

HLAVA 1 - DEFINICE

Poznámka 1: V celém textu tohoto dokumentu se výrazu "služba" používá jako abstraktního pojmu k označení činnosti nebo vykonávaných služeb; výrazu "stanoviště" se používá k označení pracovišť vykonávajících službu.

Poznámka 2: Označení (RR) v těchto definicích vyjadřuje definici, která byla získána z radiových předpisů Mezinárodní telekomunikační unie (ITU) (viz Příručka požadavků na radiové kmitočtové spektrum pro civilní letectví včetně prohlášení schválené politiky ICAO (Doc 9718)).

Když jsou následující výrazy použity v tomto předpisu, mají následující význam:

ADS-C dohoda (ADS-C agreement)

Plán hlášení, který stanoví podmínky hlášení údajů ADS-C (tj. údaje požadované stanovištěm letových provozních služeb a četnost hlášení ADS-C, která musí být dohodnuta před použitím ADS-C při poskytování letových provozních služeb).

Poznámka: Položky dohody budou vyměňovány mezi pozemním systémem a letadly prostřednictvím kontraktu nebo sérií kontraktů.

ALERFA

Kódový výraz používaný k označení údobí pohotovosti.

Automatická informační služba v koncové řízené oblasti (ATIS) (Automatic terminal information service)

Automatické poskytování platných běžných informací přilétávajícím a odlétávajícím letadlům nepřetržitě nebo v určeném časovém intervalu:

Automatická informační služba v koncové řízené oblasti datovým spojem (D-ATIS) (Data link automatic terminal information service)

Poskytování ATIS prostřednictvím datového spoje.

Automatická hlasová informační služba v koncové řízené oblasti (Hlasový ATIS) (Automatic voice terminal information service) (Voice ATIS)

Poskytování ATIS prostřednictvím nepřetržitého a opakovaného hlasového rozhlasového vysílání.

Automatický závislý přehledový systém - vysílání (ADS-B) (Automatic dependent surveillance - broadcast)

Prostředek, kterým letadla, letištní mobilní prostředky a další objekty mohou automaticky vysílat a/nebo přijímat údaje, jako jsou identifikace, poloha a další, podle vhodnosti, ve vysílacím módu pomocí datového spoje.

Automatický závislý přehledový systém - kontrakt (ADS-C) (Automatic dependent surveillance - contract)

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.

Poznámka: Zkrácený výraz „ADS kontrakt“ je běžně užíván při odkazu na ADS kontrakt událost, ADS kontrakt požadavek, ADS periodický kontrakt nebo na nouzový mód.

Bod předání řízení (Transfer of control point)

Určený bod, umístěný na letové dráze letadla, ve kterém se předává odpovědnost za poskytování služby řízení letového provozu letadlu z jednoho stanoviště nebo pracoviště na druhé.

Bod přechodu (Change-over point)

Bod, ve kterém se od letadla letícího na úseku tratě ATS vyznačeném zařízeními VOR očekává, že změni navigační vedení letadla pomocí zařízení za letadlem na navigační vedení letadla pomocí nejbližšího zařízení VOR před letadlem.

Poznámka: Body přechodu se zřizují pro poskytování optimálních podmínek s přihlédnutím k síle a jakosti signálu mezi dvěma radionavigačními zařízeními VOR ve všech používaných hladinách a k zajištění společného zdroje směrového vedení pro všechna letadla letící na stejné části úseku trati.

Cestovní hladina (Cruising level)

Hladina dodržovaná letadlem během značné části letu.

Člen letové posádky (Flight crew member)

Člen posádky s průkazem způsobilosti, pověřený povinnostmi nezbytnými pro provoz letadla během doby letové služby.

Data/údaj (Datum)

Veličina nebo soubor veličin, které mohou sloužit jako základ pro výpočet dalších veličin (ISO 19104*).

Deklarovaná kapacita (Declared Capacity)

Míra schopnosti ATC systému nebo jakéhokoli jeho subsystému nebo pracovních míst, poskytovat službu letadlům během normálních činností. Je vyjádřena jako počet letadel vstupujících do stanovené části vzdušného prostoru za určitou časovou jednotku, přičemž se bere v úvahu počasí, konfigurace stanoviště ATC, personál a zařízení, které jsou k dispozici a jakékoli další faktory, které mohou mít vliv na pracovní zátěž řídicího odpovědného za daný vzdušný prostor.

* ISO Standard 19104, *Geographic information - Terminology*

Deklinace zařízení (Station declination)

Odchylka mezi nultým stupněm radiálu VOR a zeměpisným severem, určeným v okamžiku kalibrace stanice VOR.

DETRESFA

Kódový výraz používaný k označení údobí tísně.

Dráha (Runway)

Vymezený obdélníkový prostor na pozemním letišti, určený pro přistání a vzlety letadel.

Dráhová dohlednost (RVR) (Runway visual range)

Vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose RWY vidět denní dráhové značení nebo návěstidla ohraničující RWY nebo vyznačující její osu.

Geodetický údaj (Geodetic datum)

Nejmenší soubor parametrů nutných pro určení místa a orientace místního referenčního systému vzhledem ke světovému referenčnímu systému.

Gregoriánský kalendář (Gregorian calendar)

Všeobecně používaný kalendář, který byl poprvé zaveden v roce 1582 pro definování roku, který aproximuje tropický rok výstižněji než Juliánský kalendář (ISO 19108**).

Poznámka: Podle gregoriánského kalendáře má běžný rok 365 dní a přestupný 366 dní rozdělených na 12 po sobě jdoucích měsíců.

Hladina (Level)

Všeobecný výraz používaný k vyjádření vertikální polohy letadla za letu, znamenající buď výšku, nadmořskou výšku nebo letovou hladinu.

Hlásný bod (Reporting point)

Stanovené zeměpisné místo, vzhledem k němuž se může hlásit poloha letadla.

IFR

Symbol používaný k označení pravidel pro let podle přístrojů.

IMC

Symbol používaný k označení meteorologických podmínek pro let podle přístrojů.

INCERFA

Kódový výraz používaný k označení údobí nejistoty.

Incident

Událost jiná než letecká nehoda, spojená s provozem letadla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu.

Poznámka: Druhy incidentů, které mají z hlediska ICAO zvláštní význam pro zpracování rozborů směřujících k preventivním opatřením, jsou obsaženy v ICAO Doc 9156 – Accident / Incident Reporting Manual (ADREP).

Informace AIRMET (AIRMET information)

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 které nebyly již uvedeny v předpovědi vydané pro lety v nízkých hladinách v dané letové informační oblasti nebo její části.

Informace SIGMET (SIGMET information)

Informace vydaná meteorologickou výstražnou službou, týkající se výskytu nebo očekávaného výskytu určených meteorologických jevů na trati, které mohou ovlivnit bezpečnost letového provozu.

Informace o provozu (Traffic information)

Informace vydaná stanovištěm letových provozních služeb, kterou se pilot upozorňuje na jiný známý nebo pozorovaný letový provoz, který se může nacházet v blízkosti polohy letadla nebo jeho zamýšlené trati, a která má pilotovi pomoci vyhnout se srážce.

Integrita - letecká data (Integrity - aeronautical data)

Stupeň zabezpečení proti ztrátě nebo pozměnění leteckých dat nebo jejich hodnoty od jejich vzniku nebo schválené změny.

Jakost dat (Data quality)

Stupeň nebo úroveň jistoty, že poskytovaná data splňují požadavky uživatele vyjádřené přesností, rozlišením a integritou.

Kalendář (Calendar)

Samostatný časový referenční systém, který poskytuje základ pro definování časové polohy s rozlišením na jeden den (ISO 19108**).

Komunikace datovým spojem (Data link communications)

Forma spojení používaná pro výměnu zpráv prostřednictvím datového spoje.

Komunikace datovým spojem mezi řídicím a pilotem (CPDLC) (Controller-pilot data link communications)

Způsob spojení mezi řídicím a pilotem, používající datový spoj pro ATC komunikaci.

Koncová řízená oblast (Terminal control area)

Řízená oblast ustanovená obvykle v místech, kde se tratě letových provozních služeb sbíhají v blízkosti jednoho nebo více hlavních letišť.

Konečné přiblížení (Final approach)

Ta část postupu přiblížení podle přístrojů, která začíná ve stanoveném fixu nebo bodu konečného přiblížení nebo, kde takový fix nebo bod není stanoven,

- a) na konci poslední předpisové zatáčky, základní zatáčky nebo v příletové zatáčce postupu racetrack, je-li stanoven; nebo
- b) v bodě nalétnutí na poslední trať stanovenou pro postup přiblížení; a končí v bodě v blízkosti letiště, ze kterého letadlo:
 - 1) může přistát; nebo
 - 2) zahájí postup nezdařeného přiblížení.

** ISO Standard 19108, *Geographic Information - Temporal schema*

Konferenční spojení (Conference communications)

Spojovací zařízení, na kterých se mohou vést přímé hovory mezi třemi nebo více místy současně.

Kontrola cyklickým kódem (CRC) (Cyclic redundancy check)

Matematický algoritmus aplikovaný na číslícové vyjádřené údaje stanovující úroveň jistoty, že nedošlo ke ztrátě nebo pozměnění dat.

Let IFR (IFR flight)

Let prováděný v souladu s pravidly pro let podle přístrojů.

Let VFR (VFR flight)

Let prováděný v souladu s pravidly pro let za viditelnosti.

Letadlo (Aircraft)

Zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

ČR:

Poznámka: Pro účely tohoto předpisu se za letadlo považuje i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku.

Letecká informační příručka (AIP) (Aeronautical Information Publication)

Příručka vydaná státem nebo pověřenou organizací, obsahující letecké informace trvalého charakteru, důležité pro letecký provoz.

Letecká nehoda (Accident)

Událost spojená s provozem letadla, která se stala mezi dobou, kdy kterákoliv osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let, a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily, a při které:

- a) některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem:
 - přítomnosti v letadle, nebo
 - přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla, včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo
 - přímého působení proudu plynu (vytvořených letadlem),

s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem, nebo způsobila-li si je osoba sama nebo bylo způsobeno druhou osobou, nebo jestliže šlo o černého pasažéra ukrývajícího se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku; nebo

- b) letadlo bylo zničeno, nebo poškozeno tak, že poškození:
 - nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla, a
 - vyžádá si větší opravu nebo výměnu poškozených částí,

s výjimkou poruchy nebo poškození motoru (jestliže toto poškození je omezeno pouze na motor), jeho příslušenství nebo motorových krytů; nebo došlo k poškození vrtulí (rotorových listů), okrajových částí křídel, antén, pneumatik, brzd, aerodynamických krytů nebo k malým vrypům nebo proražením potahu; nebo

- c) letadlo je nezvěstné, nebo je na zcela nepřístupném místě.

Poznámka 1: Pro jednotnost statistik, zranění mající za následek smrt do 30 dnů od data nehody je organizací ICAO klasifikováno jako smrtelné.

Poznámka 2: Letadlo je považováno za nezvěstné, jestliže pátrání bylo úředně (oficiálně) ukončeno a trosky nebyly nalezeny (lokalizovány).

Letecká pevná služba (AFS) (Aeronautical fixed service)

Telekomunikační služba mezi stanovenými pevnými body, poskytovaná zvláště pro bezpečnost letectví a pro pravidelný, účinný a hospodárný provoz leteckých služeb.

Letecká pohyblivá služba (RR S1.32) (Aeronautical mobile service)

Pohyblivá služba mezi leteckými a letadlovými stanicemi nebo mezi letadlovými stanicemi navzájem, již se mohou účastnit i stanice záchranných prostředků. Do této služby se mohou zahrnout palubní nouzové majáky polohy na stanovených tísňových a nouzových kmitočtech.

Letecká telekomunikační stanice (Aeronautical telecommunication station)

Stanice letecké telekomunikační služby.

Letiště (Aerodrome)

Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela nebo z části pro přilety, odlety a pozemní pohyby letadel.

Letištní provoz (Aerodrome traffic)

Veškerý provoz na provozní ploše letiště a všechna letadla letící v blízkosti letiště.

Poznámka: Letadlo je v blízkosti letiště, když je na letištním okruhu, vstupuje do něj nebo jej opouští.

Letištní řídicí věž (Aerodrome control tower)

Stanoviště ustanovené k poskytování služby řízení letového provozu letištnímu provozu.

Letištní služba řízení (Aerodrome control service)

Služba řízení letového provozu pro letištní provoz.

