 Opravy map, které nejsou obsaženy v AIP

Seznam oprav leteckých map, které nejsou obsaženy v AIP, nebo údaj, kde lze tyto informace získat.

▼M1

GEN 3.3 Letové provozní služby (ATS)

GEN 3.3.1 Odpovědná služba

Popis letové provozní služby a jejích hlavních složek zahrnující:

1) název služby;

2) poštovní adresu;

3) telefonní číslo,

4) faxové číslo;

5) e-mailovou adresu;

6) adresu AFS;

7) adresu internetových stránek, existují-li;

8) prohlášení o ustanoveních, na nichž je služba založena, a odkaz na místo v AIP, kde jsou uvedeny případné rozdíly od ICAO;

9) údaj, že služba není dostupná 24 denně a sedm dní v týdnu.

GEN 3.3.2 Oblast odpovědnosti

Stručný popis oblasti odpovědnosti, pro kterou je ATS poskytována.

GEN 3.3.3 Typy služeb

Stručný popis hlavních typů poskytovaných letových provozních služeb.

GEN 3.3.4 Koordinace mezi provozovatelem a ATS

Obecné podmínky, za nichž je prováděna koordinace mezi provozovatelem a letovými provozními službami.

GEN 3.3.5 Minimální nadmořská výška letu

Kritéria použitá k určení minimálních nadmořských výšek letu.

GEN 3.3.6 Seznam adres stanovišť ATS

Abecedně seřazený seznam stanovišť ATS a jejich adres obsahující:

1) název stanoviště;

2) poštovní adresu;

3) telefonní číslo,

4) faxové číslo;

5) e-mailovou adresu;

▼M1

6) adresu AFS;

7) adresu internetových stránek, existují-li.

▼C3

GEN 3.4 Komunikační a navigační služby

▼M1

GEN 3.4.1 Odpovědná služba

Popis služby odpovědné za poskytování telekomunikačních a navigačních zařízení zahrnující:

1) název služby;

2) poštovní adresu;

3) telefonní číslo,

4) faxové číslo;

5) e-mailovou adresu;

6) adresu AFS;

7) adresu internetových stránek, existují-li;

8) prohlášení o ustanoveních, na nichž je služba založena, a odkaz na místo v AIP, kde jsou uvedeny případné rozdíly od ICAO;

9) údaj, že služba není dostupná 24 denně a sedm dní v týdnu.

GEN 3.4.2 Oblast odpovědnosti

Stručný popis oblasti odpovědnosti, pro kterou je telekomunikační služba poskytována.

GEN 3.4.3 Typy služeb

Stručný popis hlavních typů poskytovaných služeb a zařízení zahrnující:

1) radionavigační služby;

2) služby hlasového a/nebo datového spoje;

3) vysílací služby;

4) používaný jazyk (používané jazyky) a

5) údaje o tom, kde lze získat podrobné informace.

GEN 3.4.4 Požadavky a podmínky

Stručný popis požadavků a podmínek, za kterých je komunikační služba dostupná.

GEN 3.4.5 Různé

Jakékoli další informace (např. vybrané stanice rozhlasového vysílání, schéma telekomunikací).

▼M1

GEN 3.5 Meteorologické služby

GEN 3.5.1 Odpovědná služba

Stručný popis meteorologické služby odpovědné za poskytování meteorologických informací zahrnující:

1) název služby;

2) poštovní adresu;

3) telefonní číslo,

4) faxové číslo;

5) e-mailovou adresu;

6) adresu AFS;

7) adresu internetových stránek, existují-li;

8) prohlášení o ustanoveních, na nichž je služba založena, a odkaz na místo v AIP, kde jsou uvedeny případné rozdíly;

9) údaj, že služba není dostupná 24 denně a sedm dní v týdnu.

GEN 3.5.2 Oblast odpovědnosti

Stručný popis oblasti a/nebo leteckých tras, pro něž je poskytována meteorologická služba.

GEN 3.5.3 Meteorologická pozorování a zprávy

Podrobný popis meteorologických pozorování a zpráv poskytovaných pro mezinárodní leteckou navigaci zahrnující:

1) název stanice a ICAO směrovací značku místa;

2) typ a četnost pozorování, včetně informace o automatizovaném pozorovacím zařízení;

3) druhy meteorologických zpráv a dostupnost předpovědi TREND;

4) konkrétní typ systému pozorování a počet míst pozorování používaných k pozorování a hlášení přízemního větru, viditelnosti, dráhové dohlednosti, základny oblačnosti, teploty a případně střihu větru (např. anemometr v křížení RWY, transmisometry v blízkosti dotykové zóny atd.);

5) provozní hodiny;

6) údaje o dostupných leteckých klimatologických informacích.

GEN 3.5.4 Typy služeb

Stručný popis hlavních poskytovaných typů služeb, včetně podrobností o předletové přípravě, konzultacích, zobrazování meteorologických informací, letové meteorologické dokumentaci dostupné provozovatelům a členům letové posádky a o metodách a prostředcích používaných k poskytování meteorologických informací.

▼**M1**

GEN 3.5.5 Oznamování požadované od provozovatelů

Minimální doba předchozího ohlášení, kterou poskytovatel meteorologické služby požaduje od provozovatelů, pokud jde o předletovou přípravu, konzultaci, letovou meteorologickou dokumentaci a jiné meteorologické informace, které provozovatelé požadují nebo mění.

GEN 3.5.6 Hlášení letadel

Případné nezbytné požadavky poskytovatele meteorologické služby na vypracování a přenos hlášení letadel.

GEN 3.5.7 Služba VOLMET

Popis služby VOLMET a/nebo D-VOLMET zahrnující:

1) název vysílače;

2) volací značku nebo označení a zkratku pro rádiové komunikační vysílání;

3) kmitočet nebo kmitočty využívané k vysílání;

4) dobu vysílání;

5) provozní dobu;

6) seznam letišť/heliportů, pro něž jsou zahrnuty zprávy a/nebo předpovědi, a

7) zahrnuté zprávy, předpovědi a informace SIGMET a poznámky.

GEN 3.5.8 Služby SIGMET a AIRMET

Popis meteorologické výstražné služby poskytované v rámci letových informačních oblastí nebo řízených oblastí, pro které jsou poskytovány letové provozní služby, včetně seznamu meteorologických výstražných služeb zahrnujícího:

1) název meteorologické výstražné služby a ICAO směrovací značku místa;

2) provozní dobu;

3) obsluhovanou (obsluhované) letovou informační oblast (letové informační oblasti) nebo řízenou oblast (řízené oblasti);

4) doby platnosti zprávy SIGMET;

5) zvláštní postupy používané pro informace SIGMET (např. pro vulkanický popel a tropické cyklóny);

6) postupy používané pro informace AIRMET (v souladu s příslušnými dohodami o oblastní letové navigaci);

7) stanoviště ATS vybavené (vybavená) informacemi SIGMET a AIRMET;

8) doplňující informace, například jakékoli omezení služby atd.

▼M1

GEN 3.5.9 Jiné automatizované meteorologické služby

Popis dostupných automatizovaných služeb pro poskytování meteorologických informací (např. automatizovaná předletová informační služba přístupná telefonicky a/nebo počítačovým modemem) zahrnující:

1) název služby;

2) dostupné informace;

3) prostory, trasy a letiště pokrývané službou;

4) telefonní a faxové číslo (čísla), e-mailová adresa a případně adresa internetových stránek.

GEN 3.6 Pátrání a záchrana (SAR)

GEN 3.6.1 Odpovědná služba (odpovědné služby)

Stručný popis služby (služeb) odpovídající (odpovídajících) za poskytování pátrání a záchrany (SAR) zahrnující:

1) název služby/stanoviště;

2) poštovní adresu;

3) telefonní číslo,

4) faxové číslo;

5) e-mailovou adresu;

6) adresu AFS;

7) adresu internetových stránek, existují-li, a

8) prohlášení o ustanoveních, na nichž je služba založena, a odkaz na místo v AIP, kde jsou uvedeny případné rozdíly od ICAO.

GEN 3.6.2 Oblast odpovědnosti

Stručný popis oblasti odpovědnosti, v jejímž rámci jsou poskytovány služby pátrání a záchrany.

GEN 3.6.3 Typy služby

Stručný popis a případně zeměpisné znázornění typu poskytovaných služeb a zařízení, včetně údajů o tom, kde je letecké pokrytí SAR závislé na značném nasazení letadel.

GEN 3.6.4 Dohody SAR

Stručný popis platných dohod o pátrání a záchraně, včetně ustanovení pro usnadnění vstupu a odletu letadel jiných členských států za účelem pátrání, záchrany osob, opravy nebo záchrany majetku v souvislosti se ztracenými nebo poškozenými letadly, a to buď pouze s palubním oznámením, nebo po oznámení letového plánu.

▼M1

GEN 3.6.5 Podmínky dostupnosti

Stručný popis ustanovení pro SAR, včetně obecných podmínek, za nichž jsou služby a zařízení k dispozici pro mezinárodní použití, včetně informace, zda se zařízení, které je pro SAR k dispozici, specializuje na techniky a funkce SAR, nebo je speciálně používáno k jiným účelům, ale je pro účely SAR přizpůsobeno pomocí výcviku a vybavení, nebo je dostupné pouze příležitostně a nemá žádný zvláštní výcvik či přípravu pro pátrání a záchranu.

GEN 3.6.6 Používané postupy a signály

Stručný popis postupů a signálů používaných záchrannými letadly a tabulka uvádějící signály, které mají přeživší používat.

GEN 4. POPLATKY ZA LETIŠTĚ/HELIPORTY A LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY (ANS)

Není-li to již specifikováno v této kapitole, je možné uvést, kde lze nalézt podrobné informace o aktuálních poplatcích.

GEN 4.1 Poplatky za letiště/heliport

Stručný popis druhů poplatků, které mohou být vyžadovány na letištích/heliportech dostupných pro mezinárodní použití zahrnující:

1) přistávání letadel;

2) parkování, umístění v hangáru a dlouhodobé skladování letadel;

3) osobní dopravu;

4) bezpečnost;

5) položky týkající se hluku;

6) ostatní (celní odbavení, zdravotní péče, kontrola osob atd.);

7) výjimky/snížení a

8) způsoby platby.

GEN 4.2 Poplatky za letové navigační služby

Stručný popis poplatků, které se mohou vztahovat na letové navigační služby poskytované pro mezinárodní použití, zahrnující:

1) řízení přiblížení;

2) trať ANS;

3) základ nákladů na ANS a výjimky/snížení;

4) způsoby platby.

ČÁST 2 – NA TRATI (EN-ROUTE, ENR)

Pokud je AIP vyhotovena a zpřístupněna ve více než jednom svazku, přičemž každý má samostatnou službu změn a dodatků, zahrne se do každého svazku samostatná předmluva, záznam o změnách AIP, záznam o dodatcích AIP, kontrolní seznam stran AIP a seznam aktuálních ručních změn. Jestliže je AIP zveřejňována jako jeden svazek, uvede se u každého z výše uvedených pododdílů poznámka „not applicable“ (nepoužije se).

▼M1

ENR 0.6 Obsah části 2

Seznam oddílů a pododdílů obsažených v části 2 – Na trati (En-route).

ENR 1. OBECNÁ PRAVIDLA A POSTUPY

ENR 1.1 Obecná pravidla

Obecná pravidla se zveřejní tak, jak jsou uplatňována v členském státě.

ENR 1.2 Pravidla pro let za viditelnosti

Pravidla pro let za viditelnosti se zveřejní tak, jak jsou uplatňována v členském státě.

ENR 1.3 Pravidla pro let podle přístrojů

Pravidla pro let podle přístrojů se zveřejní tak, jak jsou uplatňována v členském státě.

ENR 1.3.1 Pravidla platná pro všechny lety IFR

ENR 1.3.2 Pravidla platná pro lety IFR v řízeném vzdušném prostoru

ENR 1.3.3 Pravidla platná pro lety IFR mimo řízený vzdušný prostor

ENR 1.3.4 Vzdušný prostor volných tratí (FRA) – obecné postupy

Postupy týkající se vzdušného prostoru volných tratí, včetně vysvětlení a definic použitých významných bodů FRA. V případě přeshraničního provádění FRA jsou příslušná FIR/UIR nebo CTA/UTA uvedeny v bodě ENR 1.3.

ENR 1.4 Klasifikace a popis vzdušného prostoru ATS

ENR 1.4.1 Klasifikace vzdušného prostoru ATS

Popis tříd vzdušného prostoru letových provozních služeb ve formě tabulky klasifikace vzdušného prostoru ATS uvedené v dodatku 4 k prováděcímu nařízení (EU) č. 923/2012 opatřené vhodnými poznámkami uvádějícími třídy vzdušného prostoru, které členský stát nevyužívá.

ENR 1.4.2 Popis vzdušného prostoru ATS

Případné jiné popisy vzdušného prostoru ATS, včetně obecných textových popisů.

ENR 1.5 Postupy vyčkávání, přiblížení a odletu

ENR 1.5.1 Obecně

Požadavek se týká prohlášení o kritériích, na kterých se zakládají postupy vyčkávání, přiblížení a odletu.

ENR 1.5.2 Přilétající lety

Předkládají se postupy (smluvená nebo prostorová navigace či obojí) pro přilétající lety, které jsou společné pro lety do téhož typu vzdušného prostoru nebo v něm. Pokud v koncovém vzdušném prostoru platí různé postupy, uvede se o tom poznámka spolu s odkazem na to, kde lze konkrétní postupy nalézt.

▼M1

ENR 1.5.3 Odlétající lety

Předkládají se postupy (smluvená nebo prostorová navigace či obojí) pro odlétající lety, které jsou společné pro lety z jakéhokoli letiště/heliportu.

ENR 1.5.4 Jiné relevantní informace a postupy

Stručný popis doplňujících informací, např. postupů vstupu, nastavení konečného přiblížení, vyčkávacích postupů a vzorců vyčkávání.

ENR 1.6 Přehledové služby a postupy ATS

ENR 1.6.1 Primární radar

Popis služeb a postupů primárního radaru zahrnující:

1) doplňkové služby;

2) použití služby radarového řízení;

3) postupy při poruše radaru a komunikace letadlo-země;

4) požadavky na hlášení polohy při hlasové komunikaci a komunikaci datovým spojem mezi řídícím a pilotem (CPDLC) a

5) grafické znázornění oblasti radarového pokrytí.

ENR 1.6.2 Sekundární přehledový radar (SSR)

Popis provozních postupů sekundárního přehledového radaru (SSR) zahrnující:

1) nouzové postupy;

2) postupy při selhání komunikace letadlo-země a protiprávním činu;

3) systém přidělení kódu SSR;

4) požadavky na hlášení polohy při hlasové komunikaci a komunikaci datovým spojem mezi řídícím a pilotem (CPDLC) a

5) grafické znázornění oblasti pokrytí SSR.

ENR 1.6.3 Automatický závislý přehledový systém – vysílání (ADS-B)

Popis provozních postupů automatického závislého přehledového systému – vysílání (ADS-B) zahrnující:

1) nouzové postupy;

2) postupy při selhání komunikace letadlo-země a protiprávním činu;

3) požadavky na identifikaci letadla;

4) požadavky na hlášení polohy při hlasové komunikaci a komunikaci datovým spojem mezi řídícím a pilotem (CPDLC) a

5) grafické znázornění oblasti pokrytí ADS-B.

ENR 1.6.4 Jiné relevantní informace a postupy

Stručný popis doplňujících informací a postupů, např. postupů při poruše radaru a postupů při poruše odpovídače.

▼M1

ENR 1.7 Postupy nastavení výškoměru

Zveřejní se prohlášení o postupech nastavení výškoměru obsahující:

1) stručný úvod s prohlášením týkajícím se dokumentů ICAO, na nichž jsou postupy založeny, případně s rozdíly oproti ustanovením ICAO;

2) základní postupy nastavení výškoměru;

3) popis oblasti (oblastí) nastavení výškoměru;

4) postupy platné pro provozovatele (včetně pilotů) a

5) tabulka cestovních hladin.

ENR 1.8 Regionální doplňkové postupy ICAO

Předloží se regionální doplňkové postupy (SUPP), které ovlivňují celou oblast odpovědnosti.

ENR 1.9 Uspořádání toku letového provozu (ATFM) a uspořádání vzdušného prostoru

Stručný popis systému ATFM a uspořádání vzdušného prostoru zahrnující:

1) strukturu ATFM, oblast pokrytí, poskytované služby, umístění a provozní dobu stanoviště (stanovišť);

2) typy zpráv o toku a popisy formátů a

3) postupy pro odlétající lety, které obsahují:

   a) službu odpovědnou za poskytování informací o použitých opatřeních ATFM;

   b) požadavky letového plánu a

   c) přidělování letištních časů.

4) informace o celkové odpovědnosti za uspořádání vzdušného prostoru v letové informační oblasti (letových informačních oblastech), podrobné informace o přidělování civilního/vojenského vzdušného prostoru a koordinaci uspořádání, struktuře zvládnutelného vzdušného prostoru (přidělování a změny přidělení) a obecných provozních postupech.

ENR 1.10 Plánování letu

Uvedenou se veškerá omezení nebo informační zprávy týkající se fáze plánování letu, které mohou uživateli pomoci při prezentaci zamýšleného letu, zahrnující:

1) postupy pro předložení letového plánu;

2) systém stálého letového plánu a

3) změny předloženého letového plánu.

▼M1

ENR 1.11 Adresování zpráv letového plánu

Zahrnou se informace o adresách přidělených k letovým plánům ve formě tabulky ukazující:

1) kategorii letu (IFR, VFR nebo obojí);

2) trať (do nebo přes FIR a/nebo TMA) a

3) adresu zprávy.

ENR 1.12 Zakročování proti civilním letadlům

Uvede se úplné prohlášení o postupu zakročování a vizuálních signálech, které se mají použít, s jasným uvedením toho, zda jsou uplatňována ustanovení ICAO, a pokud ne, že existují rozdíly.

ENR 1.13 Protiprávní činy

Předloží se vhodné postupy, jež se použijí v případě protiprávního činu.

ENR 1.14 Incidenty v letovém provozu

Popis systému hlášení incidentů v letovém provozu zahrnující:

1) definici incidentů v letovém provozu;

2) používání „Air Traffic Incident Reporting Form“ (formuláře pro hlášení incidentů v letovém provozu);

3) postupy hlášení (včetně postupů za letu) a

4) účel hlášení a zpracování formuláře.

ENR 2. VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA a CTA

Podrobný popis letových informačních oblastí (FIR), horních letových informačních oblastí (UIR) a řízených oblastí (CTA) (včetně specifických CTA jako např. koncové řízené oblasti (TMA)) zahrnující:

1) název, zeměpisné souřadnice horizontálních hranic FIR/UIR ve stupních a minutách a horizontálních hranic CTA ve stupních, minutách a vteřinách, vertikální hranice a třídu vzdušného prostoru;

2) identifikaci stanoviště poskytujícího službu;

3) volací značku letecké stanice sloužící stanovišti a používaný jazyk (používané jazyky), s uvedením oblasti a podmínek, kdy a kde má být případně použit;

4) kmitočty a – v příslušných případech – číslo SATVOICE, doplněné údaji pro konkrétní účely a

5) poznámky.

Do tohoto pododdílu se zahrnou řízené okrsky kolem vojenských leteckých základen, které nejsou v AIP jinak popsány. Pokud se požadavky prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 týkající se letových plánů, obousměrné komunikace a hlášení polohy vztahují na všechny lety s cílem odstranit nebo snížit potřebu zakročování a/nebo pokud existuje možnost zakročování a je požadováno udržování bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,500 MHz, zahrne se pro příslušnou oblast (oblasti) nebo její/jejich část (části) prohlášení v tomto smyslu.

▼M1

Popis určených oblastí, kde je předepsáno vybavení letadel polohovým majákem nehody (ELT) a kde letadla nepřetržitě udržují bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,500 MHz s výjimkou doby, kdy letadlo pracuje na jiných VKV kanálech nebo když palubní vybavení nebo činnost posádky nedovolí současný poslech na dvou kanálech.

ENR 2.2 Jiný regulovaný vzdušný prostor

Podrobný popis oblastí s povinným rádiovým spojením (RMZ) a oblastí s povinným odpovídačem (MHZ) zahrnující:

1) název, zeměpisné souřadnice horizontálních hranic RMZ/TMZ ve stupních a minutách;

2) vertikální hranice v letových hladinách nebo ve stopách;

3) dobu činnosti a

4) poznámky.

Kde jsou zřízeny, podrobný popis jiných typů regulovaného vzdušného prostoru a klasifikace vzdušného prostoru.

ENR 3. TRATĚ ATS

ENR 3.1 Spodní tratě ATS

Podrobný popis spodních tratí ATS zahrnující:

1) označení tratě, označení specifikace (specifikací) požadované výkonnosti komunikace (RCP), navigační specifikace (navigačních specifikací) a/nebo specifikace (specifikací) požadované výkonnosti přehledu (RSP), které se vztahují na stanovený úsek (stanovené úseky), názvy, kódová označení, kódy názvů a zeměpisné souřadnice ve stupních, minutách a vteřinách všech význačných bodů vymezujících trať, včetně hlásný bodů „compulsory“ (povinné) nebo „on-request“ (na vyžádání);

2) tratě nebo radiály VOR s přesností na nejbližší stupeň, geodetická vzdálenost na nejbližší desetinu kilometru nebo desetinu námořní míle mezi každým po sobě jdoucím určeným význačným bodem a v případě radiálů VOR body přechodu;

3) horní a spodní hranice nebo minimální nadmořské výšky na trati s přesností na nejbližších vyšších 50 m nebo 100 ft a klasifikace vzdušného prostoru;

4) horizontální hranice a minimální bezpečné nadmořské výšky nad překážkami;

5) směr cestovních hladin;

6) požadavek na přesnost navigace pro každý traťový úsek navigace založené na výkonnosti (PBN) (RNAV nebo RNP) a

7) poznámky, včetně uvedení řídícího stanoviště, jeho provozního kanálu a případně jeho přihlašovací adresy, čísla SATVOICE a veškerých omezení specifikace (specifikací) navigace, RCP a RSP.

▼M1

ENR 3.2 Horní tratě ATS

Podrobný popis horních tratí ATS zahrnující:

1) označení tratě, označení specifikace (specifikací) požadované výkonnosti komunikace (RCP), navigační specifikace (navigačních specifikací) a/nebo specifikace (specifikací) požadované výkonnosti přehledu (RSP), které se vztahují na stanovený úsek (stanovené úseky), názvy, kódová označení, kódy názvů a zeměpisné souřadnice ve stupních, minutách a vteřinách všech význačných bodů vymezujících trať, včetně hlásný bodů „compulsory“ (povinné) nebo „on-request“ (na vyžádání);

2) tratě nebo radiály VOR s přesností na nejbližší stupeň, geodetická vzdálenost na nejbližší desetinu kilometru nebo desetinu námořní míle mezi každým po sobě jdoucím určeným význačným bodem a v případě radiálů VOR body přechodu;

3) horní a spodní hranice a klasifikaci vzdušného prostoru;

4) horizontální hranice;

5) směr cestovních hladin;

6) požadavek na přesnost navigace pro každý traťový úsek PBN (RNAV nebo RNP); a

7) poznámky, včetně uvedení řídícího stanoviště, jeho provozního kanálu a případně jeho přihlašovací adresy, čísla SATVOICE a veškerých omezení navigace specifikace (specifikací) RCP a RSP.

