ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ, K letišti 1149/23, 160 08 Praha 6

SMĚRNICE
ÚCL - 237

Postupy pro plnění požadavků ATFM

Čj. 013713-19-701

Verze: Změna č. 4

Datum účinnosti: 2. 1. 2020

Za správnost navrhovatel:

[redacted]

V Praze dne: 4 . 12. 2019

Schválil (podpis):

[redacted]

Ing. David Jágr

ředitel Úřadu pro civilní letectví

Rozdělovník Směrnice ÚCL-237

Status	Příjemce	Přijal(-a) (datum a podpis)
Originál	SŘ/ÚCL	
Elektronická kopie	Ř/SSB	

Změny směrnice ÚCL-237

Změna	Datum účinnosti	Změnil(-a)	
		Datum	Příjmení/podpis
Změna č. 1	**10. 3. 2015**	**zapracováno**	
Změna č. 2	**28. 4. 2016**	**zapracováno**	
Změna č. 3	**26. 4. 2018**	**zapracováno**	
Změna č. 4	**2. 1. 2020**	**zapracováno**	

Předmětem změny č. 4 je úprava platné legislativy a postupů v souvislosti s implementací nové verze dokumentů v rámci EUROCONTROL Network Operations Handbook a aktualizace odkazů v souvislosti s aktualizací webových stránek EUROCONTROL a revizí souvisejících směrnic SP/ÚCL.

Byla odstraněna příloha č. 2, jelikož uvedené systémy se mohou průběžně v době platnosti směrnice měnit.

Obsah

1. Úvod ... 5
1.1. Účel ... 5
1.2. Uživatelé ... 6
1.3. Definice ... 6
1.4. Použité zkratky ... 6
2. Základní údaje ... 8
2.1. Uveřejňování ATFM opatření ... 8
2.2. Oběžníky a informace ATFM ... 8
2.3. Route Availability Document (RAD) ... 8
2.4. IFPS a ETFMS ... 9
2.5. ARO ... 9
2.6. Provoz z řízených a neřízených letišť ... 9
2.7. Místní stanoviště ATFM ... 10
3. Společné požadavky ... 11
3.1. Kontaktní osoba ... 11
3.2. Provozní příručka pro ATFM ... 12
3.3. Výcvik personálu v oblasti ATFM ... 12
3.4. NMOC ... 13
3.5. Dodržování opatření ATFM ... 13
3.5.1. Předložení zprávy Komisi ... 14
3.6. Bezpečnostní požadavky ... 14
4. Povinnosti stran zapojených do činností souvisejících s ATFM ... 15
4.1. Povinnosti stanovišť ATS ... 15
4.1.1. Sledování dodržování odletových slotů ... 16
4.1.2. Dodržení zamítnutí nebo pozastavení platnosti letového plánu ... 16
4.2. Povinnosti provozovatelů ... 17
4.3. Povinnosti řídících orgánů letišť ... 17
4.4. Povinnosti koordinátorů letištních slotů ... 18
5. Upřesnění společných postupů ... 19
5.1. Udělení výjimky a přednosti v řízení toku letového provozu ... 19
5.1.1. Výjimky z přidělování slotů ... 19
5.1.2. Předložení žádosti o udělení výjimky ... 21
5.1.3. Monitorování uplatňování výjimek z přidělování slotů ... 22
5.2. Zvládání kritických událostí ... 22
6. Postup státního odborného dozoru ze strany ÚCL při kontrole stran zapojených do činností souvisejících s ATFM ... 23
7. Sankce při neplnění požadavků k ATFM ... 24
8. Související dokumentace ... 24
9. Závěrečná ustanovení ... 25
9.1. Řízení dokumentu ... 25
9.2. Přechodná, zrušovací a závěrečná ustanovení ... 25
10. Seznam příloh ... 25
Příloha 1. Sledování ukazatelů a oznamování v oblasti ATFM ... 26

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

1. Úvod

Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) vytvořila prováděcí pravidla týkající se opatření uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM") s cílem optimalizovat dostupnou kapacitu při užívání vzdušného prostoru a zlepšit činnosti související s ATFM.

Požadavky na uspořádání toku letového provozu v rámci evropské sítě uspořádání letového provozu (dále jen „EATMN") byly stanoveny nařízením Komise (EU) č. 255/2010 ze dne 25. března 2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu (dále jen nařízení č. 255/2010) a prováděcím nařízení Komise (EU) 2019/123 ze dne 24. ledna 2019, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 (dále jen nařízení 2019/123), se zaměřením na přílohu II.

Toto nařízení, které vstoupilo v platnost 26. 9. 2011, se v rámci vzdušného prostoru uvedeného v odst. 3 čl. 1 nařízení (ES) č. 551/2004 vztahuje na všechny lety, jež mají být provozovány nebo se provozují v rámci všeobecného letového provozu a v souladu s pravidly pro let podle přístrojů (dále jen „IFR"), ať zcela, nebo zčásti a všechny fáze těchto letů a uspořádání letového provozu.

Služba ATFM je dostupná všem státům EUR regionu a je poskytována v souladu s ustanoveními uvedenými v leteckých předpisech L 4444, L 7030 a dokumentu EUR Air Navigation Plan (ICAO Doc 7754).

V rámci evropské sítě je uplatňován koncept, který rozšiřuje roli ATFM o optimalizaci provozních modelů a řízení kapacity, tzv. uspořádání toku letového provozu a řízení kapacity (ATFCM). Prostřednictvím řízení kapacity a poptávky je cílem ATFCM umožnit přesnost letu a účinnost podle dostupných zdrojů s důrazem na optimalizaci kapacity sítě prostřednictvím procesu společného rozhodování.

1.1. Účel

Úřad pro civilní letectví (dále jen ÚCL), tímto dokumentem rozpracovává předmětné nařízení a stanovuje požadavky na jednotlivé subjekty, zapojené do uspořádání vzdušného prostoru, jejichž splnění bude ÚCL od dotčených subjektů očekávat v rámci dozorové a auditní činnosti.

Touto směrnicí stanovuje ÚCL nezbytná opatření, kterými zajistí, aby byly vytvořeny předpoklady pro splnění požadavků informovat evropskou Komisi o opatřeních, která byla provedena příslušnými subjekty, aby byly splněny požadavky uvedené v nařízení č. 255/2010.

Touto směrnicí jsou stanoveny požadavky k implementaci nařízení č. 255/2010, jehož požadavky jsou stanoveny jako specifické požadavky na poskytovatele uspořádání toku letového provozu v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2017/373.

1.2. Uživatelé

Uživatelem směrnice je ÚCL a strany (nebo zástupci jednající jejich jménem) ve smyslu čl. 1 nařízení č. 255/2010, zapojené do činností souvisejících s ATFM:

a) provozovatelé letadel;
b) stanoviště letových provozních služeb (dále jen „ATS"), včetně ohlašoven ATS a letištních služeb řízení;
c) letecké informační služby;
d) subjekty zapojené do uspořádání vzdušného prostoru;
e) řídící orgány letišť;
f) místní stanoviště ATFM;
g) koordinátory slotů z koordinovaných letišť.