Letová cesta (Airway)

Řízená oblast nebo její část, zřízená ve formě koridoru, vybavená radionavigačními zařízeními.

Letová hladina (FL) (Flight level)

Hladina konstantního atmosférického tlaku, vztažená ke stanovenému základnímu údaji tlaku 1013,2 hektopascalů (hPa) a oddělená od ostatních takových hladin stanovenými tlakovými intervaly.

Poznámka 1: Tlakoměrný výškoměr je kalibrován podle standardní atmosféry:

- a) když je nastaven na QNH, ukazuje nadmořskou výšku;
- b) když je nastaven na QFE, ukazuje výšku nad referenčním bodem QFE; a
- c) když je nastaven na tlak 1013,2 hektopascalů (hPa), může být použit k indikaci letových hladin.

Poznámka 2: Výrazy „výška“ a „nadmořská výška“, které jsou použity v Poznámce 1, se vztahují k tlakovým a nikoliv ke geometrickým výškám nad terénem či nad mořem.

Letová informační oblast (Flight information region)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů, v němž se poskytuje letová informační služba a pohotovostní služba.

Letová informační služba (Flight information service)

Služba poskytovaná za účelem podávání rad a informací k bezpečnému a účinnému provádění letů.

Letová poradní služba (Air traffic advisory service)

Služba poskytovaná v letovém poradním vzdušném prostoru k zajištění rozstupů, pokud je to proveditelné, mezi letadly, která letí podle letových plánů IFR.

Letová provozní služba (Air traffic service)

Výraz zahrnující letovou informační službu, pohotovostní službu, letovou poradní službu a službu řízení letového provozu (oblastní službu řízení, přibližovací službu řízení nebo letištní službu řízení).

Letové informační středisko (Flight information centre)

Stanoviště zřízené pro poskytování letové informační služby a pohotovostní služby.

Letové povolení (Air traffic control clearance)

Oprávnění, vydané veliteli letadla provést let nebo v letu pokračovat za podmínek určených stanovištěm řízení letového provozu.

Poznámka 1: Výraz "letové povolení" se obvykle zkracuje na "povolení", použije-li se v příslušných souvislostech.

Poznámka 2: Zkrácenému výrazu "povolení" může předcházet "pojždění", "vzletu", "odletu", "traťové", "přiblížení" nebo "přistání", k označení příslušné části letu, ke které se povolení vztahuje.

Letový plán (Flight plan)

Předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části, poskytované stanovištěm řízení letového provozu.

Poznámka: Podrobnosti o letových plánech jsou uvedeny v Předpisu L 2. Použije-li se pojem "Formulář letového plánu", znamená vzor formuláře letového plánu v Dodatku 2 Předpisu L 4444.

Letový provoz (Air traffic)

Všechna letadla za letu nebo pohybující se na provozní ploše letiště.

Lidská výkonnost (Human performance)

Schopnosti a omezení člověka, které mají vliv na bezpečnost a účinnost leteckého provozu.

Meteorologická služebna (Meteorological office)

Služebna určená k poskytování meteorologické služby pro mezinárodní letectví.

Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů (IMC) (Instrument meteorological conditions)

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.

Poznámka: Stanovená minima pro meteorologické podmínky pro let za viditelnosti jsou obsažena v Předpisu L 2.

Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC) (Visual meteorological conditions)

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, které jsou stejné nebo lepší než předepsaná minima.

Poznámka: Stanovená minima pro meteorologické podmínky pro let za viditelnosti jsou obsažena v Předpisu L 2.

Mez povolení (Clearance limit)

Bod, ke kterému bylo letadlu uděleno letové povolení.

Mezinárodní kancelář NOTAM (International NOTAM office)

Kancelář určená státem pro mezinárodní výměnu NOTAMů.

Nadmořská výška (Altitude)

Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od střední hladiny moře (MSL).

Náhradní letiště (Alternate aerodrome)

Letiště, na které letadlo může pokračovat, když přistání na letišti zamýšleného přistání nebo pokračování v letu na toto letiště není možné nebo žádoucí. Náhradní letiště zahrnují následující:

Náhradní letiště při vzletu (Take-off alternate)

Letiště, na kterém může letadlo přistát, je-li to nezbytné krátce po vzletu, kdy není možné použít letiště vzletu.

Náhradní letiště na trati (En-route alternate)

Letiště, na kterém letadlo bude moci přistát, jestliže se na trati dostane do mimořádné nebo nouzové situace.

Náhradní letiště na trati ETOPS (ETOPS en-route alternate)

Vhodné a přiměřené náhradní letiště, na kterém může letoun přistát po zjištění selhání pohonné jednotky nebo jestliže se dostane v provozu na trati ETOPS do mimořádné nebo tísňové situace.

Náhradní letiště určení (Destination alternate)

Náhradní letiště, na kterém bude letadlo moci přistát, jestliže přistání na letišti určení není možné nebo žádoucí.

Poznámka: Letiště odletu může být pro daný let i náhradním letištěm na trati nebo náhradním letištěm určení.

Následné povolení (Downstream clearance)

Povolení vydané letadlu stanovištěm řízení letového provozu, které v daném čase toto letadlo neřídí.

Navigace založená na výkonnosti (PBN) (Performance-based navigation)

Prostorová navigace založená na výkonnostních požadavcích pro letadla provozovaná na tratích ATS, na postupech přiblížení podle přístrojů nebo ve

stanoveném vzdušném prostoru.

Poznámka: Výkonnostní požadavky jsou vyjádřeny navigačními specifikacemi (specifikace RNAV, specifikace RNP) ve vztahu k přesnosti, integritě, spojitosti, dostupnosti a funkčnosti, nezbytné pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.

Navigation specification (Navigation specification)

Soubor požadavků pro letadlo a letovou posádku nezbytných k podpoře provozu s navigací založenou na výkonnosti ve stanoveném vzdušném prostoru. Existují dva druhy navigačních specifikací:

Specifikace požadované navigační výkonnosti (RNP). Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která zahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNP, např. RNP 4, RNP APCH.

Specifikace prostorové navigace (RNAV). Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která nezahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNAV, např. RNAV 5, RNAV 1.

Poznámka 1: Performance-based Navigation (PBN) Manual (Doc 9613), Volume II obsahuje podrobný návod pro navigační specifikace.

Poznámka 2: Výraz RNP, který byl dříve definován jako „vyhlášení navigační výkonnosti nezbytné pro provoz v definovaném vzdušném prostoru“ byl z tohoto předpisu odstraněn, jelikož byl koncept RNP nahrazen konceptem PBN. Výraz RNP je nyní v tomto předpisu používán výhradně v souvislosti s navigačními specifikacemi, které vyžadují sledování výkonnosti a varování. Např. RNP 4 se vztahuje k letadlu a provozním požadavkům, které obsahují požadavek na příčnou výkonnost 4 NM s palubním sledováním výkonnosti a varováním, které jsou podrobně popsány v PBN Manual (Doc 9613).

NOTAM

Oznámení rozšiřované telekomunikačními prostředky obsahující informace o zřízení, stavu nebo změně kterékoliv leteckého zařízení, služby nebo postupů nebo o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem.

Area control service (Area control service)

Služba řízení letového provozu pro řízení letů v řízených oblastech.

Area control centre (Area control centre)

Stanoviště, ustavené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům v řízených oblastech pod jeho pravomocí.

Apron (Apron)

Vymezená plocha na pozemním letišti, určená k umístění letadel pro nastupování a vystupování cestujících, pro nakládání a vykládání pošty nebo zboží, pro jejich plnění pohonnými hmotami a parkování nebo údržbu.

Air traffic services reporting office (services reporting office)

services reporting office)

Stanoviště zřízené k přijímání hlášení týkajících se letových provozních služeb a letových plánů předkládaných před odletem.

Poznámka: Ohlašovna letových provozních služeb může být zřízena jako samostatné stanoviště nebo ve spojení s jiným stanovištěm, jako např. se stanovištěm řízení letového provozu nebo se stanovištěm letecké informační služby.

Airborne collision avoidance system (ACAS) (Airborne collision avoidance system)

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.

Poznámka 1: V dané souvislosti „nezávisle“ znamená, že ACAS pracuje nezávisle na jiných systémech, používaných letovými provozními službami, s výjimkou spojení s pozemní stanicí módu S.

Poznámka 2: Výše uvedené odkazy na odpovídače SSR se vztahují k odpovídačům, pracujícím v módu C nebo S.

Alerting service (Alerting service)

Služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba a asistence těmto organizacím podle potřeby.

Movement area (Movement area)

Část letiště určená pro vzlety, přistání a poježdění letadel, sestávající z provozní plochy a odbavovací plochy (ploch).

Taxiing (Taxiing)

Pohyby letadel na povrchu letiště s použitím vlastní síly, s výjimkou vzletu a přistání.

Air-taxiing (Air-taxiing)

Pohyby vrtulníků/VTOL nad povrchem letiště s přízemním účinkem při rychlostech obvykle nižších než 37 km/hod (20 kt).

Poznámka: Skutečná výška může být různá a některé vrtulníky mohou požadovat poježdění za letu nad 8 m (25 ft) AGL, aby snížily turbulenci způsobenou přízemním účinkem nebo umožnily vydání povolení s podvěšeným nákladem.

Advisory route (Advisory route)

Stanovená trať, kde je dostupná letová poradní služba. V ČR se neaplikuje.

Advisory airspace (Advisory airspace)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů nebo označená trať, kde je dostupná letová poradní služba. V ČR se neaplikuje.

Required communication performance (RCP) (Required communication performance)

Vyhlášené požadavky na výkonnost pro provozní komunikaci k podpoře specifických funkcí ATM.

Prostorová navigace (RNAV) (Area navigation)

Způsob navigace, který umožňuje letadlu provést let po jakémkoliv požadované letové dráze, v dosahu pozemního nebo kosmického navigačního zařízení nebo v rozsahu možnosti vlastního vybavení letadla nebo kombinací obojího.

Poznámka: Prostorová navigace zahrnuje navigaci založenou na výkonnosti, stejně tak jako jiné činnosti, které nesplňují definici navigace založené na výkonnosti.

Provozní plocha (Manoeuvring area)

Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, s výjimkou odbavovacích ploch.

Provozovatel (Operator)

Právnícká nebo fyzická osoba, která provozuje letadlo nebo zaměstnává osoby k jeho provozu.

Přebírající stanoviště (Accepting unit)

Stanoviště řízení letového provozu, které jako další převezme řízení letu letadla.

Předávající stanoviště (Transferring unit)

Stanoviště řízení letového provozu v procesu předávání odpovědnosti za poskytování služby řízení letového provozu letadlu následujícímu stanovišti řízení letového provozu na trati letu.

Předpověď (Forecast)

Zpráva o očekávaných meteorologických podmínkách pro určitý čas nebo časový interval a pro určitý prostor nebo část vzdušného prostoru.

Překážka (Obstacle)

Jakýkoliv pevný (trvalý nebo dočasný) a mobilní objekt nebo jeho část umístěná na ploše určené pro pozemní pohyby letadel nebo zasahující nad stanovenou plochu určenou k ochraně letadel za letu.

Přesnost (Accuracy)

Stupeň shody mezi předpokládanou nebo měřenou hodnotou a hodnotou skutečnou.

Poznámka: Přesnost se obvykle vyjadřuje pro měřené údaje polohy od hlášené polohy, v nichž leží s definovanou jistotou správná poloha.

Přibližovací služba řízení (Approach control service)

Služba řízení letového provozu pro řízené lety přilétávajících a odlétávajících letadel.

Přibližovací stanoviště řízení (Approach control unit)

Stanoviště ustanovené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům letadel, přilétávajících na jedno nebo na více letišť nebo odlétávajících z nich.

Příslušný úřad ATS (Appropriate ATS authority)

Příslušný úřad určený (pověřený) státem, odpovědný za poskytování letových provozních služeb v příslušném vzdušném prostoru.

Rada k vyhnutí se provozu (Traffic avoidance advice)

Rada poskytnutá stanovištěm letových provozních služeb, určující manévry pomáhající pilotovi vyhnout se srážce.

Radionavigační služba (Radio navigation service)

Služba poskytující informace pro vedení nebo údaje o poloze pro efektivní a bezpečný provoz letadel pomocí jednoho nebo více radionavigačních zařízení.

Radiotelefonie (Radiotelephony)

Způsob rádiového spojení určeného pro výměnu informací hlasem.