ENR 3.3 Tratě prostorové navigace

Podrobný popis tratí PBN (RNAV a RNP) zahrnující:

1) označení tratě, označení specifikace (specifikací) požadované výkonnosti komunikace (RCP), navigační specifikace (navigačních specifikací) a/nebo specifikace (specifikací) požadované výkonnosti přehledu (RSP), které se vztahují na stanovený úsek (stanovené úseky), názvy, kódová označení, kódy názvů a zeměpisné souřadnice ve stupních, minutách a vteřinách všech význačných bodů vymezujících trať, včetně hlásný bodů „compulsory“ (povinné) nebo „on-request“ (na vyžádání);

2) pokud jde o traťové body vymezující trať prostorové navigace, případně navíc:

   a) identifikaci stanice referenční VOR/DME;

   b) směrník na nejbližší stupeň a vzdálenost na nejbližší desetinu kilometru nebo desetinu námořní míle od referenčního VOR/DME, pokud není traťový bod umístěn ve stejné poloze, a

   c) nadmořskou výšku vysílací antény DME s přesností na 30 m (100 ft);

3) magnetický směrník na nejbližší stupeň, geodetickou vzdálenost na nejbližší desetinu kilometru nebo desetinu námořní míle mezi stanovenými koncovými body a vzdálenost mezi každým po sobě jdoucím určeným význačným bodem;

4) horní a spodní hranice a klasifikaci vzdušného prostoru;

▼M1

5) směr cestovních hladin;

6) požadavek na přesnost navigace pro každý traťový úsek PBN (RNAV nebo RNP) a

7) poznámky, včetně uvedení řídícího stanoviště, jeho provozního kanálu a případně jeho přihlašovací adresy, čísla SATVOICE a veškerých omezení navigace specifikace (specifikací) RCP a RSP.

ENR 3.4 Tratě pro vrtulníky

Podrobný popis tratí pro vrtulníky zahrnující:

1) označení tratě, označení specifikace (specifikací) požadované výkonnosti komunikace (RCP), navigační specifikace (navigačních specifikací) a/nebo specifikace (specifikací) požadované výkonnosti přehledu (RSP), které se vztahují na stanovený úsek (stanovené úseky), názvy, kódová označení, kódy názvů a zeměpisné souřadnice ve stupních, minutách a vteřinách všech význačných bodů vymezujících trať, včetně hlásný bodů „compulsory“ (povinné) nebo „on-request“ (na vyžádání);

2) tratě nebo radiály VOR s přesností na nejbližší stupeň, geodetickou vzdálenost na nejbližší desetinu kilometru nebo desetinu námořní míle mezi každým po sobě jdoucím určeným význačným bodem a v případě radiálů VOR body přechodu;

3) horní a spodní hranice a klasifikaci vzdušného prostoru;

4) minimální nadmořské výšky letu s přesností na 50 m nebo 100 ft;

5) požadavek na přesnost navigace pro každý traťový úsek PBN (RNAV nebo RNP) a

6) poznámky, včetně uvedení řídícího stanoviště, jeho provozního kanálu a případně jeho přihlašovací adresy, čísla SATVOICE a veškerých omezení specifikace (specifikací) navigace, RCP a RSP.

ENR 3.5 Jiné tratě

Požadavkem je popsat jiné konkrétně určené tratě, které jsou ve stanovené oblasti (stanovených oblastech) povinné.

Popis vzdušného prostoru volných tratí (FRA) jako stanoveného vzdušného prostoru, ve kterém mohou uživatelé volně plánovat přímé tratě mezi definovaným vstupním bodem a definovaným výstupním bodem, včetně informací o přímém směrování, omezeních používání traťových bodů pro přímá směrování a označení v letovém plánu (položka 15). Popíší se předpoklady pro vydání letového povolení.

ENR 3.6 Vyčkávání na trati

Požaduje se podrobný popis postupů pro vyčkávání na trati, který obsahuje:

1) identifikaci vyčkávání (pokud existuje) a vyčkávací fix (radionavigační prostředek) nebo traťový bod se zeměpisnými souřadnicemi ve stupních, minutách a vteřinách;

2) příletovou trať;

3) směr předpisové zatáčky;

4) maximální indikovanou rychlost letu;

▼M1

5) minimální a maximální hladinu vyčkávání;

6) čas/vzdálenost odletu a

7) uvedení řídícího stanoviště a jeho provozního kmitočtu.

ENR 4. RADIONAVIGAČNÍ PROSTŘEDKY/SYSTÉMY

ENR 4.1 Radionavigační prostředky – na trati

Seznam stanic poskytujících radionavigační služby pro použití na trati seřazených abecedně podle názvu stanice zahrnující:

1) název stanice a magnetickou odchylku na nejbližší stupeň a pro VOR, deklinaci zařízení na nejbližší stupeň, pro účely technického seřízení prostředku;

2) identifikaci;

3) kmitočet/kanál pro každý prvek;

4) provozní hodiny;

5) zeměpisné souřadnice polohy vysílací antény ve stupních, minutách a vteřinách;

6) nadmořskou výšku vysílací antény DME s přesností na 30 m (100 ft) a

7) poznámky.

Pokud je provozujícím orgánem zařízení někdo jiný než určený orgán, uvede se název provozujícího orgánu do sloupce pro poznámky. Pokrytí zařízení se uvede ve sloupci pro poznámky.

ENR 4.2 Speciální navigační systémy

Popis stanic souvisejících se speciálními navigačními systémy zahrnující:

1) název stanice nebo řetězce;

2) druh dostupné služby (řídící signál, závislý signál, barva);

3) kmitočet (číslo kanálu, základní četnost impulzů, případně četnost opakování);

4) provozní hodiny;

5) zeměpisné souřadnice polohy vysílací stanice ve stupních, minutách a vteřinách a

6) poznámky.

Pokud je provozujícím orgánem zařízení někdo jiný než určený orgán, uvede se název provozujícího orgánu do sloupce pro poznámky. Pokrytí zařízení se uvede ve sloupci pro poznámky.

ENR 4.3 Globální družicový navigační systém (GNSS)

Seznam a popis prvků globálního družicového navigačního systému (GNSS) poskytujících navigační službu zřízenou pro použití na trati seřazený abecedně podle názvu prvku a zahrnující:

▼M1

1) název prvku GNSS (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS atd.);

2) kmitočet či kmitočty dle potřeby;

3) zeměpisné souřadnice jmenovité oblasti služby a oblasti pokrytí ve stupních, minutách a vteřinách a

4) poznámky.

Pokud je provozujícím orgánem zařízení někdo jiný než určený orgán, uvede se název provozujícího orgánu do sloupce pro poznámky.

ENR 4.4 Označení kódy názvů pro význačné body

Abecedně seřazený seznam označení kódy názvů (pětipísmenný vyslovitelný „kód názvu“) zřízených pro význačné body v místech neoznačených jako význačná poloha radionavigačních prostředků zahrnující:

1) označení kódem názvu;

2) zeměpisné souřadnice polohy ve stupních, minutách a vteřinách;

3) odkaz na ATS či jiné trati, kde je bod umístěn, a

4) poznámky, včetně doplňkové definice pozic, pokud je požadována.

ENR 4.5 Letecká pozemní návěstidla – na trati

Seznam leteckých pozemních návěstidel a jiných světelných majáků označujících zeměpisné polohy, které členský stát zvolil jako význačné, zahrnující:

1) jméno města nebo městečka či jiné označení majáku;

2) typ majáku a svítivost v tisících kandel;

3) vlastnosti signálu;

4) provozní hodiny a

5) poznámky.

ENR 5. NAVIGAČNÍ VÝSTRAHY

ENR 5.1 Zakázané, omezené a nebezpečné prostory

Popis zakázaných, omezených a nebezpečných prostorů v případě potřeby doplněný grafickým znázorněním, spolu s informacemi o jejich zřízení a aktivaci, zahrnující:

1) identifikaci, název a zeměpisné souřadnice horizontálních hranic ve stupních, minutách a vteřinách, pokud se nacházejí uvnitř hranic řízené oblasti/řízeného okrsku, a ve stupních a minutách, pokud se nacházejí vně těchto hranic;

2) horní a spodní hranice a

3) poznámky, včetně doby aktivity.

Druh omezení nebo povaha nebezpečí a riziko zakročování v případě narušení se uvede ve sloupci pro poznámky.

▼M1

ENR 5.2 Vojenské výcvikové prostory a identifikační pásmo protivzdušné obrany (ADIZ)

Popis zřízených vojenských výcvikových prostorů a vojenských cvičení, k nimž dochází v pravidelných intervalech, a zřízeného identifikačního pásma protivzdušné obrany (ADIZ), který případně doplňuje grafické znázornění, zahrnující:

1) zeměpisné souřadnice horizontálních hranic ve stupních, minutách a vteřinách, pokud se nacházejí uvnitř hranic řízené oblasti/řízeného okrsku, a ve stupních a minutách, pokud se nacházejí vně těchto hranic;

2) horní a spodní hranice a systém a prostředky pro aktivační oznámení spolu s informacemi týkajícími se civilních letů a příslušných postupů ADIZ a

3) poznámky, včetně doby aktivity a rizika zakročování v případě narušení ADIZ.

ENR 5.3 Jiné činnosti nebezpečné povahy a jiná potenciální nebezpečí

ENR 5.3.1 Jiné činnosti nebezpečné povahy

Popis činností, které představují konkrétní nebo zjevné nebezpečí pro provoz letadel a které by mohly ovlivnit lety, případně doplněný mapami, a zahrnující:

1) zeměpisné souřadnice středu oblasti ve stupních a minutách a rozsah vlivu;

2) vertikální hranice;

3) poradenství;

4) úřad/orgán odpovědný za poskytování informací a

5) poznámky, včetně doby aktivity.

ENR 5.3.2 Jiná potenciální nebezpečí

Popis jiných možných nebezpečí, která by mohla ovlivnit lety (např. aktivní sopky, jaderné elektrárny atd.), případně doplněný mapami, zahrnující:

1) zeměpisné souřadnice místa možného nebezpečí ve stupních a minutách;

2) vertikální hranice;

3) poradenství;

4) úřad/orgán odpovědný za poskytování informací a

5) poznámky.

ENR 5.4 Překážky letové navigace

Seznam překážek ovlivňujících leteckou navigaci v prostoru 1 (území celého členského státu) zahrnující:

1) identifikaci nebo označení překážek;

2) druh překážky;

▼M1

3) polohu překážky vyjádřenou zeměpisnými souřadnicemi ve stupních, minutách a vteřinách;

4) nadmořskou výšku a výšku překážky na nejbližší metr nebo stopu;

5) typ a barvu překážkového návěstidla (pokud existuje) a

6) je-li to vhodné, informaci, že seznam překážek je dostupný v elektronické podobě, a odkaz na bod GEN 3.1.6.

ENR 5.5 Letecké sportovní a rekreační činnosti

Stručný popis intenzivních leteckých sportovních a rekreačních činností společně s podmínkami, za kterých se provádí, případně doplněný grafickým znázorněním, zahrnující:

1) označení a zeměpisné souřadnice horizontálních hranic ve stupních, minutách a vteřinách, pokud se nacházejí uvnitř hranic řízené oblasti/řízeného okrsku, a ve stupních a minutách, pokud se nacházejí vně těchto hranic;

2) vertikální hranice;

3) telefonní číslo provozovatele/uživatele a

4) poznámky, včetně doby aktivity.

ENR 5.6 Stěhování ptactva a oblasti s citlivými živočichy

Popis pohybů ptáků spojených se stěhováním, včetně tras stěhování a trvalých oblastí odpočinku, a oblastí s citlivými živočichy, doplněný mapami, je-li to proveditelné.

ENR 6. TRAŤOVÉ MAPY

Do tohoto oddílu se zahrne traťová mapa ICAO a indexové mapy.

ČÁST 3 – LETIŠTĚ (AD)

Pokud je AIP vyhotovena a zpřístupněna ve více než jednom svazku, přičemž každý má samostatnou službu změn a dodatků, zahrne se do každého svazku samostatná předmluva, záznam o změnách AIP, záznam o dodatcích AIP, kontrolní seznam stran AIP a seznam aktuálních ručních změn. Jestliže je AIP zveřejňována jako jeden svazek, zapíše se u každého z výše uvedených pododdílů poznámka „not applicable“ (nepoužije se).

AD 0.6 Obsah části 3

Seznam oddílů a pododdílů obsažených v části 3 – Letiště (AD).

AD 1. LETIŠTĚ/HELIPORTY – ÚVOD

AD 1.1 Dostupnost a podmínky používání letiště/heliportu

AD 1.1.1 Obecné podmínky

Stručný popis příslušného úřadu odpovědného za letiště a heliporty zahrnující:

1) obecné podmínky, za kterých jsou letiště/heliporty a související zařízení k dispozici pro použití, a

▼M1

2) prohlášení o ustanoveních, na nichž jsou služby založeny, a odkaz na místo v AIP, kde jsou uvedeny případné rozdíly od ICAO;

AD 1.1.2 Používání vojenských leteckých základen

Případné předpisy a postupy týkající se civilního využívání vojenských leteckých základen.

AD 1.1.3 Postupy za nízké dohlednosti (LVP)

Uplatní se případné obecné podmínky, za kterých se LVP použije na provoz II. a III. kategorie na letištích.

AD 1.1.4 Letištní provozní minima

Podrobnosti o letištních provozních minimech používaných členským státem.

AD 1.1.5 Jiné informace

Případné jiné informace podobné povahy.

AD 1.2 Záchranné a hasičské služby (RFFS) a sněhový plán

AD 1.2.1 Záchranné a hasičské služby

Stručný popis pravidel pro zřízení RFFS na letištích/heliportech určených k veřejnému použití spolu s uvedením kategorií záchranných a hasičských služeb stanovených členským státem.

AD 1.2.2 Sněhový plán

Stručný popis obecného sněhového plánu pro letiště/heliporty dostupné pro veřejné použití, na kterých obvykle dochází ke sněhovým podmínkám, zahrnující:

1) organizaci zimních služeb;

2) přehled nad pohybovými plochami;

3) metody měření a provedená měření;

4) opatření přijatá k zachování použitelnosti pohybových ploch;

5) systém a prostředky pro hlášení;

6) případy uzavření RWY a

7) šíření informací o sněhových podmínkách.

AD 1.3 Index letišť a heliportů

Seznam letišť/heliportů v rámci jednoho členského státu doplněný grafickým znázorněním a zahrnující:

1) název letiště/heliportu a ICAO směrovací značku místa;

2) druh povoleného provozu na daném letišti/heliportu (mezinárodní/vnitrostátní, IFR/VFR, pravidelný/nepravidelný, všeobecné letectví, vojenský a jiný), a

▼M1

3) odkaz na AIP část 3, pododdíl, ve kterém jsou uvedeny podrobné údaje letiště/heliportu.

AD 1.4 Seskupování letišť/heliportů

Stručný popis kritérií používaných členským státem při seskupování letišť/heliportů pro produkci, distribuci a poskytování informací.

AD 1.5 Stav certifikace letišť

Seznam letišť v členském státě s uvedením stavu certifikace zahrnující:

1) název letiště a ICAO směrovací značku místa;

2) datum a případně platnost osvědčení a

3) případné poznámky.

AD 2. LETIŠTĚ

Poznámka: ** se nahradí příslušnou ICAO směrovací značkou místa.**

****** AD 2.1 Směrovací značka a název letiště**

Uvede se ICAO směrovací značka místa přidělená letišti a název letiště. ICAO směrovací značka místa je nedílnou součástí referenčního systému, který je použitelný na všechny pododdíly oddílu AD 2.

****** AD 2.2 Zeměpisné a administrativní údaje letiště**

Zeměpisné a administrativní údaje letiště se zveřejní a musí zahrnovat:

1) vztažný bod letiště (zeměpisné souřadnice ve stupních, minutách a vteřinách) a jeho místo;

2) směr a vzdálenost vztažného bodu letiště od středu města nebo obce, které letiště obsluhuje;

3) nadmořská výška letiště na nejbližší metr nebo stopu a vztažná teplota;

4) kde je to vhodné, zvlnění geoidu na nadmořské výšce letiště na nejbližší metr nebo stopu;

5) magnetická odchylka na nejbližší stupeň, datum informace a meziroční změna;

6) jméno/název provozovatele letiště, adresa, telefonní a faxová čísla, e-mailová adresa, adresa AFS a, je-li k dispozici, adresa internetových stránek;

7) druhy povoleného provozu na daném letišti (IFR/VFR) a

8) poznámky.

▼M1

****** AD 2.3 Provozní doba**

Podrobný popis hodin provozu služeb na letišti zahrnující:

1) provozovatele letiště;

2) celní odbavení a kontrolu osob;

3) zdravotní péči a hygienu;

4) informační kancelář AIS;

5) ohlašovnu ATS (ARO);

6) informační kancelář MET;

7) letové provozní služby;

8) plnění pohonnými hmotami;

9) manipulaci;

10) bezpečnost;

11) odmrazování a

12) poznámky.

****** AD 2.4 Manipulační služby a zařízení**

Podrobný popis manipulačních služeb a zařízení dostupných na letišti zahrnující:

1) zařízení pro manipulaci s nákladem;

2) druhy paliva a oleje;

3) zařízení na plnění pohonnými hmotami a jejich kapacitu;

4) odmrazovací zařízení;

5) prostor hangáru pro hostující letadla;

6) zařízení pro opravy hostujících letadel;

7) poznámky.

****** AD 2.5 Zařízení pro cestující**

Zařízení pro cestující dostupná na letišti, uvedeno jako stručný popis nebo odkaz na jiné informační zdroje, jako jsou internetové stránky, zahrnující:

1) hotel (hotely) na letišti nebo v jeho blízkosti;

2) restaurace na letišti nebo v jeho blízkosti;

3) možnosti dopravy;

4) zdravotnická zařízení;

5) banka a pošta na letišti nebo v jeho blízkosti;

▼M1

6) cestovní kanceláře;

7) poznámky.

****** AD 2.6 Záchranné a hasičské služby**

Podrobný popis RFFS a vybavení dostupných na letišti zahrnující:

1) kategorii letiště pro hašení požárů;

2) záchranné prostředky;

3) schopnost odstraňovat porouchaná letadla a

4) poznámky.

****** AD 2.7 Sezónní dostupnost – čištění**

Podrobný popis vybavení a provozních priorit stanovených pro čištění pohybových ploch letiště zahrnující:

1) typ (typy) čisticích zařízení;

2) priority čištění;

3) poznámky.

****** AD 2.8 Údaje týkající se odbavovacích ploch, pojezdových drah a míst pro kontrolu výškoměru**

Podrobné údaje týkající se fyzických vlastností odbavovacích ploch, pojezdových drah a míst/poloh stanovených kontrolních bodů zahrnující:

1) označení, povrch a únosnost odbavovacích ploch;

2) označení, šířku, povrch a únosnost pojezdových drah;

3) umístění a nadmořskou výšku kontrolních bodů výškoměru na nejbližší metr nebo stopu;

4) umístění kontrolních bodů VOR;

5) polohu kontrolních bodů INS ve stupních, minutách, vteřinách a setinách vteřin;

6) poznámky.

Jsou-li na letištní mapě vyznačena místa/polohy kontrolních bodů, uvede se o tom v tomto pododdílu poznámka.

****** AD 2.9 Systém vedení a řízení pohybů na pohybové ploše a značení**

Stručný popis systému vedení a řízení pohybů na pohybové ploše a značení RWY a pojezdové dráhy zahrnující:

1) používání identifikačních znaků stání letadel, vodicích čar pojezdové dráhy a systému vizuálního navádění k zajíždění/parkování na stání letadel;

▼**M1**

2) značení a návěstidla RWY a pojezdové dráhy;

3) koncové příčky (pokud existují);

4) poznámky.

****** AD 2.10 Letištní překážky**

Podrobný popis překážek zahrnující:

1) překážky v prostoru 2:

   a) identifikaci nebo označení překážek;

   b) druh překážky;

   c) polohu překážky vyjádřenou zeměpisnými souřadnicemi ve stupních, minutách, vteřinách a desetinách vteřin;

   d) nadmořskou výšku a výšku překážky na nejbližší metr nebo stopu;

   e) značení překážky a typ a barvu překážkového návěstidla (pokud existuje);

   f) je-li to vhodné, informaci, že seznam překážek je dostupný v elektronické podobě, a odkaz na bod GEN 3.1.6 a

   g) označení „NIL“, v příslušných případech.

2) neexistuje-li žádný soubor dat pro prostor 2 letiště, musí to být jasně uvedeno a musí být poskytnuty údaje týkající se těchto překážek:

   a) překážky, které pronikají překážkovými plochami;

   b) překážky, které pronikají plochou označení překážek prostoru dráhy letu při vzletu, a

   c) jiné překážky, které jsou vyhodnoceny jako nebezpečné pro leteckou navigaci.

3) údaj, že informace o překážkách v prostoru 3 nejsou poskytovány, nebo jsou-li poskytovány:

   a) identifikaci nebo označení překážek;

   b) druh překážky;

   c) polohu překážky vyjádřenou zeměpisnými souřadnicemi ve stupních, minutách, vteřinách a desetinách vteřin;

   d) nadmořskou výšku a výšku překážky na nejbližší desetinu metru nebo desetinu stopy;

   e) značení překážky a typ a barvu překážkového návěstidla (pokud existuje);

   f) je-li to vhodné, informaci, že seznam překážek je dostupný v elektronické podobě, a odkaz na bod GEN 3.1.6 a

   g) označení „NIL“, v příslušných případech.

▼M1

****** AD 2.11 Poskytované meteorologické informace**

Podrobný popis meteorologických informací poskytovaných na letišti a údaj o tom, která meteorologická služebna je za poskytovanou službu odpovědná, zahrnující:

1) název příslušné meteorologické služebny;

2) provozní dobu a případně určení odpovědné meteorologické služebny mimo tuto dobu;

3) služebnu odpovědnou za přípravu TAF a období platnosti a interval vydávání předpovědí;

4) dostupnost předpovědí TREND pro letiště a interval vydávání;

5) informace o tom, jak je poskytována předletová příprava a/nebo konzultace;

6) druh dodané letové meteorologické dokumentace a jazyk (jazyky) v ní používané;

7) mapy a další informace zobrazené nebo dostupné pro předletovou přípravu nebo konzultaci;

8) doplňkové vybavení pro poskytování informací o meteorologických podmínkách, jako je meteorologický radar a přijímač družicových snímků;

9) stanoviště ATS vybavené (vybavená) meteorologickými informacemi; 10)doplňujících informace, například jakékoli omezení služby.