Nařízení č. 255/2010 se nevztahuje na vojenské činnosti a výcvik, jak je uvedeno v čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, není-li uvedeno jinak. Opatřením ATFM by však měla v souladu s nařízením č. 255/2010 podléhat vojenská letadla provozovaná v rámci všeobecného letového provozu, pokud jsou provozována nebo mají-li být provozována ve vzdušném prostoru nebo na letištích, na která se opatření ATFM vztahují. Vzhledem k těmto skutečnostem je uživatelem směrnice v rozsahu výše uvedeném taktéž provozovatel vojenských letadel.

1.3. Definice

Pro účely této směrnice se použijí definice stanovené v čl. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, v čl. 2 nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 a rovněž se použijí definice čl. 2 nařízení č. 255/2010, definice v souladu s přílohou I prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/373 a definice čl. 2 nařízení 2019/123.

1.4. Použité zkratky

Zkratka	Význam česky	Význam anglicky
ACC	Oblastní středisko řízení	Area control centre
ADP	ATFCM denní plán	ATFCM Daily Plan
AIP	Letecká informační příručka	Aeronautical Information Publication
AIP SUP	Dočasné změny informací uvedené v AIP	AIP Supplement
AIRAC	Regulovaný systém řízení leteckých informací/ provozně významné změny	Regulated system of aeronautical information
ARO	Ohlašovna letových provozních služeb	Air Reporting Office
ATC	Řízení letového provozu	Air Traffic Control
ATFCM	Uspořádání toku letového provozu a řízení kapacity	Air Traffic Flow and Capacity Management
ATFM	Uspořádání toku letového provozu	Air Traffic Flow Management

ATM/ANS	Uspořádání letového provozu/letové navigační služby	Air traffic Management/Air Navigation Services
ATO	Aktuální čas, ve kterém regulovaný let přiletěl na specifický bod.	Actual Time Over. The actual time at which an aircraft arrived at a specified point.
ATS	Letové provozní služby	Air traffic Services
CACD	NM Centrální databáze vzdušného prostoru a kapacity	NM Central Airspace and Capacity Database
CDM	Koncept společného rozhodování	Collaborative Decision Making
CTO	Vypočítaný čas na základě CTOT, ve kterém má/měl regulovaný let přiletět do oblasti/bodu.	Calculated Time Over. The time at which a regulated flight will arrive over an area based on its CTOT.
CTOT	Vypočítaný čas vzletu	Calculated Take-Off Time
DWH	Úložiště dat	Data Warehouse
EATMN	Evropská síť uspořádání letového provozu	European Air traffic Management Network
EFS	Záložní systém ETFMS	ETFMS Fall -Back System
EOBT	Předpokládaný čas zahájení pojíždění	Estimated Off-Block Time
ES	Evropské společenství	European Community
ETFMS	NMOC operační systém pro zpracování nového letového plánu postoupeného z IFPS	Enhanced Tactical Flow Mangement System
EU	Evropská unie	European Union
FIC	Flight Information Centre	Letové informační středisko
FM	Řízení toku	Flow Management
FMP	Pracoviště uspořádání toku	Flow Management Position
FP	Kontaktní osoba	Focal Point
IFPS	NMOC systém pro zpracování letových plánů	Integrated Initial Flight Plan Processing System
IFPZ	Zóna IFPS	IFPS Zone
IFR	pravidla pro let podle přístrojů	Instrument Flight Rules
MD	Ministerstvo dopravy	Ministry of Transport
MZV	Ministerstvo zahraničních věcí	Ministry of Foreign Affairs
NM	Manažer struktury vzdušného prostoru	Network Manager
NMOC	Centrální stanoviště pro uspořádání sítě letového provozu	Network Management Operation Centre
ORM	Provozní odpověď/zpráva	Operational Reply Message
ONS	Odbor navigačních služeb	Air Navigation Services Department

PREDICT	Systém, který porovnává předpokládaný provoz a kapacitu pro vyhodnocení situace zatížení v následujících dnech	The system which compares forecasted traffic and capacity to evaluate the load situation for the following days
RAD	Dokument o směrování tratí a provozu	Route Availability Document
RPL	Stálý letový plán	Repetitive Flight Plan
SAM	Zpráva o udělení SLOTU	Slot Allocation Message
STW	Časová mezera/ CTOT -5/+10 minut	Slot/ CTOT -5/+10 minutes
SRM	Zpráva o změně již přiděleného CTOT	Slot Revision Message
STS	Označení prvku o udělení výjimky v poli 18 letového plánu	Designation of the element concerning exempted flights in the field 18 of the flight plan
TOR	Mandát	Terms of Reference
TWR	Letištní řídící věž	Aerodrome Tower Control
VFR	Pravidla pro let za viditelnosti	Visual Flight Rules

2. Základní údaje

2.1. Uveřejňování ATFM opatření

Koordinovaná strategická opatření, týkající se uspořádání toku letového provozu, musí být vyhlašována v souladu s postupy AIRAC podle zásad uvedených v ust. 8.5.1.2 Hlava 8 leteckého předpisu L 7030. Změny k vyhlašovaným strategickým ATFM opatřením, jak je stanoveno v ust. 8.5.1.1, musí být vydávány s použitím NOTAM, série F.

2.2. Oběžníky a informace ATFM

V souladu s ust. 8.5.3.1 Hlava 8 leteckého předpisu L 7030 musí být všeobecné informace vztahující se k uveřejnění uspořádání toku letového provozu vyhlašovány použitím oběžníku ATFM s ohledem na požadavky Předpisu L 15, týkající se leteckých informačních oběžníků.

2.3. Route Availability Document (RAD)

RAD je vytvořen na základě odst. 4 čl. 4 nařízení č. 255/2010 a přílohy I nařízení 2019/123 (Funkce navrhování evropské sítě tratí ATS).

RAD je dokument, který udává schéma orientace letového provozu, minimalizuje čas a délku letů a dovoluje určitou flexibilitu ve výběru tratí, zejména letů na dlouhé vzdálenosti. RAD uvádí síť tratí a pravidla využívání vzdušného prostoru pro volné tratě a jejich dostupnost. RAD je nástroj ATFCM, který je jediný zdrojový dokument

pro plánování letů, který spojuje strukturální a ATFCM požadavky, geograficky i vertikálně.

Obsah RAD musí být dohodnut mezi manažerem struktury vzdušného prostoru (Network Manager) a zainteresovanými stranami prostřednictvím příslušného CDM procesu. RAD je použitelný pouze pro IFR části letového plánu. EUROCONTROL je zodpovědný za přípravu společného referenčního dokumentu RAD, třídění, koordinaci, ověřování a publikování na základě CDM procesu, jak je popsáno výše. Aktualizace je prováděna v každém AIRAC cyklu.

Kompletní aktuální RAD je dostupný na internetové adrese:

http://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html

RAD musí být v souladu s AIP s ohledem na organizaci vzdušného prostoru uvnitř příslušného FIR/UIR. Na základě požadavku odst. 4 čl. 4 nařízení č. 255/2010 je tímto delegována odpovědnost za správnost dat RAD, které jsou poskytovány centrálnímu stanovišti ATFM, na ŘLP ČR, s. p.