Řízená oblast (Control area)

Řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí.

Řízené letiště (Controlled aerodrome)

Letiště, na kterém je letištnímu provozu poskytována služba řízení letového provozu.

Poznámka: Výraz „řízené letiště“ naznačuje, že letištnímu provozu se poskytuje služba řízení letového provozu. To však nemusí nutně znamenat existenci řízeného okrsku.

Řízený let (Controlled flight)

Jakýkoliv let, který je předmětem letového povolení.

Řízený okrsek (Control zone)

Řízený vzdušný prostor, sahající od povrchu země do stanovené výšky.

Řízený vzdušný prostor (Controlled airspace)

Vymezený vzdušný prostor, ve kterém se poskytuje služba řízení letového provozu v souladu s klasifikací vzdušného prostoru.

Poznámka: Řízený vzdušný prostor je všeobecný výraz, který zahrnuje vzdušné prostory letových provozních služeb tříd A, B, C, D a E, jak je uvedeno v ust. 2.6.

Služba řízení letového provozu (Air traffic control service)

Služba poskytovaná za účelem:

- a) zabraňovat srážkám
 - 1) mezi letadly a
 - 2) na provozní ploše mezi letadly a překážkami, a
- b) udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu.

Služba uspořádání provozu na odbavovací ploše (Apron management service)

Služba poskytovaná za účelem uspořádání činností a pohybu letadel a vozidel na odbavovací ploše.

Spojení "letadlo-země" (Air-ground communication)

Obousměrné spojení mezi letadly a stanicemi nebo místy na povrchu země.

Stanoviště letových provozních služeb (Air traffic services unit)

Výraz zahrnující stanoviště řízení letového provozu, letové informační středisko nebo ohlašovnu letových provozních služeb.

Stanoviště řízení letového provozu (Air traffic control unit)

Výraz, zahrnující oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení a letištní řídicí věž.

Systém řízení bezpečnosti (Safety management system)

Systematický přístup k řízení bezpečnosti zahrnující nezbytné organizační struktury, odpovědnosti, zásady a postupy.

Tištěná spojení (Printed communications)

Spojení, při kterém se na koncové stanici okruhu automaticky pořizuje trvalý tištěný záznam všech zpráv, které takovým okruhem procházejí.

Trat' (Track)

Průmět dráhy letu letadla na povrch země, jehož směr se v kterémkoliv bodě obvykle vyjadřuje ve stupních, měřených od severu (zeměpisného, magnetického nebo síťového).

Trat' ATS (ATS route)

Stanovená trat' určená k usměrňování toku letového provozu pro potřeby poskytování letových provozních služeb.

Poznámka 1: Výraz „trat' ATS“ zahrnuje letovou cestu, poradní trat' v řízeném nebo neřízeném prostoru, příletovou nebo odletovou trat' apod.

Poznámka 2: Trat' ATS je specifikace tratí, která zahrnuje označení tratě ATS, trat' k nebo od význačných bodů (bodů na trati), vzdálenost mezi význačnými body, požadavky na hlášení a nejnižší bezpečnou nadmořskou výšku, jak je stanoveno příslušným úřadem ATS.

Trat' prostorové navigace (Area navigation route)

Trat' ATS, zřízená pro používání letadly, která jsou schopná používat prostorovou navigaci.

Trat'ový bod (Waypoint)

Specifikovaná zeměpisná poloha, používaná ke stanovení tratě prostorové navigace nebo dráhy letu letadla používajícího prostorovou navigaci. Traťové body jsou stanoveny pro let jako:

Trat'ový bod zatáčky s předstihem (Fly-by waypoint)

Trat'ový bod, který vyžaduje zahájení zatáčky s předstihem, umožňující tangenciálně nalétnout další část tratě nebo postupu, nebo jako

Trat'ový bod zatáčky po přeletu (Flyover waypoint)

Trat'ový bod, ve kterém je zahájena zatáčka za účelem vstupu do dalšího úseku tratě nebo postupu.

Typ RCP (RCP type)

Označení (label) (např. RCP 240), které vyjadřuje hodnoty přiřazené k parametrům RCP pro dobu komunikační transakce, kontinuitu, použitelnost a integritu.

Údobí nejistoty (Uncertainty phase)

Situace, kdy je nejistota o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě.

Údobí nouze (Emergency phase)

Obecný pojem, znamenající buď údobí nejistoty, údobí pohotovosti nebo údobí tísňe.

Údobí pohotovosti (Alert phase)

Situace, kdy je důvodná obava o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě.

Údobí tísňe (Distress phase)

Situace, kdy je určitá jistota, že letadlu a osobám na jeho palubě hrozí vážné bezprostřední nebezpečí nebo že potřebují okamžitou pomoc.

Uspořádání toku letového provozu (ATFM) (Air traffic flow management)

Služba zřízená za účelem přispívat k bezpečnému, spořádanému a rychlému toku letového provozu tím, že zajistí, aby byla ATC kapacita využita v maximální možné míře, a aby objem provozu byl srovnatelný s kapacitami vyhlášenými příslušným úřadem ATS.

Velitel letadla (Pilot-in-command)

Pilot určený provozovatelem nebo, v případě všeobecného letectví, vlastníkem k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

VFR

Symbol používaný k označení pravidel letu za viditelnosti.

VMC

Symbol používaný k označení meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

Výška (Height)

Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od stanovené roviny.

Význačný bod (Significant point)

Stanovené zeměpisné místo, používané k vyznačení tratě ATS nebo dráhy letu letadla a pro jiné navigační účely a účely ATS.

Poznámka: Existují tři kategorie význačných bodů: pozemní navigační prostředek, průsečík a traťový bod. V kontextu této definice je průsečík význačný bod vyjádřený radiálem, směrníky a/nebo vzdálenostmi od pozemních navigačních prostředků.

Vzdušné prostory letových provozních služeb (Air traffic services airspace)

Abecedně označené vzdušné prostory stanovených rozměrů, uvnitř kterých mohou být prováděny určité druhy letů a pro které jsou vymezeny letové provozní služby a pravidla provozu.

Poznámka: Vzdušné prostory ATS se klasifikují jako třídy A až G, jak je uvedeno v ust. 2.6.

Záchrané koordinační středisko (RCC) (Rescue co-ordination centre)

Stanoviště odpovědné za zajištění účinné organizace pátrací a záchrané služby a za koordinaci vedení pátracích a záchraných akcí v oblastech pátrání a záchrany.

Základní zatáčka (Base turn)

Zatáčka prováděná letadlem při počátečním přiblížení mezi koncem odletové tratě a začátkem tratě

středního nebo konečného přiblížení. Tratě nejsou protisměrné.

Poznámka: Základní zatáčky mohou být označovány jako prováděné buď v horizontálním letu nebo v klesání, podle okolností každého jednotlivého postupu.

Zásady lidských činitelů (Human Factors principles)

Zásady, které platí pro letecký projekt/konstrukci, osvědčování, výcvik, provoz a údržbu, a které se snaží

nalézt bezpečné rozhraní mezi člověkem a ostatními systémovými složkami správným zvážením lidské výkonnosti.

Zvláštní let VFR (Special VFR flight)

Let VFR, kterému vydala služba řízení letového provozu povolení k letu v řízeném okrsku v meteorologických podmínkách horších než VMC.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Poznámka: Je-li to žádoucí, smí se stanovit horní hranice řízeného okrsku výše, než je spodní hranice řízené oblasti, která jej překrývá.

2.10.5.4 Doporučení: Jestliže je řízený okrsek umístěn mimo horizontální hranice řízené oblasti, měly by se stanovit jeho horní hranice.

2.10.5.5 Doporučení: Jestliže je nutné stanovit horní hranici řízeného okrsku v hladině vyšší než je spodní hranice řízené oblasti stanovené nad ním, nebo je-li řízený okrsek umístěn vně horizontálních hranic řízené oblasti, jeho horní hranice by měla být stanovena v hladině, která je snadno zjištělná pro piloty. Kde je tato hranice nad 900 m (3000 ft) MSL, měla by být shodná s VFR cestovní hladinou uvedenou v tabulkách Dodatku 3 Předpisu L 2.

Poznámka: Toto znamená, že jestliže se použije vybraná cestovní hladina VFR, musí být taková, aby očekávané změny místního atmosférického tlaku neměly za následek snížení této hranice pod výšku 200 m (700 ft) nad zemí nebo vodou.

2.11 Označování stanovišť letových provozních služeb a vzdušných prostorů

2.11.1 Doporučení: Oblastní středisko řízení nebo letové informační středisko by se mělo označit názvem nejbližšího města nebo zeměpisného místa.

2.11.2 Doporučení: Letištní řídicí věž nebo přibližovací stanoviště řízení by se měly označit názvem letiště, na kterém jsou umístěny.

2.11.3 Doporučení: Řízený okrsek, řízená oblast a letová informační oblast by se měly označovat názvem stanoviště, pod jehož pravomocí takový vzdušný prostor spadá.

2.12 Zřizování a označování tratí ATS

2.12.1 Jsou-li zřízeny tratě ATS, musí být pro každou trať ATS zajištěn ochranný vzdušný prostor a bezpečný rozstup mezi sousedními tratěmi ATS.

2.12.2 Doporučení: Kde je to opodstatněné hustotou, složitostí nebo povahou provozu, měly by být zřízeny zvláštní tratě pro lety v nízkých hladinách, včetně tratí pro vrtulníky, provozované z a na vrtulníkové plošiny na volném moři. Při schvalování horizontálních rozstupů mezi takovými tratěmi, by se měly brát v úvahu způsoby navigace a navigační vybavení vrtulníků.

2.12.3 ATS tratě musí být označeny.

2.12.4 Označení pro jiné tratě ATS, než jsou standardní odletové a příletové tratě, se musí vybírat podle zásad uvedených v Doplňku 1.

2.12.5 Standardní odletové a příletové tratě a postupy s nimi spojené se musí označit podle zásad uvedených v Doplňku 3.

Poznámka 1: Pokyny týkající se zřizování tratí ATS obsahuje Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

Poznámka 2: Pokyny týkající se zřizování tratí ATS určených VOR obsahuje Dodatek A.

Poznámka 3: Rozstupy mezi paralelními tratěmi nebo mezi středy paralelních tratí ATS, založené na navigaci založené na výkonnosti, budou záviset na příslušné požadované navigační specifikaci.

2.13 Zřizování bodů přechodu

2.13.1 Doporučení: Body přechodu by se měly zřizovat na úsecích tratí ATS vymezených vzhledem k VKV všesměrovým radiovým majákům tam, kde to přispěje k přesné navigaci na úsecích tratí. Zřizování bodu přechodu by se mělo omezovat na úseky tratí 110 km (60 NM) nebo více s výjimkou, kde složitost tratí letových provozních služeb, hustota navigačních zařízení nebo jiné technické a provozní důvody opodstatňují zřizování bodu přechodu na kratších úsecích tratí.

2.13.2 Doporučení: Pokud není stanoveno jinak, s ohledem na výkonnost navigačních zařízení nebo z důvodu ochrany kmitočtu, by bod přechodu na úseku trati měl být zřizován uprostřed mezi dvěma navigačními zařízeními v případě přímého úseku tratě, nebo jako průsečík radiálů v případě úseku trati, která mění směr mezi zařízeními.

Poznámka: Pokyny pro zřizování bodů přechodu obsahuje Dodatek A.

2.14 Zřizování a označování význačných bodů

2.14.1 Význačné body se musí zřizovat k vymezení tratí ATS nebo **postupu přístrojového přiblížení** a/nebo ve vztahu k požadavkům letových provozních služeb na získání informací o průběhu letu letadla

2.14.2 Význačné body musí být označeny názvem.

2.14.3 Význačné body se musí zřizovat a označovat v souladu se zásadami stanovenými v Doplňku 2.

2.15 Zřizování a označování standardních tratí pro pojiždění letadel

2.15.1 Doporučení: Na letištích, kde je to nezbytné, by měly být zřizovány standardní tratě pro pojiždění letadel mezi drahami, odbavovacími plochami a prostory pro údržbu letadel. Takové tratě by měly být přímé, jednoduché, a kde je to proveditelné, projektovány tak, aby zamezily provozním konfliktům.

2.15.2 Doporučení: Označení standardních tratí pro pojiždění letadel, pokud jsou zřízeny, by se měla výrazně lišit od označení drah a tratí ATS.

HLAVA 5 – POHOTOVOSTNÍ SLUŽBA

5.1 Aplikace

5.1.1 Pohotovostní služba musí být poskytována:

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

5.1.2 Letová informační střediska nebo oblastní střediska řízení musí sloužit, jako ústředí pro shromažďování a předávání těchto informací o údobí nouze letadel letících v letové oblasti nebo řízené oblasti, které se to týká a za předávání takových informací příslušnému záchrannému koordinačnímu středisku.

5.1.3 Dojde-li ke stavu nouze u letadla v době, kdy je řízeno letištní řídicí věží nebo přiblížovacím stanovištěm řízení, musí toto stanoviště ihned o tom uvědomit záchranné koordinační středisko, které okamžitě uvědomí oblastní středisko řízení letového provozu Praha nebo stanoviště poskytující letové provozní služby na nejbližším veřejném letišti, vyjma, kdy se uvědomění záchranného koordinačního střediska nebo oblastního střediska řízení letového provozu Praha nepožaduje, protože povaha nouze je taková, že by to bylo nadbytečné.

5.1.3.1 Kdykoliv to naléhavost situace vyžaduje, musí příslušná letištní řídicí věž nebo příslušné přiblížovací stanoviště řízení nejdříve vyhlásit pohotovost a provést další nezbytné kroky k uvedení do činnosti všech vhodných místních organizací, které mohou poskytnout okamžitou požadovanou pomoc.

5.2 Uvědomování záchranných koordinačních středisek

5.2.1 Bez ohledu na to, jaké další okolnosti tomu nasvědčují, že takové oznámení je vhodné, stanoviště letových provozních služeb musí, s výjimkou případů uvedených v ust. 5.5.1, ihned uvědomit záchranná koordinační střediska, když je letadlo považováno za letadlo ve stavu nouze, podle následujícího:

a) *Údobí nejistoty když:*

- 1) nedošla žádná zpráva z letadla během třiceti minut po čase, kdy měla být přijata nebo od doby, kdy byl učiněn první neúspěšný pokus

o navázání spojení s takovým letadlem, podle toho, co nastane dříve; nebo když

- 2) když letadlo nepřiletělo do 30 minut, od vypočítaného času příletu naposledy oznámeného nebo vypočítaného stanovištěm letových provozních služeb, podle toho co nastane později,

s výjimkou, kdy není pochyb o bezpečnosti letadla a všech osob na palubě.

b) *Údobí pohotovosti když:*

- 1) po údobí nejistoty, následné pokusy o navázání spojení s letadlem byly neúspěšné a dotazy na jiné zdroje, nepřinesly nové zprávy o letadle; nebo když,
- 2) letadlo, které obdrželo povolení přistát, nepřistálo během pěti minut od vypočítaného času přistání a spojení s ním nebylo znovu navázáno; nebo když,
- 3) byla přijata informace, která naznačuje že provozní způsobilost letadla se zhoršila, ale ne do té míry, aby bylo pravděpodobné vynucené přistání,

vyjma, kdy existuje důkaz, který zmírňuje obavy o bezpečnost letadla a všech osob na palubě; nebo když,

- 4) je známo nebo se předpokládá, že letadlo je předmětem protiprávního činu.

c) *Údobí tísně když:*

- 1) po údobí pohotovosti, další neúspěšné pokusy navázat spojení s letadlem a rozsáhlé dotazy ukazují, že letadlo je pravděpodobně v tísně; nebo když,
- 2) se předpokládá, že palivo na palubě je vyčerpáno a jeho zásoba nepostačuje letadlu k bezpečnému dokončení letu; nebo když,
- 3) došla zpráva, která udává, že provozní způsobilost letadla se zhoršila natolik, že je pravděpodobné vynucené přistání; nebo když,
- 4) došla zpráva nebo je přiměřeně jisté, že letadlo hodlá provést nebo provedlo vynucené přistání, vyjma, kdy je přiměřeně jisté, že letadlu a všem osobám na palubě nehrozí vážné bezprostřední nebezpečí a nepožadují okamžitou pomoc.

5.2.2 Oznámení musí obsahovat ty z následujících informací, které jsou dostupné v uvedeném pořadí:

- a) INCERFA, ALERFA nebo DETRESFA, které je příslušné danému údobí nouze;
- b) služebna a osoba, která volá;
- c) povaha nouze;
- d) důležité informace z letového plánu;
- e) stanoviště, které naposledy udržovalo spojení, čas a použité prostředky;
- f) poslední hlášená poloha a jak byla určena;
- g) barva a charakteristické znaky letadla;
- h) nebezpečné zboží přepravované jako náklad;
- i) jakákoliv opatření, která učinila ohlašující služebna; a
- j) další související poznámky.

5.2.2.1 **Doporučení:** *Takovou část informace stanovenou v ust. 5.2.2, která není k dispozici v době, kdy se podává oznámení záchrannému koordinačnímu středisku, by se stanoviště letových provozních služeb mělo snažit získat dříve, než se vyhlásí údobí tísňe, je-li přiměřená jistota, že k němu dojde.*

5.2.3 Kromě oznámení podle ust. 5.2.1 musí být záchrannému koordinačnímu středisku předány bez zdržení:

- a) všechny užitečné doplňující informace, zejména o vývoji jednotlivých údobí nouze;
- b) informace o tom, že nouzová situace skončila.

Poznámka: Opatření zahájená záchranným koordinačním střediskem může zrušit jen toto středisko.

5.3 Použití spojovacích zařízení

Stanoviště letových provozních služeb musí podle potřeby použít všech dostupných spojovacích zařízení, ve snaze navázat a udržet spojení s letadlem, které je ve stavu nouze a požadovat další zprávy o letadle.

5.4 Provádění zákresu letadla ve stavu nouze

Když se uvažuje, že nastal stav nouze, musí se provadět zákres letu letadla na mapu, aby se mohla určit jeho pravděpodobná budoucí poloha a jeho maximální vzdálenost, kterou může uletět od jeho poslední známé polohy. Lety ostatních letadel, o kterých je známo, že letí v blízkosti letadla v tísni, musí o nich být rovněž prováděn zákres, aby se mohla určit jejich pravděpodobná budoucí poloha a maximální vytrvalost letu.

5.5 Informace provozovateli

5.5.1 Jakmile oblastní středisko řízení nebo letové informační středisko rozhodne, že letadlo je v údobí nejistoty nebo v údobí pohotovosti, musí, je-li to proveditelné, oznámit to provozovateli dříve, než to oznámí záchrannému koordinačnímu středisku.

Poznámka: Je-li letadlo v údobí tísňe, záchranné koordinační středisko musí být uvědomeno v souladu s ust. 5.2.1.

5.5.2 Všechny informace, které oblastní středisko řízení nebo letové informační středisko předává záchrannému koordinačnímu středisku, se musí též bez zdržení předávat provozovateli, je-li to proveditelné.

5.6 Informování letadel letících v blízkosti letadla ve stavu nouze

5.6.1 Když bylo stanovištěm letových provozních služeb stanoveno, že letadlo je ve stavu nouze, ostatní letadla o nichž se ví, že jsou v jeho blízkosti, musí jim být, co možná nejdříve poskytnuta informace o povaze této nouze, s výjimkou případů podle ust. 5.6.2.

5.6.2 Jestliže stanoviště letových provozních služeb ví nebo předpokládá, že některé letadlo je předmětem protiprávního činu, žádná informace o povaze nouze nesmí být předána na spojení letadlozemě do té doby, než dotyčné letadlo se samo jako první o povaze nouze nezmíní a je jistota, že taková informace nezhorší situaci.

DOPLNĚK 2 – ZÁSADY KTERÝMI SE ŘÍDÍ ZŘIZOVÁNÍ A OZNAČOVÁNÍ VÝZNAČNÝCH BODŮ

(Viz Hlava 2, článek 2.13)

1. Zřizování význačných bodů

1.1 Význačné body kdykoliv je to možné se zřizují vzhledem k pozemním radionavigačním prostředkům, přednostně VHF nebo prostředkům o vyšším kmitočtu.

1.2 Tam, kde není radionavigační prostředek, význačné body se stanoví v polohách, které mohou být určeny nezávislými palubními navigačními prostředky nebo, kde je nutno provádět vizuální srovnávací navigaci, vizuálním pozorováním. Po dohodě mezi sousedními stanovišti řízení letového provozu mohou být určité význačné body označeny jako "body předání řízení" mezi těmito stanovišti.

2. Označení význačných bodů vyznačených polohou radionavigačního prostředku

2.1 Název pro význačné body vyznačené polohou radionavigačního prostředku v otevřené řeči.

2.1.1 Kdykoliv je to možné, názvy význačných bodů musí být pojmenovány ve vztahu k zjistitelnému a pokud možno známému zeměpisnému místu.

2.1.2 Při volbě názvu pro význačný bod se musí věnovat pozornost splnění těchto podmínek:

a) název nesmí činit obtíže při vyslovování ani pilotům, ani pracovníkům ATS, když mluví jazykem používaným při spojení v ATS. Kde název zeměpisného místa, zvoleného pro označení význačného bodu v národním jazyce vyvolává obtíže při vyslovování, musí se zvolit zkrácená nebo stručná verze takového názvu, která v sobě zahrne pokud možno co nejvíce ze zeměpisného významu místa.

Příklad:

FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY

b) název musí být snadno srozumitelný při hlasových spojeních a musí vylučovat možnost záměny s názvy jiných význačných bodů v téže oblasti. Navíc název nesmí být příčinou záměny s jiným spojením, uskutečňovaným mezi letovými provozními službami a piloty,

c) název by měl, pokud možno, obsahovat šest písmen a tvořit přednostně dvě slabiky a ne více, než tři slabiky,

d) vybraný název musí být stejný jak pro označení význačného bodu, tak i pro navigační prostředek jej označující.

2.2 Složení kódového označení pro význačné body vyznačené polohou radionavigačního prostředku.

2.2.1 Kódové označení musí být stejné jako poznávací značka radionavigačního prostředku. Musí být, pokud možno, složeno tak, aby se usnadnilo spojení s názvem místa v otevřené řeči.

2.2.2 Kódové označení se nesmí opakovat do vzdálenosti 1 100 km (600 NM) od místa daného radionavigačního zařízení, kromě dále uvedeného případu.

Poznámka: Pracují-li dva radionavigační prostředky v různých pásmech kmitočtového spektra a jsou umístěny ve stejné poloze, jejich poznávací značky jsou obvykle stejné.

2.3 Požadavky státu na kódové označení se musí oznamovat oblastní kanceláři ICAO pro koordinaci.

3. Označení význačných bodů nevyznačených radionavigačním prostředkem

3.1 Kde se stanovuje význačný bod v místě nevyznačeném polohou radionavigačního prostředku a je užíván pro účely ATC, musí být tento význačný bod označen 5místným snadno vyslovitelným kódovým názvem. Tento kódový název pak slouží jako název, i jako kódové označení význačného bodu.

Poznámka: Zásady pro používání alfanumerických kódových názvů určených pro RNAV SID, STAR a postupy přístrojových přiblížení jsou popsány v Předpisu L 8168.

3.2 Kódový název musí být volen tak, aby nečinil obtíže při vyslovování pilotům nebo pracovníkům ATS, když mluví v jazyce používaném při hlasovém spojení v ATS.

Příklady: ADOLA, KODAP.

3.3 Kódový název musí být snadno srozumitelný při hlasových spojeních a musí vylučovat možnost záměny s názvy jiných význačných bodů v téže oblasti.

3.4 Jedinečný 5písmenný snadno vyslovitelný kódový název přidělený význačnému bodu

nesmí být přidělen jinému význačnému bodu. Kde je zapotřebí přesunout význačný bod, musí být vybrán nový kódový název. Pokud si stát chce ponechat přidělený specifický kódový název pro opětovné použití v jiné poloze, nesmí být takový kódový název použit po dobu nejméně 6 měsíců.

3.5 Požadavky států na **jedinečné** **Spísmenné snadno vyslovitelné** kódové názvy se musí oznamovat oblastní kanceláři ICAO pro koordinaci.

3.6 V prostorech, kde není stanoven systém stálých tratí nebo, kde se tratě dodržované letadly liší v závislosti na provozních požadavcích, musí být význačné body určovány a hlášeny v zeměpisných souřadnicích Světového geodetického systému - 1984 (WGS 84), s výjimkou, kdy trvale stanovené význačné body slouží jako výstupní/nebo vstupní body do takových prostorů a kdy musí být označovány v souladu s příslušnými ustanoveními článku 2 nebo 3.