****** AD 2.12 Fyzikální vlastnosti RWY**

Podrobný popis fyzikálních vlastností každé RWY zahrnující:

1) označení;

2) zeměpisné směrníky na jednu setinu stupně;

3) rozměry drah na nejbližší metr či stopu;

4) únosnost vozovky (klasifikační číslo vozovky (PCN) a související údaje) a povrch každé RWY a s ní souvisejících dojezdových drah;

5) zeměpisné souřadnice ve stupních, minutách, vteřinách a setinách vteřin pro každý práh a konec dráhy a případně zvlnění geoidu:

— prahů dráhy pro nepřesné přístrojové přiblížení na nejbližší metr nebo stopu a

— prahů dráhy pro přesné přístrojové přiblížení na nejbližší desetinu metru nebo desetinu stopy;

▼**M1**

6) nadmořské výšky:

— prahů dráhy pro nepřesné přístrojové přiblížení na nejbližší metr nebo stopu a

— prahů a nejvyšší nadmořské výšky dotykové zóny RWY pro přesné přístrojové přiblížení na nejbližší desetinu metru nebo desetinu stopy;

7) sklon každé RWY a s ní souvisejících dojezdových drah;

8) rozměry dojezdové dráhy (pokud existuje) na nejbližší metr nebo stopu;

9) rozměry předpolí (pokud existuje) na nejbližší metr nebo stopu;

10) rozměry pásů;

11) rozměry ochranných pásem na konci dráhy;

12) umístění (na kterém konci dráhy) a popis záchytného systému (pokud existuje);

13) existenci bezpřekážkového prostoru a

14) poznámky.

****** AD 2.13 Vyhlášené délky**

Podrobný popis vyhlášených délek na nejbližší metr nebo stopu pro každý směr každé RWY zahrnující:

1) označení RWY;

2) použitelnou délku rozjezdu;

3) použitelnou délku vzletu a případně alternativní snížené vyhlášené délky;

4) použitelnou délku přerušeného vzletu;

5) použitelnou délku přistání a

6) poznámky, včetně vstupního nebo počátečního bodu dráhy, když byly vyhlášeny alternativní snížené délky.

Pokud nelze směr dráhy použít pro vzlet nebo přistání, nebo pro obojí, protože je provozně zakázáno, vyhlásí se tato skutečnost a zadají se slova „not usable“ (není použitelné) nebo zkratka „NU“.

****** AD 2.14 Přibližovací světelná soustava a návěstidla RWY**

Podrobný popis přibližovací světelné soustavy a návěstidla RWY zahrnující:

1) označení RWY;

2) typ, délku a svítivost přibližovací světelné soustavy;

3) prahová návěstidla, barvu a návěstidla vnějších prahových polopříček;

▼M1

4) druh světelné sestupové soustavy pro vizuální přiblížení;

5) délku návěstidel dotykové zóny RWY;

6) délku, rozestupy, barvu a svítivost osových návěstidel RWY;

7) délku, rozestupy, barvu a svítivost postranních návěstidel RWY;

8) barvu koncových návěstidel RWY a vnějších prahových polopříček;

9) délku a barvu osových návěstidel dojezdové dráhy a

10) poznámky.

****** AD 2.15 Ostatní osvětlení, záložní zdroj energie**

Popis ostatního osvětlení a záložního zdroje energie zahrnující:

1) umístění, vlastnosti a dobu provozu letištního majáku/poznávacího majáku (pokud existují);

2) umístění a osvětlení (pokud existuje) anemometru/ukazatele směru přistání;

3) postranní a osová návěstidla pojezdové dráhy;

4) záložní zdroj energie včetně doby přepnutí a

5) poznámky.

****** AD 2.16 Přistávací plocha pro vrtulníky**

Podrobný popis přistávací plochy pro vrtulníky poskytované na letišti zahrnující:

1) zeměpisné souřadnice ve stupních, minutách, vteřinách a setinách vteřin a případně zvlnění geoidu geometrického středu prostoru dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF) nebo každého prahu plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO):

   — pro nepřesná přístrojová přiblížení na nejbližší metr nebo stopu a

   — pro přesná přístrojová přiblížení na nejbližší desetinu metru nebo desetinu stopy;

2) nadmořskou výšku prostoru TLOF a/nebo plochy FATO:

   — pro nepřesná přístrojová přiblížení na nejbližší metr nebo stopu a

   — pro přesná přístrojová přiblížení na nejbližší desetinu metru nebo desetinu stopy;

3) rozměry prostoru TLOF a plochy FATO na nejbližší metr nebo stopu, typ povrchu, únosnost a značení;

4) zeměpisné směrníky na jednu setinu stupně FATO;

5) dostupné vyhlášené délky na nejbližší metr nebo stopu;

6) přibližovací světelnou soustavu a návěstidla plochy konečného přiblížení a vzletu a

7) poznámky.

▼M1

****** AD 2.17 Vzdušný prostor letových provozních služeb**

Podrobný popis vzdušného prostoru ATS organizovaného na letišti zahrnující:

1) označení vzdušného prostoru a zeměpisné souřadnice horizontálních hranic ve stupních, minutách a vteřinách;

2) vertikální hranice;

3) klasifikaci vzdušného prostoru;

4) volací značku a jazyk (jazyky) stanoviště ATS, které poskytuje službu;

5) převodní nadmořskou výšku;

6) dobu použitelnosti a

7) poznámky.

****** AD 2.18 Komunikační zařízení letových provozních služeb**

Podrobný popis komunikačních zařízení ATS zřízených na letišti zahrnující:

1) označení služby;

2) volací značku;

3) kanál (kanály);

4) číslo (čísla) SATVOICE, je-li k dispozici;

5) případnou přihlašovací adresu;

6) provozní hodiny a

7) poznámky.

****** AD 2.19 Radionavigační prostředky a prostředky pro přistání**

Podrobný popis radionavigačních prostředků a prostředků pro přistání spojených s postupem přiblížení podle přístrojů a s postupem v koncové řízené oblasti na letišti zahrnující:

1) druh prostředků, případně magnetickou odchylku na nejbližší stupeň a druh podporovaného provozu pro systém pro přesné přiblížení a přistání (ILS)/ mikrovlnný přistávací systém (MLS), základní GNSS, systém s družicovým rozšířením (SBAS) a pozemní rozšiřující systém (GBAS) a pro VOR/ ILS/MLS také deklinaci zařízení na nejbližší stupeň, pro účely technického seřízení prostředku;

2) identifikaci, je-li požadována;

3) kmitočet (kmitočty), číslo (čísla) kanálu, poskytovatele služby a případně identifikátor (identifikátory) referenční dráhy (RPI);

4) případně provozní hodiny;

5) zeměpisné souřadnice polohy vysílací antény ve stupních, minutách, vteřinách a desetinách vteřin dle potřeby;

▼M1

6) nadmořskou výšku antény DME s přesností na 30 m (100 ft) a přesnost zařízení na měření vzdáleností (DME/P) na nejbližší 3 m (10 ft), nadmořskou výšku referenčního bodu GBAS na nejbližší metr nebo stopu a elipsoidickou výšku bodu na nejbližší metr nebo stopu; pro SBAS elipsoidickou výšku prahového bodu přistání (LTP) nebo fiktivního prahového bodu (FTP) na nejbližší metr nebo stopu;

7) poloměr objemu služby z referenčního bodu GBAS na nejbližší kilometr nebo námořní míli a

8) poznámky.

Pokud se stejný prostředek použije jak pro účely na trati, tak pro účely letiště, popíše se to rovněž v části ENR 4. Pokud pozemní systém pro rozšíření (GBAS) slouží více než jednomu letišti, musí být popis prostředku poskytnut na každém letišti. Pokud je provozujícím orgánem zařízení někdo jiný než určený orgán, uvede se název provozujícího orgánu do sloupce pro poznámky. Pokrytí zařízení se uvede ve sloupci pro poznámky.

****** AD 2.20 Předpisy pro místní letiště**

Podrobný popis předpisů, které se vztahují na užívání letiště, včetně přijatelnosti výcvikových letů, letadel bez rádiového spojení, ultralehkých letadel apod. a manévrování a parkování na zemi, avšak s výjimkou letových postupů.

****** AD 2.21 Postupy omezování hluku**

Podrobný popis postupů omezování hluku zavedených na letišti.

****** AD 2.22 Letové postupy**

Podrobný popis podmínek a letových postupů, včetně radarových postupů a/nebo postupů ADS-B, zavedených na základě organizace vzdušného prostoru na letišti. Jsou-li zavedeny, podrobný popis postupů za nízké dohlednosti na letišti zahrnující:

1) dráhu/dráhy (RWY) a související zařízení povolená pro použití v rámci postupů za nízké dohlednosti;

2) stanovené meteorologické podmínky, za nichž by byly zahájeny, používány a ukončeny postupy za nízké dohlednosti;

3) popis pozemního značení/osvětlení pro použití v rámci postupů za nízké dohlednosti a

4) poznámky.

******** AD 2.23 Další informace**

V proveditelné míře doplňkové informace na letišti, např. informace o koncentracích ptáků na letišti, spolu s uvedením významného denního pohybu mezi místy pro odpočinek a krmení.

Zvláštní doplňující informace týkající se dálkové letištní ATS:

1) informace o tom, že jsou poskytovány dálkové letištní ATS;

▼M1

2) umístění signalizačního světla např. pomocí výrazu „signalling lamp positioned at [geographical fix]“ (signalizační světlo umístěno v [zeměpisném fixu]), jakož i jasný údaj o umístění signalizačního světla na letištní mapě pro každé příslušné letiště;

3) popis veškerých specifických komunikačních metod, které jsou považovány za nezbytné pro případ více druhů provozu, jako je např. zařazení názvů letišť/volací značky stanoviště ATS pro všechna vysílání (tj. nejen pro první kontakt) mezi piloty a řídícími letového provozu (ATCO)/služebnami letištní letové informační služby (AFISO);

4) popis všech relevantních opatření vyžadovaných uživateli vzdušného prostoru v důsledku nouzové/mimořádné situace a možných nouzových opatření ze strany poskytovatele ATS v případě narušení (v bodě AD 2.22 „Flight Procedures“ (Letové postupy)) a

5) popis vzájemné závislosti dostupnosti služeb nebo označení letišť, která nejsou vhodná k odklonu z letiště (uživatelé vzdušného prostoru by jako o náhradním letišti neměli uvažovat o letišti, které je obsluhováno týmž dálkovým věžním střediskem), pokud to bude považováno za použitelné.

****** AD 2.24 Letecké mapy týkající se letiště**

Letecké mapy týkající se letiště se uvedou v tomto pořadí:

1) mapa letiště/heliportu – ICAO;

2) mapa pro stání/zajíždění letadla – ICAO;

3) letištní mapa pro pojíždění – ICAO;

4) letištní překážková mapa – ICAO typ A (pro každou RWY);

5) letištní terénní a překážková mapa – ICAO (elektronická);

6) terénní mapa pro přesné přiblížení – ICAO (přesné přiblížení pro RWY II. a III. kategorie);

7) oblastní mapa – ICAO (odletové a tranzitní tratě);

8) standardní odletová mapa – přístrojová – ICAO;

9) oblastní mapa – ICAO (příletové a tranzitní tratě);

10) standardní příletová mapa – přístrojová – ICAO;

11) mapa minimálních nadmořských výšek pro použití přehledovými prostředky ATC – ICAO;

12) mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO (pro každou RWY a druh postupu);

13) vizuální přibližovací mapa – ICAO a

14) koncentrace ptáků v blízkosti letiště.

Pokud některé z leteckých map nejsou vyhotovovány, uvede se tato skutečnost v prohlášení v bodě GEN 3.2 „Aeronautical charts“ (Letecké mapy).

▼M1

AD 3. HELIPORTY

Pokud je na letišti zajištěna přistávací plocha pro vrtulníky, jsou související údaje uvedeny pouze v bodě **** AD 2.16.

Poznámka: ** se nahradí příslušnou ICAO směrovací značkou místa.**

****** AD 3.1 Směrovací značka a název heliportu**

ICAO směrovací značka místa přidělená heliportu a názvům heliportu musí být zahrnuta do AIP. ICAO směrovací značka místa je nedílnou součástí referenčního systému, který je použitelný na všechny pododdíly oddílu AD 3.

****** AD 3.2 Zeměpisné a administrativní údaje heliportu**

Požadují se zeměpisné a administrativní údaje heliportu zahrnující:

1) vztažný bod heliportu (zeměpisné souřadnice ve stupních, minutách a vteřinách) a jeho místo;

2) směr a vzdálenost vztažného bodu heliportu od středu města nebo městečka, které heliport obsluhuje;

3) nadmořskou výšku heliportu na nejbližší metr nebo stopu a vztažná teplotu;

4) kde je to vhodné, zvlnění geoidu na nadmořské výšce heliportu na nejbližší metr nebo stopu;

5) magnetickou odchylku na nejbližší stupeň, datum informace a meziroční změnu;

6) jméno/název provozovatele heliportu, adresu, telefonní a faxová čísla, e-mailovou adresu, adresu AFS a, je-li k dispozici, adresu internetových stránek;

7) druhy povoleného provozu na daném heliportu (IFR/VFR) a

8) poznámky.

****** AD 3.3 Provozní doba**

Podrobný popis hodin provozu služeb na heliportu zahrnující:

1) provozovatele heliportu;

2) celní odbavení a kontrolu osob;

3) zdravotní péči a hygienu;

4) informační kancelář AIS;

5) ohlašovnu ATS (ARO);

6) informační kancelář MET;

7) letové provozní služby;

▼M1

8) plnění pohonnými hmotami;

9) manipulaci;

10) bezpečnost;

11) odmrazování a

12) poznámky.

****** AD 3.4 Manipulační služby a zařízení**

Podrobný popis manipulačních služeb a zařízení dostupných v heliportu zahrnující:

1) zařízení pro manipulaci s nákladem;

2) druhy paliva a oleje;

3) zařízení na plnění pohonnými hmotami a jejich kapacitu;

4) odmrazovací zařízení;

5) prostor hangáru pro hostující vrtulníky;

6) zařízení pro opravy hostujících vrtulníků a

7) poznámky.

****** AD 3.5 Zařízení pro cestující**

Zařízení pro cestující dostupná v heliportu, uvedeno jako stručný popis nebo odkaz na jiné informační zdroje, jako jsou internetové stránky, zahrnující:

1) hotel (hotely) v heliportu nebo v jeho blízkosti;

2) restaurace v heliportu nebo v jeho blízkosti;

3) možnosti dopravy;

4) zdravotnická zařízení;

5) banka a pošta v heliportu nebo v jeho blízkosti;

6) cestovní kanceláře a

7) poznámky.

****** AD 3.6 Záchranné a hasičské služby**

Podrobný popis RFFS a vybavení dostupných v heliportu zahrnující:

1) kategorii heliportu pro hašení požárů;

2) záchranné prostředky;

3) schopnost odstraňovat porouchané vrtulníky a

4) poznámky.

▼M1

****** AD 3.7 Sezónní dostupnost – čištění**

Podrobný popis vybavení a provozních priorit stanovených pro čištění pohybových ploch heliportu zahrnující:

1) typ (typy) čisticích zařízení;

2) priority čištění a

3) poznámky.

****** AD 3.8 Údaje týkající se odbavovacích ploch, pojezdových drah a míst pro kontrolu výškoměru**

Podrobnosti týkající se fyzických vlastností odbavovacích ploch, pojezdových drah a míst/poloh stanovených kontrolních bodů zahrnující:

1) označení, povrch a únosnost odbavovacích ploch, stání pro vrtulníky;

2) označení, šířku a typ povrchu pozemních pojezdových drah pro vrtulníky;

3) šířku a označení dráhy pro pojíždění za letu a přeletové trati;

4) umístění a nadmořskou výšku kontrolních bodů výškoměru na nejbližší metr nebo stopu;

5) umístění kontrolních bodů VOR;

6) polohu kontrolních bodů INS ve stupních, minutách, vteřinách a setinách vteřin a

7) poznámky.

Jsou-li na mapě heliportu vyznačena místa/polohy kontrolních bodů, uvede se o tom v tomto pododdílu poznámka.

****** AD 3.9 Značení a návěstidla**

Stručný popis plochy konečného přiblížení a vzletu a značení a návěstidel pojezdové dráhy zahrnující:

1) značení konečného přiblížení a vzletu;

2) značení pojezdové dráhy, návěstidla dráhy pro pojíždění za letu a návěstidla přeletové trati a

3) poznámky.

****** AD 3.10 Překážky heliportu**

Podrobný popis překážek zahrnující:

1) identifikaci nebo označení překážek;

2) druh překážky;

3) polohu překážky vyjádřenou zeměpisnými souřadnicemi ve stupních, minutách, vteřinách a desetinách vteřin;

▼M1

4) nadmořskou výšku a výšku překážky na nejbližší metr nebo stopu;

5) značení překážky a typ a barva překážkového návěstidla (pokud existuje);

6) je-li to vhodné, informaci, že seznam překážek je dostupný v elektronické podobě, a odkaz na bod GEN 3.1.6 a

7) označení „NIL“, v příslušných případech.

****** AD 3.11 Poskytované meteorologické informace**

Podrobný popis meteorologických informací poskytovaných v heliportu a údaj o tom, která meteorologická služebna je za poskytovanou službu odpovědná, zahrnující:

1) název příslušné meteorologické služebny;

2) provozní dobu a případně určení odpovědné meteorologické služebny mimo tuto dobu;

3) služebnu odpovědnou za přípravu TAF a období platnosti a interval vydávání předpovědí;

4) dostupnost předpovědí TREND pro heliport a interval vydávání;

5) informace o tom, jak je poskytována předletová příprava a/nebo konzultace;

6) druh dodané letové meteorologické dokumentace a jazyk (jazyky) v ní používané;

7) mapy a další informace zobrazené nebo dostupné pro předletovou přípravu nebo konzultaci;

8) doplňkové vybavení pro poskytování informací o meteorologických podmínkách, jako je meteorologický radar a přijímač družicových snímků;

9) stanoviště ATS vybavené (vybavená) meteorologickými informacemi a

10) doplňující informace, například jakékoli omezení služby atd.

****** AD 3.12 Údaje o heliportu**

Podrobný popis rozměrů heliportu a související informace, zahrnující:

1) Typ heliportu – úrovňový, vyvýšený nebo helidek;

2) rozměry prostoru dotyku a odpoutání (TLOF) vrtulníku na nejbližší metr nebo stopu;

3) zeměpisné směrníky plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO) na jednu setinu stupně;

4) rozměry plochy FATO zaokrouhlené na nejbližší metr nebo stopu a typ povrchu;

5) povrch TLOF a jeho únosnost v tunách (1 000 kg);

▼M1

6) zeměpisné souřadnice ve stupních, minutách, vteřinách a setinách vteřin a případně zvlnění geoidu geometrického středu TLOF nebo každého prahu FATO:

— pro nepřesná přístrojová přiblížení na nejbližší metr nebo stopu a

— pro přesná přístrojová přiblížení na nejbližší desetinu metru nebo desetinu stopy;

7) sklon a nadmořskou výšku prostoru TLOF a/nebo plochy FATO:

— pro nepřesná přístrojová přiblížení na nejbližší metr nebo stopu a

— pro přesná přístrojová přiblížení na nejbližší desetinu metru nebo desetinu stopy;

8) rozměry bezpečnostní plochy;

9) rozměry předpolí vrtulníku na nejbližší metr nebo stopu;

10) existenci bezpřekážkového prostoru a

11) poznámky.

****** AD 3.13 Vyhlášené délky**

Podrobný popis vyhlášených délek na nejbližší metr nebo stopu, pokud je to relevantní pro heliport, zahrnující:

1) použitelnou délku vzletu a případně alternativní snížené vyhlášené délky;

2) použitelnou délku přerušeného vzletu;

3) použitelnou délku přistání a

4) poznámky, včetně vstupního nebo počátečního bodu, když byly vyhlášeny alternativní snížené délky.

****** AD 3.14 Přibližovací světelná soustava a návěstidla plochy FATO**

Podrobný popis přibližovací světelné soustavy a návěstidel plochy FATO zahrnující:

1) typ, délku a svítivost přibližovací světelné soustavy;

2) druh světelné sestupové soustavy pro vizuální přiblížení;

3) vlastnosti a umístění návěstidel plochy FATO;

4) vlastnosti a umístění zaměřovacích bodových světel;

5) vlastnosti a umístění světelné soustavy TLOF a

6) poznámky.

▼M1

****** AD 3.15 Ostatní osvětlení, záložní zdroj energie**

Popis ostatního osvětlení a záložního zdroje energie zahrnující:

1) umístění, vlastnosti a provozní doba majáku heliportu;

2) umístění a osvětlení ukazatele směru větru (WDI);

3) postranní a osová návěstidla pojezdové dráhy;

4) záložní zdroj energie včetně doby přepnutí a

5) poznámky.

****** AD 3.16 Vzdušný prostor letových provozních služeb**

Podrobný popis vzdušného prostoru ATS organizovaného v heliportu zahrnující:

1) označení vzdušného prostoru a zeměpisné souřadnice horizontálních hranic ve stupních, minutách a vteřinách;

2) vertikální hranice;

3) klasifikaci vzdušného prostoru;

4) volací značku a jazyk (jazyky) stanoviště ATS, které poskytuje službu;

5) převodní nadmořskou výšku;

6) dobu použitelnosti a

7) poznámky.

****** AD 3.17 Komunikační zařízení letových provozních služeb**

Podrobný popis komunikačních zařízení ATS, která byla zřízena v heliportu, zahrnující:

1) označení služby;

2) volací značku;

3) kmitočet (kmitočty);

4) provozní hodiny a

5) poznámky.

****** AD 3.18 Radionavigační prostředky a prostředky pro přistání**

Podrobný popis radionavigačních prostředků a prostředků pro přistání spojených s postupem přiblížení podle přístrojů a s postupem v koncové řízené oblasti na heliportu zahrnující:

1) druh prostředků, magnetickou odchylku (pro VOR, deklinace zařízení, pro účely technického seřízení prostředku) na nejbližší stupeň a druh provozu pro ILS, MLS, základní GNSS, SBAS a GBAS;

▼M1

2) identifikaci, je-li požadována;

3) kmitočet či kmitočty dle potřeby;

4) případně provozní hodiny;

5) zeměpisné souřadnice polohy vysílací antény ve stupních, minutách, vteřinách a desetinách vteřin dle potřeby;

6) nadmořskou výšku vysílací antény DME s přesností na 30 m (100 ft) a DME/P s přesností na 3 m (10 ft) a

7) poznámky.