2.4. IFPS a ETFMS

NM/NMOC disponuje subsystémy Initial Integrated Flight Plan Processing System (IFPS) a Enhanced Tactical Flow Management System (ETFMS), se kterými komunikují přímo všichni provozovatelé letadel, operující ve vzdušném prostoru České republiky. Při komunikaci s NMOC jsou provozovatelé povinni řídit se postupy publikovanými v EUROCONTROL Network Operations Handbook, které jsou dostupné na internetové adrese:

https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html

IFPS zajišťuje distribuci akceptovaného letového plánu všem příslušným stanovištím ATS v prostoru jejich odpovědnosti. Odesilatelé letových plánů do IFPS jsou odpovědni za to, že letový plán a jakékoli změny k němu vztažené budou adresovány všem příslušným stanovištím ATS mimo IFPS zónu (IFPZ).

2.5. ARO

Ohlašovny letových provozních služeb jsou schopny zprostředkovat zaslání jakýchkoliv zpráv ATS a ATFM zpráv s dopadem na výsledné CTOT.

2.6. Provoz z řízených a neřízených letišť

Letištní řídící věž na letišti odletu disponuje údaji o přidělených časových mezerách[1](Slot Tolerance Windows – STW, dále uvedené jako slot).

[1] Podrobnější informace jsou uvedené v AIP ENR 1.9 USPOŘÁDÁNÍ TOKU LETOVÉHO PROVOZU (ATFM)

Jestliže je na příslušném letišti poskytována služba ATS (řízené letiště), kontrola dodržení odletového slotu pro kombinované lety VFR/IFR je provedena příslušným stanovištěm ATS (v souladu s čl. 4.1.1 této směrnice) a dodržování odletových slotů je standardně vyhodnocováno analýzami statistických záznamů NM.

V případě, že na letišti odletu není poskytovaná služba řízení letového provozu, informace o slotu pro kombinovaný VFR/IFR let je nutno získat na pracovišti FIC Praha, které disponuje údaji o přidělených slotech a dodržování odletových slotů je výlučně v odpovědnosti velitele letadla. Přechod z letu VFR na IFR nebude podle podaného letového plánu do prostoru, kde probíhá řízení toku, povolen, pokud byl vzlet proveden mimo přidělený slot.

Dodržování odletových slotů je standardně vyhodnocováno analýzami statistických záznamů NM. Příslušné neshody v dodržování požadavků na odletové sloty jsou uváděny v ročním statistickém souhrnu pro každé letiště, ze kterého regulovaný let odlétal. Statistika vychází z porovnání dodržení vypočítaných časů, např. z vypočítaného času, ve kterém měl regulovaný let přiletět do oblasti/bodu (CTO) a aktuálního času, ve kterém regulovaný let přiletěl do specifického bodu (ATO). V případě neplnění požadavků nařízení č. 255/2010 je postupováno v souladu s čl. 3.5 této směrnice, přičemž provozovatel letadel je povinen provést taková opatření, aby k porušování odletových slotů nedocházelo.

2.7. Místní stanoviště ATFM

Místní stanoviště ATFM je místo uspořádání toku provozu, které působí v zájmu jednoho nebo více jiných míst uspořádání toku provozu jako rozhraní mezi centrálním stanovištěm ATFM a stanovištěm ATS nebo skupinou stanovišť ATS. Může fungovat na úrovni stanoviště ATS, na vnitrostátní úrovni, na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru nebo na jiné subregionální úrovni. V podmínkách ČR plní úlohu místního stanoviště ATFM pracoviště uspořádání toku Flow Management Position (dále jen FMP) – Praha, které je umístěno na ACC Praha v IATCC. Provozní doba FMP je H 24/7[2] pro FIR Praha (LKAA).

FMP musí:

a. Působit jako styčné místo mezi centrálním stanovištěm ATFM a:
   - vyhrazenými prostory a jejich přidruženými letišti a stanovišti ATS (vojenskými a civilními) v rámci jejich oblasti odpovědnosti,
   - provozovateli letadel, pokud jde o místní dotazy, které není centrální stanoviště ATFM schopno vyřešit.

b. Informovat místní provozovatele, poskytovat poradenství a informace (kontakt viz AIP).

[2] Podrobnosti viz AIP ENR 1.9.1.9

c. Poskytnout koordinátorovi letištních slotů nebo řídícímu orgánu koordinovaného letiště na jeho žádost schválený letový plán letu provozovaného na tomto letišti ještě před tím, než se tento let uskuteční.

d. Stanovit místní postupy ATFM a postupy, které zajistí, že místní ATFM zaměstnanci jsou plně obeznámeni s nejnovějšími postupy NMOC a jakékoli ATFM místní pokyny nebo dočasné pokyny pro místní ATFM.

e. Sledovat účinnost těchto postupů a tam, kde je to nutné, doporučit změny.

f. Působit jako kontaktní místo v rámci určené oblasti pro koordinaci v otázkách uspořádání toku.

g. Zajistit, aby NMOC měl všechny údaje a informace požadované v každé fázi uspořádání toku, aby se co nejefektivněji využily dostupné kapacity, aby bylo možné implementovat nejefektivnější ATFM plán a pro kontrolu zajistit správnost těchto údajů.

h. Sledovat vzájemný vztah mezi dostupnou kapacitou místních stanovišť ATC ve srovnání s poptávkou po této kapacitě a ve spolupráci s vedoucím směny dotčeného stanoviště ATS navrhovat vhodná opatření k uspořádání toku, popř. k jeho regulaci.

i. V rámci místní oblasti odpovědnosti ATFM zajistit vyhlášení regulačních postupů vhodnými prostředky (národní NOTAM, AIP, ATC provozní instrukce, atd.), které se týkají stanovišť ATC nebo provozovatelů letadel.

j. Poskytnout všechny relevantní aktualizované informace a dokumentace tak, aby důležité informace a poradenství relevantní místnímu pracovišti ATFM byly předány provozovatelům letadel aktualizované a plně v souladu se současnými postupy ATFCM.

k. Působit jako místní partner ATFCM pro vymezenou oblast, ostatní stanoviště ATS (vojenské a civilní) s vymezenými oblastmi odpovědnosti ATFM a místní provozovatele letadel.

V případě, že místní pracoviště ATFM není schopno poskytovat funkci ATFCM po určité období, centrální stanoviště ATFM musí být informováno a musí být zahájeny náhradní postupy, které jsou stanoveny v koordinačních dohodách (LoA).

3. Společné požadavky

3.1. Kontaktní osoba

Pro mezinárodní komunikaci v oblasti ATFM je ustanoven ATFM Focal Point (dále ATFM FP), který je za Českou republiku určen z řad zaměstnanců Úřadu pro civilní letectví (dále ÚCL).

Za účelem vnitrostátní komunikace pod vedením ATFM FP a za účelem dohledu nad plněním požadavků ATFM, zejména zda strany uvedené v odst. 3 čl. 1 nařízení č. 255/2010 plní požadavky předmětného nařízení, je požadováno, aby každá tato strana určila kontaktní osobu, která bude komunikovat s ÚCL (ATFM FP/ ONS).

Současně jsou tyto strany odpovědné za to, že poskytované údaje jsou udržovány v aktuálním stavu.

Pro účely odst. 3 čl. 4 nařízení č. 255/2010 je styčným pracovištěm pro denní řízení vzdušného prostoru ČR pracoviště AMC/FMP ŘLP ČR, s. p.

3.2. Provozní příručka pro ATFM

Strany uvedené v odst. 3 čl. 1 nařízení č. 255/2010, které zodpovídají za činnost ATFM musí:

a) vytvořit a spravovat provozní příručky obsahující potřebné pokyny a informace, které jejich provoznímu personálu umožní uplatňovat ustanovení nařízení č. 255/2010;

b) zajistit, aby tyto příručky byly jednotné (v souladu s níže uvedeným obsahem), přístupné a aktualizované a aby jejich aktualizace a distribuce podléhala vhodnému řízení kvality a vedení dokumentace;

c) zajistit, aby pracovní metody a provozní postupy byly v souladu s nařízením č. 255/2010.

Příručka musí obsahovat minimálně následující informace:

- Účel příručky;
- Uživatelé příručky (závaznost) - pro koho je určena;
- Pracoviště a funkce zabývající se ATFM;
- Odpovědnost a pravomoci těchto pracovišť;
- Provozní postupy a kdo je za ně zodpovědný;
- Nouzové postupy a postupy pro zvláštní a nenadálé situace v souladu s nařízením č. 255/2010.

Administrativně musí příručka podléhat zavedenému systému řízení a vedení dokumentace příslušné organizace.

Dokument ÚCL neschvaluje, nicméně strany uvedené v odst. 3 čl. 1 nařízení č. 255/2010 jsou povinny oznámit ÚCL zavedení dokumentu. Dokument musí být předložen na vyžádání inspektorovi ÚCL při kontrole.

3.3. Výcvik personálu v oblasti ATFM

Personál stran uvedených v čl. 1.2 této směrnice, který je zapojen do činností souvisejících s ATFM, musí být:

a) řádně a prokazatelně poučen o ustanoveních nařízení č. 255/2010 a dalších relevantních nařízeních týkající se oblasti ATFM;

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

Za stanovení obsahu a rozsahu školení je zodpovědná organizace, v jejíž prospěch zaměstnanec pracuje, přičemž obsah a rozsah školení musí korespondovat se zastávanou funkcí.

3.4. NMOC

NETWORK MANAGER OPERATIONS CENTRE (NMOC) má tři operační funkce:

- Airspace Data Management.,
- Flight Plan Processing,
- Air Traffic Flow and Capacity Management.

ICAO Regionální doplňkové postupy týkající se letových plánů a řízení toku jsou publikovány v ICAO Doc. 7030. Geografický rozsah působnosti a druhy služeb poskytovaných NMOC v jednotlivých prostorech je definován v materiálu EUROCONTROL Network Operations Handbook ATFCM Users Manual.

Network Operations HANDBOOK obsahuje postupy, které jsou použitelné - nebo v zájmu uživatelů Network Operations.

Centrální stanoviště ATFM zajišťuje, že ATFCM je řešeno ve 4 fázích:

a. Strategic Flow Management, který je prováděn 7 dní nebo více před dnem operace a zahrnuje zjištění, plánování a koordinační aktivity.

b. Pre-Tactical Flow Management, který je aplikován během 6 dní před dnem operace a skládá se z plánovacích a koordinačních aktivit.

c. Tactical Flow Management, který je aplikován v den operace. Tuto fázi aktualizuje denní plán v souladu s aktuálním provozem a kapacitou. Management je prováděn cestou slotové alokace a/nebo ad-hoc směrováním.

d. Post Operations Management, který je prováděn po dni operace. Tato fáze analyzuje den operace a posouzení předchozích tří fází.

3.5. Dodržování opatření ATFM

Každý rok vždy k 31. 12. provádí ÚCL přezkum dodržování souladu s opatřeními ATFM uvedenými v čl. 11 nařízení č. 255/2010 k posouzení trendu dodržování opatření. Podkladem mohou být informace získané ze zpráv NM, z regulatorních auditů u poskytovatele letových navigačních služeb, provozovatelů letadel, nebo provozovatelů letišť, provedených v hodnoceném roce, výsledky samostatných inspekcí nebo ad hoc zjištění, získaných jiným způsobem (vyžádání podkladů, zaslané zprávy atd.). Výsledkem přezkumu je zpráva pro ředitele ÚCL, která obsahuje hodnocení následujících oblastí, případně výčet přijatých opatření:

a. Míra dodržování odletových slotů ATFM na letišti odletu pokud dosáhne za daný rok 80 % nebo méně, stanoviště ATS na tomto letišti poskytne příslušné informace o nesouladu a o opatřeních, která dodržování odletových slotů ATFM zajistí. Tato opatření se uvedou ve zprávě, kterou příslušný členský stát předloží Komisi.

b. Informace o tom, že na daném letišti nebylo dodrženo zamítnutí nebo pozastavení platnosti letového plánu, a o opatřeních přijatých k zajištění

toho, aby tato skutečnost dodržena byla. Tato opatření se uvedou ve zprávě, kterou příslušný členský stát předloží Komisi.

c. Výjimky v míře převyšující 0,6 % ročního objemu odletů; následuje zpráva s podrobnými údaji o poskytnutých výjimkách, kterou stát předloží Komisi.

3.5.1. Předložení zprávy Komisi

Předložení zprávy Komisi v souladu s body a) až c) čl. 3.5 této směrnice je zabezpečeno následujícím způsobem:

- ATFM FP na základě přezkumu předloží řediteli ÚCL požadovanou zprávu, včetně poskytovatelem ATS či provozovatelem přijatých opatření, stanovených na základě analýzy příčin nedodržení příslušného požadavku.
- Pokud předmětná zpráva obsahuje informace o nedodržení příslušného požadavku, je zaslána na MD/ OCL včetně přijatých opatření a následně je z úrovně MD dále posouzena a postoupena Komisi a v kopii odeslána NM (nm.ops.perf@eurocontrol.int).
- ÚCL obdrží zpětnou vazbu z úrovně MD, kdy byla zpráva odeslána (identifikační znak) a zda byla akceptována Komisí.
- Pokud předmětná zpráva neobsahuje informace o nedodržení příslušných požadavků, je po předložení řediteli ÚCL založena do archivu ÚCL (ONS).

3.6. Bezpečnostní požadavky

Před zavedením jakýchkoliv zásadních změn systémů a postupů ATFM musí být provedeno hodnocení bezpečnosti, včetně identifikace nebezpečí a hodnocení a zmírnění rizik, včetně hodnocení procesu řízení bezpečnosti zaměřeného na celý životní cyklus systému uspořádání letového provozu.

V rámci plnění požadavku čl. 13 nařízení č. 255/2010 poskytovatel ANS postupuje při stanovení či změně postupů v oblasti ATFM stejně jako při stanovení či změně postupů ANS v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2017/373 a v souladu se směrnicí SP dohled nad řízením změn u poskytovatelů služeb a u organizací pro výcvik řídících letového provozu (CAA/S-SP-009-x/2019) v aktuálním znění.

Ostatní strany, uvedené v odst. 3) čl. 1 nařízení č. 255/2010, které mají stanoveny vlastní postupy pro oblast ATFM, musí změny postupů či využívání systémů pro ATFM před jejich zavedením do provozu nahlásit na ÚCL příslušnou formou oznámení změny a doložit, že bylo provedeno hodnocení bezpečnosti, včetně identifikace nebezpečí a hodnocení a zmírnění rizik, včetně hodnocení procesu řízení bezpečnosti systému. Systémem ATFM se rozumí nejen HW a SW, ale i uplatňované postupy ATFM.

4. Povinnosti stran zapojených do činností souvisejících s ATFM

Následující kapitola rozpracovává specifické postupy pro splnění požadavků kladených na strany uvedené v odst. 3 čl. 1 nařízení č. 255/2010. Jedná se o postupy, které nejsou výlučně v odpovědnosti jedné z uvedených stran, ale mají vazby na ostatní strany, které zodpovídají za činnost ATFM nebo na subjekty pro zabezpečení dohledu nad plněním požadavků.

Za plnění povinností, které jsou výlučně v odpovědnosti jedné z uvedených stran v odst. 3 čl. 1 nařízení č. 255/2010 a za stanovení interních postupů odpovídá každá strana samostatně. Stanovené interní postupy nejsou součástí této směrnice, nicméně mohou být předmětem dohledu ze strany ÚCL v rámci sledování dodržování opatření ATFM.

4.1. Povinnosti stanovišť ATS

Všeobecné povinnosti stanovišť ATS jsou uvedeny v čl. 6 nařízení č. 255/2010, příloze II nařízení 2019/123 a v leteckém předpise L 7030.

Stanoviště ATS spolupracují prostřednictvím FMP s centrálním stanovištěm ATFM.

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

Stanoviště ATS zajistí, aby opatření ATFM uplatňovaná pro letiště byla koordinována s příslušným řídícím orgánem letiště tak, aby byla zajištěna účinnost plánování a využívání letiště ve prospěch stran uvedených v odst. 3 čl. 1 nařízení č. 255/2010. K tomu zřídí poskytovatel ATS s příslušným řídícím orgánem letiště příslušná ujednání/dohodu, kterými požadavek odst. 3 čl. 6 nařízení č. 255/2010 naplní.

Je požadováno příslušné dokumentované ujednání/dohoda poskytovatele ATS s příslušným řídícím orgánem letiště k naplnění požadavku odst. 2 čl. 10 nařízení č. 255/2010 ohledně přípravy na kritické události.

Údaje požadované dle odst. 5 čl. 6 nařízení č. 255/2010 poskytují stanoviště ATS bezplatně centrálnímu stanovišti ATFM a prostřednictvím tohoto stanoviště jsou zpřístupněny stranám uvedeným v odst. 3 čl. 1 předmětného nařízení.

Pokud nejsou na letišti odletu uplatňovány postupy A-CDM a v případě, že let podléhá odletovému slotu ATFM, musí být tento slot obsažen v povolení ATC, v souladu s požadavkem písm. a) odst. 6 čl. 6 nařízení č. 255/2010.

Centrální stanoviště ATFM oznamuje stanovištím ATS informace o

- plánovaných opatření ATFM,
- dopadu opatření ATFM na čas vzletu a letový profil jednotlivých letů.

Další oprávnění stanoviště ATS vyplývá ze spolupráce s koordinátorem letištních slotů (viz čl. 4. 4. této směrnice).

4.1.1. Sledování dodržování odletových slotů

Za dodržování odletových slotů jsou společně odpovědní poskytovatelé ATS a provozovatelé letadel.

Za monitorování dodržování odletových slotů je odpovědný poskytovatel ATS na letišti odletu. Pro účely sledování dodržování odletových slotů je požadováno používat data ze statistiky rozdílu mezi skutečným časem odletu ATOD a CTOT.

Je požadováno, aby zpracovatel statistiky měsíčně/čtvrtletně zasílal elektronicky výstupy na adresu ATFM FP/ odpovědného zaměstnance ÚCL, což zajistí průběžnou informovanost o aktuální situaci.

V případě navýšení celkového nedodržení slotů na úroveň 15% a výše, vedoucí příslušného stanoviště/pracoviště ATS vydá provozní pokyn (dále PP) k intenzivnějšímu sledování dodržování slotů, analyzuje příčiny nedodržení slotů, a stanoví nápravná opatření. V případě navýšení míry nedodržení odletových slotů na úroveň 18% na letišti odletu, poskytovatel ATS oznámí na ÚCL, jaká opatření byla stanovena ke zlepšení, aby byly odletové sloty dodržovány. Tento postup bude uveden v některém z interních dokumentů poskytovatele ATS a bude předmětem následného dohledu ze strany ÚCL.

ATFM FP/ odpovědný zaměstnanec ÚCL současně sleduje míru dodržování odletových slotů cestou „NMIR dashboard“ s řízeným přístupem.

V případě, že míra dodržování odletových slotů ATFM na letišti odletu dosáhne za daný rok 80 % nebo méně, poskytovatel ATS na tomto letišti poskytne příslušné informace o nesouladu a o opatřeních, která dodržování odletových slotů ATFM zajistí. Tyto informace poskytovatel ATS předloží ÚCL jako ucelenou zprávu, která bude podkladem pro zprávu, kterou stát předloží Komisi, pokud je tak požadováno.

V souladu s odst. 2 čl. 11 nařízení č. 255/2010, stanoviště ATS na příslušném letišti poskytne ÚCL náležité informace na o tom, že na tomto letišti nebylo dodrženo zamítnutí nebo pozastavení platnosti letového plánu, a o opatřeních přijatých k zajištění toho, aby tato skutečnost dodržena byla. Tato opatření poskytovatel ATS na příslušném letišti uvede ve zprávě pro ÚCL, která bude sloužit jako podklad do zprávy, kterou ÚCL předloží na MD k zaslání Komisi, pokud je tak požadováno.

4.1.2. Dodržení zamítnutí nebo pozastavení platnosti letového plánu

Stanoviště ATS na letišti odletu zajistí, aby letům, u kterých byla zamítnuta nebo pozastavena platnost letového plánu, nebylo dáno povolení ke vzletu.

Pokud na příslušném letišti nebylo dodrženo zamítnutí nebo pozastavení platnosti letového plánu, stanoviště ATS takové případy monitoruje a poskytne o tom náležité informace ÚCL, včetně informace o opatřeních přijatých k zajištění toho, aby tato skutečnost dodržena byla. Relevantní opatření se uvedou ve zprávě (viz čl. 3.5.1 této směrnice), kterou stát předloží Komisi v souladu s odst. 2. čl. 11 nařízení č. 255/2010.

4.2. Povinnosti provozovatelů

Povinnosti provozovatelů jsou uvedeny v čl. 7 nařízení č. 255/2010, příloze II nařízení 2019/123 a také v leteckém předpise L 7030, kde ust. 8. 4 uvádí, že:

Provozovatelé se musí informovat a musí dodržovat:

1. všeobecné ATFM postupy, včetně podávání letových plánů, strategických opatření ATFM a požadavků na výměnu zpráv; a
2. platná ATFM opatření (např. specifická opatření uplatňovaná v příslušném dni, jako jsou ATFM slot nebo pozastavení letu).

V případě zjištění nesouladu vyplývajícího z čl. 5 písm. g) nařízení č. 255/2010 oznámí centrální stanoviště ATFM provozovateli případy chybějících a duplicitních letových plánů, které byly podány.

V souladu s odst. 5 čl. 11 nařízení č. 255/2010 provozovatelé předloží o každém případu nesouladu s opatřeními ATFM centrálnímu stanovišti ATFM zprávu obsahující podrobné údaje o okolnostech, které vedly k absenci letového plánu nebo duplicitních letových plánů, a o opatřeních přijatých k odstranění tohoto nesouladu. Centrální stanoviště ATFM vypracovává výroční zprávu s podrobnými údaji o případech chybějících nebo duplicitních letových plánů, které byly podány a tato zpráva je předkládána Komisi.

V souladu s odst. 2 čl. 9 nařízení č. 255/2010 poskytnou provozovatelé letišti odletu a letišti určení před uskutečněním letu potřebné informace, které umožní korelaci označení letu v letovém plánu s označením oznámeným pro odpovídající letištní slot.

Centrální stanoviště ATFM oznamuje provozovateli informace o

- plánovaných opatření ATFM,
- dopadu opatření ATFM na čas vzletu a letový profil jednotlivých letů.

Další oprávnění provozovatelů vyplývá ze spolupráce s koordinátorem letištních slotů (čl. 4. 4. této směrnice).

4.3. Povinnosti řídících orgánů letišť

Povinnosti řídících orgánů letišť jsou uvedeny v čl. 8 nařízení č. 255/2010, příloze II nařízení 2019/123 a dále v čl. 4.4 této směrnice.

Provozovatelé letišť musí mít v souladu s požadavkem přílohy II nařízení 2019/123:

a) ujednání s místním stanovištěm ATS s cílem:

i) vyměňovat si a koordinovat s příslušným místním stanovištěm ATFM a NM veškeré informace o poptávce po kapacitě a po letovém provozu a o jejich vývoji ve všech fázích ATFM, zejména v předstihu před zveřejněním letového řádu;

ii) oznamují příslušnému místnímu stanovišti ATFM a NM všechny události, které mohou ovlivnit kapacitu řízení letového provozu nebo poptávku po letovém provozu;

b) stanovují postupy pro posouzení poptávky a dopadů zvláštních událostí, které se vztahují na všechny fáze ATFM, na poptávku.

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

Řídící orgány letišť zajistí zapracování oznamovací povinnosti do interní dokumentace provozovatele letiště.

Je požadováno, aby řídící orgány letišť měly s poskytovateli ATS na příslušném letišti uzavřena ujednání/dohody, kterými naplní požadavek odst. 3 čl. 6 nařízení č. 255/2010 ohledně opatření ATFM uplatňovanými pro letiště a ujednání/dohody k naplnění požadavku odst. 2 čl. 10 nařízení č. 255/2010 ohledně přípravy na kritické události. Tato ujednání zapracují řídící orgány letišť v rámci příslušné smlouvy dle nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ADR.OR.D.010 v případě certifikovaných letišť nebo v rámci smlouvy o poskytování služeb ATS u necertifikovaných letišť.

Další oprávnění řídících orgánů letišť vyplývá ze spolupráce s koordinátorem letištních slotů (čl. 4. 4. této směrnice).

4.4. Povinnosti koordinátorů letištních slotů

Koordinátoři letištních slotů nebo řídící orgány koordinovaných letišť zajistí ke schváleným letovým plánům, poskytnutým centrálním stanovištěm ATFM nebo pracovištěm FMP, přístup.

Koordinátoři letištních časových intervalů/slotů nebo provozovatelé koordinovaných letišť poskytnou infrastrukturu potřebnou k přijímání letových plánů poskytnutých NM nebo místním stanovištěm ATFM, jak je požadováno nařízením 2019/123.

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

Centrální stanoviště ATFM hlásí koordinátorům letištních slotů případy opakovaného poskytování leteckých služeb v časech zásadně se odlišujících od přidělených letištních slotů nebo případy užívání slotů zásadně odlišným způsobem, než jaký byl uveden v době přidělení, pokud je tím poškozováno ATFM.

Koordinátor letištních slotů je povinen na základě výše uvedených hlášení přijmout taková opatření, aby k poškozování ATFM, letištního nebo letového provozu nedocházelo, a aby nedocházelo k poskytování leteckých služeb v časech zásadně se odlišujících od přidělených letištních slotů nebo případy užívání slotů

zásadně odlišným způsobem, než jaký byl uveden v době přidělení. Je požadováno, aby do 30 dnů od přijetí výše uvedených opatření koordinátor letištních slotů o těchto opatřeních informoval ATFM FP/ odpovědného zaměstnance ÚCL.

5. Upřesnění společných postupů

Tato kapitola uvádí postupy, které jsou uplatňovány v rámci specifických situací. Tyto postupy jsou uplatňovány více než jednou ze stran uvedených v odst. 3 čl. 1 nařízení č. 255/2010.

5.1. Udělení výjimky a přednosti v řízení toku letového provozu

V souladu se standardy a doporučenými postupy ICAO uvedenými v příloze byly vypracovány společné postupy pro podání žádosti o výjimku z přidělení odletového slotu ATFM. Tyto postupy byly koordinovány s centrálním stanovištěm ATFM a zveřejněny v AIP. Tato směrnice upřesňuje podrobněji postupy k udělení výjimky.

Centrální stanoviště ATFM uvědomí každý členský stát, který udělil výjimky v míře převyšující 0,6 % ročního objemu odletů tohoto členského státu. V případě, že byla Česká republika o této skutečnosti uvědomena, musí vypracovat zprávu, kterou předloží Komisi, s podrobnými údaji o poskytnutých výjimkách. Zpráva je Komisi předkládaná v souladu s čl. 3. 5. této směrnice.

5.1.1. Výjimky z přidělování slotů

Dle ust. 8.3.4 Hlava 8 leteckého předpisu L 7030 sleduje stát dodržování výjimek z přidělování ATFM slotů udělených v souladu s ust. 8.3.1 a ust. 8.3.2 tohoto předpisu. Za udělování výjimek je odpovědný zaměstnanec, kterého určí ředitel ÚCL.

Z přidělování slotů ATFM jsou vyjmuty následující lety:

a) Lety přepravující hlavu státu nebo osobu v rovnocenném postavení [„STS/HEAD“].

   Za let s oprávněním „HEAD“ je rovněž považován let provozovaný za účelem následné přepravy hlavy státu nebo osoby v rovnocenném postavení. Za „HEAD“ let není považován zpáteční, nebo jakýkoliv další úsek letu následující po přepravě hlavy státu nebo osoby v rovnocenném postavení, pokud tato osoba není na palubě.

b) Lety provádějící pátrací a záchranné činnosti [„STS/SAR“]. Letem za účelem pátrací a záchranné činnosti se rozumí:

   - let vlastní činnost provádějící
   - let do prostoru, ve kterém má být následně pátrací a záchranná činnost prováděna.

   Za SAR let se nepovažuje zpáteční let po ukončení pátrací a/nebo záchranné činnosti.

c) Lety provádějící evakuaci na záchranu života [„STS/MEDEVAC“]. Letem za tímto čelem se rozumí:

- Let s na životě ohroženým pacientem na palubě.
- Let za účelem převzetí na životě ohroženého pacienta.
- Lety dopravující lidskou krev určenou k transfúzím a lety dopravující živé lidské orgány určené k transplantacím.
- Lety za účelem převzetí shora uvedené krve nebo živých lidských orgánů k transplantacím.
- Lety za účelem převzetí na životě ohrožené osoby nebo osob v případě živelných katastrof nebo místních nepokojů a lety s takovými osobami na palubě.
- Lety za účelem dopravy záchranných týmů a zásob do živelnými katastrofami postižených oblastí.

Za „MEDEVAC“ let není považován zpětný nebo následný let po ukončení kterékoli shora uvedené činnosti, popř. let prováděný za účelem rutinního zásobování v rámci humanitárních akcí.

d) Lety zapojené do hašení požáru [„STS/FFR“];

Letem zapojeným do hašení požáru se rozumí přelet do prostoru vlastní hasební činnosti prováděný podle IFR-GAT letového plánu. Za FFR let není považován zpětný nebo následný let po ukončení hasební činnosti.

e) Lety, na které byla schválena výjimka z opatření ATFM [„STS/ATFMX“].

Jakýkoliv let, který není možno zahrnout pod odrážky a) až d) výše a přesto je nutné nebo žádoucí, aby byl vyjmut ze systému řízení toku, musí získat souhlas ÚCL na základě předložené žádosti o udělení výjimky (viz. ust. 5.1.2).

K uvedení přednostního indikátoru uvedeného v bodech a) až d) není zapotřebí žádného předchozího svolení. Provozovatel musí být schopen na vyzvání státního kontrolního orgánu zpětně doložit, že let byl skutečně za některým shora uvedeným účelem proveden.

Pravidlům pro získání výjimky z opatření ATFM podléhají také lety prováděné v rámci programu „Open Skies“, jak je uvedeno v IFPS USERS MANUAL/ OPEN SKIES FLIGHTS.

Všechny lety prováděné v souladu se smlouvou „Open Skies“ musí být označeny volacím znakem "OSY". Jsou povoleny tři typy letů, které indikuje poslední písmeno volacího znaku:

- **F Mise pozorování** (An observation mission). Takové lety mohou obsahovat indikátor STS/ATFMX a poznámka označuje, že trať letu byla schválena a koordinována s příslušnými národními úřady.

- **D Demonstrativní let** (A demonstration flight). Takové lety mohou obsahovat indikátor STS/ATFMX a poznámka označuje, že trať letu byla schválena a koordinována s příslušnými národními úřady.

- **T Dopravní let** (A transport flight). Tyto lety nemají žádné zvláštní postavení nebo prioritu a musí být standardně zpracovány v rámci IFPS.

Popis všech speciálních statutů letů (STS) je uveden v IFPS Users Manual. Jakýkoliv identifikátor STS/ může být použitý jako podmínka v omezení RAD a na tomto základě je dále zpráva o letovém plánu v IFPS schválena nebo neschválena.

5.1.2. Předložení žádosti o udělení výjimky

Pro lety, na které je požadováno uplatnit výjimku uvedenou v bodě e) musí předkladatel letového plánu o udělení výjimky požádat v souladu s pravidly uvedenými dále.

Žádost o udělení výjimky je nutné zaslat v pracovních dnech nejméně 24 hod předem na adresu ÚCL:

atfmx@caa.cz

kde jsou všechny žádosti evidované. O udělení výjimky může požádat předkladatel letového plánu pouze v případě, že doloží akceptovatelné důvody pro bezodkladnost provedení letu, na základě kterých může být požadavek schválen.

Žádost o udělení výjimky musí obsahovat následující informace:

1) Důvod podání žádosti o výjimku (uvést odůvodnění neodkladnosti letu, ke kterému má být přihlíženo).
2) Identifikace provozovatele.
3) Identifikace letu.
4) Letiště odletu.
5) Letiště určení.
6) Datum letu.

Pokud je výjimka schválena, předkladatel musí o této skutečnosti obdržet informaci, teprve potom je oprávněn použít identifikátoru STS/ATFMX v letovém plánu. Oprávněnost aplikace identifikátoru STS/ATFMX kontroluje příslušný subjekt ÚCL, a předkladatel takového letového plánu je povinen i zpětně doložit důkazy o oprávněnosti použít označení v letovém plánu, tedy že výjimka na let byla schválena. Na vyžádání ÚCL při kontrole uplatňování výjimek z opatření ATFM spolupracuje a informační podporu poskytuje Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha.

Příslušný úřad ATS musí zabezpečit uvedení postupů pro podání žádosti o výjimku z přidělení ATFM slotu do AIP ČR, v souladu s požadavkem leteckého předpisu L 7030 a leteckého předpisu L 15.

5.1.3. Monitorování uplatňování výjimek z přidělování slotů

Za monitorování udělených výjimek je odpovědný ATFM FP/ zaměstnanec ONS ÚCL. Mimo vlastní evidence ATFM FP využívá NM dashboards cestou následujících zpráv:

- ATFM Statistics – ATFM compliance dashboard, ATFM Exemption tab,
- ATFM Statistics – Exempted flights dashboard,
- NMIR ATFM Compliance dashboard, the ATFM Exemption tab.

Zpráva vyhodnocuje lety, které jsou osvobozeny od přidělení slotu ATFCM (viz čl. 5.1.1 této směrnice).

ÚCL kontroluje oprávněnost použití výjimky a udělení přednosti v uspořádání toku letového provozu. Výsledky sledování jak ze strany ÚCL, tak ze strany NMD, budou podkladem pro sledování dodržování opatření ATFM v souladu s požadavkem odst. 7 čl. 11 nařízení č. 255/2010.

5.2. Zvládání kritických událostí

„Kritickou událostí" se rozumí neobvyklá nebo krizová situace, jež má za následek významné snížení kapacity EATMN, zásadní nerovnováhu mezi kapacitou EATMN a poptávkou nebo zásadní selhání toku informací v jedné nebo více částech EATMN.

Narušení EATMN lze rozdělit na různé úrovně: malé, velké nebo krize. Mohou mít za následek uzavření letišť nebo částí vzdušného prostoru. Narušení EATMN může mít různé příčiny:

- rozptyl sopečného popela,
- disperze jaderné emise,
- válka,
- disperze nebezpečné chemikálie,
- požár,
- bezpečnostní hrozby (terorismus),
- šíření nemocí letecky,
- pandemie,
- hlavní výpadek celoevropské funkce,
- protestní akce nebo nedostupnost hlavních nebo více poskytovatelů letových navigačních služeb,
- masivní kybernetické útoky,
- závažné meteorologické podmínky,
- nedostatek paliva,
- hrozba z vesmíru (např. satelit, meteorit, atd.).

Narušení EATMN vyžaduje vyšší podíl regulace - opatření, která jsou implementována takticky a v pozdním stádiu. Jedná se o přijetí opatření v případě narušení sítě nebo velkého výpadku v ATS nebo službě ATFCM, které mohou mít za

následek velké přetížení sítě nebo zásadní narušení dopravních toků. Následně se uplatňují nouzová opatření, která zahrnují:

- organizační a koordinační opatření;
- opatření ATFM k řízení přístupu do postižených oblastí s cílem předejít požadavkům leteckého provozu, které převyšují deklarovanou kapacitu celého nebo části příslušného vzdušného prostoru či příslušných letišť;
- okolnosti, podmínky a postupy uplatňování prioritních pravidel u letů, přičemž se zohledňují základní zájmy bezpečnostní a obranné politiky členských států;
- opatření k obnovení normálního stavu.

Centrální stanoviště ATFM stanovilo a zveřejnilo postupy ATFM pro zvládání kritických událostí s cílem minimalizovat narušení EATMN. Nicméně je požadováno, aby při přípravě na kritické události stanoviště ATS a řídící orgány letišť koordinovaly relevantnost a obsah nouzových postupů včetně úpravy prioritních pravidel s provozovateli, kteří jsou kritickými událostmi zasaženi. Za tímto účelem je požadováno, aby poskytovatelé ATS, řídící orgány letišť a provozovatelé ustanovili způsob a postupy pro předmětnou koordinaci. Příslušné ujednání mezi poskytovatelem ATS, řídícím orgánem letiště a provozovateli může být předmětem inspekce ze strany ÚCL k naplnění odst. 7 čl. 11 nařízení č. 255/2010.

6. Postup státního odborného dozoru ze strany ÚCL při kontrole stran zapojených do činností souvisejících s ATFM

Povinnosti jednotlivých stran zapojených do činností souvisejících s ATFM, v souladu s čl. 1.2 této směrnice jsou předmětem dohledu ze strany ÚCL následovně:

1) Sekce letová provádí dohled nad provozovateli letadel.
2) Sekce provozní (Odbor navigačních služeb) provádí dohled nad:
    a. stanovišti ATS,
    b. ARO,
    c. LIS,
    d. místním stanovištěm ATFM,
    e. Koordinátory letištních slotů z koordinovaných letišť.
3) Sekce provozní (Odbor letišť a leteckých staveb) provádí dohled nad:
    a. Řídícími orgány letišť.

Výkon státního dozoru nad dodržováním opatření ATFM vojenským provozovatelem letadel (AČR), tedy nad vojenskými lety provozovanými v rámci všeobecného letového provozu, vykonává v rozsahu své působnosti Odbor vojenského letectví sekce dozoru a kontroly Ministerstva obrany (OVL SDK MO) v součinnosti s ÚCL. OVL SDK MO informuje ÚCL o sledování dodržování opatření ATFM v souladu s čl. 3.5 této směrnice.

Systém dohledu si stanoví jednotlivé dozorové orgány samostatně tak, aby byly splněny relevantní požadavky, uvedené v této směrnici. Systém dohledu může obsahovat audity, inspekce, mimořádné inspekce atd. v souladu s interními postupy v oblasti dohledu. Výstupy z dohledu jsou jedním z podkladů pro sledování dodržování opatření ATFM v souladu s čl. 3.5 této směrnice.

7. Sankce při neplnění požadavků k ATFM

Sankce při neplnění požadavků k ATFM jsou uplatňovány v souladu se zákonem č. 49/1997 Sb. ze dne 6. března 1997 o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

8. Související dokumentace

Letecký předpis L 11 – Letové provozní služby v aktuálním znění;

Letecký předpis L 4444 – Postupy pro letové navigační služby – uspořádání letového provozu v aktuálním znění;

Letecký předpis L 7030 – Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy v aktuálním znění;

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení);

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004, o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb);

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru);

Nařízení Komise (ES) č. 2150/2005 ze dne 23. prosince 2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru v aktuálním znění;

Nařízení Komise (ES) č. 1033/2006 ze dne 4. července 2006, kterým se stanoví požadavky na postupy pro letové plány v předletové fázi pro jednotné evropské nebe v aktuálním znění;

Nařízení Komise (EU) č. 255/2010 ze dne 25. března 2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu v aktuálním znění;

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/123 ze dne 24. ledna 2019, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 v aktuálním znění;

Nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 v aktuálním znění;

Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 v aktuálním znění;

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011;

Dokumenty v rámci Network Operations HANDBOOK:

- IFPS USERS MANUAL v aktuálním znění;
- ATFCM Operations Manual v aktuálním znění;
- ATFCM Users Manual v aktuálním znění.

9. Závěrečná ustanovení

9.1. Řízení dokumentu

1. Za aktuálnost a změnovou službu tohoto dokumentu odpovídá ÚCL, oddělení dohledu.
2. V případě nutnosti jakýchkoli oprav či doplnění tohoto dokumentu je požadováno kontaktovat ATFM FP/ odpovědného zaměstnance ÚCL a domluvit další postup. Za zapracování a publikaci následné změny odpovídá ATFM FP.

9.2. Přechodná, zrušovací a závěrečná ustanovení

1. Tímto se ruší směrnice ÚCL-237 ve znění 4. vydání (změna č. 3).
2. Změna č. 4 nabývá účinnosti dnem 2. 1. 2020.
3. Navrhovatelem této směrnice je ředitel Odboru navigačních služeb.
4. Kontrolu plnění této směrnice provádí ředitel Sekce provozní ve spolupráci s ředitelem Sekce letové.

10. Seznam příloh

Příloha 1. Sledování ukazatelů a oznamování v oblasti ATFM

Příloha 1. Sledování ukazatelů a oznamování v oblasti ATFM[3]

ATFM IR requirement	Monitoring	Network level analysis	Local Analysis	Report to Commission
Adherence to ATFM departure slots (art. 11.1)	State	NM for network impact and proposed actions	ATS unit at the airport	State
Adherence to flight plan rejections or suspensions (art. 11.2)	ATS unit at the airport	NM for network impact and proposed actions	ATS unit at the airport	State
ATFM exemptions granted (art. 11.3)	NM (State to be notified)	NM for network impact and proposed actions	State	State
Missing or multiple flight plans (art. 11.4-11.6)	NM (Operator to be notified)	NM for network impact and proposed actions	Operator (and report to NM)	NM
Operations at airports causing prejudice to ATFM (art. 9.4)	NM (airport slot coordinators to be notified)	NM for network impact and proposed actions	Airports	NM

[3] Podrobnosti viz „ATFM reporting arrangements identified by the NM to comply with the requirements of Regulation (EU) 255/2010 (50th SSC June 2013)"

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO