NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 255/2010

ze dne 25. března 2010,

kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi ([1]), a zejména na čl. 6 odst. 7 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Komise má stanovit opatření týkající se uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) s cílem optimalizovat dostupnou kapacitu při užívání vzdušného prostoru a zlepšit činnosti související s ATFM.

(2) Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) byla v souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([2]), pověřena, aby k ATFM vytvořila prováděcí pravidla. Toto nařízení vychází z výsledné zprávy o pověření ze dne 7. prosince 2007.

(3) Jednotné uplatňování zvláštních pravidel a postupů v rámci vzdušného prostoru jednotného evropského nebe má zásadní význam pro dosažení optimálního využití dostupné kapacity řízení letového provozu prostřednictvím účinného uspořádání a provozu činnosti ATFM.

(4) Toto nařízení by se nemělo vztahovat na vojenské činnosti a výcvik, jak je uvedeno v čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004. Opatřením ATFM by však měla podléhat vojenská letadla provozovaná v rámci všeobecného letového provozu, jsou-li provozována nebo mají-li být provozována ve vzdušném prostoru nebo na letištích, na něž se opatření ATFM vztahují.

(5) V souladu s článkem 13 nařízení (ES) č. 549/2004 by při definování a provádění opatření ATFM měly být zajištěny základní bezpečnostní a obranné zájmy členských států.

(6) Organizace Eurocontrol zřídila s ohledem na doporučení Evropského oblastního navigačního plánu Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) jediné centrální stanoviště ATFM pověřené plánováním, koordinací a prováděním opatření ATFM. Členské státy by měly být povinny přijmout nezbytná opatření, kterými zajistí, aby centrální stanoviště ATFM optimalizovalo celkový dopad opatření ATFM na evropskou síť uspořádání letového provozu (dále jen „EATMN“).

(7) Opatření ATFM by měla vycházet ze zásad stanovených organizací ICAO a všechny strany v systému ATFM by se měly řídit pravidly, která zajišťují, aby kapacita řízení letového provozu byla užívána bezpečně a v co největší možné míře.

(8) Opatření ATFM by měla zohledňovat dostupnost tratí a vzdušného prostoru zejména prostřednictvím pružného užívání vzdušného prostoru všemi příslušenými stranami včetně buňky uspořádání vzdušného prostoru, uvedeného v nařízení Komise (ES) č. 2150/2005 ze dne 23. prosince 2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru ([3]).

(9) Aby byla optimalizována dostupná kapacita EATMN včetně letišť, měly by být stanoveny postupy zaměřené na posílení souladu mezi letištními sloty a letovými plány.

(10) Je vhodné poskytnout členským státům a stranám zúčastněným v ATFM dostatečný čas k dosažení souladu s požadavky uspořádání toku letového provozu.

(11) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví požadavky na uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) s cílem optimalizovat dostupnou kapacitu evropské sítě uspořádání letového provozu (dále jen „EATMN“) a zlepšit činnosti související s ATFM.

2. Toto nařízení se v rámci vzdušného prostoru uvedeného v čl. 1 odst. 3 nařízení (ES) č. 551/2004 vztahuje na:

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.
([2]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.
([3]) Úř. věst. L 342, 24.12.2005, s. 20.

a) všechny lety, jež mají být provozovány nebo se provozují v rámci všeobecného letového provozu a v souladu s pravidly pro let podle přístrojů (dále jen „IFR“), ať zcela, nebo zčásti;

b) všechny fáze letů uvedených v písmenu a) a uspořádání letového provozu.

3. Toto nařízení se vztahuje na tyto strany (nebo zástupce jednající jejich jménem) zapojené do činností souvisejících s ATFM:

a) provozovatelé letadel;

b) stanoviště letových provozních služeb (dále jen „ATS“), včetně ohlašoven ATS a letištních služeb řízení;

c) letecké informační služby;

d) subjekty zapojené do uspořádání vzdušného prostoru;

e) řídící orgány letišť;

f) centrální stanoviště ATFM;

g) místní stanoviště ATFM;

h) koordinátoři slotů z koordinovaných letišť.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené v článku 2 nařízení (ES) č. 549/2004 a v článku 2 nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 ([1]).

Použijí se rovněž tyto definice:

1) „opatřením uspořádání toku letového provozu (ATFM)“ se rozumí opatření přijatá k provádění činností souvisejících s uspořádáním toku letového provozu a s řízením kapacity;

2) „provozovatelem“ se rozumí osoba, organizace nebo podnik zabývající se provozováním nebo nabízející provozování letadel;

3) „pravidly pro let podle přístrojů (IFR)“ se rozumí pravidla pro let podle přístrojů definovaná v příloze 2 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“);

4) „ohlašovnou letových provozních služeb (ATS)“ se rozumí stanoviště ATS zřízené za účelem přijímání hlášení týkajících se ATS a letových plánů, předkládaných před prvním vydáním letového povolení;

5) „místním stanovištěm uspořádání toku letového provozu (ATFM)“ se rozumí místo uspořádání toku provozu provozované v zájmu jednoho nebo více míst uspořádání toku provozu jako styčné místo mezi centrálním stanovištěm ATFM a stanovištěm ATS nebo skupinou těchto stanovišť;

6) „kritickou událostí“ se rozumí neobvyklá nebo krizová situace, jež má za následek významné snížení kapacity EATMN, zásadní nerovnováhu mezi kapacitou EATMN a poptávkou nebo zásadní selhání toku informací v jedné nebo více částech EATMN;

7) „odletovým slotem uspořádání toku letového provozu (ATFM)“ se rozumí vypočítaný čas vzletu přidělený centrálním stanovištěm ATFM s časovou tolerancí, využívanou místním stanovištěm ATS;

8) „směrováním tratí a provozu“ se rozumí metodika a postupy pro používání tratí letadly;

9) „duplicitním letovým plánem“ se rozumí více než jeden letový plán pro tentýž plánovaný let mezi dvěma letišti;

10) „konfigurací sektoru stanoviště letových provozních služeb (ATS)“ se rozumí čtyřrozměrný popis sektoru nebo skupiny sektorů vzdušného prostoru stanoviště ATS, který může být provozován nebo které mohou být provozovány trvale nebo dočasně;

11) „dobou pojíždění po ploše letiště“ se rozumí předem určená hodnota času od zahájení pojíždění pro vzlet až do fáze vzletu, vyjádřená v minutách a platná za běžného letištního provozu;

12) „aktualizovanou polohou letu“ se rozumí poloha letadla aktualizovaná na základě přehledových údajů, údajů letového plánu nebo hlášení o poloze;

13) „povolením ATC“ se rozumí oprávnění letadlu postupovat podle podmínek určených stanovištěm řízení letového provozu;

14) „pozastavením platnosti letového plánu“ se rozumí postup zahájený subjektem, který vykonává činnosti související s ATFM, s cílem zajistit, aby provozovatel provedl před uskutečněním letu změnu v letovém plánu;

15) „leteckou službou“ se rozumí let nebo série letů za účelem přepravy cestujících, nákladu nebo poštovních zásilek za úplatu;

16) „provozním deníkem“ se rozumí deník systému ATFM převedený do databáze, která umožňuje rychlé vyhledávání údajů týkajících se ATFM.

Článek 3

Struktura uspořádání toku letového provozu

1. Plánování, koordinace a provádění opatření ATFM stranami uvedenými v čl. 1 odst. 3 jsou v souladu s předpisy ICAO upřesněnými v příloze.

2. ATFM se řídí těmito zásadami:

([1]) Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1.

a) Opatření ATFM:

i) předchází poptávce po letovém provozu převyšující deklarovanou kapacitu řízení letového provozu sektorů a letišť,

ii) využívají kapacitu EATMN v maximální možné míře s cílem optimalizovat účinnost EATMN a minimalizovat nepříznivé dopady na provozovatele,

iii) optimalizují kapacita EATMN pomocí vývoje a uplatňování opatření stanovišť ATS ke zvýšení kapacity,

iv) podporují řízení kritických událostí;

b) místní stanoviště ATFM a centrální stanoviště ATFM jsou považovány za součást činnosti ATFM.

3. Přidělování odletových slotů ATFM upřednostňuje lety podle pořadí jejich plánovaného dosažení místa, pro které bude uplatněno opatření ATFM, ledaže si zvláštní okolnosti vyžádají uplatnění jiného prioritního pravidla, jež bylo formálně schváleno a slouží ku prospěchu EATMN.

První pododstavec lze uplatnit na lety, které nejsou schopny přijmout možnost přesměrování, aby se zamezilo nebo zmírnilo přetížení oblastí, a to s ohledem na místo a rozsah přetížené oblasti.

Článek 4

Všeobecné povinnosti členských států

1. Členské státy zajistí, aby činnost ATFM byla dostupná pro strany uvedené v čl. 1 odst. 3 24 hodin denně.

2. Definice a provádění opatření ATFM jsou slučitelné s požadavky členských států na bezpečnost a obranu, aby byla zajištěna účinnost plánování, přidělování a užívání vzdušného prostoru ve prospěch stran uvedených v čl. 1 odst. 3.

3. Pro spolupráci stran zapojených do činnosti ATFM, stanovišť ATS a subjektů zapojených do uspořádání vzdušného prostoru se stanoví jednotné postupy, aby užívání vzdušného prostoru bylo optimalizováno.

4. Vypracuje se společný referenční dokument obsahující metodiku, postupy a popis směrování tratí a provozu. Kde je to vhodné, musí být s tímto společným referenčním dokumentem zcela v souladu zveřejnění dostupnosti tratí v národních leteckých informačních příručkách.

5. V souladu s předpisy ICAO uvedenými v příloze se vypracují společné postupy pro podání žádosti o výjimku z přidělení odletového slotu ATFM. Tyto postupy jsou koordinovány s centrálním stanovištěm ATFM a zveřejněny v národních leteckých informačních příručkách.

Článek 5

Povinnosti členských států týkající se centrálního stanoviště ATFM

Členské státy zajistí, aby centrální stanoviště ATFM:

a) optimalizovalo účinky na celkovou výkonnost EATMN metodou plánování, koordinace a provádění opatření ATFM;

b) konzultovalo s provozovateli otázky definování opatření ATFM;

c) zajistilo účinné provádění opatření ATFM spolu s místními stanovišti ATFM;

d) ve spolupráci s místními stanovišti ATFM určilo alternativní směrování tratí, aby zamezilo nebo zmírnilo přetížení oblastí, a to s ohledem na účinky celkové výkonnosti EATMN;

e) nabídlo přesměrování těch letů, které by optimalizovaly účinky uvedené v písmenu d);

f) provozovatelům a stanovištím ATS včas poskytovalo informace o ATFM včetně:

i) plánovaných opatření ATFM,

ii) dopadu opatření ATFM na čas vzletu a letový profil jednotlivých letů;

g) sledovalo případy chybějících a duplicitních letových plánů, které byly podány;

h) pozastavilo platnost letového plánu, pokud ani s ohledem k časové toleranci nelze dodržet odletový slot ATFM a nový předpokládaný čas zahájení pojíždění není znám;

i) sledovalo počet výjimek udělených v souladu s čl. 4 odst. 5.

Článek 6

Všeobecné povinnosti stanovišť ATS

1. Je-li třeba uplatnit opatření ATFM, stanoviště ATS spolupracují prostřednictvím místního stanoviště ATFM s centrálním stanovištěm ATFM s cílem zajistit, aby dané opatření bylo zvoleno s ohledem na optimalizaci účinků celkové výkonnosti EATMN.

2. Je-li to nezbytné, ohlašovny ATS usnadňují výměnu informací mezi piloty nebo provozovateli a místním nebo centrálním stanovištěm ATFM.

3. Stanoviště ATS zajistí, aby opatření ATFM uplatňovaná pro letiště byla koordinována s příslušným řídícím orgánem letiště tak, aby byla zajištěna účinnost plánování a využívání letiště ve prospěch stran uvedených v čl. 1 odst. 3.

4. Stanoviště ATS oznamují centrálnímu stanovišti ATFM prostřednictvím místního stanoviště ATFM všechny případy, které mohou mít dopad na kapacitu řízení letového provozu nebo na poptávku po letovém provozu.

5. Stanoviště ATS poskytují centrálnímu stanovišti ATFM tyto údaje a jejich následné aktualizace s tím, že tyto údaje předkládají včas a zajišťují jejich kvalitu:

a) dostupnost uspořádání vzdušného prostoru a tratí;

b) konfigurace a aktivace sektorů stanovišť ATS;

c) doby pojíždění po ploše letiště;

d) kapacitu sektoru řízení letového provozu a kapacitu letiště;

e) dostupnost tratí včetně dostupnosti dané uplatněním pružného užívání vzdušného prostoru v souladu s nařízením (ES) č. 2150/2005;

f) aktualizované polohy letů;

g) odchylky od letových plánů;

h) dostupnost vzdušného prostoru včetně dostupnosti dané uplatněním pružného užívání vzdušného prostoru v souladu s nařízením (ES) č. 2150/2005;

i) skutečné časy vzletů.

Údaje se zpřístupňují stranám uvedeným v čl. 1 odst. 3 a poskytují se bezplatně centrálnímu stanovišti ATFM a prostřednictvím tohoto stanoviště.

6. Stanoviště ATS na letišti odletu zajišťuje, aby:

a) v případě, že let podléhá odletovému slotu ATFM, že je tento slot obsažen v povolení ATC;

b) lety dodržovaly odletové sloty ATFM;

c) letům, které i s ohledem na stanovenou časovou toleranci nedodrží svůj předpokládaný čas zahájení pojíždění, nebylo dáno povolení ke vzletu;

d) letům, u kterých byla zamítnuta nebo pozastavena platnost letového plánu, nebylo dáno povolení ke vzletu.

Článek 7

Všeobecné povinnosti provozovatelů

1. Na každý plánovaný let se vztahuje jediný letový plán. Tento podaný letový plán musí správným způsobem vyjadřovat profil plánovaného letu.

2. Všechna příslušná opatření ATFM a jejich změny jsou zahrnuty do provedení plánovaného letu a jsou předávány pilotovi.

3. Při odletu z letiště, které nepodléhá odletovému slotu ATFM, jsou provozovatelé povinni dodržet svůj předpokládaný čas zahájení pojíždění s ohledem na časovou toleranci, jak stanoví příslušné předpisy ICAO uvedené v příloze.

4. Jestliže byla v souladu s čl. 5 písm. h) pozastavena platnost letového plánu, příslušný provozovatel zajistí, aby byl letový plán aktualizován nebo zrušen.

Článek 8

Všeobecné povinnosti řídících orgánů letišť

Řídící orgány letišť oznamují centrálnímu stanovišti ATFM přímo nebo prostřednictvím místního stanoviště ATFM nebo stanovišť ATS nebo oběma způsoby všechny události, jež mohou mít dopad na kapacitu řízení letového provozu nebo na poptávku po letovém provozu. Je-li oznámení učiněno přímo, informují místní stanoviště ATFM a stanoviště ATS.

Článek 9

Soulad letových plánů s letištními sloty

1. Členské státy zajistí, aby centrální stanoviště ATFM nebo místní stanoviště ATFM poskytlo koordinátorovi letištních slotů nebo řídícímu orgánu koordinovaného letiště na jeho žádost schválený letový plán letu provozovaného na tomto letišti ještě před tím, než se tento let uskuteční. Koordinátoři letištních slotů nebo řídící orgány koordinovaných letišť zajistí ke schváleným letovým plánům poskytnutým centrálním stanovištěm ATFM nebo místním stanovištěm ATFM přístup.

2. Před uskutečněním letu poskytnou provozovatelé letišti odletu a letišti určení potřebné informace, které umožní korelaci označení letu v letovém plánu s označením oznámeným pro odpovídající letištní slot.

3. Provozovatel, řídící orgán letiště a stanoviště ATS jsou oprávněni hlásit koordinátorovi letištních slotů případy opakovaného poskytování leteckých služeb v časech zásadně se odlišujících od přidělených letištních slotů nebo případy užívání slotů zásadně odlišným způsobem, než jaký byl uveden v době přidělení, pokud je tím poškozován letištní nebo letový provoz.

4. Členské státy zajistí, aby centrální stanoviště ATFM hlásilo koordinátorům letištních slotů případy opakovaného poskytování leteckých služeb v časech zásadně se odlišujících od přidělených letištních slotů nebo případy užívání slotů zásadně odlišným způsobem, než jaký byl uveden v době přidělení, pokud je tím poškozováno ATFM.

Článek 10

Povinnosti týkající se kritických událostí

1. Členské státy zajistí, aby centrální stanoviště ATFM stanovilo a zveřejnilo postupy ATFM pro zvládání kritických událostí s cílem minimalizovat narušení EATMN.

2. Při přípravě na kritické události stanoviště ATS a řídící orgány letišť koordinují relevantnost a obsah nouzových postupů včetně úpravy prioritních pravidel s provozovateli, kteří jsou kritickými událostmi zasaženi.

Nouzové postupy zahrnují:

a) organizační a koordinační opatření;

b) opatření ATFM k řízení přístupu do postižených oblastí s cílem předejít poptávce po leteckém provozu, převyšující deklarovanou kapacitu celého příslušného vzdušného prostoru či celých příslušných letišť nebo jejich části;

c) okolnosti, podmínky a postupy uplatňování prioritních pravidel u letů, přičemž se zohledňují základní zájmy bezpečnostní a obranné politiky členských států;

d) opatření k obnovení normálního stavu.

Článek 11

Sledování souladu s opatřeními ATFM

1. Členské státy zajistí, aby v případě, že míra dodržování odletových slotů ATFM na letišti odletu dosáhne za daný rok 80 % nebo méně, stanoviště ATS na tomto letišti poskytlo příslušné informace o nesouladu a o opatřeních, která dodržování odletových slotů ATFM zajistí. Tato opatření se uvedou ve zprávě, kterou příslušný členský stát předloží Komisi.

2. Stanoviště ATS na příslušném letišti poskytne náležité informace o tom, že na tomto letišti nebylo dodrženo zamítnutí nebo pozastavení platnosti letového plánu, a o opatřeních přijatých k zajištění toho, aby tato skutečnost dodržena byla. Tato opatření se uvedou ve zprávě, kterou příslušný členský stát předloží Komisi.

3. Členské státy zajistí, aby:

a) centrální stanoviště ATFM uvědomilo každý členský stát, který udělil výjimky v míře převyšující 0,6 % ročního objemu odletů tohoto členského státu;

b) pokud byl členský stát uvědomen podle písmene a), aby vypracoval zprávu s podrobnými údaji o poskytnutých výjimkách, kterou předloží Komisi.

4. Členské státy zajistí, aby v případě zjištění nesouladu vyplývajícího z čl. 5 písm. g) oznámilo centrální stanoviště ATFM tento nesoulad provozovateli.

5. Provozovatelé předloží o každém případu nesouladu s opatřeními ATFM centrálnímu stanovišti ATFM zprávu obsahující podrobné údaje o okolnostech, které vedly k absenci letového plánu nebo duplicitních letových plánů, a o opatřeních přijatých k odstranění tohoto nesouladu.

6. Členské státy zajistí, aby centrální stanoviště ATFM vypracovalo výroční zprávu s podrobnými údaji o případech chybějících nebo duplicitních letových plánů, které byly podány a aby tato zpráva byla předložena Komisi.

7. Členské státy provádějí roční přezkum dodržování opatření ATFM, aby zajistily, že strany uvedené v čl. 1 odst. 3 dodržování těchto opatření zlepší.

Článek 12

Hodnocení výkonnosti

1. Při provádění článku 11 členské státy zajistí, aby centrální stanoviště ATFM vypracovávalo výroční zprávy vypovídající o kvalitě ATFM, zahrnující:

a) příčiny opatření ATFM;

b) dopad opatření ATFM;

c) dodržování opatření ATFM;

d) přispění stran uvedených v čl. 1 odst. 3 k optimalizaci celkového síťového účinku.

2. Členské státy zajistí, aby centrální stanoviště ATFM vytvořilo a spravovalo archiv údajů týkajících se ATFM, které jsou uvedeny v čl. 6 odst. 5, letových plánů, provozních deníků a příslušných kontextuálních údajů.

Údaje uvedené v prvním pododstavci se uchovávají po dobu dvou let od jejich předložení a zpřístupňují se Komisi, členským státům, stanovištím ATS a provozovatelům.

Tyto údaje se zpřístupňují koordinátorům letišť a provozovatelům letišť s cílem napomoci jejich pravidelnému hodnocení deklarované kapacity.

Článek 13

Bezpečnostní požadavky

Členské státy zajistí, aby před zavedením jakýchkoliv zásadních změn systémů a postupů ATFM bylo provedeno hodnocení bezpečnosti, včetně identifikace nebezpečí a hodnocení a zmírnění rizik, včetně hodnocení procesu řízení bezpečnosti zaměřeného na celý životní cyklus systému uspořádání letového provozu.

Článek 14

Doplňující požadavky

1. Členské státy zajistí, aby personál stran uvedených v čl. 1 odst. 3, která je zapojen do činností souvisejících s ATFM, byl:

a) řádně poučen o ustanoveních tohoto nařízení;

b) patřičně vyškolen a byl způsobilý k výkonu své pracovní funkce.

2. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby strany uvedené v čl. 1 odst. 3, které zodpovídají za činnost ATFM:

a) vytvořily a spravovaly provozní příručky obsahující potřebné pokyny a informace, které jejich provoznímu personálu umožní uplatňovat ustanovení tohoto nařízení;

b) zajistily, aby tyto příručky byly jednotné, přístupné a aktualizované a aby jejich aktualizace a distribuce podléhala vhodnému řízení kvality a vedení dokumentace;

c) zajistily, aby pracovní metody a provozní postupy byly v souladu s tímto nařízením.

Článek 15

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich provádění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi nejpozději do 26. září 2011 a oznámí jí neprodleně i všechny jejich následné změny.

Článek 16

Vstup v platnost a použitelnost

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

Použije se od 26. září 2011.

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

V Bruselu dne 25. března 2010.

Za Komisi

José Manuel BARROSO

předseda

PŘÍLOHA

Seznam ustanovení ICAO o uspořádání toku letového provozu

1. Hlava 3 odst. 3.7.5 (Uspořádání toku letového provozu) přílohy 11 Chicagské úmluvy – Letové provozní služby (13. vydání – červenec 2001, zahrnující změnu č. 47).

2. Hlava 3 (Kapacita systému ATS a uspořádání toku letového provozu) dokumentu 4444 předpisů ICAO – Postupy pro letové navigační služby – uspořádání letového provozu (15. vydání – 2007).

3. Hlava 8.3 (Výjimky z přidělování ATFM slotů) dokumentu 7030 předpisů ICAO – Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy (5. vydání – 2007).

4. Hlava 8.4.1 písm. c) (dodržování opatření ATFM provozovateli letadel) dokumentu 7030 předpisů ICAO – Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy (5. vydání – 2007).

5. Hlava 2 odst. 2.3.2 (změny EOBT) dokumentu 7030 předpisů ICAO – Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy (5. vydání – 2007).