Pokud se stejný prostředek použije jak pro účely na trati, tak pro účely heliportu, popíše se to rovněž v části ENR 4. Pokud pozemní systém pro rozšíření (GBAS) slouží více než jednomu heliportu, musí být popis prostředku poskytnut u každého heliportu. Pokud je provozujícím orgánem zařízení někdo jiný než určený orgán, uvede se název provozujícího orgánu do sloupce pro poznámky. Pokrytí zařízení se uvede ve sloupci pro poznámky.

****** AD 3.19 Místní předpisy heliportu**

Podrobný popis předpisů, které se vztahují na užívání heliportu, včetně přijatelnosti výcvikových letů, letadel bez rádiového spojení, ultralehkých letadel apod. a manévrování a parkování na zemi, avšak s výjimkou letových postupů.

****** AD 3.20 Postupy omezování hluku**

Podrobný popis postupů omezování hluku zavedených v heliportu.

****** AD 3.21 Letové postupy**

Podrobný popis podmínek a letových postupů, včetně radarových postupů a/nebo postupů ADS-B, zavedených na základě organizace vzdušného prostoru zřízené v heliportu. Jsou-li zavedeny, podrobný popis postupů za nízké dohlednosti na heliportu zahrnující:

1) prostor dotyku a odpoutání (TLOF) vrtulníku a související zařízení povolená pro použití v rámci postupů za nízké dohlednosti;

2) stanovené meteorologické podmínky, za nichž by byly zahájeny, používány a ukončeny postupy za nízké dohlednosti;

3) popis pozemního značení/osvětlení pro použití v rámci postupů za nízké dohlednosti a

4) poznámky.

****** AD 3.22 Další informace**

Pokud je to možné, doplňkové informace o heliportu, jako je informace o koncentracích ptáků na heliportu, spolu s uvedením významného denního pohybu mezi místy pro odpočinek a krmení.

****** AD 3.23 Mapy týkající se heliportu**

Letecké mapy týkající se heliportu musí být zahrnuty v tomto pořadí:

1) mapa letiště/heliportu – ICAO;

▼**M1**

2) oblastní mapa – ICAO (odletové a tranzitní tratě);

3) standardní odletová mapa – přístrojová – ICAO;

4) oblastní mapa – ICAO (příletové a tranzitní tratě);

5) standardní příletová mapa – přístrojová – ICAO;

6) mapa minimálních nadmořských výšek pro použití přehledovými prostředky ATC – ICAO;

7) mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO (pro každou RWY a druh postupu);

8) vizuální přibližovací mapa – ICAO a

9) koncentrace ptáků v blízkosti heliportu.

Pokud některé z leteckých map nejsou vyhotovovány, uvede se tato skutečnost v prohlášení v oddíle GEN 3.2 „Aeronautical charts“ (Letecké mapy).

▼**M1**

Dodatek 2

FORMÁT NOTAM

Indikátor priority		→
Adresa		
		≪≡
Datum a čas podání		→
Indikátor původce		≪≡(

Série zpráv, číslo a identifikátor		
NOTAM obsahující nové informace	.....NOTAMN (série a číslo/rok)	
NOTAM nahrazující předchozí NOTAM	.....NOTAMR ..... (série a číslo/rok) (série a číslo/rok NOTAM, která se nahrazuje)	
NOTAM rušící předchozí NOTAM	.....NOTAMC ..... (série a číslo/rok) (série a číslo/rok NOTAM, která se ruší)	≪≡

Kvalifikátory									
	FIR	Kód NOTAM	Provoz	Účel	Oblast působnosti	Dolní hranice	Horní hranice	Souřadnice, poloměr	
Q)	/	Q /	/	/	/	/	/		≪≡
Označení ICAO směrovací značky místa, ve kterém zařízení, vzdušném prostoru nebo stavu se subjekt zprávy nachází								A) →	

Doba platnosti													
Od *(datová skupina)*	B)											→	
Do *(PERM nebo datová skupina)*	C)											EST* PERM*	≪≡
Rozvrh *(v případě potřeby)*	D)												→
													≪≡

Text NOTAM; Záznam v otevřené řeči (s použitím zkratek ICAO)	
E)	≪≡
Spodní hranice	F) →
Horní hranice	G)) ≪≡
Podpis	

* Nehodící se škrtněte

▼M1

POKYNY K VYPLNĚNÍ FORMÁTU NOTAM

1. **Obecně**

Údaje na řádku určeném pro kvalifikátory (položka Q) a všechny identifikátory (položky A až G včetně), z nichž každý je ukončen uzavírací závorkou, jak je uvedeno ve formátu, se sdělují, s výjimkou případů, kdy u konkrétního identifikátoru není uveden žádný údaj.

2. **Číslování NOTAM**

Každé zprávě NOTAM se přidělí série označená písmenem a čtyřciferným číslem, po němž následuje lomítko a dvouciferné číslo značící rok (např. A0023/03). Každá série začíná 1. ledna číslem 0001.

3. **Kvalifikátory (položka Q),**

Položka Q je rozdělena do osmi polí, z nichž každé je odděleno lomítkem. Vyplní se každé pole. Příklady toho, jak se mají vyplňovat pole, jsou uvedeny v příručce letecké informační služby (Aeronautical Information Services Manual – dokument ICAO č. 8126). Definice tohoto pole je následující:

1) FIR

a) Pokud se zeměpisná poloha datové položky, jíž se informace týkají, nachází v rámci jedné FIR, pak se jako ICAO směrovací značka místa použije ICAO směrovací značka místa dotčené FIR. Pokud se letiště nachází v překrývající FIR jiného členského státu, obsahuje první pole položky Q kód oné překrývající FIR (např. Q) LFRR/... A) EGJJ),

nebo

pokud se zeměpisná poloha datové položky, jíž se informace týkají, nachází v rámci více než jedné FIR, pak se pole FIR skládá z ICAO kódu země členského státu, z nějž NOTAM pochází, za nímž následuje „XX“. Nepoužije se směrovací značka místa překrývající UIR. ICAO směrovací značky místa dotyčných FIR se pak uvedou v položce A nebo ukazateli členského státu nebo pověřeného subjektu, který odpovídá za poskytování navigačních služeb ve více než jednom členském státě.

b) Pokud jeden členský stát vydá NOTAM, která má dopad na FIR v několika členských státech, uvedou se první dvě písmena ICAO směrovací značky místa vydávajícího členského státu, za nimiž následuje „XX“. Směrovací značky dotyčných FIR se pak uvedou v položce A nebo ukazateli členského státu nebo pověřeného subjektu, který odpovídá za poskytování navigačních služeb ve více než jednom členském státě.

2) KÓD NOTAM

Všechny skupiny kódů NOTAM obsahují celkem 5 písmen, z nichž první je vždy písmeno „Q“. Druhé a třetí písmeno označují datovou položku a čtvrté a páté písmeno označují status nebo stav datové položky, na kterou se zpráva vztahuje. Dvoupísmenné kódy u datových položek a stavů jsou kódy obsažené v dokumentu ICAO č. 8400 „Postupy pro letové navigační služby – zkratky a kódy ICAO (PANS-ABC)“. Pokud jde o kombinace druhého a třetího a čtvrtého a pátého písmene, viz kritéria pro výběr NOTAM (NOTAM Selection Criteria), která jsou obsažena v dokumentu ICAO č. 8126, nebo případně vložte některou z těchto kombinací:

a) pokud není položka uvedena v kódu NOTAM (dokument ICAO č. 8400) nebo v kritériích pro výběr NOTAM (dokument ICAO č. 8126), vložte „XX“ jako druhé a třetí písmeno (např. QXXAK); pokud je datová položka „XX“, použijte „XX“ i pro stav (např. QXXXX).

▼**M1**

b) pokud není stav datové položky uveden v kódu NOTAM (dokument ICAO č. 8400) nebo v kritériích pro výběr NOTAM (dokument ICAO č. 8126), uveďte „XX“ jako čtvrté a páté písmeno (např. QFAXX);

c) je-li vydána zpráva NOTAM obsahující informace významné pro provoz a je-li použita k oznámení existence změn či dodatků AIRAC AIP, uveďte „TT“ jako čtvrté a páté písmeno kódu NOTAM;

d) je-li vydána zpráva NOTAM obsahující kontrolní seznam platných NOTAM, uveďte „KKNK“ jako druhé, třetí, čtvrté a páté písmeno, a

e) následující čtvrté a páté písmeno kódu NOTAM se použijí při zrušení NOTAM:

AK = ZNOVU ZAHÁJEN NORMÁLNÍ PROVOZ

AL = V PROVOZU (NEBO ZNOVU V PROVOZU) DLE PODMÍNEK/OMEZENÍ JIŽ DŘÍVE ZVEŘEJNĚNÝCH

AO = PROVOZUSCHOPNÝ

CC = DOKONČENO

CN = ZRUŠENO

HV = PRÁCE SKONČENY

XX = OTEVŘENÁ ŘEČ

Jelikož Q – AO = „Provozuschopný“ se použije ke zrušení NOTAM a NOTAM vyhlašující nová zařízení nebo služby, použijte tato čtvrtá a pátá písmena Q - - CS = „Vybudováno, instalováno“.

Q – CN = „ZRUŠENO“ se použije ke zrušení plánovaných činností, např. navigačních výstrah;

Q – HV = „PRÁCE SKONČENY“ se použije ke zrušení probíhajících prací.

3) PROVOZ

I = IFR

V = VFR

K = NOTAM je kontrolní seznam

V závislosti na předmětu a obsahu NOTAM může pole kvalifikátorů TRAFFIC (PROVOZ) obsahovat kombinované kvalifikátory.

4) ÚČEL

N = NOTAM zvolena pro okamžitou pozornost členů letové posádky

B = NOTAM s provozním významem zvolena pro položku PIB

▼**M1**

O = NOTAM týkající se letového provozu

M = Ostatní NOTAM; nejsou předmětem předletové přípravy, ale dostupné na vyžádání

K = NOTAM je kontrolní seznam

V závislosti na předmětu a obsahu NOTAM může pole kvalifikátorů PURPOSE (ÚČEL) obsahovat kombinované kvalifikátory BO nebo NBO.

5) OBLAST PŮSOBNOSTI

A = Letiště

E = Na trati

W = Navigační výstraha

K = NOTAM je kontrolní seznam

V závislosti na předmětu a obsahu NOTAM může pole kvalifikátorů SCOPE (OBLAST PŮSOBNOSTI) obsahovat kombinované kvalifikátory.

6) a 7) SPODNÍ/HORNÍ

SPODNÍ a HORNÍ hranice se vyjadřují pouze v letových hladinách (FL) a vyjadřují skutečné vertikální hranice oblasti vlivu bez přidání rezerv. V případě navigačních výstrah a omezení vzdušného prostoru musí být zadané hodnoty v souladu s hodnotami uvedenými v bodech F a G.

Pokud datová položka neobsahuje informace o konkrétní výšce, vložte jako standardní hodnoty „000“ pro LOWER (spodní) a „999“ pro UPPER (horní).

8) SOUŘADNICE, POLOMĚR

Přesnost zeměpisné šířky a délky na jednu minutu, stejně jako trojmístný číselný délkový údaj uvádějící poloměr vlivu v NM (např. 4700N01140E043). Souřadnice představují přibližný střed kruhu, jehož poloměr zahrnuje celou oblast vlivu, a pokud se NOTAM týká celé oblasti FIR/UIR nebo více než jedné FIR/UIR, vložte pro poloměr standardní hodnotu „999“.

4. **Položka A**

Vložte ICAO směrovací značku místa letiště nebo FIR, v níž se nachází zařízení, vzdušný prostor nebo stav, který se hlásí, jak je uvedena v dokumentu ICAO č. 7910. V případě potřeby lze uvést více než jednu FIR/UIR. Pokud není k dispozici žádná ICAO směrovací značka místa, použijte ICAO kód země, jak je uveden v dokumentu ICAO č. 7910, části 2, plus „XX“, po němž následuje v položce E název v otevřené řeči.

Pokud se informace týkají GNSS, vložte příslušnou ICAO směrovací značku místa přidělenou prvku GNSS nebo společnou směrovací značku místa přidělenou všem prvkům GNSS (kromě GBAS).

V případě GNSS lze směrovací značku použít při identifikaci odstávky prvku GNSS, např. KNMH pro odstávku družice GPS.

▼M1

5. **Položka B**

Pro skupinu datum-čas použijte desetičíselnou skupinu, která uvádí rok, měsíc, den, hodiny a minuty v UTC. Tento údaj představuje datum a čas, kdy NOTAMN vstupuje v platnost. V případech NOTAMR and NOTAMC představuje skupina datum-čas skutečné datum a čas vzniku NOTAM. Začátek dne se označuje kódem „0000“.

6. **Položka C**

S výjimkou NOTAMC se skupina datum-čas (desetičíselná skupina, která uvádí rok, měsíc, den, hodiny a minuty v UTC) uvádějící dobu trvání platnosti informací použije, pokud tyto informace nejsou trvalé povahy, v kterémžto případě se místo toho vloží zkratka „PERM“. Konec dne se označí kódem „2359“, kód „2400“ se nepoužije. Pokud jsou informace o načasování nejisté, uvede se přibližná doba trvání za použití skupiny datum-čas, za kterou následuje zkratka „EST“. Každá NOTAM, která obsahuje zkratku „EST“, se zruší nebo nahradí před datem a časem uvedeným v položce C.

7. **Položka D**

V případě, že nebezpečí, provozní stav nebo stav zařízení, jež jsou předmětem zprávy, budou aktivní podle určitého rozvrhu času a dat mezi daty a časy uvedenými v položkách B a C, vložte tyto informace do položky D. Pokud položka D překračuje 200 znaků, je třeba vzít v úvahu poskytnutí těchto informací v samostatné, následující zprávě NOTAM.

8. **Položka E**

Použijte v případě potřeby dekódovaný kód NOTAM doplněný zkratkami ICAO, indikátory, identifikátory, označeními, volacími značkami, kmitočty, čísly a otevřenou řečí. Je-li NOTAM vybrána pro mezinárodní distribuci, musí být v těch částech, které jsou vyjádřeny otevřenou řečí, uveden anglický text. Tento zápis musí být jasný a stručný, aby poskytoval vhodný vstup pro PIB. V případě NOTAMC se zahrne odkaz na datovou položku a zpráva o stavu, aby se umožnily přesné kontroly věrohodnosti.

9. **Položky F a G**

Tyto položky jsou obvykle použitelné na navigační výstrahy nebo omezení vzdušného prostoru a běžně jsou součástí záznamu PIB. Uveďte spodní i horní hranice výšky pro činnosti nebo omezení, s jasným uvedením pouze jednoho referenčního data a jednotky měření. Pro označení „pozemní“ a „povrch“ se v položce F použijí zkratky „GND“ a „SFC“ v uvedeném pořadí. Pro označení „bez omezení“ se v položce G použije zkratka „UNL“.

▼M3

Dodatek 3

FORMÁT SNOWTAM

(Název COM)	(INDIKÁTOR PRIORITY)	(ADRESY)	⇐
	(DATUM A CAS PODÁNÍ)	(INDIKÁTOR PŮVODCE)	⇐
(Zkrácené záhlaví)	(POŘADOVÉ ČÍSLO SWAA*)	(SMĚROVACÍ ZNAČKA)	DATUM A ČAS POSOUZENÍ	(NEPOVINNÁ SKUPINA)
	S W * *			⇐(
SNOWTAM →	(Pořadové číslo) ⇐			

Výpočet výkonnosti letounu			
(SMĚROVACÍ ZNAČKA LETIŠTĚ)	M	A)	⇐
(DATUM A ČAS POSOUZENÍ *(čas dokončení posouzení v UTC)*)	M	B)	→
(NIŽŠÍ ČÍSELNÉ OZNAČENÍ RWY)	M	C)	→
(KÓD STAVU DRÁHY (RWYCC) NA KAŽDÉ TŘETINĚ RWY) (Z matice pro posouzení stavu dráhy (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 nebo 6)	M	D)	// →
(PROCENTNÍ POKRYTÍ KONTAMINANTEM NA KAŽDÉ TŘETINĚ RWY)	C	E)	// →
HLOUBKA (mm) VOLNÉHO KONTAMINANTU NA KAŽDÉ TŘETINĚ RWY)	C	F)	// →
(POPIS STAVU NA CELÉ DÉLCE RWY) (pozorováno na každé třetině dráhy v pořadí od prahu RWY nižšího čísla) COMPACTED SNOW (UJEŽDĚNÝ SNÍH) DRY (SUCHÁ) DRY SNOW (SUCHÝ SNÍH) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (SUCHÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU) DRY SNOW ON TOP OF ICE (SUCHÝ SNÍH NA LEDU) FROST (NÁMRAZA) ICE (LED) SLIPPERY WET (KLUZKÁ A MOKRÁ) SLUSH (ROZBŘEDLÝ SNÍH) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SPECIÁLNĚ UPRAVENÁ ZIMNÍ DRÁHA) STANDING WATER (STOJÍCÍ VODA) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VODA NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU) WET (MOKRÁ) WET ICE (MOKRÝ LED) WET SNOW (MOKRÝ SNÍH) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (MOKRÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU) WET SNOW ON TOP OF ICE (MOKRÝ SNÍH NA LEDU)	M	G)	// →
(ŠÍŘKA RWY, NA KTEROU SE VZTAHUJÍ KÓDY STAVU RWY, JE-LI MENŠÍ NEŽ ZVEŘEJNĚNÁ ŠÍŘKA)	O	H)	⇐
Situační přehled			
(ZKRÁCENÁ DÉLKA RWY, JE-LI MENŠÍ NEŽ ZVEŘEJNĚNÁ DÉLKA (m))	O	I)	→
(NÍZKO ZVÍŘENÝ SNÍH NA RWY)	O	J)	→
(VOLNÝ PÍSEK NA RWY)	O	K)	→
(RWY CHEMICKY OŠETŘENA)	O	L)	→
(SNĚHOVÉ ZÁVĚJE NA RWY) (při výskytu vzdálenost od osy RWY (m) doplněná podle potřeby „L“, „R“ nebo „LR“))	O	M)	→
(SNĚHOVÉ ZÁVĚJE NA POJEZDOVÉ DRÁZE)	O	N)	→
(SNĚHOVÉ ZÁVĚJE VEDLE RWY)	O	O)	→
(STAV POJEZDOVÉ DRÁHY)	O	P)	→
(STAV ODBAVOVACÍ PLOCHY)	O	R)	→
(MĚŘENÝ KOEFICIENT TŘENÍ)	O	S)	→
(POZNÁMKY V OTEVŘENÉ ŘEČI)	O	T)	) ⇐

Pozn.:
1. *Uvést značku zkratky státu dle ICAO Doc. 7910, Part 2, nebo jiné příslušné označení letiště.
2. Informace pro další dráhu opakovat od B do H.
3. Informace v části „Situační přehled“ opakovat pro každou RWY, pojezdovou dráhu a odbavovací plochu. Při hlášení podle potřeby opakujte.
4. Slova v závorkách () se nevysílají.
5. Písmena A) až T) viz *Pokyny k vyplňování formátu SNOWTAM*, odst. 1 písm. b).

SIGNATURE OF ORIGINATOR *(podpis původce, nepřenáší se)*

▼M3

POKYNY K VYPLNĚNÍ FORMÁTU SNOWTAM

1. **Obecné pokyny**

a) Týká-li se zpráva více než jedné dráhy, opakujte položky B až H (oddíl „Výpočet výkonnosti letounu“).

b) Písmena, která se používají k označení položek, slouží pouze pro referenční účely a ve zprávě se neuvádí. Písmena M (povinné), C (podmíněné) a O (nepovinné) označují použití a informace a ve zprávě se uvádí, jak je vysvětleno níže.

c) Použijí se metrické jednotky a jednotka měření se nehlásí.

d) Maximální platnost zprávy SNOWTAM je 8 hodin. Nová zpráva SNOWTAM se vydá, kdykoli se obdrží nové hlášení o stavu dráhy.

e) Zpráva SNOWTAM ruší předchozí zprávu SNOWTAM.

f) Zkrácený nadpis „TTAAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)“ se uvede pro usnadnění automatického zpracování zpráv SNOWTAM v počítačových databankách. Vysvětlení těchto symbolů:

TT =	označení dat pro SNOWTAM = SW;
AA =	zeměpisné označení členských států, např. LF = Francie;
iiii =	pořadové číslo SNOWTAM v podobě čtyřciferného čísla;
CCCC =	čtyřpísmenná směrovací značka letiště, na které se SNOWTAM vztahuje;
MMYYGGgg =	datum/čas pozorování/měření, přičemž:
MM =	měsíc, např. leden = 01, prosinec = 12;
YY =	den v měsíci;
GGgg =	čas v hodinách (GG) a minutách (gg) v UTC;
(BBB) =	nepovinná skupina pro:

opravu v případě chyby ke zprávě SNOWTAM dříve šířené pod stejným pořadovým číslem = COR.

Závorky v (BBB) se použijí pro označení toho, že je tato skupina nepovinná.

Týká-li se zpráva více než jedné dráhy a jednotlivá data/časy pozorování/hodnocení jsou uvedeny zopakováním položky B, vloží se poslední datum/čas pozorování/hodnocení do zkráceného nadpisu (MMYYGGgg).

g) Text „SNOWTAM“ ve formátu SNOWTAM a pořadové číslo SNOWTAM ve čtyřciferné skupině se oddělí mezerou, např. SNOWTAM 0124.

h) Pro lepší čitelnost zprávy SNOWTAM se za pořadovým číslem SNOWTAM, za položkou A a za oddílem „Výpočet výkonnosti letounu“ provede posun o řádku.

▼**M3**

i) Týká-li se zpráva více než jedné dráhy, opakujte informace v oddíle „Výpočet výkonnosti letounu“ od data a času posouzení pro každou dráhu před informacemi v oddíle „Informace o situaci“.

j) Povinné informace:

1) SMĚROVACÍ ZNAČKA LETIŠTĚ;

2) DATUM A ČAS POSOUZENÍ;

3) NIŽŠÍ ČÍSELNÉ OZNAČENÍ RWY;

4) KÓD STAVU DRÁHY NA KAŽDÉ TŘETINĚ RWY a

5) POPIS STAVU NA KAŽDÉ TŘETINĚ DRÁHY (je-li kód stavu dráhy (RWYCC) hlášen 1–5).

2) **Oddíl „Výpočet výkonnosti letounu“**

Položka A – Směrovací značka letiště (čtyřpísmenná směrovací značka).

Položka B – Datum a čas posouzení (osmičíselná skupina datum/čas uvádějící čas pozorování jako měsíc, den, hodinu a minutu v UTC).

Položka C – Nižší číselné označení RWY (nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R]).

Pro každou RWY se vloží pouze jedno označení RWY a vždy to nižší číslo.

Položka D – Kód stavu dráhy na každé třetině RWY. Pro každou třetinu dráhy se vkládá pouze jedna číslice (0, 1, 2, 3, 4, 5 nebo 6) oddělená lomítkem (n/n/n).

Položka E – Procentní pokrytí kontaminantem na každé třetině RWY. Je-li uváděn nějaký údaj, vložte pro každou třetinu dráhy 25, 50, 75 nebo 100 oddělené lomítkem ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Tato informace se uvádí pouze v případě, že byl pro každou třetinu dráhy hlášen stav RWY (položka D) jiný než 6 a je uveden popis stavu pro každou třetinu dráhy (položka G), která byla nahlášena jako jiná než „DRY“ (suchá).

Pokud stavy nejsou hlášeny, vyznačí se to vložením „NR“ pro příslušnou třetinu (příslušné třetiny) dráhy.

Položka F – Hloubka volného kontaminantu na každé třetině RWY. Je-li uváděn nějaký údaj, vložte pro každou třetinu dráhy hodnotu v milimetrech oddělenou lomítkem (nn/nn/nn nebo nnn/nnn/nnn).

Tato informace se uvádí pouze pro tyto druhy kontaminace:

— *stojící voda, hodnoty, které mají být hlášeny, 04, poté stanovená hodnota. Významné změny 3 mm;*

— *rozbředlý sníh, hodnoty, které mají být hlášeny, 03, poté stanovená hodnota. Významné změny 3 mm;*

— *mokrý sníh, hodnoty, které mají být hlášeny, 03, poté stanovená hodnota. Významné změny 5 mm; a*

▼**M3**

— *suchý sníh, hodnoty, které mají být hlášeny, 03, poté stanovená hodnota. Významné změny 20 mm.*

Pokud stavy nejsou hlášeny, vyznačí se to vložením „NR“ pro příslušnou třetinu (příslušné třetiny) dráhy.

Položka G – Popis stavu na každé třetině RWY. Vkládá se kterýkoli z níže uvedených popisů stavu každé třetiny dráhy, který je oddělen lomítkem.

COMPACTED SNOW (UJEŽDĚNÝ SNÍH)

DRY SNOW (SUCHÝ SNÍH)

DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (SUCHÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU)

DRY SNOW ON TOP OF ICE (SUCHÝ SNÍH NA LEDU)

FROST (NÁMRAZA)

ICE (LED)

SLIPPERY WET (KLUZKÁ A MOKRÁ)

SLUSH (ROZBŘEDLÝ SNÍH)

SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SPECIÁLNĚ UPRAVENÁ ZIMNÍ DRÁHA)

STANDING WATER (STOJÍCÍ VODA)

WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VODA NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU)

WET (MOKRÁ)

WET ICE (MOKRÝ LED)

WET SNOW (MOKRÝ SNÍH)

WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (MOKRÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU)

WET SNOW ON TOP OF ICE (MOKRÝ SNÍH NA LEDU)

DRY (SUCHÁ, hlásí se pouze v případě, že není žádný kontaminant)

Pokud stavy nejsou hlášeny, vyznačí se to vložením „NR“ pro příslušnou třetinu (příslušné třetiny) dráhy.

Položka H – Šířka dráhy, na kterou se vztahují kódy stavu RWY. Vkládá se šířka v metrech, je-li menší, než je zveřejněná šířka dráhy.

3) **Oddíl „Situační přehled“**

Prvky v oddíle „Situační přehled“ se ukončují tečkou.

Prvky v oddíle „Situační přehled“, pro které neexistují žádné údaje, nebo v případě, že nejsou splněny podmíněné okolnosti pro zveřejnění, se zcela vynechají.

Položka I – Zkrácená délka RWY. Vloží se příslušné označení RWY a použitelná délka v metrech (např. RWY nn [L] *nebo* nn [C] *nebo* nn [R] REDUCED TO [n] nnn).

▼M3

Tyto informace jsou podmíněné, jestliže byla zveřejněna zpráva NOTAM s novou sadou vyhlášených délek.

Položka J – Nízko zvířený sníh na RWY. Je-li hlášen nízko zvířený sníh, vkládají se slova „DRIFTING SNOW“ s mezerou (RWY nn *nebo* RWY nn[L] *nebo* nn[C] *nebo* nn[R] DRIFTING SNOW).

Položka K – Volný písek na RWY. Je-li na RWY hlášen volný písek, vkládá se nižší označení RWY s mezerou a „LOOSE SAND“(RWY nn *nebo* RWY nn[L] *nebo* nn[C] *nebo* nn[R] LOOSE SAND).

Položka L – RWY chemicky ošetřena. Bylo-li hlášeno chemické ošetření RWY, vkládá se nižší označení RWY s mezerou a „CHEMICALLY TREATED“ (RWY nn *nebo* RWY nn[L] *nebo* nn[C] *nebo* nn[R] CHEMICALLY TREATED).

Položka M – Sněhové závěje na RWY. Je-li hlášena přítomnost sněhových závějí na RWY, vkládá se nižší označení RWY s mezerou a „SNOWBANK“ a s další mezerou „L“ (vlevo) nebo „R“ (vpravo) nebo „LR“ (z obou stran), načež následuje vzdálenost v metrech od osy „FM CL“ oddělená mezerou (RWY nn *nebo* RWY nn[L] *nebo* nn[C] *nebo* nn[R] SNOWBANK Lnn *nebo* Rnn *nebo* LRnn FM CL).

Položka N – Sněhové závěje na pojezdové dráze. Pokud se na pojezdových drahách nacházejí sněhové závěje, vkládá se označení pojezdové dráhy (drah) s mezerou a „SNOWBANKS“ (TWY [nn]n *nebo* TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n… *nebo* ALL TWYS SNOWBANKS).

Položka O – Sněhové závěje v blízkosti RWY. Je-li hlášena přítomnost sněhových závějí, které pronikají výškovým profilem ve sněhovém plánu letiště, vloží se nižší označení RWY a „ADJ SNOWBANKS“ (RWY nn *nebo* RWY nn[L] *nebo* nn[C] *nebo* nn[R] ADJ SNOWBANKS).

Položka P – Stav pojezdové dráhy. Je-li stav pojezdové dráhy hlášen jako kluzký nebo špatný, vloží se označení pojezdové dráhy, za nímž následuje s mezerou „POOR“ (TWY [n *nebo* nn] POOR *nebo* TWYS [n *nebo* nn]/[n *nebo* nn]/[n *nebo* nn] POOR… *nebo* ALL TWYS POOR).

Položka R – Stav odbavovací plochy. Je-li stav odbavovací plochy hlášen jako kluzký nebo špatný, vloží se označení odbavovací plochy, za nímž následuje s mezerou „POOR“ (APRON [nnnn] POOR *nebo* APRONS [nnnn]/[nnnn]/[nnnn] POOR *nebo* ALL APRONS POOR).

Položka S – (NR) Nehlásí se.

Položka T – Poznámky v otevřené řeči.

▼**M1**

Dodatek 4

FORMÁT ASHTAM

(Název COM)	(INDIKÁTOR PRIORITY)	(INDIKÁTOR (INDIKÁTORY) ADRESÁTA)[1]
	(DATUM A ČAS PODÁNÍ)	(INDIKÁTOR PŮVODCE)
(Zkrácený název)	(VA*[2] POŘADOVÉ ČÍSLO) V A *2 *2	(SMĚROVACÍ ZNAČKA) / DATUM/ČAS VYDÁNÍ / (NEPOVINNÁ SKUPINA)

ASHTAM	(POŘADOVÉ ČÍSLO)

(DOTČENÁ LETOVÁ INFORMAČNÍ OBLAST)	A)
(DATUM A ČAS ERUPCE (UTC))	B)
(JMÉNO A ČÍSLO SOPKY)	C)
(ZEMĚPISNÁ ŠÍŘKA A DÉLKA SOPKY NEBO RADIÁLA SOPKY A VZDÁLENOST OD NAVIGAČNÍHO PROSTŘEDKU)	D)
(ÚROVEŇ VÝSTRAŽNÉHO BAREVNÉHO KÓDU SOPKY, VČETNĚ PŘEDCHOZÍ ÚROVNĚ VÝSTRAŽNÉHO BAREVNÉHO KÓDU)[3]	E)
(EXISTENCE A HORIZONTÁLNÍ/VERTIKÁLNÍ ROZSAH OBLAKU VULKANICKÉHO POPELA)[4]	F)
(SMĚR POHYBU OBLAKU POPELA)[4]	G)
(DOTČENÉ LETECKÉ TRATĚ NEBO ČÁSTI LETECKÝCH TRATÍ A LETOVÉ HLADINY)	H)
(UZAVŘENÍ VZDUŠNÉHO PROSTORU A/NEBO LETECKÝCH TRATÍ NEBO ČÁSTÍ LETECKÝCH TRATÍ A DOSTUPNÉ ALTERNATIVNÍ LETECKÉ TRATĚ) .	I)
(ZDROJ INFORMACÍ)	J)
(POZNÁMKY V OTEVŘENÉ ŘEČI)	K)

POZNÁMKY:

1. Viz též AIS.TR. 400, pokud jde o indikátory adresátů používané v předem určených distribučních systémech.
2. * Zadejte ICAO kód země, jak je uveden v dokumentu ICAO č. 7910, části 2.
3. Viz bod 3.5 níže.
4. Poradenství ohledně existence, rozsahu a pohybu oblaku vulkanického popela G) a H) lze získat od poradenského centra (center) pro vulkanický popel odpovědného (odpovědných) za dotčenou FIR.
5. Názvy položek v závorkách () se nepřenáší.

SIGNATURE OF ORIGINATOR (podpis původce, *nepřenáší se*)

▼M1

POKYNY K VYPLNĚNÍ FORMÁTU ASHTAM

1. **Obecně**

1.1 Zpráva ASHTAM poskytuje informace o stavu aktivity sopky, pokud změna její aktivity má, nebo se očekává, že bude mít, provozní význam. Tyto informace se poskytují pomocí úrovně výstražného barevného kódu sopky uvedeného v bodě 3.5 níže.

1.2 V případě vulkanické erupce vyvolávající oblak popela provozního významu poskytuje zpráva ASHTAM rovněž informace o poloze, rozsahu a pohybu oblaku popela a dotčených leteckých tratích a letových hladinách.

1.3 Vydání zprávy ASHTAM poskytující informace o vulkanické erupci v souladu s oddílem 3 níže se nesmí odkládat do doby, než jsou k dispozici úplné informace A až K, ale musí se vydat ihned po obdržení oznámení o tom, že došlo, nebo se očekává, že dojde k erupci nebo ke změně stavu aktivity sopky provozního významu, nebo je hlášen oblak popela. V případě očekávané erupce a tedy bez existence oblaku popela v daném okamžiku se vyplní položky A až E a položky F až I se označí jako „not applicable“ (nepoužije se). Podobně pokud je hlášen oblak vulkanického popela, např. mimořádným hlášením z letadla, ale zdrojová sopka není v té době známa, vydá se zpráva ASHTAM nejprve s položkami A až E označenými jako „unknown“ (neznámé) a s položkami F až K vyplněnými podle potřeby na základě mimořádného hlášení z letadla až do obdržení dalších informací. Za jiných okolností se uvede „NIL“, jestliže není k dispozici informace týkající se konkrétního pole A až K.

1.4 Maximální doba platnosti zprávy ASHTAM je 24 hodin denně. Nová zpráva ASHTAM se vydává pokaždé, když dojde ke změně úrovně výstrahy.

2. **Zkrácený název**

2.1 Podle obvyklého záhlaví komunikací v letecké pevné telekomunikační síti (AFTN) se uvede zkrácený název „TT AAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)“, aby se usnadnilo automatické zpracování zpráv ASHTAM v počítačových databankách. Vysvětlení těchto symbolů:

TT	=	označení dat pro ASHTAM = VA;
AA	=	zeměpisné označení států, např. NZ = Nový Zéland;
iiii	=	pořadové číslo ASHTAM v čtyřciferné skupině;
CCCC	=	čtyřpísmenná směrovací značka dotyčné letové informační oblasti;
MMYYGGgg	=	datum/čas zprávy, přičemž:
MM	=	měsíc, např. leden = 01, prosinec = 12;
YY	=	den v měsíci;
GGgg	=	čas v hodinách (GG) a minutách (gg) v UTC;
(BBB)	=	nepovinná skupina pro opravu zprávy ASHTAM dříve šířené pod stejným pořadovým číslem = COR.

Závorky v (BBB) se použijí pro označení toho, že je tato skupina nepovinná.

▼M1

3. **Obsah zprávy ASHTAM**

3.1 Položka A – ovlivněná letová informační oblast, ekvivalent směrovací značky v otevřené řeči, uvedený ve zkráceném názvu, v tomto příkladě: „Auckland Oceanic FIR“.

3.2 Položka B – datum a čas první erupce (v UTC).

3.3 Položka C – jméno sopky a číslo sopky uvedené v dokumentu ICAO č. 9691 Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds (Příručka o vulkanickém popelu, radioaktivních materiálech a toxických chemických oblacích), dodatek H, a World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features (Světová mapa sopek a hlavních leteckých prvků).

3.4 Položka D – zeměpisná šířka a délka sopky v celých stupních nebo radiála sopky a její vzdálenost od navigačního prostředku, jak je uvedeno v dokumentu ICAO č. 9691 Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds, dodatek H, a na mapě World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features.

3.5 Položka E – barevný kód úrovně výstrahy označující vulkanickou aktivitu, včetně všech předchozích barevných kódů úrovně výstrahy:

Barevný kód úrovně výstrahy	Stav aktivity sopky
ZELENÁ VÝSTRAHA	Sopka je v normálním, neeruptivním stavu. *nebo po změně z vyšší úrovně výstrahy:* Vulkanická aktivita, u níž se má za to, že skončila a sopka se vrátila do normálního, neeruptivního stavu.
ŽLUTÁ VÝSTRAHA	Sopka vykazuje znaky zvýšeného nepokoje nad známé úrovně pozadí. *nebo po změně z vyšší úrovně výstrahy:* Vulkanická aktivita výrazně poklesla, ale je nadále pečlivě sledována z důvodu možného obnoveného zvýšení.
ORANŽOVÁ VÝSTRAHA	Sopka projevuje zesílený nepokoj se zvýšenou pravděpodobností erupce. *nebo* Vulkanická erupce probíhá s nulovými nebo menšími emisemi popela [je-li to možné, uveďte výšku oblaku popela].
ČERVENÁ VÝSTRAHA	Předpovídá se, že k erupci dojde bezprostředně, s pravděpodobnými významnými emisemi popela do atmosféry. *nebo* Probíhá erupce s významnými emisemi popela do atmosféry [je-li to možné, uveďte výšku oblaku popela].

Barevný kód úrovně výstrahy označující stav aktivity sopky a veškeré změny předchozího stavu úrovně výstrahy se poskytuje oblastnímu středisku řízení odpovědnému za vulkanologické záležitosti v dotčeném členském státě, např. „RED ALERT FOLLOWING YELLOW“ (červená výstraha následující po žluté) NEBO „GREEN ALERT FOLLOWING ORANGE“ (zelená výstraha následující po oranžové).

▼**M1**

3.6 Položka F – je-li hlášen oblak vulkanického popela provozního významu, uvede se horizontální rozsah a základna/vrchol oblaku popela pomocí zeměpisné šířky/délky (v celých stupních) a nadmořských výšek v tisících metrů (stop) a/nebo radiála a vzdálenost od zdrojové sopky. Původně mohou být informace založeny pouze na mimořádném hlášením z letadla, ale následné informace mohou být podrobnější na základě doporučení odpovědné meteorologické výstražné služby a/nebo poradenského centra pro vulkanický popel.

3.7 Položka G – předpovídaný směr pohybu oblaku popela ve zvolených úrovních se uvede na základě doporučení odpovědné meteorologické výstražné služby a/nebo poradenského centra pro vulkanický popel.

3.8 Položka H – dotčené nebo očekávané dotčené letecké tratě, části leteckých tratí a letové hladiny.

3.9 Položka I – uzavření vzdušného prostoru, leteckých tratí nebo částí leteckých tratí a dostupnost alternativních tratí.

3.10 Položka J – zdroj informací, např. „special air-report“ (mimořádné hlášení z letadla) nebo „vulcanological agency“ (vulkanologická agentura) atd. Zdroj informací musí být vždy uveden bez ohledu na to, zda k erupci skutečně došlo nebo zda byl oblak popela hlášen, či nikoli.

3.11 Položka K – jakékoli provozně významné informace doplňující výše popsané se uvedou v otevřené řeči.

▼B

PŘÍLOHA VII

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE DATOVÝCH SLUŽEB

(Část DAT)

HLAVA A – DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE DATOVÝCH SLUŽEB (DAT.OR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

DAT.OR.100 Letecká data a informace

(a) Poskytovatel datových služeb přijímá, shromažďuje, překládá, vybírá, formátuje, distribuuje a/nebo integruje letecká data a informace, které uvolní spolehlivý zdroj pro využití v leteckých databázích v certifikované aplikaci / certifikovaném vybavení letadla.

Ve zvláštních případech, pokud letecká data nejsou uvedena v letecké informační příručce (AIP) nebo poskytována spolehlivým zdrojem nebo nesplňují použitelné požadavky na jakost dat (DQR), letecká data může vytvořit sám poskytovatel datových služeb a/nebo jiní poskytovatelé datových služeb. V tomto kontextu tyto letecké údaje validuje poskytovatel datových služeb, který je vytvořil.

(b) Je-li o to požádán zákazníky, může poskytovatel datových služeb zpracovat data přizpůsobená konkrétním požadavkům poskytnutá provozovatelem letadla nebo vytvořená jinými poskytovateli datových služeb pro účely využití tímto provozovatelem letadla. Odpovědnost za tato data a jejich následnou aktualizaci nese provozovatel letadla.

DAT.OR.105 Technická a provozní způsobilost a schopnost

(a) Kromě bodu ATM/ANS.OR.B.001 poskytovatel datových služeb:

(1) přijímá, shromažďuje, překládá, vybírá, formátuje, distribuuje a/nebo integruje letecká data a informace, které uvolní poskytovatel (poskytovatelé) zajišťující zdroj leteckých dat do leteckých databází pro účely použití v certifikované aplikaci / certifikovaném vybavení letadla pod podmínkou, že jsou splněny příslušné požadavky. Poskytovatel dat typu 2 zaručí, že jsou požadavky na jakost dat slučitelné se zamýšleným použitím certifikované aplikace / certifikovaného zařízení letadla, a to prostřednictvím vhodného ujednání s držitelem schválení konstrukce vybavení nebo žadatelem o schválení této konkrétní konstrukce;

(2) vydává prohlášení o shodě, podle nějž jsou letecké databáze, které vytvořil, vytvořeny v souladu s tímto nařízením a použitelnými průmyslovými normami;

(3) poskytuje pomoc držiteli schválení konstrukce vybavení při řešení jakýchkoliv opatření k zachování letové způsobilosti, která se týkají leteckých databází, jež byly vytvořeny.

(b) Pro uvolnění databází odpovědný vedoucí pracovník jmenuje pracovníky vydávající příslušná potvrzení, kteří jsou určeni v bodě DAT.TR.100 písm. b), a nezávislým způsobem jim přidělí odpovědnost za to, aby prostřednictvím prohlášení o shodě potvrzovali, že data splňují požadavky na jakost dat a že jsou dodržovány patřičné procesy. Konečnou odpovědnost za prohlášení o uvolnění databází podepsaná pracovníky, kteří vydávají potvrzení, nese odpovědný vedoucí pracovník poskytovatele datových služeb.

▼B

DAT.OR.110 Systém řízení

Kromě bodu ATM/ANS.OR.B.005 poskytovatel datových služeb podle toho, jak je to vhodné pro poskytování daného druhu datových služeb, stanoví a udržuje systém řízení, jenž obsahuje kontrolní postupy pro:

(a) vydávání, schvalování a změny dokumentů;

(b) změnu požadavků na jakost dat;

(c) ověření, že vstupní data byla vytvořena v souladu s použitelnými normami;

(d) včasnou aktualizaci použitých dat;

(e) identifikaci a sledovatelnost;

(f) postupy pro příjem, shromažďování, překládání, výběr, formátování, distribuci a/nebo integraci dat do všeobecné databáze nebo databáze, která je kompatibilní se specifickou aplikací/vybavením letadla;

(g) ověřování dat a metody validace;

(h) identifikaci nástrojů včetně konfiguračního managementu a kvalifikace nástrojů podle potřeby;

(i) odstraňování chyb/nedostatků;

(j) koordinaci s poskytovatelem zajišťujícím zdroj leteckých dat a/nebo poskytovatelem dat a s držitelem schválení konstrukce zařízení nebo žadatelem o schválení této konkrétní konstrukce při poskytování datových služeb typu 2;

(k) vydávání prohlášení o shodě;

(l) kontrolovanou distribuci databází uživatelům.

DAT.OR.115 Vedení záznamů

Kromě bodu ATM/ANS.OR.B.030 poskytovatel datových služeb zahrne do svého systému vedení záznamů prvky uvedené v bodě DAT.OR.110.

ODDÍL 2 – SPECIFICKÉ POŽADAVKY

DAT.OR.200 Požadavky na hlášení

(a) Poskytovatel datových služeb:

(1) hlásí zákazníkům a případně držiteli schválení konstrukce vybavení všechny případy, kdy poskytovatel datových služeb uvolnil letecké databáze, ve kterých byly následně zjištěny nedostatky a/nebo chyby, a tudíž nevyhovují použitelným požadavkům na data;

(2) hlásí příslušnému úřadu nedostatky a/nebo chyby zjištěné podle bodu 1), které by mohly být příčinou nebezpečného stavu. Tato hlášení se provádějí formou a způsobem stanovenými příslušným úřadem;

▼B

(3) pokud poskytovatel datových služeb, jemuž bylo uděleno osvědčení, působí jako dodavatel jiného poskytovatele datových služeb, hlásí také této jiné organizaci veškeré případy, kdy uvolnil pro tuto organizaci letecké databáze, v níž byly následně zjištěny chyby;

(4) hlásí poskytovateli, který zajišťuje zdroj leteckých dat, případy chybných, nekonzistentních či chybějících dat v tomto zdroji.

(b) Poskytovatel datových služeb v zájmu provozní bezpečnosti stanoví a udržuje vnitřní systém hlášení pro umožnění sběru a posouzení hlášení s cílem určit nepříznivé směry vývoje nebo označit nedostatky a vybrat události a akce podléhající hlášení.

Tento vnitřní systém hlášení lze začlenit do systému řízení požadovaného bodem ATM/ANS.OR.B.005.

HLAVA B – TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE DATOVÝCH SLUŽEB (DAT.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

DAT.TR.100 Pracovní metody a provozní postupy

Poskytovatel datových služeb:

(a) pokud jde o všechna nezbytná letecká data:

(1) stanoví požadavky na jakost dat, na nichž se dohodne s jiným poskytovatelem datových služeb a v případě, že jde o poskytovatele datových služeb typu 2, s držitelem schválení konstrukce vybavení nebo žadatelem o schválení této konkrétní konstrukce, aby bylo možné určit, zda jsou tyto požadavky na jakost dat slučitelné se zamýšleným použitím;

(2) používá data ze spolehlivého zdroje (spolehlivých zdrojů) a v případě nutnosti, jiná letecká data ověřená a validovaná poskytovatelem datových služeb a/nebo jinými poskytovateli datových služeb;

(3) stanoví postup, jímž zaručí, že jsou data správně zpracována;

(4) stanoví a zavede postupy, které zaručí, že jsou data přizpůsobená konkrétním požadavkům poskytovaná či požadovaná provozovatelem letadla nebo jiným poskytovatelem datových služeb distribuována pouze samotnému žadateli a

(b) pokud jde o pracovníky vydávající potvrzení, kteří podepisují prohlášení o shodě vydaná podle bodu DAT.OR.105 písm. b), zajistí, aby:

(1) znalosti, kvalifikace (včetně ostatních funkcí v organizaci) a zkušenosti pracovníků vydávajících potvrzení byly přiměřené odpovědnostem, které jim byly přiděleny;

(2) byly vedeny záznamy o všech pracovnících, kteří vydávají potvrzení, s údaji o rozsahu jejich oprávnění;

(3) byl pracovníkům, kteří vydávají potvrzení, poskytnut doklad o rozsahu jejich oprávnění.

▼B

DAT.TR.105 Požadovaná rozhraní

Poskytovatel datových služeb zajišťuje nezbytná formální rozhraní s/se:

(a) zdrojem (zdroji) leteckých dat a/nebo jinými poskytovateli datových služeb;

(b) držitelem schválení konstrukce vybavení pro poskytování datových služeb typu 2 nebo žadatelem o schválení této konkrétní konstrukce;

(c) s provozovateli letadel, pokud je to potřebné.

▼B

PŘÍLOHA VIII

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE KOMUNIKAČNÍCH, NAVIGAČNÍCH NEBO PŘEHLEDOVÝCH SLUŽEB

(Část CNS)

HLAVA A – DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE KOMUNIKAČNÍCH, NAVIGAČNÍCH NEBO PŘEHLEDOVÝCH SLUŽEB (CNS.OR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

CNS.OR.100 Technická a provozní způsobilost a schopnost

(a) Poskytovatel komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb musí zajistit dostupnost, nepřetržitost, přesnost a integritu svých služeb.

(b) Poskytovatel komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb musí potvrdit kvalitativní úroveň služeb, které poskytuje, a musí prokázat, že je jeho zařízení pravidelně udržováno a v případě potřeby kalibrováno.

HLAVA B – TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE KOMUNIKAČNÍCH, NAVIGAČNÍCH NEBO PŘEHLEDOVÝCH SLUŽEB (CNS.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

CNS.TR.100 Pracovní metody a provozní postupy pro poskytovatele komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb

Poskytovatel komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb musí být schopen prokázat, že jeho pracovní metody a provozní postupy splňují standardy uvedené v příloze 10 o civilní letecké telekomunikační službě k Chicagské úmluvě v následujících verzích do té míry, do jaké souvisejí s poskytováním komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb v dotyčném vzdušném prostoru:

(a) svazek I – Radionavigační prostředky, 6. vydání, červenec 2006, včetně všech změn až po č. 89 včetně;

(b) svazek II – Spojovací postupy, včetně těch, které mají status PANS (postupy pro letové navigační služby), 6. vydání, říjen 2001, včetně všech změn až po č. 89 včetně;

(c) svazek III – Komunikační systémy, 2. vydání, červenec 2007, včetně všech změn až po č. 89 včetně;

(d) svazek IV – Přehledový radar a protisrážkový systém, 4. vydání, červenec 2007, včetně všech změn až po č. 89 včetně;

(e) svazek V – Použití leteckých rádiových kmitočtů, 3. vydání, červenec 2013, včetně všech změn až po č. 89 včetně.

▼B

PŘÍLOHA IX

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE USPOŘÁDÁNÍ TOKU LETOVÉHO PROVOZU

(Část ATFM)

TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE USPOŘÁDÁNÍ TOKU LETOVÉHO PROVOZU (ATFM.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

ATFM.TR.100 Pracovní metody a provozní postupy poskytovatelů uspořádání toku letového provozu

Poskytovatel uspořádání toku letového provozu musí být schopen prokázat, že jeho pracovní metody a provozní postupy jsou v souladu s nařízeními Komise (EU) č. 255/2010 ([1]) a (EU) č. 677/2011.

([1]) Nařízení Komise (EU) č. 255/2010 ze dne 25. března 2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu (Úř. věst. L 80, 26.3.2010, s. 10).

▼B

PŘÍLOHA X

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE USPOŘÁDÁNÍ VZDUŠNÉHO PROSTORU

(Část ASM)

TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE USPOŘÁDÁNÍ VZDUŠNÉHO PROSTORU (ASM.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

ASM.TR.100 Pracovní metody a provozní postupy pro poskytovatele zajišťující uspořádání vzdušného prostoru

Poskytovatel uspořádání vzdušného prostoru musí být schopen prokázat, že jeho pracovní metody a provozní postupy jsou v souladu s nařízeními Komise (ES) č. 2150/2005 ([1]) a (EU) č. 677/2011.

([1]) Nařízení Komise (ES) č. 2150/2005 ze dne 23. prosince 2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru (Úř. věst. L 342, 24.12.2005, s. 20).

▼M1

PŘÍLOHA XI

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE SLUŽEB TVORBY LETOVÝCH POSTUPŮ

(Část FPD)

HLAVA A – DODATEČNÉ ORGANIZAČNÍ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE SLUŽEB TVORBY LETOVÝCH POSTUPŮ (FPD.OR)

ODDÍL 1 — VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

FPD.OR.100 Služby tvorby letových postupů (FPD)

a) Poskytovatel služeb tvorby letových postupů provede návrh, dokumentaci a validaci letového postupu (letových postupů), které musí být případně schváleny příslušným úřadem před tím, než je (jsou) zaveden(y) a používán(y).

V této souvislosti musí letecká data a letecké informace používané poskytovatelem FPD splňovat požadavky na přesnost, rozlišení a integritu uvedené v katalogu leteckých dat v souladu s dodatkem 1 k příloze III (část ATM/ANS.OR).

b) Nejsou-li letecká data pro návrh letových postupů poskytována spolehlivým zdrojem nebo nejsou-li v souladu s příslušnými požadavky na jakost dat (DQR), může poskytovatel FPD taková letecká data získat z jiných zdrojů. V tomto kontextu validuje tato letecká data poskytovatel FPD, který je hodlá používat.

FPD.OR.105 Systém řízení

Kromě bodu ATM/ANS.OR.B.005 přílohy III zavede a udržuje poskytovatel FPD systém řízení, který zahrnuje kontrolní postupy pro:

a) pořizování dat;

b) tvorbu letových postupů v souladu s projektovými kritérii stanovenými v bodě FPD.TR.100;

c) dokumentaci tvorby letových postupů;

d) konzultaci se zúčastněnými stranami;

e) pozemní validaci a v případě potřeby validaci za letu pro letový postup;

f) identifikaci nástrojů včetně konfiguračního managementu a kvalifikace nástrojů podle potřeby a

g) údržbu a pravidelný přezkum letového postupu nebo postupů.

FPD.OR.110 Vedení záznamů

Kromě bodu ATM/ANS.OR.B.030 přílohy III zahrne poskytovatel FPD do svého systému vedení záznamů prvky uvedené v bodě FPD.OR.105 této přílohy.

FPD.OR.115 Technická a provozní způsobilost a schopnost

a) Kromě bodu ATM/ANS.OR.B.005 písm. a) bodu 6 přílohy III zajistí poskytovatel FPD, aby jeho projektanti letových postupů:

▼M1

1) úspěšně absolvovali výcvikový kurz, který poskytuje odbornou způsobilost pro tvorbu letových postupů;

2) měli odpovídající zkušenosti s úspěšným uplatňováním teoretických znalostí a

3) úspěšně absolvovali udržovací výcvik.

b) Je-li považována za nezbytnou validace za letu, zajistí poskytovatel FPD, aby byla provedena kompetentním pilotem.

c) Kromě bodu ATM/ANS.OR.B.030 přílohy III uchovává poskytovatel FPD záznamy o veškerém výcviku, jakož i o jakékoli návrhové činnosti, kterou zaměstnaní projektanti letových postupů dokončili, a tyto záznamy na požádání zpřístupní:

1) dotčeným projektantům letových postupů a

2) po dohodě s projektanty letových postupů novému zaměstnavateli, když je projektant letových postupů zaměstnán novým subjektem.

FPD.OR.120 Požadovaná rozhraní

a) Při získávání leteckých dat a leteckých informací v souladu s bodem FPD.OR.100 zajistí poskytovatel FPD, aby byly podle potřeby zřízeny nezbytné formální dohody s/se:

1) zdroji leteckých dat;

2) ostatními poskytovateli služeb;

3) provozovateli letišť a

4) provozovateli letadel.

b) Aby bylo zajištěno, že žádosti o tvorbu letových postupů jsou jasně vymezeny a podrobeny přezkumu, zřídí poskytovatel služby FPD nezbytná formální ujednání s příštím zamýšleným uživatelem.

HLAVA B – TECHNICKÉ POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE SLUŽEB TVORBY LETOVÝCH POSTUPŮ (FPD.TR)

ODDÍL 1 — VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

FPD.TR.100 Požadavky na tvorbu letových postupů

Letové postupy musí být vytvořeny poskytovatelem služeb tvorby letových postupů v souladu s požadavky stanovenými v dodatku 1 a s kritérii tvorby určenými příslušným úřadem tak, aby byl zajištěn bezpečný provoz letadel. Kritéria návrhu musí umožnit, aby v případě potřeby byla zřízena vhodná bezpečná výška nad překážkami pro letové postupy.

FPD.TR.105 Souřadnice a letecká data

a) Kromě bodu ATM/ANS.OR.A.090 přílohy III se zeměpisné souřadnice udávající zeměpisnou šířku a délku stanoví a oznámí poskytovateli (poskytovatelům) leteckých informačních služeb („poskytovatel/poskytovatelé AIS“) v souladu se Světovým geodetickým systémem – 1984 (WGS-84), geodetickým referenčním bodem nebo ekvivalentem.

b) Řád přesnosti práce v terénu a určení a výpočtů z ní odvozených musí být takový, že výsledné provozní navigační údaje pro fáze letu jsou v mezích nejvyšších odchylek od vhodného referenčního rámce stanoveného v dodatku 1 k příloze III (část ATM/ANS.OR).

▼M1

Dodatek 1

POŽADAVKY NA STRUKTURY VZDUŠNÉHO PROSTORU A LETOVÉ POSTUPY V NICH OBSAŽENÉ

ODDÍL I

Specifikace pro letové informační oblasti, řízené oblasti, řízené okrsky a letové informační zóny

a) LETOVÉ INFORMAČNÍ OBLASTI

Letové informační oblasti definované v čl. 2 bodě 23 nařízení (ES) č. 549/2004 musí:

1) pokrývat celou strukturu letových tratí, která má být těmito oblastmi obsluhována a

2) zahrnovat celý vzdušný prostor v rámci svých horizontálních hranic, kromě případů, kdy je omezen horní letovou informační oblastí.

Členské státy si ponechávají své povinnosti vůči ICAO v zeměpisných hranicích letových informačních oblastí, které jim byly organizací ICAO svěřeny ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost.

b) ŘÍZENÉ OBLASTI

1) Řízené oblasti musí být vymezeny tak, aby zahrnovaly dostatečný vzdušný prostor, jenž obsáhne letové trasy těch letů podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR) nebo jejich částí, na které jsou poskytovány příslušné části služby řízení letového provozu (ATC), s přihlédnutím k možnostem navigačních prostředků běžně používaných v dané oblasti.

2) Spodní hranice řízené oblasti se stanoví ve výšce nejméně 200 m (700 ft) nad zemí nebo vodou, pokud příslušný úřad nestanoví jinak.

3) Horní hranice řízené oblasti se stanoví, pokud:

i) služba řízení letového provozu nebude poskytována nad rámec této horní hranice nebo

ii) řízená oblast leží pod horní řízenou oblastí, v takovém případě se horní hranice shoduje se spodní hranicí horní řízené oblasti.

c) ŘÍZENÉ OKRSKY

1) Horizontální hranice řízeného okrsku musí zahrnovat přinejmenším ty části vzdušného prostoru, které nejsou v řízených oblastech, jež zahrnují trasy letů IFR přilétajících na letiště a odlétajících z letišť, jež mají být používána za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC).

2) Pokud se řízený okrsek nachází v horizontálních hranicích řízené oblasti, sahá od povrchu země alespoň ke spodní hranicí řízené oblasti.

d) LETOVÉ INFORMAČNÍ ZÓNY

1) Horizontální hranice letové informační zóny zahrnují přinejmenším ty části vzdušného prostoru, které nejsou ani v řízených oblastech, ani v řízeném okrsku, jež obsahují trasy letů IFR a/nebo VFR přilétajících na letiště a odlétajících z letišť.

▼M1

2) Pokud je letová informační zóna umístěna v horizontálních hranicích řízené oblasti, sahá od povrchu země alespoň ke spodní hranici řízené oblasti.

ODDÍL II

Identifikace tratí ATS jiných než standardní odletové a příletové tratě

a) Když jsou zřizovány tratě ATS, musí být zajištěn chráněný vzdušný prostor podél každé trati ATS a bezpečná vzdálenost mezi sousedními tratěmi ATS.

b) Tratě ATS musí být identifikovány pomocí označení.

c) Při identifikaci tratí ATS jiných než standardní odletové a příletové tratě musí použitý systém označení:

1) umožňovat identifikaci všech ATS tratí jednoduchým a jednoznačným způsobem;

2) zamezit nadbytečnosti;

3) být použitelný jak pozemními, tak palubními automatizačními systémy;

4) umožňovat maximální stručnost při provozním využívání a

5) poskytovat dostatečnou možnost rozšíření, aby bylo možné vyhovět všem budoucím požadavkům, aniž by bylo nutné provést zásadní změny.

d) Základní označení tratě ATS se přiděluje v souladu s těmito zásadami:

1) hlavní trase se přidělí stejné základní označení po celé její délce, bez ohledu na koncové řízené oblasti, státy nebo regiony, jimiž prochází;

2) kde dvě nebo více dopravních tras má společný úsek, přiřadí se danému úseku každé z označení dotčených tratí, s výjimkou případů, kdy by to přineslo obtíže při poskytování letových provozních služeb (ATS), v kterémžto případě se na základě společné dohody přidělí pouze jedno označení a

3) základní označení přidělené jedné trati se nesmí přidělit žádné jiné trati.

ODDÍL III

Označení standardních odletových a standardních příletových tratí a souvisejících postupů

a) Při identifikaci standardních odletových a standardních příletových tratí a souvisejících postupů se zajistí, aby:

1) systém označení umožňoval jednoduchou a jednoznačnou identifikaci každé trati;

2) každá trať musí být identifikována označením v otevřené řeči a odpovídajícím kódovým označením a

3) při hlasových komunikacích musí být označení snadno rozpoznatelné jako související se standardní odletovou nebo standardní příletovou tratí a nesmí být obtížně vyslovitelné pro piloty a pracovníky ATS.

b) Při tvorbě označení pro standardní odletové a standardní příletové trati a související postupy se použijí tyto možnosti:

1) označení v otevřené řeči;

▼M1

2) základní indikátor;

3) indikátor platnosti, což je číslo od 1 do 9;

4) indikátor trati, což je jedno písmeno abecedy; nepoužijí se písmena „I“ a „O“ a

5) kódové označení standardní odletové nebo standardní příletové trasy, přístrojové nebo vizuální.

c) Přidělení označení

1) Každé trati musí být přiděleno samostatné označení.

2) Pro rozlišení dvou nebo více tratí, které souvisí se stejným význačným bodem (a je jim proto přidělen stejný základní indikátor), se každé trati přidělí samostatný indikátor trati popsaný v písmeni b) bodě 4.

d) Přidělování indikátorů platnosti

1) Každé trati se přidělí indikátor platnosti s cílem identifikovat trať, která je v současnosti v platnosti.

2) Prvním indikátorem platnosti, který má být přidělen, je číslo „1“.

3) Při každé změně trati se přidělí nový indikátor platnosti, jímž je následující vyššího číslo. Za číslem „9“ následuje číslo „1“.

ODDÍL IV

Stanovení a označení význačných bodů

a) Význačné body se stanoví pro účely vymezení trati ATS nebo letového postupu a/nebo v souvislosti s požadavky ATS na informace o průběhu letu letících letadel.

b) Význačné body musí být identifikovány pomocí označení.

ODDÍL V

Minimální nadmořské výšky letu

Minimální nadmořské výšky letu se určí pro každou trať ATS a řízenou oblast a poskytnou se pro vyhlášení. Tyto minimální nadmořské výšky letu zajistí minimální bezpečnou výšku nad překážkami v dotyčných oblastech.

ODDÍL VI

Označení a vymezení zakázaných, omezených a nebezpečných prostorů

Pokud jsou zřízeny zakázané, omezené nebo nebezpečné prostory, je jim po počátečním zřízení přiděleno označení a kompletní podrobné údaje se poskytnou k vyhlášení.

▼B

PŘÍLOHA XII

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA MANAŽERA STRUKTURY VZDUŠNÉHO PROSTORU

(Část NM)

TECHNICKÉ POŽADAVKY NA MANAŽERA STRUKTURY VZDUŠNÉHO PROSTORU (NM.TR)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

NM.TR.100 Pracovní metody a provozní postupy manažera struktury vzdušného prostoru

Manažer struktury vzdušného prostoru musí být schopen prokázat, že jeho pracovní metody a provozní postupy jsou v souladu s ostatními právními předpisy Unie, a zejména s nařízeními (EU) č. 255/2010 a (EU) č. 677/2011.

▼B

PŘÍLOHA XIII

POŽADAVKY NA POSKYTOVATELE SLUŽEB, POKUD JDE O VÝCVIK PRACOVNÍKŮ A HODNOCENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

(Část PERS)

HLAVA A – SERVISNÍ PERSONÁL – PRACOVNÍCI V OBORU ZABEZPEČOVACÍCH ELEKTRONICKÝCH ZAŘÍZENÍ V LETOVÉM PROVOZU (ATSEP)

ODDÍL 1 – VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

ATSEP.OR.100 Oblast působnosti

(a) Tato hlava stanoví požadavky, které musí splnit poskytovatel služeb ve vztahu k výcviku a hodnocení odborné způsobilosti pracovníků v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu (ATSEP).

(b) Pro poskytovatele služeb, kteří žádají o omezené osvědčení v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.010 písm. a) a b) a/nebo činí prohlášení o svých činnostech v souladu s bodem ATM/ANS.OR.A.015, může minimální požadavky ohledně výcviku a hodnocení odborné způsobilosti pracovníků ATSEP, které musí být splněny, určit příslušný úřad. Tyto minimální požadavky jsou založeny na kvalifikaci, zkušenostech a nejnovějších zkušenostech, které umožňují udržovat specifické zařízení nebo typy zařízení a zaručují rovnocennou úroveň bezpečnosti.

ATSEP.OR.105 Program výcviku a hodnocení odborné způsobilosti

V souladu s bodem ATM/ANS.OR.B.005 písm. a) bodem 6 poskytovatel služeb, který zaměstnává pracovníky ATSEP, stanoví program výcviku a hodnocení odborné způsobilosti, který pokrývá povinnosti a odpovědnosti, které plní a mají pracovníci ATSEP.

Jsou-li pracovníci ATSEP zaměstnáni smluvní organizací, poskytovatel služeb zaručí, že tito pracovníci absolvují příslušný výcvik a získají způsobilost, jak stanoví tato hlava.

ATSEP.OR.110 Vedení záznamů

Kromě bodu ATM/ANS.OR.B.030 poskytovatel služeb, který zaměstnává pracovníky ATSEP, vede záznamy o výcviku, který pracovníci ATSEP absolvovali, a hodnoceních odborné způsobilosti pracovníků ATSEP a tyto záznamy zpřístupňuje:

(a) na žádost pracovníkům ATSEP, kterých se to týká;

(b) na žádost a po dohodě s pracovníky ATSEP novému zaměstnavateli, pokud je pracovník ATSEP zaměstnán u nového subjektu.

ATSEP.OR.115 Jazykové znalosti

Poskytovatel služeb zaručí, že pracovníci ATSEP ovládají jazyk (jazyky), které jsou nutné k plnění jejich povinností.

ODDÍL 2 – POŽADAVKY NA VÝCVIK

ATSEP.OR.200 Požadavky na výcvik – všeobecné

Poskytovatel služeb zaručí, že pracovníci ATSEP:

(a) úspěšně absolvovali:

▼B

(1) základní výcvik stanovený v bodě ATSEP.OR.205;

(2) kvalifikační výcvik stanovený v bodě ATSEP.OR.210;

(3) výcvik zaměřený na získání kvalifikace pro systém/zařízení stanovený v bodě ATSEP.OR.215;

(b) absolvovali udržovací výcvik v souladu s bodem ATSEP.OR.220.

ATSEP.OR.205 Základní výcvik

(a) Základní výcvik pracovníků ATSEP obsahuje:

(1) předměty, témata a dílčí témata obsažená v dodatku 1 (Základní výcvik – společný);

(2) je-li to důležité pro činnosti poskytovatele služeb, předměty obsažené v dodatku 2 (Základní výcvik – skupiny).

(b) Poskytovatel služeb může stanovit nejvhodnější požadavky týkající se vzdělání pro uchazeče o místo pracovníka ATSEP a následně přizpůsobit počet a/nebo úroveň předmětů, témat či dílčích témat uvedených v písmeni a), je-li to vhodné.

ATSEP.OR.210 Kvalifikační výcvik

Kvalifikační výcvik pracovníků ATSEP obsahuje:

(a) předměty, témata a dílčí témata obsažená v dodatku 3 (Kvalifikační výcvik – společný);

(b) je-li to důležité pro jejich činnosti, alespoň jednu ze skupin týkajících se kvalifikace uvedených v dodatku 4 (Kvalifikační výcvik – skupiny).

ATSEP.OR.215 Typový výcvik pro získání kvalifikace pro systém a zařízení

(a) Typový výcvik pracovníků ATSEP pro získání kvalifikace pro systém a zařízení se vztahuje na povinnosti, které mají tito pracovníci plnit, a obsahuje jeden nebo více těchto bodů:

(1) teoretické kurzy;

(2) praktické kurzy;

(3) provozní výcvik.

(b) Typový výcvik pro získání kvalifikace pro systém a zařízení zaručuje, že uchazeč o místo pracovníka ATSEP získá znalosti a dovednosti týkající se:

(1) funkčnosti systému a zařízení;

(2) skutečného a potenciálního dopadu akcí pracovníků ATSEP na systém a zařízení;

(3) dopadu systému a zařízení na provozní prostředí.

▼B

ATSEP.OR.220 Udržovací výcvik

Udržovací výcvik pracovníků ATSEP zahrnuje opakovací výcvik, aktualizace a změny zařízení/systémů a/nebo výcvik nouzových postupů.

ODDÍL 3 – POŽADAVKY NA HODNOCENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

ATSEP.OR.300 Hodnocení odborné způsobilosti – všeobecné

Poskytovatel služeb zaručí, že pracovníci ATSEP:

(a) jsou předtím, než začnou plnit své povinnosti, vyhodnoceni jako způsobilí;

(b) podléhají průběžnému hodnocení způsobilosti v souladu s bodem ATSEP.OR.305.

ATSEP.OR.305 Hodnocení počáteční a průběžné odborné způsobilosti

Poskytovatel služeb, který zaměstnává pracovníky ATSEP:

(a) zřídí, provádí a dokumentuje procesy pro:

(1) hodnocení počáteční a průběžné odborné způsobilosti pracovníků ATSEP;

(2) nápravu selhání či zhoršení způsobilosti pracovníků ATSEP včetně odvolacího procesu;

(3) zajištění dozoru nad pracovníky, kteří nebyli vyhodnoceni jako způsobilí;

(b) definuje následující kritéria, na jejichž základě bude vyhodnocena počáteční a průběžná způsobilost:

(1) technické dovednosti;

(2) dovednosti týkající se chování;

(3) znalosti.

ODDÍL 4 – POŽADAVKY NA INSTRUKTORY A OSOBY PROVÁDĚJÍCÍ HODNOCENÍ

ATSEP.OR.400 Instruktoři výcviku pracovníků ATSEP

Poskytovatel služeb, který zaměstnává pracovníky ATSEP, zajistí, že:

(a) instruktoři výcviku pracovníků ATSEP mají vhodné zkušenosti v oblasti, na kterou se má výcvik zaměřit;

(b) instruktor pro provozní výcvik úspěšně absolvoval kurz provozního výcviku a má dovednosti nutné k tomu, aby zasáhl v případech, kdy může být během výcviku ohrožena bezpečnost.

ATSEP.OR.405 Osoby hodnotící technické dovednosti

Poskytovatel služeb, který zaměstnává pracovníky ATSEP, zajistí, že osoby, které hodnotí technické dovednosti, úspěšně absolvovaly kurz zaměřený na hodnocení a mají vhodné zkušenosti k posuzování kritérií definovaných v bodě ATSEP.OR.305 písm. b).

▼B

Dodatek 1

Základní výcvik – společný

Předmět 1: ÚVOD

TÉMA 1 BASIND – Úvod

Dílčí téma 1.1 – Přehled výcviku a hodnocení

Dílčí téma 1.2 – Vnitrostátní organizace

Dílčí téma 1.3 – Pracoviště

Dílčí téma 1.4 – Úloha pracovníka ATSEP

Dílčí téma 1.5 – Evropské/světové souvislosti

Dílčí téma 1.6 – Mezinárodní normy a doporučené postupy

Dílčí téma 1.7 – Bezpečnost dat

Dílčí téma 1.8 – Řízení kvality

Dílčí téma 1.9 – Systém řízení bezpečnosti

Dílčí téma 1.10 – Zdraví a bezpečnost

Předmět 2: SEZNÁMENÍ SE S LETOVÝM PROVOZEM

TÉMA 1 BASATF – Seznámení se s letovým provozem

Dílčí téma 1.1 – Uspořádání letového provozu

Dílčí téma 1.2 – Řízení letového provozu

Dílčí téma 1.3 – Pozemní bezpečnostní sítě

Dílčí téma 1.4 – Nástroje řízení letového provozu a prostředky monitorování

Dílčí téma 1.5 – Seznámení

▼B

Dodatek 2

Základní výcvik – skupiny

Předmět 3: LETECKÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY

Předmět 4: METEOROLOGIE

Předmět 5: KOMUNIKACE

Předmět 6: NAVIGACE

Předmět 7: PŘEHLED

Předmět 8: ZPRACOVÁNÍ DAT

Předmět 9: SYSTÉMY MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ

Předmět 10: POSTUPY ÚDRŽBY

▼B

Dodatek 3

Kvalifikační výcvik – společný

Předmět 1: BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Řízení bezpečnosti

Dílčí téma 1.1 – Politika a zásady

Dílčí téma 1.2 – Koncepce rizika a zásady posuzování rizik

Dílčí téma 1.3 – Proces posuzování bezpečnosti

Dílčí téma 1.4 – Schéma klasifikace rizik u systému letecké navigace

Dílčí téma 1.5 – Předpisy v oblasti provozní bezpečnosti

Předmět 2: ZDRAVÍ A BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Povědomí o nebezpečích a právní předpisy

Dílčí téma 1.1 – Povědomí o nebezpečích

Dílčí téma 1.2 – Předpisy a postupy

Dílčí téma 1.3 – Manipulace s nebezpečným materiálem

Předmět 3: LIDSKÉ ČINITELE

TÉMA 1 –Úvod k lidským činitelům

Dílčí téma 1.1 – Úvod

TÉMA 2 – Pracovní znalosti a dovednosti

Dílčí téma 2.1 – Znalosti, dovednosti a způsobilost pracovníků ATSEP

TÉMA 3 –Psychologické faktory

Dílčí téma 3.1 – Poznávání

TÉMA 4 – Zdravotní

Dílčí téma 4.1 – Únava

Dílčí téma 4.2 – Dobrá fyzická kondice

Dílčí téma 4.3 – Pracovní prostředí

▼B

TÉMA 5 – Organizační a sociální faktory

Dílčí téma 5.1 – Základní potřeby osob při práci

Dílčí téma 5.2 – Řízení zdrojů-týmů

Dílčí téma 5.3 – Týmová práce a úlohy v týmu

TÉMA 6 – Komunikace

Dílčí téma 6.1 – Písemná zpráva

Dílčí téma 6.2 – Verbální a neverbální komunikace

TÉMA 7 – Stres

Dílčí téma 7.1 – Stres

Dílčí téma 7.2 – Zvládání stresu

TÉMA 8 – Selhání lidského činitele

Dílčí téma 8.1 – Selhání lidského činitele

▼B

Dodatek 4

Kvalifikační výcvik – skupiny

1. **KOMUNIKACE – HLASOVÁ**

Předmět 1: HLASOVÁ KOMUNIKACE

TÉMA 1 – Letadlo-země

Dílčí téma 1.1 –Vysílání/příjem

Dílčí téma 1.2 – Systémy rádiových antén

Dílčí téma 1.3 – Hlasový komunikační systém (*Voice Switch*)

Dílčí téma 1.4 – Pracovní pozice řídícího letového provozu

Dílčí téma 1.5 – Rádiová rozhraní

TÉMA 2 – COMVCE – Země-země

Dílčí téma 2.1 – Rozhraní

Dílčí téma 2.2 – Protokoly

Dílčí téma 2.3 – Spínač

Dílčí téma 2.4 – Komunikační řetězec

Dílčí téma 2.5 – Pracovní pozice řídícího letového provozu

Předmět 2: TRASA PŘENOSU

TÉMA 1 – Spojení

Dílčí téma 1.1 – Teorie spojení

Dílčí téma 1.2 – Digitální přenosy

Dílčí téma 1.3 – Druhy spojení

TÉMA 2 Specifické spoje

Dílčí téma 2.1 – Mikrovlnný spoj

Dílčí téma 2.2 – Satelitní spoje

Předmět 3: ZAŘÍZENÍ PRO ZÁZNAM

TÉMA 1 – Předepsaná zařízení pro záznam

Dílčí téma 1.1 – Předpisy

▼B

Dílčí téma 1.2 – Zásady

Předmět 4: FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Přístup k provozní bezpečnosti

Dílčí téma 1.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

TÉMA 2 – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 2.1 – Funkční provozní bezpečnost

2. **KOMUNIKACE – DATA**

Předmět 1: DATA

TÉMA 1 – Úvod k sítím

Dílčí téma 1.1 – Druhy

Dílčí téma 1.2 – Sítě

Dílčí téma 1.3 – Externí síťové služby

Dílčí téma 1.4 – Nástroje k měření

Dílčí téma 1.5 – Řešení problémů

TÉMA 2 – Protokoly

Dílčí téma 2.1 – Základní teorie

Dílčí téma 2.2 – Obecné protokoly

Dílčí téma 2.3 – Zvláštní protokoly

TÉMA 3 – Vnitrostátní sítě

Dílčí téma 3.1 – Vnitrostátní sítě

TÉMA 4 – Evropské sítě

Dílčí téma 4.1– Síťové technologie

TÉMA 5 – Globální sítě

Dílčí téma 5.1 – Sítě a standardy

Dílčí téma 5.2 – Popis

Dílčí téma 5.3 – Globální architektura

Dílčí téma 5.4 – Dílčí sítě letadlo-země

▼B

Dílčí téma 5.5 – Dílčí sítě země-země

Dílčí téma 5.6 – Sítě na palubě letadla

Dílčí téma 5.7 – Aplikace letadlo-země

Předmět 2: TRASA PŘENOSU

TÉMA 1 – Spojení

Dílčí téma 1.1 – Teorie spojení

Dílčí téma 1.2 – Digitální přenos

Dílčí téma 1.3 – Druhy spojení

TÉMA 2 Specifické spoje

Dílčí téma 2.1 – Mikrovlnný spoj

Dílčí téma 2.2 – Satelitní spoje

Předmět 3: ZAŘÍZENÍ PRO ZÁZNAM

TÉMA 1 – Předepsaná zařízení pro záznam

Dílčí téma 1.1 – Předpisy

Dílčí téma 1.2 – Zásady

Předmět 4: FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Přístup k provozní bezpečnosti

Dílčí téma 1.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

TÉMA 2 – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 2.1 – Funkční provozní bezpečnost

3. **NAVIGACE – NESMĚROVÝ MAJÁK (NDB)**

Předmět 1: NAVIGACE ZALOŽENÁ NA VÝKONNOSTI

TÉMA 1 – Navigační koncepty

Dílčí téma 1.1 – Provozní požadavky

Dílčí téma 1.2 – Navigace založená na výkonnosti

Dílčí téma 1.3 – Koncept prostorové navigace (RNAV)

▼B

Dílčí téma 1.4 – NOTAM

Předmět 2: POZEMNÍ SYSTÉMY – NDB

TÉMA 1 – NDB/Locator

Dílčí téma 1.1 – Využití systému

Dílčí téma 1.2 – Architektura pozemní stanice

Dílčí téma 1.3 – Subsystém vysílače

Dílčí téma 1.4 – Subsystém antény

Dílčí téma 1.5 – Subsystém pro monitorování a řízení

Dílčí téma 1.6 – Palubní zařízení

Dílčí téma 1.7 – Kontrola a údržba systému

Předmět 3: GLOBÁLNÍ DRUŽICOVÝ NAVIGAČNÍ SYSTÉM

TÉMA 1 – GNSS

Dílčí téma 1.1 – Obecný přehled

Předmět 4: PALUBNÍ ZAŘÍZENÍ

TÉMA 1 – Palubní systémy

Dílčí téma 1.1 – Palubní systémy

TÉMA 2 – Autonomní navigace

Dílčí téma 2.1 – Inerciální navigace

TÉMA 3 – Vertikální navigace

Dílčí téma 3.1 – Vertikální navigace

Předmět 5: FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Přístup k provozní bezpečnosti

Dílčí téma 1.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

TÉMA 2 – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 2.1 – Funkční provozní bezpečnost

▼B

4. **NAVIGACE – RÁDIOVÝ ZAMĚŘOVAČ (DF)**

Předmět 1: NAVIGACE ZALOŽENÁ NA VÝKONNOSTI

TÉMA 1 – Navigační koncepty

Dílčí téma 1.1 – Provozní požadavky

Dílčí téma 1.2 – Navigace založená na výkonnosti

Dílčí téma 1.3 – Koncept prostorové navigace (RNAV)

Dílčí téma 1.4 – NOTAM

Předmět 2: POZEMNÍ SYSTÉMY – RÁDIOVÉ ZAMĚŘOVAČE

TÉMA 1 – DF

Dílčí téma 1.1 – Využití systému

Dílčí téma 1.2 – Architektura zařízení VDF/DDF

Dílčí téma 1.3 – Subsystém přijímače

Dílčí téma 1.4 – Subsystém antény

Dílčí téma 1.5 – Subsystém pro monitorování a řízení

Dílčí téma 1.6 – Kontrola a údržba systému

Předmět 3: GLOBÁLNÍ DRUŽICOVÝ NAVIGAČNÍ SYSTÉM

TÉMA 1 – GNSS

Dílčí téma 1.1 – Obecný přehled

Předmět 4: PALUBNÍ ZAŘÍZENÍ

TÉMA 1 – Palubní systémy

Dílčí téma 1.1 – Palubní systémy

TÉMA 2 – Autonomní navigace

Dílčí téma 2.1 – Inerciální navigace

TÉMA 3 – Vertikální navigace

Dílčí téma 3.1 – Vertikální navigace

▼B

Předmět 5: FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Přístup k provozní bezpečnosti

Dílčí téma 1.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

TÉMA 2 – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 2.1 – Funkční provozní bezpečnost

5. **NAVIGACE – VKV VŠESMĚROVÝ MAJÁK (VOR)**

Předmět 1: NAVIGACE ZALOŽENÁ NA VÝKONNOSTI

TÉMA 1 – Navigační koncepty

Dílčí téma 1.1 – Provozní požadavky

Dílčí téma 1.2 – Navigace založená na výkonnosti

Dílčí téma 1.3 – Koncept prostorové navigace (RNAV)

Dílčí téma 1.4 – NOTAM

Předmět 2: POZEMNÍ SYSTÉMY – VOR

TÉMA 1 – VOR

Dílčí téma 1.1 – Využití systému

Dílčí téma 1.2 – Základy CVOR a/nebo DVOR

Dílčí téma 1.3 – Architektura pozemní stanice

Dílčí téma 1.4 – Subsystém vysílače

Dílčí téma 1.5 – Subsystém antény

Dílčí téma 1.6 – Subsystém pro monitorování a řízení

Dílčí téma 1.7 – Palubní zařízení

Dílčí téma 1.8 – Kontrola a údržba systému

Předmět 3: GLOBÁLNÍ DRUŽICOVÝ NAVIGAČNÍ SYSTÉM

TÉMA 1 – GNSS

Dílčí téma 1.1 – Obecný přehled

Předmět 4: PALUBNÍ ZAŘÍZENÍ

TÉMA 1 – Palubní systémy

Dílčí téma 1.1 – Palubní systémy

▼B

TÉMA 2 – Autonomní navigace

Dílčí téma 2.1 – Inerciální navigace

TÉMA 3 – Vertikální navigace

Dílčí téma 3.1 – Vertikální navigace

Předmět 5: – FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Přístup k provozní bezpečnosti

Dílčí téma 1.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

TÉMA 2 – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 2.1 – Funkční provozní bezpečnost

6. **NAVIGACE – MĚŘIČ VZDÁLENOSTI (DME)**

Předmět 1: NAVIGACE ZALOŽENÁ NA VÝKONNOSTI

TÉMA 1 – Navigační koncepty

Dílčí téma 1.1 – Provozní požadavky

Dílčí téma 1.2 – Navigace založená na výkonnosti

Dílčí téma 1.3 – Koncept prostorové navigace (RNAV)

Dílčí téma 1.4 – NOTAM

Předmět 2: POZEMNÍ SYSTÉMY – DME

TÉMA 1 – DME

Dílčí téma 1.1 – Využití systému

Dílčí téma 1.2 – Základy DME

Dílčí téma 1.3 – Architektura pozemní stanice

Dílčí téma 1.4 – Subsystém přijímače

Dílčí téma 1.5 – Zpracování signálu

Dílčí téma 1.6 – Subsystém vysílače

Dílčí téma 1.7 – Subsystém antény

Dílčí téma 1.8 – Subsystém pro monitorování a řízení

Dílčí téma 1.9 – Palubní zařízení

Dílčí téma 1.10 – Kontrola a údržba systému

▼B

Předmět 3: GLOBÁLNÍ DRUŽICOVÝ NAVIGAČNÍ SYSTÉM

TÉMA 1 – GNSS

Dílčí téma 1.1 – Obecný přehled

Předmět 4: PALUBNÍ ZAŘÍZENÍ

TÉMA 1 – Palubní systémy

Dílčí téma 1.1 – Palubní systémy

TÉMA 2 – Autonomní navigace

Dílčí téma 2.1 – Inerciální navigace

TÉMA 3 Vertikální navigace

Dílčí téma 3.1 – Vertikální navigace

Předmět 5: FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Přístup k provozní bezpečnosti

Dílčí téma 1.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

TÉMA 2 – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 2.1 – Funkční provozní bezpečnost

7. **NAVIGACE – SYSTÉM PŘESNÝCH PŘIBLIŽOVACÍCH MAJÁKŮ (ILS)**

Předmět 1: NAVIGACE ZALOŽENÁ NA VÝKONNOSTI

TÉMA 1 – Navigační koncepty

Dílčí téma 1.1 – Provozní požadavky

Dílčí téma 1.2 – Navigace založená na výkonnosti

Dílčí téma 1.3 – Koncept prostorové navigace (RNAV)

Dílčí téma 1.4 – NOTAM

Předmět 2: POZEMNÍ SYSTÉMY – ILS

TÉMA 1 – ILS

Dílčí téma 1.1 – Využití systému

▼B

Dílčí téma 1.2 – Základy ILS

Dílčí téma 1.3 – Systémy 2F

Dílčí téma 1.4 – Architektura pozemní stanice

Dílčí téma 1.5 – Subsystém vysílače

Dílčí téma 1.6 – Subsystém antény

Dílčí téma 1.7 – Subsystém pro monitorování a řízení

Dílčí téma 1.8 – Palubní zařízení

Dílčí téma 1.9 – Kontrola a údržba systému

Předmět 3: GLOBÁLNÍ DRUŽICOVÝ NAVIGAČNÍ SYSTÉM

TÉMA 1 – GNSS

Dílčí téma 1.1 – Obecný přehled

Předmět 4: PALUBNÍ ZAŘÍZENÍ

TÉMA 1 – Palubní systémy

Dílčí téma 1.1 – Palubní systémy

TÉMA 2 – Autonomní navigace

Dílčí téma 2.1 – Inerciální navigace

TÉMA 3 – Vertikální navigace

Dílčí téma 3.1 – Vertikální navigace

Předmět 5: FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Přístup k provozní bezpečnosti

Dílčí téma 1.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

TÉMA 2 – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 2.1 – Funkční provozní bezpečnost

8. **NAVIGACE – MIKROVLNNÝ PŘISTÁVACÍ SYSTÉM (MLS)**

Předmět 1: NAVIGACE ZALOŽENÁ NA VÝKONNOSTI

TÉMA 1 – Navigační koncepty

▼B

Dílčí téma 1.1 – Provozní požadavky

Dílčí téma 1.2 – Navigace založená na výkonnosti

Dílčí téma 1.3 – Koncept prostorové navigace (RNAV)

Dílčí téma 1.4 – NOTAM

Předmět 2: POZEMNÍ SYSTÉMY – MLS

TÉMA 1 – MLS

Dílčí téma 1.1 – Využití systému

Dílčí téma 1.2 – Základy MLS

Dílčí téma 1.3 – Architektura pozemní stanice

Dílčí téma 1.4 – Subsystém vysílače

Dílčí téma 1.5 – Subsystém antény

Dílčí téma 1.6 – Subsystém pro monitorování a řízení

Dílčí téma 1.7 – Palubní zařízení

Dílčí téma 1.8 – Kontrola a údržba systému

Předmět 3: GLOBÁLNÍ DRUŽICOVÝ NAVIGAČNÍ SYSTÉM

TÉMA 1 – GNSS

Dílčí téma 1.1 – Obecný přehled

Předmět 4: PALUBNÍ ZAŘÍZENÍ

TÉMA 1 – Palubní systémy

Dílčí téma 1.1 – Palubní systémy

TÉMA 2 – Autonomní navigace

Dílčí téma 2.1 – Inerciální navigace

TÉMA 3 – Vertikální navigace

Dílčí téma 3.1 – Vertikální navigace

Předmět 5: FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Přístup k provozní bezpečnosti

▼B

Dílčí téma 1.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

TÉMA 2 – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 2.1 – Funkční provozní bezpečnost

9. **PŘEHLED – PRIMÁRNÍ PŘEHLEDOVÝ RADAR**

Předmět 1: PRIMÁRNÍ PŘEHLEDOVÝ RADAR

TÉMA 1 – Přehled při řízení letového provozu (ATC)

Dílčí téma 1.1 – Využití primárního přehledového radaru (PSR) pro letové provozní služby

Dílčí téma 1.2 – Anténa (PSR)

Dílčí téma 1.3 – Vysílače

Dílčí téma 1.4 – Vlastnosti primárních cílů

Dílčí téma 1.5 – Přijímače

Dílčí téma 1.6 – Zpracování signálu a extrakce plotu

Dílčí téma 1.7 – Kombinace plotů

Dílčí téma 1.8 – Vlastnosti primárního radaru

TÉMA 2 – SURPSR – Radar pro řízení pohybu na pohybových plochách (SMR)

Dílčí téma 2.1 – Využití SMR pro letové provozní služby

Dílčí téma 2.2 – Čidlo radaru

TÉMA 3 – SURPSR – Testy a měření

Dílčí téma 3.1 – Testy a měření

Předmět 2: ROZHRANÍ ČLOVĚK-STROJ (HMI)

TÉMA 1 – SURPSR – ROZHRANÍ ČLOVĚK-STROJ

Dílčí téma 1.1 – HMI řídících letového provozu

Dílčí téma 1.2 – HMI servisního personálu

Dílčí téma 1.3 – HMI pilota

Dílčí téma 1.4 – Zobrazení

▼B

Předmět 3: PŘENOS PŘEHLEDOVÝCH DAT

TÉMA 1 – SDT

Dílčí téma 1.1 – Technologie a protokoly

Dílčí téma 1.2 – Metody ověřování

Předmět 4: FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – SURPSR – Přístup k provozní bezpečnosti

Dílčí téma 1.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

TÉMA 2 – SURPSR – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 2.1 – Funkční provozní bezpečnost

Předmět 5: SYSTÉMY ZPRACOVÁNÍ DAT

TÉMA 1 – Komponenty systému

Dílčí téma 1.1 – Systémy zpracování přehledových dat

10. **PŘEHLED – SEKUNDÁRNÍ PŘEHLEDOVÝ RADAR**

Předmět 1: SEKUNDÁRNÍ PŘEHLEDOVÝ RADAR (SSR)

TÉMA 1 – SSR a monopulzní SSR

Dílčí téma 1.1 – Využití radaru SSR pro letové provozní služby

Dílčí téma 1.2 – Anténa (SSR)

Dílčí téma 1.3 – Dotazovač

Dílčí téma 1.4 – Odpovídač

Dílčí téma 1.5 – Přijímače

Dílčí téma 1.6 – Zpracování signálu a extrakce plotu

Dílčí téma 1.7 – Kombinace plotů

Dílčí téma 1.8 – Zkouška a měření

TÉMA 2 – Mód S

Dílčí téma 2.1 – Úvod k módu S

▼B

Dílčí téma 2.2 – Systém módu S

TÉMA 3 – Multilaterace

Dílčí téma 3.1 – MLAT – použití

Dílčí téma 3.2 – Zásady MLAT

TÉMA 4 – SURSSR – Prostředí

Dílčí téma 4.1 – Prostředí SSR

Předmět 2: ROZHRANÍ ČLOVĚK-STROJ (HMI)

TÉMA 1 – ROZHRANÍ ČLOVĚK-STROJ

Dílčí téma 1.1 – HMI řídících letového provozu

Dílčí téma 1.2 – HMI servisního personálu

Dílčí téma 1.3 – HMI pilota

Dílčí téma 1.4 – Zobrazení

Předmět 3: PŘENOS PŘEHLEDOVÝCH DAT

TÉMA 1 – SDT

Dílčí téma 1.1 – Technologie a protokoly

Dílčí téma 1.2 – Metody ověřování

Předmět 4: FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Přístup k provozní bezpečnosti

Dílčí téma 1.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

TÉMA 2 – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 2.1 – Funkční provozní bezpečnost

Předmět 5: SYSTÉMY ZPRACOVÁNÍ DAT

TÉMA 1 – Komponenty systému

Dílčí téma 1.1 – Systémy zpracování přehledových dat

▼B

11. **PŘEHLED – AUTOMATICKÝ ZÁVISLÝ PŘEHLED**

Předmět 1: AUTOMATICKÝ ZÁVISLÝ PŘEHLED (ADS)

TÉMA 1 – Obecný přehled ADS

Dílčí téma 1.1 – Definice ADS

TÉMA 2 – SURADS – ADS-B

Dílčí téma 2.1 – Úvod k ADS-B

Dílčí téma 2.2 – Techniky ADS-B

Dílčí téma 2.3 – Režim VDL 4 (STDMA)

Dílčí téma 2.4 – Rozšířený dotazovací signál (*Extended Squitter*) módu S

Dílčí téma 2.5 – UAT

Dílčí téma 2.6 – ASTERIX

TÉMA 3 – ADS-C

Dílčí téma 3.1 – Úvod k ADS-C

Dílčí téma 3.2 – Techniky v ADS-C

Předmět 2: ROZHRANÍ ČLOVĚK-STROJ (HMI)

TÉMA 1 – ROZHRANÍ ČLOVĚK-STROJ

Dílčí téma 1.1 – HMI řídících letového provozu

Dílčí téma 1.2 – HMI servisního personálu

Dílčí téma 1.3 – HMI pilota

Dílčí téma 1.4 – Zobrazení

Předmět 3: PŘENOS PŘEHLEDOVÝCH DAT

TÉMA 1 – SDT

Dílčí téma 1.1 – Technologie a protokoly

Dílčí téma 1.2 – Metody ověřování

Předmět 4: FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Přístup k provozní bezpečnosti

▼B

Dílčí téma 1.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

TÉMA 2 – SURADS – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 2.1 – Funkční provozní bezpečnost

Předmět 5: SYSTÉMY ZPRACOVÁNÍ DAT

TÉMA 1 – Komponenty systému

Dílčí téma 1.1 – Systémy zpracování přehledových dat

12. **DATA – ZPRACOVÁNÍ DAT**

Předmět 1: FUNKČNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOST

TÉMA 1 – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 1.1 – Funkční provozní bezpečnost

Dílčí téma 1.2 – Integrita a bezpečnost softwaru

TÉMA 2 – Přístup k provozní bezpečnosti

Dílčí téma 2.1 – Přístup k provozní bezpečnosti

Předmět 2: SYSTÉMY ZPRACOVÁNÍ DAT

TÉMA 1 – Požadavky na uživatele

Dílčí téma 1.1 – Požadavky na řídícího letového provozu

Dílčí téma 1.2 – Trajektorie, predikce a výpočet

Dílčí téma 1.3 – Pozemní bezpečnostní sítě

Dílčí téma 1.4 – Podpora rozhodnutí

TÉMA 2 Údaje o systémových komponentech

Dílčí téma 2.1 – Systémy zpracování dat

Dílčí téma 2.2 – Systémy zpracování letových dat

Dílčí téma 2.3 – Systémy zpracování přehledových dat

Předmět 3: DATOVÝ PROCES

TÉMA 1 – Softwarový proces

Dílčí téma 1.1 – Middleware

Dílčí téma 1.2 – Provozní systémy

▼B

Dílčí téma 1.3 – Řízení konfigurace

Dílčí téma 1.4 – Postup vývoje softwaru

TÉMA 2 – Hardwarová platforma

Dílčí téma 2.1 – Modernizace zařízení

Dílčí téma 2.2 – Aplikace COTS

Dílčí téma 2.3 – Vztahy vzájemné závislosti

Dílčí téma 2.4 – Udržovatelnost

TÉMA 3 – Testování

Dílčí téma 3.1 – Testování

Předmět 4: DATA

TÉMA 1 – Základní rysy dat

Dílčí téma 1.1 – Význam dat

Dílčí téma 1.2 – Řízení datové konfigurace

Dílčí téma 1.3 – Datové standardy

TÉMA 2 – Data ATM – Podrobná struktura

Dílčí téma 2.1 – Hranice systému

Dílčí téma 2.2 – Charakteristické body

Dílčí téma 2.3 – Výkonnostní charakteristiky letadel

Dílčí téma 2.4 – Řízení zobrazení

Dílčí téma 2.5 – Zprávy *Auto-coordination* (*Auto-coordination Messages*)

Dílčí téma 2.6 – Data řízení konfigurace

Dílčí téma 2.7 – Data o fyzickém nastavení

Dílčí téma 2.8 – Relevantní meteorologická data

Dílčí téma 2.9 – Výstražné a chybové zprávy pro ATSEP

Dílčí téma 2.10 – Výstražné a chybové zprávy pro ATCO

Předmět 5: KOMUNIKACE – DATA

TÉMA 1 – Úvod k sítím

Dílčí téma 1.1 – Druhy

▼B

Dílčí téma 1.2 – Sítě

Dílčí téma 1.3 – Externí síťové služby

Dílčí téma 1.4 – Nástroje k měření

Dílčí téma 1.5 – Řešení problémů

TÉMA 2 – Protokoly

Dílčí téma 2.1 – Základní teorie

Dílčí téma 2.2 – Obecné protokoly

Dílčí téma 2.3 – Zvláštní protokoly

TÉMA 3 – DATDP – Vnitrostátní sítě

Dílčí téma 3.1 – Vnitrostátní sítě

Předmět 6: PRIMÁRNÍ PŘEHLED

TÉMA 1 – Přehled při řízení letového provozu (ATC)

Dílčí téma 1.1 – Využití primárního přehledového radaru (PSR) pro letové provozní služby

Předmět 7: SEKUNDÁRNÍ PŘEHLED

TÉMA 1 – SSR A MSSR

Dílčí téma 1.1 – Využití radaru SSR pro letové provozní služby

TÉMA 2 – Mód S

Dílčí téma 2.1 – Úvod k módu S

TÉMA 3 – Multilaterace

Dílčí téma 3.1 – Zásady MLAT

Předmět 8: PŘEHLED – HMI

TÉMA 1 – HMI

Dílčí téma 1.1 – HMI řídících letového provozu

Předmět 9: PŘENOS PŘEHLEDOVÝCH DAT

TÉMA 1 – Přenos přehledových dat

Dílčí téma 1.1 – Technologie a protokoly

▼B

13. **MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ SYSTÉMU (SMC) – KOMUNIKACE**

Předmět 1: STRUKTURA ANS

TÉMA 1 – Organizace a provoz ANSP

Dílčí téma 1.1 – SMCCOM – Organizace a provoz ANSP

TÉMA 2 – Program údržby ANSP

Dílčí téma 2.1 – Obecné zásady

TÉMA 3 – Kontext ATM

Dílčí téma 3.1 – Kontext ATM

TÉMA 4 – Správní postupy ANSP

Dílčí téma 4.1 – Administrace

Předmět 2: SYSTÉM/ZAŘÍZENÍ ANS

TÉMA 1 – Provozní dopady

Dílčí téma 1.1– Degradační stavy nebo ztráta služeb týkajících se systému/zařízení

TÉMA 2 – SMCCOM – Funkcionalita a provoz na pracovní pozici uživatele

Dílčí téma 2.1 – Pracovní pozice uživatele

Dílčí téma 2.2 – Pracovní pozice SMC

Předmět 3: NÁSTROJE, PROCESY A POSTUPY

TÉMA 1 – Požadavky

Dílčí téma 1.1 – Systém řízení bezpečnosti (SMS)

Dílčí téma 1.2 – Systém řízení kvality (QMS)

Dílčí téma 1.3 – Uplatnění SMS v pracovním prostředí

TÉMA 2 – Dohody o údržbě s externími agenturami

Dílčí téma 2.1 – Zásady dohod

▼B

TÉMA 3 – Všeobecné procesy SMC

Dílčí téma 3.1 – Úlohy a Povinnosti

TÉMA 4 – Systémy řízení údržby

Dílčí téma 4.1 – Podávání zpráv

Předmět 4: TECHNOLOGIE

TÉMA 1 – Technologie a zásady

Dílčí téma 1.1 – Obecné informace

Dílčí téma 1.2 – Komunikace

Dílčí téma 1.3 – Zařízení

Předmět 5: KOMUNIKACE – HLASOVÁ

TÉMA 1 – Letadlo-země

Dílčí téma 1.1 – Pracovní pozice řídícího letového provozu

TÉMA 2 – Země-země

Dílčí téma 2.1 – Rozhraní

Dílčí téma 2.2 – Hlasový komunikační systém

Dílčí téma 2.3 – Pracovní pozice řídícího letového provozu

Předmět 6: KOMUNIKACE – DATA

TÉMA 1 – Evropské sítě

Dílčí téma 1.1 – Síťové technologie

TÉMA 2 – Globální sítě

Dílčí téma 2.1 – Sítě a normy

Dílčí téma 2.2 – Popis

Dílčí téma 2.3 – Globální architektura

Dílčí téma 2.4 – Podsítě letadlo-země

Dílčí téma 2.5 – Podsítě země-země

Dílčí téma 2.6 – Aplikace letadlo-země

▼B

Předmět 7: KOMUNIKACE – ZAŘÍZENÍ PRO ZÁZNAM

TÉMA 1 – Předepsaná zařízení pro záznam

Dílčí téma 1.1 – Předpisy

Dílčí téma 1.2 – Zásady

Předmět 8: NAVIGACE – PBN

TÉMA 1 – Koncepty NAV

Dílčí téma 1.1 – NOTAM

14. **MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ SYSTÉMU – NAVIGACE**

Předmět 1: STRUKTURA ANS

TÉMA 1 – Organizace a provoz ANSP

Dílčí téma 1.1 – Organizace a provoz ANSP

TÉMA 2 – Program údržby ANSP

Dílčí téma 2.1 – Obecné zásady

TÉMA 3 – Kontext ATM

Dílčí téma 3.1 – Kontext ATM

TÉMA 4 – Správní postupy ANSP

Dílčí téma 4.1 – Administrace

Předmět 2: SYSTÉM/ZAŘÍZENÍ ANS

TÉMA 1 – Provozní dopady

Dílčí téma 1.1– SMCNAV – Degradace nebo ztráta služeb týkajících se systému/zařízení

TÉMA 2 – Funkcionalita a provoz na pracovní pozici uživatele

Dílčí téma 2.1 – Pracovní pozice uživatele

Dílčí téma 2.2 – Pracovní pozice SMC

Předmět 3: NÁSTROJE, PROCESY A POSTUPY

TÉMA 1 – SMCNAV – Požadavky

▼B

Dílčí téma 1.1 – Systém řízení bezpečnosti (SMS)

Dílčí téma 1.2 – Systém řízení kvality (QMS)

Dílčí téma 1.3 – Uplatnění SMS v pracovním prostředí

TÉMA 2 – Dohody o údržbě s externími agenturami

Dílčí téma 2.1 – Zásady dohod

TÉMA 3 – Všeobecné procesy SMC

Dílčí téma 3.1 – Úlohy a Povinnosti

TÉMA 4 – SMCNAV – Systémy řízení údržby

Dílčí téma 4.1 – Podávání zpráv

Předmět 4: TECHNOLOGIE

TÉMA 1 – SMCNAV – Technologie a zásady

Dílčí téma 1.1 – Obecné informace

Dílčí téma 1.2 – Komunikace

Dílčí téma 1.3 – Zařízení

Předmět 5: KOMUNIKACE – DATA

TÉMA 1 – SMCNAV – Evropské sítě

Dílčí téma 1.1 – Síťové technologie

TÉMA 2 – Globální sítě

Dílčí téma 2.1 – Sítě a normy

Dílčí téma 2.2 – Popis

Dílčí téma 2.3 – Globální architektura

Dílčí téma 2.4 – Podsítě letadlo-země

Dílčí téma 2.5 – Podsítě země-země

Dílčí téma 2.6 – Aplikace letadlo-země

Předmět 6: KOMUNIKACE – ZAŘÍZENÍ PRO ZÁZNAM

TÉMA 1 – Předepsaná zařízení pro záznam

▼B

Dílčí téma 1.1 – Předpisy

Dílčí téma 1.2 – Zásady

Předmět 7: NAVIGACE – PBN

TÉMA 1 – Koncepty NAV

Dílčí téma 1.1 – NOTAM

Předmět 8: NAVIGACE – POZEMNÍ SYSTÉMY – NDB

TÉMA 1 – NDB/Locator

Dílčí téma 1.1 – Využití systému

Předmět 9: NAVIGACE – POZEMNÍ SYSTÉMY – DFI

TÉMA 1 – SMCNAV – DF

Dílčí téma 1.1 – Využití systému

Předmět 10: NAVIGACE – POZEMNÍ SYSTÉMY – VOR

TÉMA 1 – VOR

Dílčí téma 1.1 – Využití systému

Předmět 11: NAVIGACE – POZEMNÍ SYSTÉMY – DME

TÉMA 1 – DME

Dílčí téma 1.1 – Využití systému

Předmět 12: NAVIGACE – POZEMNÍ SYSTÉMY – ILS

TÉMA 1 – ILS

Dílčí téma 1.1 – Využití systému

15. **MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ SYSTÉMU – PŘEHLED**

Předmět 1: STRUKTURA ANS

TÉMA 1 – Organizace a provoz ANSP

Dílčí téma 1.1 – Organizace a provoz ANSP

TÉMA 2 – Program údržby ANSP

Dílčí téma 2.1 – Obecné zásady

▼B

TÉMA 3 – Kontext ATM

Dílčí téma 3.1 – Kontext ATM

TÉMA 4 – Správní postupy ANSP

Dílčí téma 4.1 – Administrace

Předmět 2: SYSTÉM/ZAŘÍZENÍ ANS

TÉMA 1 – Provozní dopady

Dílčí téma 1.1 – SMCSUR – Degradace nebo ztráta služeb týkajících se systému/zařízení

TÉMA 2 – Funkcionalita a provoz na pracovní pozici uživatele

Dílčí téma 2.1 – Pracovní pozice uživatele

Dílčí téma 2.2 – Pracovní pozice SMC

Předmět 3: NÁSTROJE, PROCESY A POSTUPY

TÉMA 1 – Požadavky

Dílčí téma 1.1 – Systém řízení bezpečnosti (SMS)

Dílčí téma 1.2 – Systém řízení kvality (QMS)

Dílčí téma 1.3 – Uplatnění SMS v pracovním prostředí

TÉMA 2 – Dohody o údržbě s externími agenturami

Dílčí téma 2.1 – Zásady dohod

TÉMA 3 – Všeobecné procesy SMC

Dílčí téma 3.1 – Úlohy a Povinnosti

TÉMA 4 – Systémy řízení údržby

Dílčí téma 4.1 – Podávání zpráv

Předmět 4: TECHNOLOGIE

TÉMA 1 – Technologie a zásady

Dílčí téma 1.1 – Obecné informace

▼B

Dílčí téma 1.2 – Komunikace

Dílčí téma 1.3 – Zařízení

Předmět 5: KOMUNIKACE – DATA

TÉMA 1 – Evropské sítě

Dílčí téma 1.1 – Síťové technologie

TÉMA 2 – Globální sítě

Dílčí téma 2.1 – Sítě a normy

Dílčí téma 2.2 – Popis

Dílčí téma 2.3 – Globální architektura

Dílčí téma 2.4 – Podsítě letadlo-země

Dílčí téma 2.5 – Podsítě země-země

Dílčí téma 2.6 – Aplikace letadlo-země

Předmět 6: KOMUNIKACE – ZAŘÍZENÍ PRO ZÁZNAM

TÉMA 1 – Předepsaná zařízení pro záznam

Dílčí téma 1.1 – Předpisy

Dílčí téma 1.2 – Zásady

Předmět 7: NAVIGACE – PBN

TÉMA 1 – Koncepty NAV

Dílčí téma 1.1 – NOTAM

Předmět 8: PRIMÁRNÍ PŘEHLED

TÉMA 1 – Přehled při řízení letového provozu (ATC)

Dílčí téma 1.1 – Využití primárního přehledového radaru (PSR) pro letové provozní služby

Předmět 9: SEKUNDÁRNÍ PŘEHLED

TÉMA 1 – SSR A MSSR

Dílčí téma 1.1 – Využití radaru SSR pro letové provozní služby

TÉMA 2 – Mód S

Dílčí téma 2.1 – Úvod k módu S

▼B

TÉMA 3 – Multilaterace

Dílčí téma 3.1 – Zásady MLAT

Předmět 10: PŘEHLED – HMI

TÉMA 1 – HMI

Dílčí téma 1.1 – HMI řídících letového provozu

Předmět 11: PŘEHLED – PŘENOS DAT

TÉMA 1 – Přenos přehledových dat

Dílčí téma 1.1 – Technologie a protokoly

16. **MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ SYSTÉMU – DATA**

Předmět 1: STRUKTURA ANS

TÉMA 1 – Organizace a provoz ANSP

Dílčí téma 1.1 – Organizace a provoz ANSP

TÉMA 2 – Program údržby ANSP

Dílčí téma 2.1 – Obecné zásady

TÉMA 3 – Kontext ATM

Dílčí téma 3.1 – Kontext ATM

TÉMA 4 – SPRÁVNÍ POSTUPY ANSP

Dílčí téma 4.1 – Administrace

Předmět 2: SYSTÉM/ZAŘÍZENÍ ANS

TÉMA 1 – Provozní dopady

Dílčí téma 1.1– Degradace nebo ztráta služeb týkajících se systému/zařízení

TÉMA 2 – Funkcionalita a provoz na pracovní pozici uživatele

Dílčí téma 2.1 – Pracovní pozice uživatele

Dílčí téma 2.2 – Pracovní pozice SMC

▼B

Předmět 3: NÁSTROJE, PROCESY A POSTUPY

TÉMA 1 – SMCDAT – Požadavky

Dílčí téma 1.1 – Systém řízení bezpečnosti (SMS)

Dílčí téma 1.2 – Systém řízení kvality (QMS)

Dílčí téma 1.3 – Uplatnění SMS v pracovním prostředí

TÉMA 2 – Dohody o údržbě s externími agenturami

Dílčí téma 2.1 – Zásady dohod

TÉMA 3 – Všeobecné procesy SMC

Dílčí téma 3.1 – Úlohy a Povinnosti

TÉMA 4 – Systémy řízení údržby

Dílčí téma 4.1 – Podávání zpráv

Předmět 4: TECHNOLOGIE

TÉMA 1 – Technologie a zásady

Dílčí téma 1.1 – Obecné informace

Dílčí téma 1.2 – Komunikace

Dílčí téma 1.3 – Zařízení

Předmět 5: KOMUNIKACE – DATA

TÉMA 1 – Evropské sítě

Dílčí téma 1.1 – Síťové technologie

TÉMA 2 – Globální sítě

Dílčí téma 2.1 – Sítě a normy

Dílčí téma 2.2 – Popis

Dílčí téma 2.3 – Globální architektura

Dílčí téma 2.4 – Podsítě letadlo-země

Dílčí téma 2.5 – Podsítě země-země

Dílčí téma 2.6 – Aplikace letadlo-země

▼B

Předmět 6: KOMUNIKACE – ZAŘÍZENÍ PRO ZÁZNAM

TÉMA 1 – Předepsaná zařízení pro záznam

Dílčí téma 1.1 – Předpisy

Dílčí téma 1.2 – Zásady

Předmět 7: NAVIGACE – PBN

TÉMA 1 – SMCDAT – Koncepty NAV

Dílčí téma 1.1 – NOTAM

Předmět 8: PRIMÁRNÍ PŘEHLED

TÉMA 1 – Přehled při řízení letového provozu (ATC)

Dílčí téma 1.1 – Využití primárního přehledového radaru (PSR) pro letové provozní služby

Předmět 9: SEKUNDÁRNÍ PŘEHLED

TÉMA 1 – SSR AND MSSR

Dílčí téma 1.1 – Využití radaru SSR pro letové provozní služby

TÉMA 2 – Mód S

Dílčí téma 2.1 – Úvod k módu S

TÉMA 3 – Multilaterace

Dílčí téma 3.1 – Zásady MLAT

Předmět 10: PŘEHLED – HMI

TÉMA 1 – HMI

Dílčí téma 1.1 – ATCO HMI

Předmět 11: PŘEHLED – PŘENOS DAT

TÉMA 1 – Přenos přehledových dat

Dílčí téma 1.1 – Technologie a protokoly

Předmět 12: PŘEHLED – SYSTÉMY ZPRACOVÁNÍ DAT

TÉMA 1 – Požadavky týkající se uživatele

Dílčí téma 1.1 – Požadavky na řídícího letového provozu

▼B

Dílčí téma 1.2 – Trajektorie, predikce a výpočet

Dílčí téma 1.3 – Pozemní bezpečnostní sítě

Dílčí téma 1.4 – Podpora rozhodnutí

Předmět 13: PŘEHLED – DATOVÝ PROCES

TÉMA 1 – Hardwarová platforma

Dílčí téma 1.1 – Modernizace zařízení

Dílčí téma 1.2 – Aplikace COTS

Dílčí téma 1.3 – Vztahy vzájemné závislosti

Předmět 14: PŘEHLED – DATA

TÉMA 1 – Základní rysy dat

Dílčí téma 1.1 – Význam dat

Dílčí téma 1.2 – Řízení datové konfigurace

Dílčí téma 1.2 – Datové standardy