4. Používání označení při spojení

4.1 Při hlasovém spojení se obvykle musí použít názvu význačného bodu, zvoleného v souladu s článkem 2 nebo 3. Jestliže se neužívá pro význačný bod vyznačený polohou radionavigačního zařízení názvu v otevřené řeči, v souladu s ust. 2.1, musí se nahradit kódovým označením, které se při hlasovém spojení musí vyslovovat v souladu s hláskovací abecedou ICAO.

4.2 V tištěném a kódovaném spojení se musí pro význačný bod používat pouze kódové označení nebo zvolený kód názvu.

5. Význačné body používané pro účely hlášení

5.1 Aby se ATS umožnilo získat informace týkající se průběhu letu letadla, mohou být zvolené význačné body označeny jako hlásné.

5.2 Při zřizování takových bodů se musí zvážit tyto faktory:

- druh poskytovaných letových provozních služeb;
- obvyklá hustota provozu;
- přesnost, s níž jsou letadla schopna dodržovat platný letový plán;
- rychlost letadel;
- používaná minima rozstupů;
- členění vzdušného prostoru;
- používaná (é) metoda (y) řízení;
- začátek nebo konec význačných fází letu (stoupání, klesání, změna směru, atd.);

- postupy pro předávání řízení;
- hlediska bezpečnosti, pátrání a záchrany;
- zatížení spojením v posádce letadla a letadlozemě.

5.3 Hlásné body se musí zřizovat buď jako "povinné" nebo na "vyžádání".

5.4 Při zřizování "povinných" hlásných bodů musí platit tyto zásady:

- počet povinných hlásných bodů musí být omezen na minimum nezbytné pro běžné poskytování informací stanovištěm letových provozních služeb o průběhu letu letadla, s ohledem na potřebu minimalizovat zatížení posádky a řídicího spojením letadlo - země;
- umístění radionavigačního prostředku v určité poloze by nemělo nutně znamenat rozhodnutí o jeho označení jako povinného hlásného bodu;
- povinné hlásné body by se neměly zřizovat na hranicích letové informační oblasti nebo řízené oblasti.

5.5 Hlásné body "na vyžádání" se mohou zřizovat s ohledem na požadavky letových provozních služeb pro dodatečné hlášení poloh, vyžadují-li to provozní podmínky.

5.6 Označení hlásných bodů povinných a na vyžádání musí být pravidelně přezkoumáváno z hlediska dodržení požadavků na běžné hlášení poloh na minimum, nezbytné k zajištění účinných letových provozních služeb.

5.7 Běžné hlášení přeletu povinného hlásného bodu by nemělo být povinné pro všechny lety za všech okolností. Při uplatňování této zásady se musí věnovat zvláštní pozornost:

- od rychlých vysoko letících letadel, by se nemělo požadovat hlášení přeletu všech hlásných bodů, zřízených jako povinné, jako pro pomalu a nízko letící letadla;
- od letadel prolétávajících koncovou řízenou oblastí, by se nemělo požadovat běžné hlášení poloh tak často, jako u přilétávajících a odlétávajících letadel.

5.8 V prostorech, kde by shora uvedené zásady týkající se zřizování hlásných bodů nebyly proveditelné, může být zaveden systém hlášení vzhledem k poledníkům zeměpisné délky nebo rovnoběžkám zeměpisné šířky, vyjádřených v celých stupních.

**DODATEK C – METODICKÉ POKYNY K PLÁNOVÁNÍ OPATŘENÍ PRO ŘEŠENÍ
NENADÁLÝCH SITUACÍ**

(Viz ust. 2.30)

1. Úvod

1.1 Směrnice pro zavedení opatření pro nenadálé situace v případě narušení letových provozních služeb a souvisejících podpůrných služeb byly poprvé schváleny Radou dne 27. června 1984 jako reakce na společnou Rezoluci A23-12, následovanou studií Letecké navigační komise a konzultací se zainteresovanými členskými státy a mezinárodními organizacemi, dle požadavku Rezoluce. Směrnice byly postupně upravovány a rozšiřovány dle zkušeností získaných s aplikací opatření pro nenadálé situace v různých částech světa a za rozdílných okolností.

1.2. Cílem směrnic je napomáhat při poskytování bezpečného a uspořádaného toku mezinárodního letového provozu v případě narušení letových provozních služeb a souvisejících podpůrných služeb a chránit dostupnost hlavních světových letových tras v leteckém dopravním systému za takových okolností.

1.3 Směrnice byly vytvořeny s ohledem na skutečnosti, že okolností před a během událostí, způsobujících narušení služeb mezinárodnímu civilnímu letectví, se výrazně odlišují a že opatření pro nenadálé situace, včetně dostupnosti letišť určených pro humanitární účely, jako reakce na zvláštní události a okolnosti, musí být přizpůsobeny těmto okolnostem. Směrnice stanovují rozdělení odpovědnosti mezi členskými státy a ICAO za plánování řešení nenadálých situací a za opatření, která musí být vzata v úvahu při vytváření, používání a ukončení používání takových plánů.

1.4 Směrnice jsou založeny na zkušenosti, která mj. ukázala, že účinky narušení služeb v příslušných vzdušných prostorech pravděpodobně význačně ovlivní služby v přílehlajících vzdušných prostorech, čímž se vytváří požadavek na mezinárodní koordinaci, s podporou ICAO, podle vhodnosti. Proto je ve směrnicích popsána úloha ICAO při plánování opatření pro nenadálé situace a koordinaci těchto postupů. Směrnice také reagují na poznatek, že jestliže má být zachována dostupnost hlavních světových letových tras v leteckém dopravním systému, musí být úloha ICAO při plánování řešení nenadálých situací ve vzdušném prostoru nad otevřeným mořem a v prostorech neurčené suverenity globální a neomezená. Konečně, směrnice také

odrážejí skutečnost, že mezinárodní organizace, kterých se to týká, jako je *International Air Transport Association (IATA)* a *International Federation of Airline Pilots' Associations (IFALPA)* jsou cennými poradci při stanovení proveditelnosti souhrnných plánů a částí těchto plánů.

2. Statut plánů řešení nenadálých situací

2.1 Plány pro řešení nenadálých situací jsou zamýšleny pro zajištění náhradních zařízení a služeb, za ty služby a zařízení, které jsou stanoveny v regionálním navigačním plánu, když tyto zařízení a služby jsou dočasně nepoužitelné. Opatření pro nenadálé situace jsou proto přechodné povahy, zůstávají v platnosti pouze do doby, dokud služby a zařízení neobnoví svou činnost, tudíž nejsou předmětem změn do regionálního plánu, pro které se požaduje zpracování v souladu s „Postupy pro změny schválených regionálních plánů“. Místo toho v případech, kde by se plány pro řešení nenadálých situací dočasně odchýlily od schválených regionálních navigačních plánů, jsou takové odchylky v případě potřeby schvalovány jménem Rady prezidentem Rady ICAO.

3. Odpovědnost za tvorbu, vyhlášení a aplikaci plánů řešení nenadálých situací

3.1 Členské státy odpovědné za poskytování letových provozních služeb a souvisejících podpůrných služeb v příslušných částech vzdušného prostoru nesou rovněž odpovědnost, v případě narušení nebo možného narušení těchto služeb, za zavedení opatření k zajištění bezpečnosti provozu mezinárodního civilního letectví a pokud je to možné, za vytvoření postupů pro náhradní zařízení a služby. Za tímto účelem by členské státy měly vytvořit, vyhlásit a aplikovat vhodné plány řešení nenadálých situací. Tyto postupy by měly být vytvářeny ve spolupráci s ostatními členskými státy a uživateli vzdušného prostoru, kterých se to týká a ICAO, dle vhodnosti, kdykoli narušení služeb pravděpodobně ovlivní služby v sousedních vzdušných prostorech.

3.2 Odpovědnost za příslušné řešení nenadálých situací vzhledem k vzdušnému prostoru nad širým mořem zůstává na státu (státech) zpravidla odpovědných za poskytování služeb, ledaže by organizace ICAO přechodně delegovala tuto odpovědnost na jiný členský stát (státy).

3.3 Podobně, odpovědnost za příslušné řešení nenadálých situací ve vztahu ke vzdušnému prostoru, kde odpovědnost za poskytování služeb byla delegována jiným členským státem, zůstává členskému státu poskytujícímu služby, dokud delegující členský stát tuto delegaci přechodně neukončí. Po tomto ukončení delegující členský stát přebírá odpovědnost za příslušné řešení nenadálé situace.

3.4 ICAO bude iniciovat a koordinovat příslušná řešení nenadálých situací v případě narušení letových provozních služeb a souvisejících podpůrných služeb, ovlivňujících provoz mezinárodního civilního letectví poskytovaných členským státem, ve kterém z nějakých důvodů úřady nemohou nést v přiměřené míře odpovědnost popsanou v ust. 3.1 výše. Za takových okolností ICAO bude spolupracovat s členskými státy odpovědnými za vzdušné prostory přilehlé k prostoru ovlivněného narušením a v těsné koordinaci s mezinárodními organizacemi, jichž se to týká. Na žádost členských států bude ICAO také iniciovat a koordinovat příslušná řešení nenadálých situací.

4. Přípravné opatření

4.1 Jestliže má být rizikům pro letecký provoz rozumně předcházeno, je rozhodujícím prvkem v plánování řešení nenadálých situací čas. Včasné uvedení postupů pro nenadálé situace vyžaduje rozhodnou iniciativu a opatření, která opět předpokládají, že plány řešení nenadálých situací, pokud je to proveditelné, byly dokončeny a schváleny účastníky, kterých se to týká, před výskytem události vyžadující řešení nenadálé situace, včetně způsobu a načasování vyhlášení takových opatření.

4.2 Vzhledem k důvodům uvedeným v ust. 4.1, a je-li to vhodné, členské státy by měly přijmout předběžná opatření, pro umožnění včasného uvedení postupů pro řešení nenadálých situací. Tato předběžná opatření by měla obsahovat:

a) přípravu všeobecných plánů řešení nenadálých situací ve vztahu k obecným předvídatelným událostem, jako jsou nátlakové akce nebo pracovní nepokoje, které mají vliv na poskytování letových provozních služeb a/nebo podpůrných služeb. S ohledem na skutečnost, že světová letecká veřejnost není účastníkem sporů, členské státy poskytující služby ve vzdušných prostorech nad širým mořem nebo v prostorech neurčené suverenity, by měly stanovit taková vhodná opatření, která by provozu mezinárodního civilního letectví zajistila, že odpovídající letové provozní služby budou v prostorech neurčené suverenity nadále poskytovány. Ze stejného důvodu by členské státy poskytující letové provozní služby ve svém vlastním vzdušném prostoru, nebo v případě delegování, ve vzdušném prostoru jiného členského státu, měly

přijmout vhodná opatření pro zajištění, aby odpovídající letové provozní služby byly nadále poskytovány mezinárodnímu civilnímu provozu, kterého se to týká a který nezahrnuje přistání nebo vzlety v členském státu ovlivněnému nátlakovými akcemi;

- b) vyhodnocení nebezpečí pro civilní letový provoz z důvodu vojenského konfliktu nebo protiprávního činu v civilním letectví, právě tak jako posouzení pravděpodobnosti a možných následků přírodních katastrof, nebo mimořádných událostí majících vliv na veřejné zdraví. Předběžná opatření by měla obsahovat počáteční zpracování zvláštních plánů pro řešení nenadálých situací, ve vztahu k přírodním katastrofám, mimořádným událostem majícím vliv na veřejné zdraví, vojenským konfliktům nebo aktům nezákonného vměšování v civilním letectví, které by mohly mít vliv na dostupnost vzdušných prostorů pro provoz civilních letadel a/nebo na poskytování letových provozních služeb a podpůrných služeb. Je zřejmé, že vyhnouti se určitým částem vzdušného prostoru na základě oznámení bezprostředně před událostí bude vyžadovat i zvláštní úsilí od členských států, odpovědných za přiléhající části vzdušného prostoru, od mezinárodních leteckých dopravců s ohledem na plánování náhradních tratí a služeb. Úřady ATS členských států by se proto měly, pokud je to proveditelné, předvídat potřebu takových náhradních opatření;
- c) sledování jakéhokoliv vývoje, který by mohl vést k události vyžadující učinit přípravná opatření k postupu pro nenadálé situace a jeho zavedení. Členské státy by měly zvážit jmenování osob / administrativních jednotek provádějících takový dohled a, pokud je to nezbytné, zahájit účinné následné akce; a
- d) jmenování / ustanovení ústředního orgánu, který v případě narušení letových provozních služeb a zavedení opatření pro nenadálé situace, by byl schopen poskytovat nepřetržitě aktuální informace o situaci a příslušných opatřeních pro nenadálé situace do doby, než se systém vrátí zpět do řádného provozu. Měl by být ustaven koordinační tým uvnitř nebo ve spojení s takovým ústředním orgánem za účelem koordinace činností v době narušení.

4.3. ICAO bude k dispozici za účelem sledování vývoje, který by mohl vést k událostem vyžadujícím opatření pro nenadálé situace, jeho zpracování a použití a bude, pokud je to nezbytné, spolupracovat při vývoji a použití takových opatření. V době vzniku možné krize bude ustanoven v regionální(-ch) kanceláři(-řích), kterých se to týká a v ústředí ICAO v Montrealu, koordinační tým a budou učiněna taková opatření, která zajistí způsobilý personál, který bude nepřetržitě k dispozici nebo dosažitelný. Úkolem

těchto týmů bude nepřetržitě sledovat informace ze všech příslušných zdrojů, k zajištění neustálého přísunu příslušných informací přijatých leteckou informační službou daného členského státu v místě regionální kanceláře a ústředí, spolupracovat s mezinárodními organizacemi, kterých se to týká, a jejich regionálními organizacemi, pokud je to vhodné, a vyměňovat aktuální informace s členskými státy, kterých se to přímo týká a s členskými státy, které by mohly být potenciálně dotčeny opatřeními pro nenadálé situace. Na základě rozboru všech dostupných údajů bude získáno oprávnění od členského státu, kterého se to týká, k zahájení opatření považovaných za nezbytné za daných okolností.

5. Koordinace

5.1 Plán pro řešení nenadálých situací by měl být přijatelný stejnou měrou pro poskytovatele a uživatele služeb používajících postupy pro nenadálé situace, tj. pokud jde o schopnost poskytovatelů plnit jim přidělené funkce a pokud jde o bezpečnost letů a obslužnou kapacitu provozu zajišťovanou plánem podle okolností.

5.2 Proto ty členské státy, které očekávají nebo jsou předmětem narušení letových provozních služeb a/nebo souvisejících podpůrných služeb, by to měly co možná nejdříve oznámit akreditovanému reprezentantu ICAO a dalším členským státům, jejichž služby by mohly být dotčeny. Taková zpráva by měla obsahovat informace o souvisejících opatřeních pro nenadálé situace nebo žádost o poskytnutí pomoci při vytváření plánu opatření pro nenadálé situace.

5.3 Podrobné požadavky na koordinaci by měly být stanoveny členskými státy a/nebo ICAO, dle vhodnosti, v souladu s výše uvedeným. V případě zavedení postupů pro řešení nenadálých situací ne výrazně ovlivňujících uživatele vzdušného prostoru nebo služby poskytované vně vzdušného prostoru (jednoho) členského státu, jehož se to týká, jsou požadavky na koordinaci velmi malé nebo žádné. Předpokládá se, že takové případy budou ojedinělé.

5.4 V případě mnohonárodní spolupráce by měla být provedena s každým zúčastněným členským státem podrobná koordinace vedoucí k formální dohodě o budoucím plánu pro řešení nenadálých situací. Taková podrobná koordinace by měla být také provedena s těmi členskými státy, jejichž služby budou závažně ovlivněny, například přesměrováním provozu, a s mezinárodními organizacemi, kterých se to týká, poskytujícími neocenitelný provozní přehled a zkušenost.

5.5 Kdykoliv je to nutné pro zajištění plynulého přechodu na postupy pro řešení nenadálých situací,

koordinace uvedená v této kapitole by měla obsahovat dohodu o podrobném společném textu NOTAMu, který bude vydán ke vzájemně dohodnutému datu účinnosti.

6. Tvorba, vyhlášení a aplikace postupů pro řešení nenadálých situací

6.1 Tvorba důkladného plánu postupů pro řešení nenadálých situací je závislá na okolnostech, včetně použitelnosti nebo nepoužitelnosti vzdušného prostoru ovlivněného rušivými okolnostmi pro mezinárodní civilní letecký provoz. Pokud se týká takového využití, může být svrchovaný vzdušný prostor použit pouze z iniciativy nebo dohodou nebo se souhlasem odpovědného úřadu daného členského státu. V ostatních případech musí postupy pro řešení nenadálých situací obsahovat oblévání vzdušného prostoru a tyto by měly být vytvořeny sousedícími členskými státy nebo ICAO ve spolupráci s těmito sousedícími členskými státy. V případě, že se jedná o vzdušný prostor nad otevřeným mořem nebo v prostorech neurčené suverenity, vytváření plánu pro řešení nenadálých situací by mohlo, dle okolností, včetně stupně narušení nabídnutých náhradních služeb, zahrnovat dočasné převedení odpovědnosti organizací ICAO za poskytování letových provozních služeb ve vzdušném prostoru, kterého se to týká.

6.2 Tvorba plánu pro řešení nenadálých situací předem předpokládá co možno nejvíce informací o aktuálních a náhradních tratích, navigačních schopnostech letadel a dostupnosti nebo částečné dostupnosti navigačního vedení z pozemních zařízení, přehledových a komunikačních schopnostech sousedních stanovišť letových provozních služeb, množství a typů letadel které má být obslouženy a aktuální stav letových provozních služeb, spojovacích prostředků, meteorologické a letecké informační služby. Dále jsou uvedeny hlavní prvky, které jsou uvažovány dle okolností pro plánování řešení nenadálých situací:

- a) přesměrování provozu pro vyhnutí se danému vzdušnému prostoru nebo části daného vzdušného prostoru, obvykle obsahující stanovení dalších tratí nebo části tratí se souvisejícími podmínkami pro jejich použití;
- b) zavedení zjednodušené struktury tratí daného prostoru, pokud je tato k dispozici, společně se schématem přidělování letových hladin pro zajištění příčných a vertikálních rozstupů a postup pro sousední oblastní střediska řízení k zajištění podélného rozstupu na vstupním bodu a udržování tohoto rozstupu při průletu tímto vzdušným prostorem;
- c) postoupení odpovědnosti za poskytování letových provozních služeb ve vzdušném

- prostoru nad otevřeným mořem a v delegovaném vzdušném prostoru;
- d) zajištění a provoz dostačujícího spojení „letadlo-země“, AFTN a ATS přímého hovorového spoje, včetně předání odpovědnosti sousedním členským státům za poskytování meteorologických informací a informací o stavu navigačních zařízení;
 - e) zvláštní opatření k soustředování a rozšiřování letových a poletových hlášení z letadel;
 - f) požadavek na letadla udržovat nepřetržitý poslech na zvláštním VHF kmitočtu „pilot-pilot“ ve stanovených prostorech, kde spojení „země-letadlo“ není spolehlivé nebo není možné vysílat, přednostně v anglickém jazyce, informace a výpočty o poloze na tomto kmitočtu, včetně zahájení a ukončení stoupání nebo klesání;
 - g) požadavek všem letadlům ve stanovených prostorech, aby měla stále rozsvícená navigační a protisrážková světla;
 - h) požadavek a postupy pro letadla udržovat zvýšené podélné rozstupy, které mohou být stanoveny mezi letadly ve stejné cestovní hladině;
 - i) požadavek na stoupání a klesání dostatečně vpravo od osy specificky stanovených tratí;
 - j) stanovení postupů pro řízený vstup do prostoru, kde jsou uplatňovány postupy pro řešení nenadálých situací, k zamezení jeho přetížení;
 - k) požadavek, aby veškerý provoz v prostoru, kde jsou uplatňovány postupy pro řešení nenadálých situací, byl prováděn podle IFR, včetně přidělování IFR letových hladin z příslušné tabulky v Dodatku 3 předpisu L 2 na tratích ATS v oblasti.
- 6.3 Oznámení NOTAMem uživatelům leteckých navigačních služeb o očekávaném nebo aktuálním narušení letových provozních služeb a/nebo souvisejících podpůrných služeb by měla být rozeslána co nejdříve, jak je to možné. NOTAM by měl obsahovat související postupy pro řešení nenadálých situací. V případě předpokládaného narušení by předběžné oznámení v žádném případě nemělo být vysláno méně než 48 hodin předem.
- 6.4 Oznámení NOTAMem o ukončení opatření pro řešení nenadálých situací a znovuzavedení služeb podle regionálního leteckého navigačního plánu by mělo být vysláno hned, jak je to možné, aby byl zajištěn řádný přechod z podmínek postupů pro řešení nenadálých situací do podmínek normálních.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Stanoviště řízení letového provozu (Air traffic control unit)

Výraz, zahrnující oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení a letištní řídicí věž.

Státní program bezpečnosti (SSP) (State Safety Programme)

Integrovaný soubor pravidel a činností zaměřený na zvyšování bezpečnosti.

Systém řízení bezpečnosti (Safety management system)

Systematický přístup k řízení bezpečnosti zahrnující nezbytné organizační struktury, odpovědnosti, zásady a postupy.

Tištěná spojení (Printed communications)

Spojení, při kterém se na koncové stanici okruhu automaticky pořizuje trvalý tištěný záznam všech zpráv, které takovým okruhem procházejí.

Trat' (Track)

Průmět dráhy letu letadla na povrch země, jehož směr se v kterémkoliv bodě obvykle vyjadřuje ve stupních, měřených od severu (zeměpisného, magnetického nebo síťového).

Trat' ATS (ATS route)

Stanovená trat' určená k usměrňování toku letového provozu pro potřeby poskytování letových provozních služeb.

Poznámka 1: Výraz „trat' ATS“ zahrnuje letovou cestu, poradní trat' v řízeném nebo neřízeném prostoru, příletovou nebo odletovou trat' apod.

Poznámka 2: Trat' ATS je specifikace trati, která zahrnuje označení tratě ATS, trat' k nebo od význačných bodů (bodů na trati), vzdálenost mezi význačnými body, požadavky na hlášení a nejnižší bezpečnou nadmořskou výšku, jak je stanoveno příslušným úřadem ATS.

Trat' prostorové navigace (Area navigation route)

Trat' ATS, zřízená pro používání letadly, která jsou schopná používat prostorovou navigaci.

Trat'ový bod (Waypoint)

Specifikovaná zeměpisná poloha, používaná ke stanovení tratě prostorové navigace nebo dráhy letu letadla používajícího prostorovou navigaci. Trat'ové body jsou stanoveny pro let jako:

Trat'ový bod zatáčky s předstihem (Fly-by waypoint)

Trat'ový bod, který vyžaduje zahájení zatáčky s předstihem, umožňující tangenciálně nalétnout další část tratě nebo postupu, nebo jako

Trat'ový bod zatáčky po přeletu (Flyover waypoint)

Trat'ový bod, ve kterém je zahájena zatáčka za účelem vstupu do dalšího úseku tratě nebo postupu.

Typ RCP (RCP type)

Označení (label) (např. RCP 240), které vyjadřuje hodnoty přiřazené k parametrům RCP pro dobu komunikační transakce, kontinuitu, použitelnost a integritu.

Údobí nejistoty (Uncertainty phase)

Situace, kdy je nejistota o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě.

Údobí nouze (Emergency phase)

Obecný pojem, znamenající buď údobí nejistoty, údobí pohotovosti nebo údobí tísňe.

Údobí pohotovosti (Alert phase)

Situace, kdy je důvodná obava o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě.

Údobí tísňe (Distress phase)

Situace, kdy je určitá jistota, že letadlu a osobám na jeho palubě hrozí vážné bezprostřední nebezpečí nebo že potřebují okamžitou pomoc.

Uspořádání toku letového provozu (ATFM) (Air traffic flow management)

Služba zřízená za účelem přispívat k bezpečnému, spořádanému a rychlému toku letového provozu tím, že zajistí, aby byla ATC kapacita využita v maximální možné míře, a aby objem provozu byl srovnatelný s kapacitami vyhlášenými příslušným úřadem ATS.

Velitel letadla (Pilot-in-command)

Pilot určený provozovatelem nebo, v případě všeobecného letectví, vlastníkem k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

VFR

Symbol používaný k označení pravidel letu za viditelnosti.

VMC

Symbol používaný k označení meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

Výška (Height)

Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od stanovené roviny.

Význačný bod (Significant point)

Stanovené zeměpisné místo, používané k vyznačení tratě ATS nebo dráhy letu letadla a pro jiné navigační účely a účely ATS.

Poznámka: Existují tři kategorie význačných bodů: pozemní navigační prostředek, průsečík a trat'ový bod. V kontextu této definice je průsečík význačný bod vyjádřený radiálem, směrníky a/nebo vzdálenostmi od pozemních navigačních prostředků.

Vzdušné prostory letových provozních služeb (Air traffic services airspace)

Abecedně označené vzdušné prostory stanovených rozměrů, uvnitř kterých mohou být prováděny určité druhy letů a pro které jsou vymezeny letové provozní služby a pravidla provozu.

Poznámka: Vzdušné prostory ATS se klasifikují jako třídy A až G, jak je uvedeno v ust. 2.6.

Záchranné koordinační středisko (RCC) (Rescue co-ordination centre)

Stanoviště odpovědné za zajištění účinné organizace pátrací a záchranné služby a za koordinaci vedení

- b) jakýchkoli dostupných prostředků, včetně nouzového radiového kmitočtu 121,5 MHz, pokud takové spojení není již navázáno,
- c) informovat pilota letadla, proti němuž je zakročováno, o zakročování,
- d) navázat spojení se stanovištěm řídicím zakročování, které udržuje obousměrné spojení se zakročujícím letadlem, a poskytnout mu dostupné informace, týkající se letadla, proti němuž je zakročováno,
- e) je-li to nezbytné, předávat zprávy mezi zakročujícím letadlem nebo stanovištěm řídicím zakročování a letadlem, proti němuž je zakročováno,
- f) v těsné spolupráci se stanovištěm řídicím zakročování, přijmout nezbytná opatření k zajištění bezpečnosti letadla, proti němuž je zakročováno,
- g) informovat stanoviště ATS sousedních letových informačních oblastí, jestliže se jeví, že letadlo zabloudilo z těchto letových informačních oblastí.

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

- a) informovat stanoviště ATS, v jehož prostoru odpovědnosti dochází k zakročování. Poskytnout mu dostupné informace, které mohou pomoci určit jeho totožnost, a požádat jej o provedení opatření podle ust. 2.24.2.1,
- b) předávat zprávy mezi letadlem, proti němuž je zakročováno, a příslušným stanovištěm ATS, stanovištěm řídicím zakročování nebo zakročujícím letadlem.

2.25 Čas v letových provozních službách

2.25.1 Stanoviště letových provozních služeb musí používat Světový koordinovaný čas (UTC) a vyjadřovat jej v hodinách a minutách, a je-li to požadováno, i v sekundách dne o 24 hodinách, začínajícího o půlnoci.

2.25.2 Stanoviště letových provozních služeb musí být vybavena hodinami ukazujícími čas v hodinách, minutách a sekundách, jasně viditelnými z každého pracoviště na stanovišti.

2.25.3 Hodiny a jiná zařízení, zaznamenávající čas na stanovišti letových provozních služeb, se musí kontrolovat, jak je nezbytné, k zajištění jejich přesnosti v toleranci plus nebo minus 30 sekund (UTC). Kdykoli je stanovištěm řízení letového provozu využíván datový spoj pro komunikaci, musí být hodiny a další časová záznamová zařízení kontrolována podle potřeby, aby byla zajištěna přesnost času v rozmezí 1 sekundy UTC.

2.25.4 Přesný čas musí být získáván ze stanice standardního časového normálu, nebo jestliže to není možné, pak z jiného stanoviště, které získalo přesný čas z takové časové stanice.

2.25.5 Letištní řídicí věže musí, před pojezděním letadla ke vzletu, předat pilotovi přesný čas, pokud nejsou učiněna jiná opatření k získání času z jiných zdrojů. Stanoviště letových provozních služeb musí kromě toho poskytnout letadlu přesný čas na vyžádání. Kontroly času se musí provádět k nejbližší půl minutě.

2.26 Stanovení požadavků na vybavení letadel a činnost odpovídačů hlásících tlakovou výšku

Státy musí stanovit požadavky na vybavení letadel odpovídači hlásícími tlakovou výšku a na jejich činnost ve vymezených částech vzdušného prostoru.

Poznámka: Toto opatření je určeno ke zlepšení účinnosti letových provozních služeb a rovněž palubních protisrážkových systémů.

2.27 Řízení bezpečnosti

2.27.1 Státy musí zpracovat Státní program bezpečnosti za účelem dosažení přijatelné úrovně bezpečnosti v civilním letectví.

Poznámka: Koncept pro zavedení a udržování Státního programu bezpečnosti je obsažen v Příloze D a poradenský materiál k Státnímu programu bezpečnosti je obsažen v Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

2.27.2 Přijatelná úroveň bezpečnosti, které má být dosaženo, musí být stanovena Státem.

Poznámka: Poradenský materiál ke stanovení přijatelné úrovně bezpečnosti je obsažen v Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

2.27.3 Státy musí vyžadovat, jako součást svého Státního programu bezpečnosti, aby poskytovatel letových provozních služeb zavedl systém řízení bezpečnosti přijatelný pro Stát, který alespoň:

- a) určí bezpečnostní rizika;
- b) zajistí zavedení nápravného opatření nezbytného k udržení odsouhlasené bezpečnostní výkonnosti;
- c) poskytne průběžné sledování a pravidelné vyhodnocování bezpečnostní výkonnosti;
- d) usiluje o průběžné zlepšení celkové úrovně výkonnosti systému řízení bezpečnosti.

Poznámka: Poradenský materiál ke stanovení bezpečnostní výkonnosti je obsažen v Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

2.27.4 Systém řízení bezpečnosti musí jasně definovat rozdělení odpovědností za bezpečnost u poskytovatele letových provozních služeb, včetně přímé odpovědnosti za bezpečnost na úrovni nejvyššího vedení.

Poznámka 1: Koncept pro zavedení a udržování Systému řízení bezpečnosti je obsažen v Dodatku 6. Poradenský materiál pro systémy řízení bezpečnosti je obsažen v Safety Management Manual (SMM) (ICAO Doc 9859) a související postupy jsou obsaženy v Předpisu L 4444.

Poznámka 2: Poskytování služeb LIS, CNS, MET, a/nebo služeb SAR, pokud jsou pod správou poskytovatele ATS, je předmětem požadavků ust. 2.27.3 a 2.27.4. Pokud je poskytování služeb LIS, CNS, MET, a/nebo služeb SAR zcela, nebo částečně zajišťováno subjektem jiným, než je poskytovatel ATS, vztahují se požadavky uvedené v ust. 2.27.3 a 2.27.4 na ty služby, které spadají pod správu poskytovatele ATS, nebo ty aspekty, které mají přímé provozní dopady.

2.27.5 Jakékoli význačné změny týkající se bezpečnosti systémů ATC, včetně zavádění snížených minim rozstupů nebo nového postupu, musí být zaváděny pouze až potom, kdy tyto změny byly konzultovány s uživateli. Když je to vhodné, odpovědný úřad musí zajistit, aby bylo učiněno přiměřené opatření k monitorování změny po jejím zavedení, aby se ověřilo, že stanovená úroveň bezpečnosti je trvale dodržována.

Poznámka: Jestliže vzhledem k povaze změny nemůže být přijatelná úroveň bezpečnosti vyjádřena kvantitativně, vyhodnocení bezpečnosti se může opírat o provozní posouzení.

2.28 Jednotné referenční systémy

2.28.1 Horizontální referenční systém

2.28.1.1 V letectví musí být jako horizontální referenční systém používán světový geodetický systém – 1984 (WGS-84). Uváděné letecké zeměpisné souřadnice (označující zeměpisnou šířku a délku) musí být vyjádřeny v geodetickém referenčním systému WGS-84.

Poznámka: Návod na používání WGS-84 je uveden ve World Geodetic System - 1984 (WGS-84) Manual (ICAO Doc 9674).

2.28.2 Vertikální referenční systém

2.28.2.1 V letectví musí být jako vertikální referenční systém používána střední hladina moře (MSL), která udává vztah výšky měřené podél svislice (výšky nad mořem) k povrchu známému jako geoid.

Poznámka: Geoid co nejtěsněji nahrazuje střední hladinu moře MSL. Je definován jako ekvipotenciální plocha gravitačního pole Země, která je shodná s nenarušenou střední hladinou moře procházející spojitě kontinenty.

2.28.3 Časový referenční systém

2.28.3.1 V letectví musí být jako časový referenční systém používán gregoriánský kalendář a světový koordinovaný čas (UTC).

2.28.3.2 Používání jiného časového referenčního systému musí být uvedeno v AIP GEN 2.1.2.

2.29 Jazykové znalosti

2.29.1 Poskytovatel letových provozních služeb musí zajistit, aby řídicí letového provozu hovořili a rozuměli jazyku(-ům) používanému(-ým) při radiotelefonním spojení, uvedeným v Předpisu L 1.

2.29.2 Anglický jazyk musí být používán při spojení mezi stanovišti řízení letového provozu, vyjma případů, kdy je vedena ve vzájemně dohodnutých jazycích.

2.30 Opatření pro řešení nenadálých situací

Odpovědné úřady letových provozních služeb musí vytvořit a vyhlásit plány pro řešení nenadálých situací pro případ narušení nebo možného narušení letových provozních služeb a souvisejících podpůrných služeb ve vzdušném prostoru, ve kterém jsou odpovědní za poskytování takových služeb. Tyto plány řešení nenadálých situací musí být vytvářeny podle potřeby s podporou ICAO a v úzké spolupráci s úřady ATS odpovědnými za poskytování služeb v přílehlých částech vzdušného prostoru a s uživateli vzdušných prostorů, jichž se to týká.

Poznámka 1: Metodické pokyny týkající se tvorby, vyhlášení a realizace plánů pro nenadálé situace jsou uvedeny v Dodatku C.

Poznámka 2: Plány pro nenadálé situace mohou obsahovat přechodné odchylky od schválených regionálních navigačních plánů; takové odchylky jsou v případě potřeby schvalovány jménem Rady prezidentem Rady ICAO.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 6 – KONCEPT SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (SAFETY MANAGEMENT SYSTEM – SMS)

(Viz Hlava 2, ust. 2.27.4)

Úvod

Tento doplněk stanovuje koncept pro zavedení a udržování systému řízení bezpečnosti (SMS) poskytovatelem letových provozních služeb. SMS je systém řízení, který zajišťuje řízení bezpečnosti v organizaci. Koncept se skládá ze čtyř kapitol a dvanácti částí, které představují minimální požadavky pro zavedení SMS. Zavedení tohoto konceptu by musí odpovídat velikosti organizace a složitosti poskytovaných služeb. Tento doplněk také zahrnuje stručný popis každé části tohoto konceptu.

1. Bezpečnostní politika a cíle**1.1 – Závazek řízení a odpovědnost****1.2 – Odpovědnosti za bezpečnost****1.3 – Jmenování klíčových bezpečnostních pracovníků****1.4 – Koordinace plánování reakce v případě nouze****1.5 – Dokumentace SMS****2. Řízení bezpečnostního rizika****2.1 – Rozpoznání nebezpečí****2.2 – Posouzení bezpečnostního rizika a jeho snižování****3. Zajištění bezpečnosti****3.1 – Sledování a měření výkonnosti systému bezpečnosti****3.2 – Řízení změny****3.3 – Průběžné zlepšování SMS****4. Podpora bezpečnosti****4.1 – Výcvik a vzdělávání****4.2 – Předávání bezpečnostních informací****1. Bezpečnostní politika a cíle****1.1 Závazek řízení a odpovědnost**

Poskytovatel letových provozních služeb musí stanovit politiku bezpečnosti organizace, která musí být v souladu s mezinárodními a národními požadavky, a která musí být podepsána odpovědnými vedoucími organizace. Bezpečnostní politika musí odrážet závazky organizace týkající se bezpečnosti; musí obsahovat jasné prohlášení o zajištění nezbytných zdrojů pro zavedení bezpečnostní politiky a musí s ní být, se zřejmým souhlasem, seznámena celá organizace. Bezpečnostní politika musí zahrnovat postupy bezpečnostních hlášení; musí jasně určovat nepřijatelné druhy provozního chování a musí zahrnovat podmínky, za kterých by nebyl uplatňován kázeňský postih. Bezpečnostní politika musí být pravidelně přezkoumávána, aby bylo zajištěno, že je stále relevantní a přiměřená dané organizaci.

1.2 Odpovědnosti za bezpečnost

Poskytovatel letových provozních služeb musí určit odpovědného vedoucího pracovníka, který musí, bez ohledu na další úkoly, mít konečnou odpovědnost za zavedení a udržování SMS jménem poskytovatele letových provozních služeb. Poskytovatel letových provozních služeb musí také určit odpovědnosti všech členů vedení, bez ohledu na další úkoly, stejně jako odpovědnosti ostatních zaměstnanců s ohledem na bezpečnostní výkonnost SMS. Odpovědnosti za bezpečnost a pravomoci musí být dokumentovány a musí s nimi být seznámena celá organizace a musí obsahovat stanovení úrovní vedení s pravomocí přijímat rozhodnutí vztahující se k přijatelnosti bezpečnostního rizika.

1.3 Jmenování klíčových bezpečnostních pracovníků

Poskytovatel letových provozních služeb musí určit vedoucího bezpečnosti jako odpovědnou samostatnou a hlavní osobu při zavádění a udržování účinného SMS.

1.4 Koordinace plánování reakce v případě nouze

Poskytovatel letových provozních služeb musí zajistit, aby byl plán reakce v případě nouze, který umožňuje řádný a účinný přechod z normálního provozu do provozu ve stavu nouze a opětovný návrat k normálnímu provozu, vhodně koordinován s plány reakce v případě nouze těch organizací, se kterými musí být ve spojení během poskytování svých služeb.

1.5 Dokumentace SMS

Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit plán zavádění SMS, schválený vyšším vedením organizace, který stanovuje přístup organizace k řízení bezpečnosti způsobem, který odpovídá bezpečnostním cílům organizace. Organizace musí vytvořit a udržovat dokumentaci SMS, která popisuje bezpečnostní politiku a cíle, požadavky na SMS, procesy a postupy SMS, odpovědnosti a pravomoci při procesech a postupech a výstupy SMS. Poskytovatel letových provozních služeb musí také jako součást dokumentace systému SMS vytvořit a udržovat Příručku systémů řízení bezpečnosti (Safety management systems manual – SMSM) tak, aby byla celá organizace seznámena s přístupem k řízení bezpečnosti.

2. Řízení bezpečnostního rizika**2.1 Rozpoznání nebezpečí**

Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit a udržovat metodický postup, který zajistí rozpoznání provozních nebezpečí. Rozpoznání nebezpečí musí

být založeno na kombinaci reaktivních, aktivních a prediktivních metod sběru bezpečnostních údajů.

2.2 Posouzení bezpečnostního rizika a jeho snižování

Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit a udržovat metodický postup, který zajistí provádění rozborů, posuzování a řízení bezpečnostních rizik při provozování letových provozních služeb.

3. Zajištění bezpečnosti

3.1 Sledování a měření výkonnosti systému bezpečnosti

Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit a udržovat prostředky pro ověření výkonnosti systému bezpečnosti organizace a prokázání účinnosti prvků řízení bezpečnostních rizik. Bezpečnostní výkonnost organizace musí být prokázána s ohledem na ukazatele bezpečnostní výkonnosti a cíle bezpečnostní výkonnosti systému SMS.

3.2 Řízení změny

Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit a udržovat metodický postup kurčování změn uvnitř organizace, které by mohly ovlivnit dosavadní postupy a služby; popisující opatření k zajištění výkonnosti systému bezpečnosti před zavedením změn a který odstraňuje nebo upravuje prvky řízení

bezpečnostního rizika, které nejsou nadále potřebné nebo účinné z důvodu změn v provozním prostředí.

3.3 Průběžné zlepšování SMS

Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit a udržovat metodický postup pro určení příčin nestandardní výkonnosti systému SMS, určení dopadů nestandardní výkonnosti na provoz a pro odstranění nebo zmírnění těchto příčin.

4. Podpora bezpečnosti

4.1 Výcvik a vzdělávání

Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit a udržovat program výcviku bezpečnosti, který zajistí, aby všichni pracovníci absolvovali výcvik a byli kvalifikováni k provádění povinností spojených se SMS. Rozsah výcviku bezpečnosti musí odpovídat zapojení každého jednotlivce v systému SMS.

4.2 Předávání bezpečnostních informací

Poskytovatel letových provozních služeb musí vytvořit a udržovat základní prostředky pro předávání bezpečnostních informací, které zajistí, aby si všichni pracovníci plně uvědomovali systém SMS, pro předávání kritických bezpečnostních informací a pro vysvětlení důvodů pro přijetí příslušných bezpečnostních opatření a důvodů pro zavedení nebo změnu bezpečnostních postupů.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK D – KONCEPT PRO STÁTNÍ PROGRAM BEZPEČNOSTI (STATE SAFETY PROGRAMME (SSP))**Úvod**

Tento dodatek přináší koncept pro zavedení a udržování Státního programu bezpečnosti (SSP) Státem. SSP je systém řízení, který zajišťuje řízení bezpečnosti ve státě. Koncept se skládá ze čtyř kapitol a jedenácti částí, uvedených níže. Zavedení SSP je úměrné velikosti a složitosti systému letectví ve Státě a může vyžadovat koordinaci mezi více úřady odpovědnými za jednotlivé základní funkce Státu. Na SSP uvedený v této příloze a Systém řízení bezpečnosti (SMS) stanovený v Doplnku 6 musí být nahlíženo jako na vzájemně se doplňující, ale přesto odlišné koncepty. Tento dodatek také zahrnuje stručný popis každé části tohoto konceptu.

1. Bezpečnostní politika a cíle Státu**1.1 – Bezpečnostní legislativní rámec Státu****1.2 – Odpovědnosti Státu za bezpečnost****1.3 – Vyšetřování leteckých nehod a incidentů****1.4 – Zásady uplatňování****2. Řízení bezpečnostního rizika Státem****2.1 – Bezpečnostní požadavky na SMS poskytovatelů služeb****2.2 – Odsouhlasení bezpečnostní výkonnosti poskytovatelů služeb****3. Státní záruka bezpečnosti****3.1 – Bezpečnostní dozor****3.2 – Sběr, rozbor a sdílení bezpečnostních údajů****3.3 – Zaměření dozoru na oblasti s větším znepokojením nebo větší potřebou dozoru na základě bezpečnostních údajů****4. Podpora bezpečnosti Státem****4.1 – Interní výcvik, komunikace a šíření bezpečnostních informací****4.2 – Externí výcvik, komunikace a šíření bezpečnostních informací**

Poznámka: V rámci kontextu této přílohy, pojem „poskytovatel služeb“ se vztahuje na jakoukoliv organizaci poskytující služby v letectví. Tento pojem zahrnuje schválené výcvikové organizace, které jsou vystavené bezpečnostním rizikům během poskytování svých služeb, letecké provozovatele, oprávněné organizace k údržbě, projektování a výrobce letadel, poskytovatele letových provozních služeb a osvědčená letiště, co je použitelné.

1. Bezpečnostní politika a cíle Státu**1.1 Bezpečnostní legislativní rámec Státu**

Stát musí vyhlásit národní bezpečnostní legislativní rámec a specifická nařízení v souladu s mezinárodními a národními standardy, které stanovují, jakým způsobem bude Stát vykonávat řízení bezpečnosti v daném Státě. To zahrnuje účast státních leteckých organizací ve specifických činnostech souvisejících s řízením bezpečnosti ve Státě a určením postavení, odpovědností a vzájemných vztahů těchto organizací. Bezpečnostní legislativní rámec a specifická nařízení jsou pravidelně přezkoumávány, aby bylo zajištěno, že jsou stále relevantní a přiměřené danému Státu.

1.2 Odpovědnosti Státu za bezpečnost

Stát musí určit, stanovit a zdokumentovat požadavky a odpovědnosti týkající se zavedení a udržování SPP. To zahrnuje pokyny pro plánování, organizaci, vývoj, udržování, řízení a průběžné zdokonalování SPP způsobem, který splňuje bezpečnostní cíle Státu. Dále také zahrnuje jasné prohlášení o zajištění nezbytných zdrojů pro zavedení SSP.

1.3 Vyšetřování leteckých nehod a incidentů

Stát musí stanovit nezávislý proces vyšetřování leteckých nehod a incidentů, jehož výhradním cílem bude předcházení leteckým nehodám a incidentům a nikoliv určování zavinění nebo odpovědnosti. Tato vyšetřování podporují řízení bezpečnosti v daném Státě. V rámci používání SSP udržuje Stát nezávislost organizace vyšetřující letecké nehody a incidenty od ostatních státních leteckých organizací.

1.4 Zásady uplatňování

Stát musí vyhlásit prováděcí zásady uplatňování, které stanoví podmínky a okolnosti, za kterých je schopen poskytovatel služeb řešit a uvnitř organizace vyřešit události představující určité odchylky od bezpečnosti v mezích kontextu systému řízení bezpečnosti (SMS) poskytovatele služby a ke spokojenosti příslušného úřadu Státu. Zásady uplatňování také stanovují podmínky a okolnosti, za kterých je možné řešit bezpečnostní odchylky stanoveným prováděcím postupem.

2. Řízení bezpečnostního rizika Státem**2.1 Bezpečnostní požadavky na SMS poskytovatelů služeb**

Stát musí vytvořit takové nástroje, které určí způsob, jak budou poskytovatelé služeb rozpoznávat nebezpečí a řídit bezpečnostní rizika. Ty zahrnují požadavky, specifické provozní předpisy a zaváděcí postupy pro SMS poskytovatelů služeb. Požadavky, specifické provozní předpisy a prováděcí postupy

musí být pravidelně přezkoumávány, aby bylo zajištěno, že jsou stále relevantní a přiměřené poskytovateli služeb.

2.2 Odsouhlasení bezpečnostní výkonnosti poskytovatelů služeb

Stát musí odsouhlasit každému poskytovateli služeb bezpečnostní výkonnost jeho SMS zvlášť. Odsouhlasená bezpečnostní výkonnost SMS každého jednotlivého poskytovatele služeb musí být pravidelně přezkoumávána, aby bylo zajištěno, že je stále relevantní a přiměřená poskytovateli služeb.

3. Státní záruka bezpečnosti

3.1 Bezpečnostní dozor

Stát musí stanovit mechanismy k zajištění účinného sledování osmi kritických částí bezpečnostního dozoru. Stát také stanoví mechanismy, které zajistí, aby rozpoznávání nebezpečí a řízení bezpečnostních rizik poskytovatelem služeb bylo v souladu s vytvořenými regulačními nástroji (požadavky, specifické provozní předpisy a zaváděcí postupy). Tyto mechanismy zahrnují kontroly, audity a průzkumy, které zajistí, že regulační nástroje pro bezpečnostní rizika jsou náležitě zapracovány do SMS poskytovatele služeb, že jsou uplatňovány tak, jak byly navrženy, a že mají zamýšlený dopad na bezpečnostní rizika.

3.2 Sběr, rozbor a sdílení bezpečnostních údajů

Stát musí vytvořit mechanismy k zajištění sběru a ukládání údajů o nebezpečích a bezpečnostních

rizicích a to na individuální i odsouhlasené státní úrovni. Stát musí také vytvořit mechanismy k využití informací z uložených údajů a k aktivní výměně bezpečnostních informací s poskytovateli služeb a/nebo dle potřeby s jinými Státy.

3.3 Zaměření dozoru na oblasti s větším znepokojením nebo větší potřebou dozoru na základě bezpečnostních údajů

Stát musí vytvořit postupy k upřednostnění kontrol, auditů a průzkumů v oblastech s větším znepokojením nebo větší potřebou dozoru vyplývající z rozboru údajů o nebezpečích, jejich následcích pro provoz a zhodnocení bezpečnostních rizik.

4. Podpora bezpečnosti

4.1 Vnitřní výcvik, komunikace a šíření bezpečnostních informací

Stát musí zajistit výcvik a podporovat informovanost a oboustrannou komunikaci o významných bezpečnostních informacích v rámci státních leteckých organizací, rozvoj organizační kultury, která podporuje vývoj účinného a výkonného SSP.

4.2 Vnější výcvik, komunikace a šíření bezpečnostních informací

Stát musí zajistit vzdělávání a podněcovat informovanost o bezpečnostních rizicích a oboustrannou komunikaci o informacích vztahujících se k bezpečnosti tak, aby byl mezi poskytovateli služeb podporován rozvoj organizační kultury, která přispívá k účinnému a výkonnému SMS.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO