

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2016/1185****ze dne 20. července 2016,****kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012, pokud jde o aktualizaci a doplnění společných pravidel létání a provozních předpisů týkajících se služeb a postupů v oblasti letecké navigace (SERA část C), a ruší nařízení (ES) č. 730/2006****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi <sup>(1)</sup>, a zejména na článek 4 uvedeného nařízení,s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES <sup>(2)</sup> a zejména na čl. 8b odst. 6 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Článek 4 nařízení (ES) č. 551/2004 vyžaduje, aby Komise přijala prováděcí pravidla týkající se pravidel létání a jednotného uplatňování klasifikace vzdušného prostoru. Pravidla létání Unie byla vypracována ve dvou fázích. Ve fázi I (SERA část A) Komise podporovaná organizací Eurocontrol, Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) a Mezinárodní organizací pro civilní letectví (dále jen „ICAO“) připravila provedení přílohy 2 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“) do práva Unie. Ve fázi II (SERA část B) byla do práva Unie provedena příslušná ustanovení příloh 3 a 11 Chicagské úmluvy. Výsledkem bylo prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 <sup>(3)</sup>, které kombinuje obě tyto části A a B do jediného aktu Unie.
- (2) Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 by nyní mělo být dokončeno přidáním zbývajících relevantních ustanovení ICAO, zejména těch, jež jsou uvedena v příloze 10 Chicagské úmluvy a v dokumentu 4444 (PANS-ATM), která se týkají pravidel létání a nebyla dosud provedena do práva Unie.
- (3) Ustanovení obsažená v tomto nařízení by měla podporovat a doplňovat pravidla týkající se poskytování letových provozních služeb uvedených v příloze 10, svazku II a příloze 11 Chicagské úmluvy, dokument 4444 ICAO (PANS-ATM), a společné požadavky stanovené podle článku 8b nařízení (ES) č. 216/2008, aby se zajistila soudržnost poskytování služeb s činnostmi pilotů a dalších subjektů v rámci tohoto nařízení.
- (4) Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 by mělo být také v souladu s nařízeními Komise (EU) č. 965/2012 <sup>(4)</sup> a (EU) č. 139/2014 <sup>(5)</sup>, aby se zajistila jednotná koncepce regulace bezpečnosti civilního letectví.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> 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 (EU) 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 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1).

<sup>(4)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

<sup>(5)</sup> Nařízení (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 (Úř. věst. L 44, 14.2.2014, s. 1).

- (5) Z téhož důvodu a s cílem zajistit uživatelsky přívětivější úpravu použitelných pravidel by pravidla stanovená v nařízení Komise (ES) č. 730/2006 <sup>(1)</sup> měla být vložena do prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012.
- (6) Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno a nařízení (ES) č. 730/2006 by mělo být zrušeno.
- (7) Aby členské státy, provozovatelé letadel, poskytovatelé letových navigačních služeb a ostatní zúčastněné strany mohly toto nařízení správně uplatňovat, mělo by být stanoveno dostatečně dlouhé přechodné období, a to včetně nezbytného zveřejnění nových postupů a školení provozovatelů a dotčeného personálu. Ustanovení tohoto nařízení obsahující mimořádně změny prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 by se však měla s ohledem na nedávné změny příloh 2 a 11 Chicagské úmluvy nebo na zkušenosti vyplývající z provádění prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 začít uplatňovat již od přiměřeného dřívějšího data, přičemž by se měl vzít v úvahu cyklus oznamování regulovaného systému řízení leteckých informací („AIRAC“ – Aeronautical Information Regulation and Control).
- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou založena na stanovisku agentury vydaném v souladu s čl. 17 odst. 2 písm. b) a čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.
- (9) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe zřízeného článkem 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 <sup>(2)</sup>,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 se mění takto:

1) Článek 1 se mění takto:

a) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Toto nařízení se vztahuje také na příslušné úřady členských států, na poskytovatele letových navigačních služeb, provozovatele letišť a na pozemní personál podílející se na leteckém provozu.“;

b) doplňuje se odstavec 4, který zní:

„4. Toto nařízení se nevztahuje na modely letadel a hračky ve formě letadel. Členské státy však zajistí zavedení vnitrostátních předpisů, jejichž cílem bude provozování modelů letadel a hraček ve formě letadel takovým způsobem, aby se minimalizovala rizika související s bezpečností civilního letectví pro osoby, majetek nebo jiná letadla.“.

2) Článek 2 se mění takto:

a) bod 2 se zrušuje;

b) bod 25 se nahrazuje tímto:

„25. „pojízdením za letu“ se rozumí pohyby vrtulníků/letadel schopných startovat a přistávat vertikálně nad povrchem letiště při působení přízemního efektu při rychlostech obvykle nižších než 37 km/h (20 kt);“;

c) body 27 a 28 se nahrazují tímto:

„27. „letovou poradní službou“ se rozumí služba poskytovaná v letovém poradním vzdušném prostoru k zajištění rozstupů, pokud je to proveditelné, mezi letadly, která letí podle letových plánů na základě pravidel pro let podle přístrojů (IFR);

28. „letovým povolením“ se rozumí oprávnění vydané letadlu postupovat podle podmínek určených stanovištěm řízení letového provozu;“;

<sup>(1)</sup> Nařízení Komise (ES) č. 730/2006 ze dne 11. května 2006 o klasifikaci vzdušného prostoru a o přístupu letů podle pravidel pro let za viditelnosti nad letovou hladinu 195 (Úř. věst. L 128, 16.5.2006, s. 3).

<sup>(2)</sup> 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) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1).

d) body 33, 34 a 35 se nahrazují tímto:

- „33. „vzdušnými prostory letových provozních služeb (ATS)“ se rozumí 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;
34. „ohlašovnou (ARO) letových provozních služeb (ATS)“ se rozumí stanoviště zřízené k přijímání hlášení týkajících se letových provozních služeb a letových plánů předkládaných před odletem;
35. „stanoviště letových provozních služeb (ATS)“ je obecný pojem, kterým se označuje podle potřeby stanoviště řízení letového provozu, letové informační středisko, stanoviště poskytující letištní letovou informační službu nebo ohlašovna letových provozních služeb;“;

e) vkládá se nový bod 34a, který zní:

- „34a. „přehledovou službou letových provozních služeb (ATS)“ se rozumí služba poskytovaná přímo prostřednictvím přehledového systému ATS;“;

f) bod 38 se nahrazuje tímto:

- „38. „náhradním letištěm“ se rozumí letiště, na které letadlo může pokračovat, když přistání na letišti zamýšleného přistání nebo pokračování v letu na toto letiště není možné nebo žádoucí, na kterém jsou k dispozici potřebné služby a zařízení, na kterém mohou být splněny požadavky na výkonnost letadla a které je v provozu v předpokládané době použití. Mezi náhradní letiště patří následující:
- a) náhradní letiště při vzletu: náhradní letiště, na kterém může letadlo přistát, je-li to nezbytné krátce po vzletu a kdy není možné použít letiště vzletu;
- b) náhradní letiště na trati: náhradní letiště, na kterém letadlo bude moci přistát, jestliže je na trati potřeba provést diverzi letu;
- c) náhradní letiště určení: náhradní letiště, na kterém bude letadlo moci přistát, jestliže přistání na letišti určení není možné nebo žádoucí;“;

g) vkládá se nový bod 48a, který zní:

- „48a. „dohodou o automatickém závislém přehledovém systému – kontraktu (ADS-C)“ se rozumí 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);“;

h) bod 71 se nahrazuje tímto:

- „71. „předpokládaným časem příletu (ETA)“ se rozumí pro lety IFR čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad stanovený bod, který je vymezen ve vztahu k radionavigačním prostředkům a z kterého se předpokládá zahájení přiblížení podle přístrojů nebo – není-li bod vyznačen radionavigačním prostředkem pro dané letiště – čas příletu letadla nad letiště. Pro lety podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR) je to čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad letiště;“;

i) vkládá se nový bod 89a, který zní:

- „89a. „přiblížení podle přístrojů“ je přiblížení a přistání s použitím nástrojů pro navigační vedení letadla na základě postupu přiblížení podle přístrojů. Existují dva způsoby provádění přiblížení podle přístrojů:
- a) dvojrozměrné (2D) přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového navigačního vedení a
- b) trojrozměrné (3D) přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního navigačního vedení.“;

- j) písmena a), b) a c) bodu 90 se nahrazují tímto:
- „a) postup nepřesného přístrojového přiblížení (NPA). Postup přiblížení podle přístrojů navržený pro 2D přístrojové přiblížení typu A.
  - b) postup přiblížení s vertikálním vedením (APV). Postup přiblížení podle přístrojů navigace založené na výkonnosti navržený pro 3D přístrojové přiblížení typu A.
  - c) postup přesného přístrojového přiblížení (PA). Postup přiblížení podle přístrojů založený na navigačních systémech (ILS, MLS, GLS a SBAS Cat I) navržený na 3D přístrojové přiblížení typu A nebo B;“
- k) vkládá se nový bod 94a, který zní:
- „94a. „minimálním palivem“ se rozumí situace, při níž dodávka paliva do letadla dosáhla stavu, ve kterém má let závazně přistát na konkrétním letišti a žádné další zpoždění není možné akceptovat;“
- l) vkládají se nové body 95a a 95b, které znějí:
- „95a. „modelem letadla“ se rozumí bezpilotní letadlo, jiné než hračka ve formě letadla, s provozní hmotností nepřesahující hranice předepsané příslušným orgánem, které je schopné trvalého letu v atmosféře a které se používá výhradně na předváděcí nebo rekreační aktivity;
- 95b. „horskou oblastí“ se rozumí oblast měnicího se profilu terénu, ve které změny výšky terénu přesahují 900 m (3 000 ft) v rámci vzdálenosti 18,5 km (10,0 NM);“
- m) bod 114 se nahrazuje tímto:
- „114. „vyčkávacím místem dráhy“ se rozumí stanovené místo určené k ochraně dráhy, překážkové plochy nebo kritického/citlivého prostoru systému pro přesné přiblížení a přistání (ILS)/mikrovlnného přistávacího systému (MLS), ve kterém pojíždějící letadla a mobilní prostředky musí zastavit a vyčkávat, pokud jim není letištní řídicí věž povoleno jinak;“
- n) bod 116 se nahrazuje tímto:
- „116. „osobami ovlivňující bezpečnost letu“ se rozumí osoby, které by mohly ohrozit bezpečnost letectví, jestliže neplní řádně své povinnosti a funkce, včetně členů posádek, personálu zajišťujícího údržbu letadel, personálu provozu letišť, personálu záchranné služby, hasičů a pracovníků údržby, personálu s povolením ke vstupu na pohybovou plochu bez doprovodu a řídicích letového provozu;“
- o) vkládá se nový bod 129a, který zní:
- „129a. „hračkou ve formě letadla“ se rozumí letadlo bez posádky konstruované nebo určené k použití, výlučně či nikoli, na hraní pro děti mladší 14 let;“
- 3) Článek 4 se mění takto:
- a) v odstavci 1 se úvodní věta nahrazuje tímto:
- „1. Příslušné orgány mohou buď z vlastního podnětu nebo na základě žádosti ze strany dotčených subjektů udělit výjimky jednotlivým subjektům nebo kategoriím subjektů z jakýchkoli požadavků tohoto nařízení pro následující činnosti veřejného zájmu a pro výcvik nezbytný pro bezpečné provádění následujících činností;“
- b) v odstavci 3 se na konec odstavce vkládá nový pododstavec, který zní:
- „Tento článek se rovněž nevztahuje na provozní minima pro lety vrtulníků obsažená ve zvláštních schváleních udělených příslušným orgánem podle přílohy V nařízení Komise (EU) č. 965/2012 (\*).
- (\*) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).“

4) Příloha se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

#### Článek 2

Nařízení (ES) č. 730/2006 se zrušuje.

#### Článek 3

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

Použije se ode dne 12. října 2017.

Ode dne 18. srpna 2016 se však použijí tato ustanovení:

- 1) čl. 1 bod 1;
- 2) čl. 1 bod 2 písm. f), i), j), l) a o);
- 3) čl. 1 bod 3;
- 4) článek 2;
- 5) body 1), 2), 3), 4), 5), 6), 8), 12), 13), 15), 16), 19), 21), 22), 26) písm. b) a c), 27) a 28) přílohy.

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

V Bruselu dne 20. července 2016.

*Za Komisi*  
*předseda*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## PŘÍLOHA

Příloha prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 se mění takto:

1) bod SERA.2001 se nahrazuje tímto:

**„SERA.2001 Předmět**

Aniž jsou dotčena výše uvedená ustanovení bodu SERA.1001, pojednává tato příloha v souladu s článkem 1 zejména o uživatelských vzdušném prostoru a o letadlech:

- a) provádějících lety do Unie, v rámci Unie a z Unie;
- b) se státními značkami a poznávacími značkami členského státu Unie a provádějících lety v jakémkoli vzdušném prostoru v rozsahu, který není v rozporu s pravidly zveřejněnými daným státem, který má pravomoc nad přelétávaným územím.

Tato příloha upravuje rovněž činnost příslušných úřadů členských států, poskytovatelů letových navigačních služeb, provozovatelů letišť a příslušného pozemního personálu podílejícího se na leteckém provozu.“;

2) bod SERA.3215 písm. a) se mění takto:

a) bod 2) se nahrazuje tímto:

„2) s výjimkou balonů polohová světla vyznačující příslušný směr letadla vůči pozorovateli. Jiná světla, pokud by mohla být zaměněna s těmito světly, nesmí být rozsvícena.“;

b) bod 3) se zrušuje;

3) v bodě SERA.4001 písm. d), se úvodní věta nahrazuje tímto:

„Pokud příslušný úřad nestanovil pro vnitrostátní lety VFR kratší lhůtu, letový plán na let, při kterém se mají přeletět mezinárodní hranice nebo kterému má být poskytována služba řízení letového provozu nebo letová poradní služba, se musí předložit nejméně šedesát minut před odletem nebo, když se předkládá za letu, v takovém čase, který zajistí jeho přijetí příslušným stanovištěm ATS nejméně deset minut před tím, než letadlo dosáhne.“;

4) v bodě SERA.5001, tabulce S5-1, poznámce pod čarou (\*\*\*) k tabulce, se písm. b) nahrazuje tímto:

„b) lety vrtulníků při letové dohlednosti nižší než 1 500 m, ale ne nižší než 800 m, se smí provádět, jestliže manévrují rychlostí, která poskytne přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce.“;

5) bod SERA.5005 se mění takto:

a) písmeno c) se mění takto:

i) bod 3) podbod ii) a bod 3) podbod iii) se nahrazují tímto:

„ii) se neuplatní ustanovení o snížené letové dohlednosti uvedené v tabulce S5-1 písmenech a) a b);

iii) ve vzdušném prostoru tříd B, C, D, E, F a G ve výši 900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře nebo nižší nebo 300 m (1 000 ft) nad terénem, podle toho, která z nich je vyšší, má pilot stálý výhled na zemský povrch, a“;

ii) bod 3) podbod iv) se zrušuje;

iii) bod 3) podbod v) se nahrazuje tímto:

„v) ve vysokohorské oblasti může příslušný úřad stanovit vyšší minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro lety za viditelnosti.“;

iv) bod 4) se zrušuje;

b) písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) lety VFR se nesmí provádět:

- 1) při transsonických a supersonických rychlostech, pokud to nepovolí příslušný úřad;
- 2) nad letovou hladinou 195. Výjimky z tohoto požadavku jsou následující:
  - i) členské státy tam, kde je to proveditelné, zavedly vyhrazení vzdušného prostoru, v němž mohou být povoleny lety VFR, nebo
  - ii) vyhrazení vzdušného prostoru do letové hladiny 285 včetně, byl-li provoz VFR v tomto vyhrazeném vzdušeném prostoru povolen odpovědným stanovištěm ATS v souladu s postupy povolování stanovenými členskými státy a zveřejněnými v příslušné letecké informační příručce.“;

6) bod SERA.5010 se nahrazuje tímto:

„Zvláštní lety VFR se smí provádět na základě letového povolení pouze v řízeném okrsku. S výjimkou, kdy je to povoleno příslušným úřadem pro vrtulníky ve zvláštních případech, jako jsou, avšak nikoli výlučně, operace související s poskytováním záchranné lékařské služby, policejní, pátrací a záchranné operace a lety související s hašením požárů, musí být splněny následující další podmínky:

a) tyto zvláštní lety VFR lze provádět pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;

b) ze strany pilota:

- 1) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;
  - 2) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;
  - 3) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce, a
- c) Stanoviště řízení letového provozu letadlu nevydává povolení pro zvláštní let VFR vzletávat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do provozního okruhu nebo okrsku letiště, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima:

- 1) přízemní dohlednost je nižší než 1 500 m nebo u vrtulníků nižší než 800 m;
- 2) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy je nižší než 180 m (600 ft).“;

7) v bodě SERA.5015 písm. c), se doplňuje nový bod 3), který zní:

„3) Změna letu IFR na let VFR je akceptovatelná, pouze pokud zpráva stanovišti ATS iniciovaná velitelem letadla obsahuje specifickou frázi „RUŠÍM LET IFR (CANCELLING MY IFR FLIGHT)“ spolu s případnými změnami, které se mají provést v jeho platném letovém plánu. Žádná výzva ke změně letu IFR na let VFR nesmí být učiněna ATS, ať již přímo, nebo nepřímo.“;

8) bod SERA.6001 se nahrazuje tímto:

#### **„SERA.6001 Klasifikace vzdušných prostorů**

a) Členské státy musí označovat vzdušné prostory v souladu s následující klasifikací vzdušných prostorů a v souladu s dodatkem 4:

- 1) *Třída A.* Jsou povoleny jen lety IFR. Všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se mezi nimi rozstupy. Pro všechny lety se vyžaduje stále hlasové spojení letadlo-země. Všechny lety podléhají letovému povolení.

- 2) *Třída B.* Jsou povoleny lety IFR a VFR. Všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se mezi nimi rozstupy. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země. Všechny lety podléhají letovému povolení.
  - 3) *Třída C.* Jsou povoleny lety IFR a VFR. Všem letadlům se poskytuje služba řízení letového provozu a letům IFR se zajišťují rozstupy vůči jiným letům IFR a letům VFR. Letům VFR se zajišťují rozstupy od letů IFR a poskytují se jim informace o provozu týkající se jiných letů VFR a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země. Pro lety VFR se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt indikované rychlosti letu (IAS) ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Všechny lety podléhají letovému povolení.
  - 4) *Třída D.* Jsou povoleny lety IFR a VFR a všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu. Letům IFR se zajišťují rozstupy vůči jiným letům IFR, poskytují se jim informace o provozu týkající se letů VFR a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu. Letům VFR se poskytují informace o provozu týkající se všech ostatních letů a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země a uplatňuje se omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Všechny lety podléhají letovému povolení.
  - 5) *Třída E.* Jsou povoleny lety IFR a VFR. Letům IFR se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se jim rozstupy vůči jiným letům IFR. Všem letům se poskytují informace o provozu, pokud je to proveditelné. Pro lety IFR se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země. Pro všechny lety se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Všechny lety IFR podléhají letovému povolení. Třída E se nesmí používat pro řízené okrsky.
  - 6) *Třída F.* Jsou povoleny lety IFR a VFR. Všem letům IFR se poskytuje letová poradní služba a všem letům se na vyžádání poskytuje letová informační služba. Pro lety IFR, kterým je poskytována poradní služba, se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země a všechny lety IFR musí být schopny navázat hlasové spojení letadlo-země. Pro všechny lety se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Letové povolení se nevyžaduje.
  - 7) *Třída G.* Jsou povoleny lety IFR a VFR a všem letům se na vyžádání poskytuje letová informační služba. Všechny lety IFR musí být schopny navázat hlasové spojení letadlo-země. Pro všechny lety se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Letové povolení se nevyžaduje.
  - 8) Zavedení třídy F musí být považováno za dočasné opatření do doby, než může být nahrazena jinou klasifikací.
- b) Určení klasifikace vzdušného prostoru musí být úměrné potřebám členských států, s výjimkou toho, že veškerý vzdušný prostor nad letovou hladinou 195 musí být klasifikován jako vzdušný prostor třídy C.“;
- 9) vkládá se nový bod SERA.7002, který zní:

**„SERA.7002 Informace o nebezpečí střetu, jsou-li poskytovány letové provozní služby na základě přehledového systému**

- a) Je-li zpozorováno, že identifikovaný řízený let se nachází na kolizní dráze s neznámým letadlem a má-li se za to, že by tato situace mohla představovat nebezpečí střetu, musí být pilot řízeného letu pokud možno:
  - 1) informován o neznámém letadle, a pokud o to pilot požádá nebo pokud to podle názoru řídicího letového provozu vyžaduje situace, musí mu být navrhnout vyhýbací manévr, a
  - 2) obeznámen o tom, že riziko střetu přestalo existovat.“;

10) vkládá se nový bod SERA.8012, který zní:

**„SERA.8012 Použití rozstupu při turbulenci v úplavu**

a) Minima rozstupu při turbulenci v úplavu se použijí pro letadla v přiblížovacích nebo odletových fázích letu za těchto okolností:

- 1) letadlo letí přímo za jiným letadlem ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1 000 ft) pod ní, nebo
- 2) obě letadla používají stejnou dráhu nebo rovnoběžné dráhy oddělené méně než 760 m (2 500 ft), nebo
- 3) letadlo křižující za jiným letadlem ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1 000 ft) pod ní.“;

11) bod SERA.8015 se mění takto:

a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) Letová povolení se musí zakládat výhradně na těchto požadavcích pro poskytování služby řízení letového provozu:

- 1) Letová povolení jsou vydávána výhradně pro urychlení a zajištění rozstupů letového provozu a zakládají se na známých provozních podmínkách, které ovlivňují bezpečnost provozu letadel. Tyto provozní podmínky zahrnují nejen letadla ve vzduchu a na provozní ploše, nad níž je vykonávána kontrola, ale rovněž jakoukoli přepravu vozidel nebo jiné překážky, které nejsou trvale připevněny na provozní ploše v používání.
- 2) Stanoviště ATC tato letová povolení vydává tak, jak jsou nezbytná k zabraňování střetu a k udržování rychlého a spořádaného toku letového provozu.
- 3) Letová povolení jsou vydávána dostatečně brzy, aby se zajistilo, že jsou letadlu vyslány v době dostatečné pro to, aby se jimi mohlo řídit.“;

b) písm. d) bod 3) se nahrazuje tímto:

„3) trať letu, ...

- i) pokud to bude považováno za nezbytné, trať letu se podrobně popíše v každém letovém povolení, a
- ii) fráze „povoleno přes plánovanou trať letu (cleared via flight planned route)“ se nepoužije při udělení znovupovolení.“;

c) doplňují se nová písmena ea), eb) a ec), která zní:

„ea) Změny v letovém povolení týkající se trati nebo hladiny

- 1) Při vydávání letového povolení zahrnujícího požadovanou změnu trati nebo hladiny musí být v letovém povolení obsažena přesná povaha této změny.
- 2) Pokud podmínky provozu povolení požadované změny neumožní, použije se slovo „NEJSEM SCHOPEN (UNABLE)“. Umožní-li to okolnosti, nabídne se alternativní trať nebo hladina.

eb) Letové povolení týkající se výškopisu

- 1) Při letech v oblastech, kde je stanovena převodní výška, se s výjimkou případů uvedených v bodě 5) níže musí vertikální poloha letadel vyjadřovat nadmořskými výškami v převodní výšce nebo pod ní a letovými hladinami v převodní hladině nebo nad ní. Při průletu převodní vrstvou se vertikální polohy letadel vyjadřují při stoupání letovými hladinami a při klesání nadmořskými výškami.
- 2) Převodní hladina musí být poskytnuta letové posádce dostatečně včas před jejím dosažením během klesání.

- 3) Povolení ke klesání, kdy je letadlo poprvé povoleno do nadmořské výšky pod převodní hladinou, povolení k přiblížení nebo ke vstupu do letištního okruhu a povolení k pojiždění odlétávajícím letadlům musí zahrnovat QNH pro nastavení výškoměru, s výjimkou případů, kdy je známo, že letadlo již tuto informaci obdrželo v přímém vysílání.
- 4) Na vyžádání nebo pravidelně v souladu s místními dohodami se musí letadlům poskytovat QFE pro nastavení výškoměru.
- 5) Když letadlo, kterému bylo vydáno povolení na přistání, dokončuje své přiblížení s použitím QFE, musí se vertikální poloha tohoto letadla vyjadřovat výškou nad výškou tohoto letiště nad mořem během té části letu, po níž se může používat QFE, s výjimkou případů, kdy musí být vyjadřována výškou nad výškou prahu dráhy nad mořem:
  - i) pro dráhy s přiblížením podle přístrojů, je-li práh o 2 m (7 ft) nebo více pod výškou letiště nad mořem,
  - ii) pro dráhy s přesným přístrojovým přiblížením.

ec) Podmínková povolení

Podmínkové fráze, jako např. „za přistávajícím letadlem (behind landing aircraft)“ nebo „za odlétávajícím letadlem (after departing aircraft)“ nesmí být používány pro pohyby, které ovlivňují aktivní dráhu (dráhy), s výjimkou, kdy příslušný řídicí a pilot dotyčná letadla nebo mobilní prostředky vidí. Letadlo nebo mobilní prostředek, který je příčinou podmínky ve vydaném povolení, musí být první míjející letadlo/mobilní prostředek před druhým letadlem, jehož se to týká. Ve všech případech musí být podmínkové povolení vydáno v následujícím pořadí a sestává z:

- 1) volacího znaku;
- 2) podmínky;
- 3) povolení; a
- 4) stručného opakování podmínky.“;

12) bod SERA.8020 písm. a) bod 3) se nahrazuje tímto:

„3) Odchytky od požadavků v bodě 1) musí být ohlášeny příslušnému stanovišti ATS.“;

13) bod SERA.8020 písm. b) bod 3) se nahrazuje tímto:

„3) změna předpokládaného času přeletu: jestliže se předpokládaný čas přeletu dalšího požadovaného bodu hlášení, hranice letové informační oblasti nebo letiště určení, podle toho, co nastane dříve, oznámeného ATS odlišuje o 2 minuty nebo o jiný čas předepsaný příslušným úřadem, opravený předpokládaný čas přeletu musí být co nejdříve oznámen příslušnému stanovišti ATS.“;

14) v bodě SERA.8025 se doplňují nové body 2) a 3), které zní:

„2) Pokud byl řízený let osvobozen od požadavku hlásit se na povinných bodech hlášení, musí piloti, není-li aktivováno automatizované hlášení poloh, obnovit hlášení o poloze hlasem nebo prostřednictvím CPDLC:

- i) je-li k tomu vydán pokyn,
- ii) jsou-li poučeni, že přehledový systém ATS byl ukončen, nebo
- iii) jsou-li poučeni, že se ztratila identifikace přehledového systému ATS;

3) Formát hlášení o poloze musí být v souladu s dodatkem 5 písmenem A.“;

15) bod SERA.8035 písm. b) se nahrazuje tímto:

„b) Členské státy musí vyhovět příslušným ustanovením o ztrátě spojení přijatým podle Chicagské úmluvy. Komise přijme nezbytné kroky pro provedení těchto opatření do práva Unie, aby tak nejpozději do 31. prosince 2017 zavedla společné evropské postupy pro ztrátu spojení.“;

16) bod SERA.9010 se mění takto:

a) písm. b) bod 12) a písm. b) bod 13) se nahrazují tímto:

„12) rychlost a směr přízemního větru (v magnetických stupních), včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření přízemního větru vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

13) dohlednost a případně dráhová dohlednost (RVR) (\*), a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření dohlednosti/dráhové dohlednosti (RVR) vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

(\*) Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou v době provozování splněny současně všechny následující podmínky: a) dohlednost: 10 km nebo více a nejnižší dohlednost neuvedená; b) žádná oblačnost provozního významu a c) meteorologické podmínky, které pro letectví nejsou významné.“;

b) písm. c) bod 12) a písm. c) bod 13) se nahrazují tímto:

„12) rychlost a směr přízemního větru (v magnetických stupních), včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření přízemního větru vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

13) dohlednost a případně dráhová dohlednost (RVR) (\*), a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření dohlednosti/dráhové dohlednosti (RVR) vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

(\*) Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou v době provozování splněny současně všechny následující podmínky: a) dohlednost: 10 km nebo více a nejnižší dohlednost neuvedená; b) žádná oblačnost provozního významu a c) meteorologické podmínky, které pro letectví nejsou významné.“;

c) písm. d) bod 11) a písm. d) bod 12) se nahrazují tímto:

„11) rychlost a směr přízemního větru (v magnetických stupních), včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření přízemního větru vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

12) dohlednost a případně dráhová dohlednost (RVR) (\*), a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření dohlednosti/dráhové dohlednosti (RVR) vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

(\*) Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou v době provozování splněny současně všechny následující podmínky: a) dohlednost: 10 km nebo více a nejnižší dohlednost neuvedená; b) žádná oblačnost provozního významu a c) meteorologické podmínky, které pro letectví nejsou významné.“;

17) v bodě SERA.10001 se doplňují nová písmena b) a c), která zní:

„b) Nepředepíše-li příslušný úřad jinak, musí letadlo vybavené vhodným obousměrným rádiovým spojením v období dvaceti až čtyřiceti minut po posledním spojení, bez ohledu na účel takového spojení, hlásit pouze k ověření, že let pokračuje v souladu s letovým plánem; takové hlášení obsahuje identifikaci letadla a slova „let normální (Operations normal)“.

c) Zpráva „let normální (Operations normal)“ se musí vyslat příslušnému stanovišti ATS.“;

- 18) bod SERA.11001 písm. a) a b) a bod SERA.11005 písm. a) se zrušují a body SERA.11001 a SERA.11005 se nahrazují tímto:

**„SERA.11001 Všeobecná ustanovení**

- c) Letadlu, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je v nouzi, včetně letadla, které je předmětem protiprávního činu, musí stanoviště ATS věnovat co největší pozornost, pomoc a prioritu před ostatními letadly, jak to okolnosti vyžadují.
- d) Následné činnosti ATC budou vycházet ze záměrů pilota, celkové provozní situace a skutečného vývoje nenadálé události.

**SERA.11005 Protiprávní čin**

- aa) Letadlo, které je předmětem protiprávního činu, musí usilovat o nastavení odpovídače na kód 7500 a vyrozumění příslušného stanoviště ATS o každé význačné okolnosti s tím spojené a o jakékoli odchylce od platného letového plánu, kterou si vyžádaly okolnosti, s cílem umožnit stanovišti ATS věnovat danému letadlu prioritu a minimalizovat nebezpečí střetu s jiným letadlem.
- ab) Je-li letadlo předmětem protiprávního činu, musí velící pilot usilovat o přistání v co možná nejkratším čase na nejbližším vhodném letišti nebo na přiděleném letišti určeném příslušným úřadem, pokud situace na palubě letadla nevyžaduje jinak.
- b) Jestliže je známo nebo se předpokládá, že letadlo se stalo předmětem nezákonného protiprávního činu, musí stanoviště letových provozních služeb pohotově odpovídat na žádosti z letadla. Musí se pokračovat ve vysílání informací, které se týkají bezpečného provedení letu, a musí být přijata potřebná opatření pro urychlení všech fází letu a zejména bezpečného přistání letadla.
- c) Jestliže je známo nebo se předpokládá, že letadlo se stalo předmětem nezákonného protiprávního činu, stanoviště ATS musí, v souladu s místními schválenými postupy, informovat neprodleně příslušný úřad určený státem a musí si vyměnit nezbytné informace s provozovatelem letadla nebo jiným stanoveným zástupcem.“;

- 19) bod SERA.11010 se mění takto:

- a) název se nahrazuje tímto:

**„SERA.11010 Zbloudilé nebo neidentifikované letadlo“;**

- b) písm. a) bod 3) podbod i) se nahrazuje tímto:

„i) oznámit letadlu jeho polohu a instrukce pro opravu letu. Toto oznámení musí být učiněno neprodleně, jestliže je stanovišti ATS známo, že může dojít k zakročování nebo k jinému ohrožení bezpečnosti letadla, a“;

- 20) vkládají se nové body SERA.11012 a SERA.11013, které zní:

**„SERA.11012 Minimální palivo a nouzový stav paliva**

- a) V případě, že pilot nahlásí stav „minimální palivo“, řídicí letového provozu ho musí, jakmile to bude proveditelné, informovat jak o jakémkoliv předpokládaném zdržení, tak o situaci, kdy se žádné zdržení neočekává.
- b) V případě, že je vzhledem k množství paliva nezbytné vyhlásit stav tísňe, pilot tak učiní v souladu s bodem SERA.14095 použitím radiotelefonního tísňového signálu (MAYDAY), pokud možno třikrát opakovaným, za kterým následuje povaha stavu tísňe (PALIVO (FUEL)).

**SERA.11013 Snížená výkonnost letadla**

- a) Kdykoli je v důsledku poruchy nebo degradace navigačních, komunikačních, výškoměrných nebo jiných systémů výkonnost letadla snížena pod úroveň požadovanou ve vzdušném prostoru, ve kterém letadlo letí, musí to letová posádka bez prodlení oznámit příslušnému stanovišti ATC. Jakmile porucha nebo degradace ovlivní právě uplatňované minimum rozstupu, musí řídicí přijmout opatření pro zajištění jiného odpovídajícího druhu rozstupu nebo minima rozstupu.

## b) Degradace nebo porucha systému RNAV

Jestliže letadlo nemůže plnit požadavky, jak je požadováno RNAV tratí nebo postupem v důsledku poruchy nebo degradace systému RNAV, pilot si musí vyžádat opravené povolení.

## c) Ztráta výkonnosti vertikální navigace požadované pro vzdušný prostor, kde jsou používána snížená minima vertikálních rozstupů (RVSM)

1) Pilot informuje ATC o jakékoli výjimečné situaci, kdy nemohou být splněny požadavky výkonnosti vertikální navigace pro vzdušný prostor RVSM, a to co možná nejdříve. V takových případech pilot před zahájením jakýchkoli odchýlení od povolené trati a/nebo letové hladiny obdrží opravené letové povolení, je-li to možné. Pokud nemůže pilot obdržet opravené ATC letové povolení před odchýlením, obdrží povolení poté, jakmile to bude možné.

2) Při letu nebo vertikálním průletu vzdušného prostoru RVSM letadly neschválenými pro provoz RVSM musí piloti hlásit neschválený status následovně:

- i) při navázání spojení na jakémkoliv kanálu ve vzdušném prostoru RVSM;
- ii) při všech žádostech o změny hladiny, a
- iii) při opakování všech povolení týkajících se hladin.

3) Řídicí letového provozu musí výslovně potvrdit přijetí zpráv z letadla hlásícího neschválený status RVSM.

## 4) Degradace palubního zařízení — ohlášená pilotem:

- i) Když je ATC informováno pilotem letadla schváleného pro provoz RVSM a letícího ve vzdušném prostoru RVSM, že letadlo nadále nespĺňuje požadavky na RVSM, musí ATC toto letadlo považovat za neschválené pro RVSM.
- ii) ATC musí okamžitě přijmout opatření k zajištění minima vertikálního rozstupu 600 m (2 000 ft) nebo příslušného horizontálního rozstupu od všech ostatních letadel, jichž se to týká a která se nacházejí ve vzdušném prostoru RVSM. Letadlu, které ohlásilo, že je nezpůsobilé RVSM, musí ATC vyslat povolení k opuštění vzdušného prostoru RVSM, jakmile je to možné.
- iii) Jakmile je to proveditelné, piloti musí informovat ATC o obnovení řádné funkce zařízení, které se požaduje pro splnění požadavků na RVSM.
- iv) Stanoviště ACC/UAC, které se první dozví o změně statutu letadla pro RVSM, musí provést koordinaci se sousedním ACC nebo UAC, podle vhodnosti.

## 5) Silná turbulence – nepředpovídaná:

- i) Jestliže se letadlo ve vzdušném prostoru RVSM setká se silnou turbulencí způsobenou meteorologickými podmínkami nebo úplavem, která podle pilota bude mít vliv na schopnost letadla udržovat povolenou letovou hladinu, pilot musí informovat ATC. ATC musí zajistit buď příslušný horizontální rozstup, nebo zvýšený minimální vertikální rozstup.
- ii) ATC musí v maximální možné míře přijmout požadavky pilota na změnu hladiny a/nebo tratě a musí předat informaci o provozu, jak je požadováno.
- iii) ATC se musí snažit získat hlášení od ostatních letadel, aby bylo možné přijmout rozhodnutí, zda by mělo být RVSM pozastaveno úplně nebo jen v určitém rozsahu letových hladin a/nebo prostoru.
- iv) ACC/UAC, které pozastavilo RVSM musí zkoordinovat toto pozastavení a jakékoliv požadované úpravy sektorové kapacity se sousedními ACC/UAC podle vhodnosti, pro zajištění pořádaného předávání provozu.

## 6) Silná turbulence – předpovídaná:

- i) Je-li v souladu s meteorologickou předpovědí očekávána silná turbulence ve vzdušném prostoru RVSM, ATC musí rozhodnout, zda pozastaví RVSM, a když ano, musí určit časové období trvání a příslušnou hladinu/hladiny a/nebo prostor.

- ii) V případech, kdy bude RVSM pozastaveno, ACC/UAC pozastavující RVSM musí koordinovat se sousedními ACC/UAC letové hladiny určené pro předávání provozu, pokud neexistuje náhradní schéma letových hladin stanovené dohodou. ACC/UAC pozastavující RVSM, musí rovněž koordinovat přijaté sektorové kapacity se sousedními ACC/UAC, podle vhodnosti.“;

21) vkládá se nový bod SERA.11014, který zní:

**„SERA.11014 Rada k vyhnutí (RA) ACAS**

- a) Systém ACAS II se používá během letu – s výjimkou případů, jež stanoví seznam minimálního vybavení uvedený v příloze III nařízení (EU) č. 965/2012 (\*) – v režimu, který umožňuje vydávání rad k vyhnutí (RA) letové posádce, jestliže je zjištěna nepřiměřená blízkost k jinému letadlu. To neplatí, pokud je nutný režim rad k vyhnutí (RA) utlumit (takže je používáno pouze upozornění na provoz nebo jeho ekvivalent) v případě mimořádného postupu nebo v důsledku podmínek omezujících výkonnost.
- b) V případě rady k vyhnutí (RA) ACAS musí piloti:
- 1) okamžitě zareagovat následováním rady k vyhnutí (RA), jak je uvedena, pokud tento krok neohrožuje bezpečnost letadla;
  - 2) následovat radu k vyhnutí (RA), i když existuje rozpor mezi radou k vyhnutí (RA) a instrukcemi řízení letového provozu k manévřům;
  - 3) nemanévrovat ve smyslu opačném k radě k vyhnutí (RA);
  - 4) jakmile to dovolí pracovní zátěž letové posádky informovat příslušné stanoviště řízení letového provozu o jakékoli radě k vyhnutí (RA), která vyžaduje odchýlení od stávající instrukce řízení letového provozu nebo letového povolení;
  - 5) neprodleně vyhovět jakékoli modifikované radě k vyhnutí (RA);
  - 6) omezit změny dráhy letu na minimální rozsah nezbytný pro vyhovění radě k vyhnutí (RA);
  - 7) neprodleně se vrátit k podmínkám instrukce řízení letového provozu nebo letového povolení, když je konflikt vyřešen, a
  - 8) při návratu ke stávajícímu letovému povolení uvědomit řízení letového provozu;
- c) Když pilot nahlásí radu k vyhnutí (RA) ACAS, řídící letového provozu se nesmí pokoušet upravit dráhu letu letadla, dokud pilot neohlásí „MIMO KONFLIKT (CLEAR OF CONFLICT)“.
- d) Jakmile se letadlo v souladu s radou k vyhnutí (RA) odchýlí od svého letového povolení, nebo jakmile pilot nahlásí radu k vyhnutí (RA), řídící letového provozu přestává být odpovědný za zajišťování rozstupu mezi daným letadlem a dalšími letadly ovlivněnými v přímém důsledku manévru zapříčiněného radou k vyhnutí (RA). Řídící letového provozu znovu přebere odpovědnost za zajišťování rozstupů vůči všem ovlivněným letadlům, když:
- 1) řídící letového provozu potvrdí hlášení od letové posádky, že letadlo pokračuje podle stávajícího letového povolení, nebo
  - 2) řídící letového provozu potvrdí hlášení od letové posádky, že letadlo pokračuje podle stávajícího letového povolení a vydá alternativní letové povolení, které letová posádka potvrdí.

(\*) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).“;

22) v bodě SERA.11015 písm. e) se tabulka S11-3 mění takto:

- a) text v poli „Význam“ odpovídající frázi „WILCO“ se nahrazuje tímto:  
„Rozumím, provedu.“;
- b) fráze „Will comply“ v poli pod frází „WILCO“ se zrušuje;

23) do bodu SERA.12005 se doplňuje nové písmeno c), které zní:

„c) Letové posádky sestaví hlášení na vzorovém formuláři AIREP SPECIAL uvedeném v dodatku 5 písmenu A. Tato hlášení musí být v souladu s podrobnými pokyny pro hlášení uvedenými v dodatku 5 bodě 2.

- 1) Při vysílání hlášení posádkou letadla a při převysílání takových hlášení stanovišti letových provozních služeb se musí dodržovat podrobné pokyny včetně formátu zpráv a frazeologie tak, jak jsou uvedeny v dodatku 5.
- 2) Mimořádná hlášení z letadla obsahující pozorování o vulkanické aktivitě musí být zaznamenána na zvláštním formuláři pro mimořádná hlášení z letadla o vulkanické aktivitě. Posádkám letadel letících na tratích, které mohou být ovlivněny oblaky vulkanického popela, musí být k dispozici formulář mimořádného hlášení z letadla o vulkanické aktivitě uvedený v dodatku 5 písmenu B.“;

24) bod SERA.12020 písm. a) bod 2) se nahrazuje tímto:

„2) přidružené meteorologické výstražné službě (MWO) v souladu s bodem 3 dodatku 5, a“;

25) doplňují se nové oddíly 13 a 14, které zní:

### „ODDÍL 13

#### **Odpovídač SSR**

##### **SERA.13001 Provoz odpovídačů SSR**

- a) Pokud je letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR, musí mít pilot odpovídač v provozu po celou dobu během letu, bez ohledu na to, zda je letadlo uvnitř nebo vně prostoru, kde se používá SSR pro účely služeb řízení letového provozu.
- b) Piloti nesmějí používat IDENT, pokud je o to ATS nepožádá.
- c) S výjimkou letu ve vzdušném prostoru určeném příslušným úřadem pro povinný provoz odpovídače je letadlo bez dostatečného zdroje elektrické energie osvobozeno od povinnosti mít odpovídač v provozu po celou dobu.

##### **SERA.13005 Odpovídač SSR mód A nastavení kódu**

- a) K vyjádření toho, že se letadlo nachází v konkrétní nepředvídané situaci, musí pilot letadla vybaveného SSR:
  - 1) nastavit kód 7700 pro označení letadla v tísni, pokud ATC předtím pilotovi nevydalo pokyn nastavit odpovídač na specifický kód. V druhém případě nicméně pilot může zvolit kód 7700, kdykoliv má zvláštní důvod se domnívat, že toto bude nejlepší postup;
  - 2) nastavit kód 7600 pro označení letadla s poruchou rádiového spojení;
  - 3) pokusit se nastavit kód 7500 pro označení letadla, které je předmětem protiprávního činu. Vyžadují-li to okolnosti, použije se místo toho kód 7700.
- b) Vyjma případů uvedených v písmenu a) pilot musí:
  - 1) nastavit kódy dle pokynů stanoviště ATS, nebo
  - 2) v případě, že ATS pokyny týkající se nastavení kódu neposkytl, nastavit kód 2000 nebo jiný kód určený příslušným úřadem, nebo
  - 3) nemá-li k dispozici letové provozní služby, nastavit kód 7000 za účelem zlepšení detekce vhodně vybaveného letadla, pokud příslušný úřad neurčí jinak.

- c) Když je pozorováno, že kód zobrazený na situačním zařízení se liší od toho, který byl letadlu přidělen:
- 1) musí být pilot požádán, aby potvrdil nastavený kód a, jestliže to situace umožňuje, aby znovu nastavil správný kód, a
  - 2) jestliže rozpor mezi přiděleným a zobrazeným kódem přetrvává i nadále, může být pilot požádán, aby vypnul odpovídač. Následující řídicí pracoviště a kterékoliv jiné dotčené stanoviště používající SSR a/nebo multilateraci (MLAT) k poskytování ATS o tom musí být informováno.

#### **SERA.13010 Informace odvozené z tlakové nadmořské výšky**

- a) Pokud je letadlo vybaveno provozuschopným vybavením pro mód C, musí mít pilot tento mód nepřetržitě v provozu, nestanoví-li ATC jinak.
- b) Pokud příslušný úřad nestanoví jinak, musí být ověření informace o hladině odvozené z tlakové nadmořské výšky zobrazené řídicímu letového provozu provedeno každým vhodně vybaveným stanovištěm ATC při prvotním kontaktu s daným letadlem, nebo, pokud to není proveditelné, co nejdříve poté.

#### **SERA.13015 Odpovídač SSR mód S nastavení identifikace letadla**

- a) Letadlo vybavené módem S se schopností vysílat identifikaci letadla musí tuto identifikaci vysílat tak, jak je stanoveno pro pole 7 letového plánu ICAO, nebo pokud nebyl letový plán podán, musí vysílat poznávací značku letadla.
- b) Kdykoliv se na situačním zobrazení zpozoruje, že identifikace vysílaná letadlem vybaveným módem S je rozdílná od té, která se od letadla očekává, musí být pilot požádán, aby potvrdil a, je-li to nutné, znovu nastavil správnou identifikaci letadla.
- c) Jestliže pilot potvrdí, že byla na módu S nastavena správná identifikace letadla, a rozdíl nadále existuje, musí řídicí letového provozu provést následující opatření:
  - 1) informovat pilota o trvajícím nesrovnalosti;
  - 2) kde je to možné, opravit formulář zobrazující identifikaci letadla na situačním zobrazení, a
  - 3) oznámit chybnou identifikaci vysílanou letadlem následujícímu řídicímu pracovišti a jakémukoliv jinému zainteresovanému stanovišti používajícímu mód S k identifikačním účelům.

#### **SERA.13020 Závady odpovídače SSR, pokud je vybavení letadla pracujícím odpovídačem povinné**

- a) V případě závady odpovídače, která nastane po vzletu, se musí stanoviště ATC snažit zajistit pokračování letu na letiště určení v souladu s letovým plánem. Nicméně, piloti musí očekávat, že budou muset dodržet určitá omezení.
- b) V případě, že odpovídač má závadu a nemůže být opraven před vzletem, piloti musí:
  - 1) co nejdříve informovat ATS, nejlépe před podáním letového plánu;
  - 2) zapsat v poli 10 formuláře letového plánu ICAO pod SSR v případě plné nepoužitelnosti odpovídače písmeno „N“, v případě částečné závady písmeno odpovídající zbývající provozuschopnosti odpovídače, a
  - 3) dodržet jakékoli publikované postupy pro vyžádání výjimky z požadavků na vybavení pracujícím odpovídačem SSR.

## ODDÍL 14

**Postupy pro hlasovou komunikaci****SERA.14001 Všeobecná ustanovení**

Standardizovaná frazeologie musí být používána ve všech situacích, pro něž je její použití specifikováno. Pouze v případech, kdy standardizovaná frazeologie nemůže být pro zamýšlené vysílání použita, použije se otevřená řeč.

**SERA.14005 Kategorie zpráv**

- a) Kategorizace zpráv dopravovaných leteckou pohyblivou službou a přednostní pořadí musí být v souladu s tabulkou S14-1.

Tabulka S14-1

Kategorie zpráv a radiotelefonní pořadí přednostních signálů	Radiotelefonní signál
a) tísňová volání, tísňové zprávy a tísňový provoz	<b>MAYDAY</b>
b) pilnostní zprávy, včetně zpráv kterým předchází signál sanitních letů	<b>PAN PAN</b> nebo <b>PAN PAN MEDICAL</b>
c) zprávy o radiovém zaměřování	—
d) zprávy pro zajištění bezpečnosti letů	—
e) meteorologické zprávy	—
f) zprávy o pravidelnosti letů	—

- b) S tísňovými zprávami a tísňovým provozem se nakládá v souladu s ustanoveními bodu SERA.14095.
- c) S pilnostními zprávami a pilnostním provozem včetně zpráv, které předcházely signál sanitních letů, se nakládá v souladu s ustanoveními bodu SERA.14095.

**SERA.14010 Zprávy pro zajištění bezpečnosti letů**

Zprávy pro zajištění bezpečnosti letu obsahují:

- a) zprávy o řízení a pohybu letadel;
- b) zprávy leteckých provozovatelů nebo velitele letadla, které mají okamžitý význam pro letadla za letu;
- c) meteorologické informace mající okamžitý význam pro letadla za letu nebo před startem (předávané individuálně nebo rozhlasem);
- d) ostatní zprávy týkající se letadel za letu nebo před startem.

**SERA.14015 Používání jazyku ve spojení „letadlo-země“**

- a) Radiotelefonní spojení „letadlo-země“ se musí provádět v anglickém jazyce nebo v jazyce, ve kterém normálně komunikuje pozemní stanice.

- b) Na žádost libovolného letadla se u pozemních stanic poskytujících služby na vybraných letištích a tratích s mezinárodním provozem radiotelefonní spojení provede v jazyce anglickém. Nepředepíše-li příslušný úřad pro konkrétní případy jinak, použije se na letištích s více než 50 000 pohyby mezinárodních letů IFR ročně pro spojení mezi stanovištěm ATS a letadlem anglický jazyk. Členské státy, v nichž není na těchto letištích ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost anglický jazyk jediným jazykem používaným pro spojení mezi stanovištěm ATS a letadlem, se mohou rozhodnout požadavek používat anglický jazyk neuplatnit a uvědomí o této skutečnosti Komisi. V tom případě tyto členské státy nejpozději do 31. prosince 2017 provedou studii zabývající se možností vyžadovat na těchto letištích z důvodu bezpečnosti pro spojení mezi stanovištěm ATS a letadlem používání anglického jazyka, aby se tak předešlo nepovoleným vjezdům letadel na obsazené dráhy a dalším bezpečnostním rizikům, přičemž zohlední příslušná ustanovení práva Unie a vnitrostátního práva týkající se používání jazyků. Tuto studii zveřejní a její závěry sdělí agentuře a Komisi.
- c) Údaje o jazycích používaných na dané pozemní stanici se musí uvést v příslušné části Letecké informační příručky a dalších publikovaných leteckých informací týkajících se těchto prostředků spojení.

#### SERA.14020 Hláskování slov v radiotelefonii

V případě, že se při radiotelefonním spojení hláskují vlastní jména, zkratky služeb a slova, jejichž výslovnost může vyvolat pochybnost, musí se používat hláskovací abeceda uvedená v tabulce S14-2.

Tabulka S14-2

#### Radiotelefonní hláskovací abeceda

Písmeno	Slovo	Přibližná výslovnost (Výslovnost podle mezinárodní fonetické abecedy)
A	ALFA	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE <i>nebo</i> <u>SHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH

Písmeno	Slovo	Přibližná výslovnost (Výslovnost podle mezinárodní fonetické abecedy)
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM <i>nebo</i> <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

Podtržené slabiky jsou přízvukné.

#### **SERA.14025 Zásady, kterými se řídí označování tratí ATS jiných, než standardních odletových a příletových tratí**

##### a) Používání označení tratí ATS při spojení

- 1) Při hlasovém spojení se základní písmeno označení musí vyslovit v souladu s hláskovací abecedou uvedenou v tabulce S14-2.
- 2) Kde se použije na začátku K, U a S, musí se vyslovit při hlasovém spojení takto:
  - i) K – KOPTER
  - ii) U – UPPER
  - iii) S – SUPERSONIC

- b) Slovo „kopter“ se musí vyslovit jako ve slově „helikopter“ a slova „upper“ a „supersonic“ jako v angličtině.

#### **SERA.14026 Význačné body**

Při hlasovém spojení se obvykle musí použít název v otevřené řeči pro význačné body vyznačené polohou radionavigačního prostředku, nebo jedinečný 5písmenný snadno vyslovitelný název pro význačné body nevyznačené radionavigačním prostředkem. Jestliže se neužívá pro význačnou polohu radionavigačního zařízení názvu v otevřené řeči, musí se nahradit kódovým označením, které se při hlasovém spojení musí vyslovovat v souladu s hláskovací abecedou.

#### **SERA.14030 Používání označení pro standardní přístrojové odletové a příletové tratě**

Při hlasovém spojení se pro standardní přístrojové odletové a příletové tratě použije označení v otevřené řeči.

#### **SERA.14035 Vysílání čísel v radiotelefonii**

##### a) Vysílání čísel

- 1) Všechna čísla související s vysíláním volacího znaku letadlové stanice, kurzu, dráhy v používání a směru a síly větru se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně.
  - i) Letové hladiny se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou letových hladin v celých stovkách.
  - ii) Nastavení výškoměru se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou případu, kdy je nastavení 1 000 hPa, které se vysílá jako „JEDEN TISÍC (ONE THOUSAND)“.
  - iii) Všechna čísla související s vysíláním kódů odpovídače se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou případů, kdy se v kódech odpovídače vyskytují pouze celé tisíce, a informace se vysílá vyslovováním každého čísla z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“.
- 2) Všechna čísla související s vysíláním jiných informací než těch, které jsou popsány v písm. a) bodě 1), se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou toho, že všechna čísla, ve kterých se vyskytují celé stovky a celé tisíce, se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla počtu stovek a tisíců, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“ nebo „TISÍC (THOUSAND)“. Kombinace tisíců a celých stovek se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“ následovaným číslem ze stovek, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“.
- 3) V případech, kdy je třeba vyjasnit, zda vysílané číslo představuje celé tisíce a/nebo celé stovky, vysílá se číslo vyslovováním každé číslice odděleně.
- 4) Při poskytování informací týkajících se relativního zaměření vůči objektu nebo konfliktnímu provozu z hlediska 12hodinového ciferníku se informace udá vyslovováním číslic společně, jako např. „DESET HODIN (TEN O'CLOCK)“ nebo „JEDENÁCT HODIN (ELEVEN O'CLOCK)“.
- 5) Čísla obsahující desetiny se vysílají podle písm. a) bodu 1) a desetiny se oddělí slovem „ČÁRKA (DECIMAL)“.
- 6) Při radiotelefonním spojení v pásmu velmi krátkých vln (VKV) se pro označení vysílacího kanálu použije všech šest číslic číselného označení, s výjimkou případu, kdy jsou pátá i šestá číslice nuly – pak se použijí pouze první čtyři číslice.

**SERA.14040 Výslovnost čísel**

Je-li při spojení použit anglický jazyk, výslovnost čísel musí odpovídat výslovnosti uvedené v tabulce S14-3:

Tabulka S14-3

Číslo nebo část čísla	Výslovnost podle mezinárodní fonetické abecedy	Výslovnost v českém jazyce
0	ZE-RO	NULA
1	WUN	JEDNA
2	TOO	DVA
3	TREE	TŘI
4	FOW-er	ČTYŘI
5	FIFE	PĚT
6	SIX	ŠEST
7	SEV-en	SEDM
8	AIT	OSUM
9	NIN-er	DEVĚT
10	TEN	DESET
11	EE-LE-VEN	JEDENÁCT
12	TWELF	DVANÁCT
Decimal	DAY-SEE-MAL	ČÁRKA
Hundred	HUN-dred	STO
Thousand	TOU-SAND	TISÍC

**SERA.14045 Technika vysílání**

- a) Vysílání musí být stručná a vedená normálním hovorovým tónem.
- b) Při radiotelefonním spojení se dle vhodnosti musí užívat následujících slov a frází, přičemž jejich význam je uveden v tabulce S14-4:

Tabulka S14-4

Fráze	Význam
ANO (AFFIRM)	„Ano.“
ČEKEJTE (STANDBY)	„Čekejte, zavolám Vás.“

Fráze	Význam
JAK SLYŠÍTE (HOW DO YOU READ)	„Jaká je čitelnost/srozumitelnost mého vysílání?“ (viz bod SERA.14070 písm. c)
KONEC (OUT)	„Rozhovor je skončen a neočekává se odpověď.“
MEZERA (BREAK)	„Tímto vyznačuji oddělení dvou částí zprávy.“
MEZERA MEZERA (BREAK BREAK)	„Tímto vyznačuji oddělení dvou zpráv vysílaných různým letadlům při velmi hustém provozu.“
MLUVTE POMALEJI (SPEAK SLOWER)	„Snižte rychlost Vaší řeči.“
MONITORUJTE (MONITOR)	„Poslouchejte na (kmitočet).“
NEBERTE V ÚVAHU (DISREGARD)	„Ignorovat.“ – Považujte toto vysílání, jako kdyby nebylo vysíláno.
NEGATIV (NEGATIVE)	„Ne“ nebo „Povolení není potvrzeno“ nebo „To není správné“ nebo „Neschopen“.
NEJSEM SCHOPEN (UNABLE)	„Nemohu splnit vaši žádost, instrukci nebo povolení.“
OPAKUJI (I SAY AGAIN)	„Opakuji pro objasnění nebo zdůraznění.“
OPAKUJTE (SAY AGAIN)	„Opakujte vše“ nebo „Opakujte následující část Vašeho posledního vysílání.“
OPAKUJTE ZPRÁVU (READ BACK)	„Opakujte zpět vše“ nebo „Opakujte určitou část této zprávy přesně tak, jak byla přijata.“
OPRAVA (CORRECTION)	„V tomto vysílání (nebo v označené zprávě) byla učiněna chyba, správné znění je...“
OZNAMTE (REPORT)	„Předejte mi následující informaci...“
POTVRĎTE (ACNOWLEDGE)	„Potvrďte, že jste zprávu přijal a rozuměl jí.“
POTVRĎTE/POTVRZUJI (CONFIRM)	„Požaduji ověření: (povolení, instrukce, opatření, informace).“
POVOLENO (CLEARED)	„Oprávněn pokračovat za určitých podmínek.“
PROVEDU (WILCO)	(Zkratka z „will comply“.) „Rozumím Vaší zprávě a budu podle ní postupovat.“
PŘEJDĚTE (CONTACT)	„Navažte rádiové spojení s...“
PŘÍJEM (OVER)	„Moje vysílání skončilo, očekávám Vaši odpověď.“
ROZUMÍM (ROGER)	„Přijal jsem vše z Vašeho posledního vysílání.“
SCHVÁLENO (APPROVED)	„Povolení pro požadovaný úkon je schváleno.“
SLOVA DVAKRÁT (WORDS TWICE)	a) jako žádost: „Spojení je obtížné. Prosím vysílejte každé slovo nebo skupinu slov dvakrát.“ b) jako informace: „Jelikož spojení je obtížné, vysílám v této zprávě každé slovo nebo skupinu slov dvakrát.“

Fráze	Význam
SPRÁVNĚ (CORRECT)	„Správný“ <i>nebo</i> „přesný.“
UDRŽUJTE (MAINTAIN)	„Pokračujte v souladu s danými podmínkami“ <i>nebo</i> v přesném významu.
ZKONTROLUJTE (CHECK)	„Proveďte systém nebo postup.“
ZNOVU POVOLENO (RECLEARED)	„Vaše předcházející povolení bylo změněno a toto nové povolení nahrazuje Vaše předcházející povolení nebo jeho část.“
ZRUŠTE (CANCEL)	„Anulujte předcházející vyslané povolení.“
ŽÁDÁM (REQUEST)	„Rád bych věděl“ <i>nebo</i> „Přeji si obdržet.“

#### SERA.14050 Radiotelefonní volací znaky letadel

##### a) Úplné volací znaky:

V radiotelefonii se musí k označení letadla použít některého z těchto typů volacích znaků:

- 1) Typ a) – skupina písmen a/nebo číslic, odpovídající poznávací značce letadla, nebo
- 2) Typ b) – radiotelefonní označení provozovatele letadla, za kterým následují poslední čtyři znaky poznávací značky letadla, nebo
- 3) Typ c) – radiotelefonní označení provozovatele letadla, za kterým následuje označení letu.

##### b) Zkrácené volací znaky:

Radiotelefonní volací znaky letadel uvedené v písmenu a) mohou být s výjimkou typu c) zkráceny za okolností uvedených v bodě SERA.14055 písm. c). Zkrácené volací znaky musí mít některou z těchto forem:

- 1) Typ a) – prvé písmeno nebo číslice a nejméně poslední dvě písmena volacího znaku;
- 2) Typ b) – radiotelefonní označení provozovatele letadla a nejméně poslední dvě písmena volacího znaku;
- 3) Typ c) – není ve zkráceném tvaru.

#### SERA.14055 Radiotelefonní postupy

a) Letadlo nesmí za letu měnit svůj radiotelefonní volací znak, s výjimkou dočasné změny nařízené stanovištěm ATC v zájmu bezpečnosti letu. Letadlu nesmí být během vzletu, poslední části konečného přiblížení a výběhu po přistání předávány žádné zprávy a informace vyjma odůvodněných potřeb k zajištění bezpečnosti letu.

##### b) Navázání radiotelefonního spojení:

- 1) Při navazování spojení musí být vždy použity úplné volací znaky. Při navazování spojení zahájí letadlo volání volacím znakem volané stanice následovaným volacím znakem volající stanice.

- 2) Při odpovědi na výše uvedené volání se použije volací znak vysílající stanice následovaný volacím znakem odpovídající stanice, což se považuje za žádost k pokračování ve vysílání vysílající stanicí. U předání spojení v rámci jednoho stanoviště ATS může být volací znak stanoviště ATS vynechán, pokud tak povolí příslušný úřad.
  - 3) Spojení začíná zpravidla voláním a odpovědí. Je-li jisté, že volaná stanice volání zachytí, může volající stanice zahájit vysílání zprávy, aniž čeká odpověď volané stanice.
- c) Pokračování telefonního spojení:
- 1) Zkrácené radiotelefonní volací znaky podle bodu SERA.14050 písm. b) se použijí jedině po navázání spolehlivého spojení a za předpokladu, že nemůže dojít k omylu. Letadlo použije svůj zkrácený volací znak pouze v případě, že bylo tímto způsobem osloveno leteckou stanicí.
  - 2) Při vydávání letových povolení musí řídicí letového provozu i piloti při doslovném opakování těchto povolení vždy připojit volací znak letadla, jemuž je povolení určeno. Při jiných příležitostech než jsou tyto lze, jakmile je spojení navázáno, nepřetržitě korespondovat v obou směrech bez dalšího použití volacích znaků nebo volání až do ukončení spojení.

#### **SERA.14060 Přechod při VKV spojení**

- a) Letadlo přechází z jednoho radiového kmitočtu na druhý z příkazu příslušného stanoviště ATS v souladu s dohodnutými postupy. Pokud se takový příkaz nevydá, musí letadlo oznámit přechod příslušnému stanovišti ATS dříve, než k přechodu dojde.
- b) Při navazování počátečního spojení na VKV nebo při přechodu na jiných kmitočtech letadlo předává informace předepsané poskytovatelem letových navigačních služeb odpovědným za poskytování služeb a schválené příslušným úřadem.

#### **SERA.14065 Radiotelefonní postupy pro změnu hlasového komunikačního kanálu letadlo-země**

- a) Pokud není poskytovatelem leteckých navigačních služeb odpovědným za poskytování služeb předepsáno jinak a schváleno příslušným úřadem, počáteční volání na stanoviště ATS po změně hlasového komunikačního kanálu letadlo-země musí obsahovat následující prvky:
  - 1) označení stanoviště ATS, které je voláno;
  - 2) volací znak a jde-li o letadlo kategorie turbulence v úplavu „Těžká (Heavy)“ slovo „Těžká (Heavy)“ nebo „Super“, pokud bylo letadlo příslušným úřadem takto identifikováno;
  - 3) hladinu, včetně prolétávané a povolené hladiny, není-li povolená hladina udržována;
  - 4) rychlost, jestliže byla přidělena ATC, a
  - 5) doplňující údaje, jak jsou požadovány příslušným poskytovatelem letových navigačních služeb odpovědným za poskytování služeb a schváleny příslušným úřadem.
- b) Pilot poskytne údaje o hladině na nejbližších celých 30 m nebo 100 ft tak, jak je uvedeno na jeho výškoměru.
- c) Počáteční volání na letištní řídicí věž

Počáteční volání letadel, kterým je poskytována letištní služba řízení, musí obsahovat:

- 1) označení stanoviště ATS, které je voláno;
- 2) volací znak a u letadla kategorie turbulence v úplavu „Těžká (Heavy)“ slovo „Těžká (Heavy)“ nebo „Super“, pokud bylo letadlo příslušným úřadem takto identifikováno;
- 3) polohu, a

- 4) doplňující údaje, jak jsou požadovány příslušným poskytovatelem letových navigačních služeb odpovědným za poskytování služeb a schváleny příslušným úřadem.

#### **SERA.14070 Postupy pro zkušební vysílání**

- a) Zkušební vysílání musí obsahovat:

- 1) volací znak volané stanice;
- 2) volací znak volající stanice;
- 3) slova „ZKOUŠKA RÁDIA (RADIO CHECK)“;
- 4) používaný kmitočet.

- b) Odpověď na zkušební vysílání musí obsahovat:

- 1) volací znak stanice požadující zkušební vysílání;
- 2) volací znak odpovídající stanice;
- 3) informace týkající se čitelnosti stanice požadující zkušební vysílání.

- c) Čitelnost zkušebního vysílání se udává podle této stupnice:

Stupnice čitelnosti

- 1) 1 Nečitelné
- 2) 2 Chvillemi nečitelné
- 3) 3 Čitelné, ale s obtížemi
- 4) 4 Čitelné
- 5) 5 Dokonale čitelné

#### **SERA.14075 Výměna zpráv**

- a) Spojení musí být stručné a srozumitelné, přičemž se vždy, když je to možné, používá standardní frazeologie.

- 1) Vysílá-li potvrzení příjmu letadlo, musí potvrzení obsahovat volací znak letadla.
- 2) Vysílá-li potvrzení příjmu stanoviště ATS letadlu, musí vysílání obsahovat volací znak letadla, za kterým následuje, je-li to nutné, volací znak stanoviště ATS.

- b) Konec hovoru.

Radiotelefonní spojení ukončuje přijímající stanoviště ATS nebo letadlo použitím vlastního volacího znaku.

- c) Opravy a opakování

- 1) Došlo-li k chybě ve vysílání, použije se slovo „OPRAVA (CORRECTION)“, potom se opakuje poslední správně vyslaná skupina nebo fráze, načež se vyšle správné znění textu.
- 2) Je-li opravu možno nejlépe provést opakováním celé zprávy, použije se před druhým vysláním zprávy fráze „OPRAVA, OPAKUJI (CORRECTION, I SAY AGAIN)“.
- 3) Pochybuje-li přijímací stanice o správnosti přijaté zprávy, požádá o úplné nebo částečné opakování zprávy.

- 4) Je-li vyžadováno opakování celé zprávy, vyšle se slovo „OPAKUJTE (SAY AGAIN)“. Je-li vyžádáno opakování části zprávy, vyšle se „OPAKUJTE VŠE PŘED... (první slovo správně přijaté) (SAY AGAIN ALL BEFORE... (first word satisfactorily received))“ nebo „OPAKUJTE OD... (slovo před chybějící částí) DO... (slovo za chybějící částí) (SAY AGAIN... (word before missing portion) TO... (word after missing portion))“ nebo „OPAKUJTE VŠE PO... (poslední správně přijaté slovo) (SAY AGAIN ALL AFTER... (last word satisfactorily received))“.
- d) Jsou-li při kontrole správnosti opakování ve zprávě zjištěny nesprávné prvky, vyšlou se po ukončení opakování slova „NEGATIV, OPAKUJI (NEGATIVE I SAY AGAIN)“, po nichž následuje správné znění příslušných prvků.

#### **SERA.14080 Bdění/Provozní doba**

- a) Za letu musí letadlo udržovat stálé bdění podle požadavků příslušného úřadu a vyjma bezpečnostních důvodů nesmí bdění přerušit, aniž by o tom informovalo příslušné stanoviště ATS.
- 1) Letadla při dlouhotrvajících letech nad vodní hladinou nebo při letech nad určenými oblastmi, kde je předepsáno vybavení letadel polohovým majákem nehody (ELT), musí nepřetržitě udržovat bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz, vyjma doby, kdy letadlo pracuje na jiných VKV kanálech nebo když palubní vybavení nebo činnost posádky nedovolí současný poslech na dvou kanálech.
- 2) Letadlo musí nepřetržitě bdít na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz v prostorech nebo na tratích, kde je možnost zakročování proti letadlu nebo mohou vzniknout jiné nebezpečné situace, a tento požadavek je vydán příslušným úřadem.
- b) Letecké stanice musí udržovat nepřetržitě bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz během provozní doby stanoviště, kde je instalován. V případě, kdy se několik těchto stanic vyskytuje současně, použití bdění na kmitočtu 121,5 MHz pro jednu z nich zajistí splnění daného účelu.
- c) Hodlá-li letadlo nebo stanoviště ATS z nějakého důvodu přerušit provoz, musí podle možnosti uvědomit o této skutečnosti ostatní zúčastněné stanice a udat čas, ve kterém předpokládá obnovení provozu. Rovněž tak musí uvědomit zúčastněné stanice o obnovení provozu. Je-li zapotřebí přerušit provoz na dobu delší, než která byla původně oznámena, musí být opravený čas obnovení provozu vyslán pokud možno v původně oznámeném nebo blízkém čase.

#### **SERA.14085 Použití vysílání naslepo**

- a) Jestliže letadlo není schopno navázat spojení na určeném kanálu, na předchozím kanálu nebo na jiném kanálu příslušném pro danou trať a jestliže není schopno navázat spojení s příslušným stanovištěm ATS, jiným stanovištěm ATS nebo jinými letadly pomocí všech dostupných prostředků, musí letadlo vyslat svou zprávu dvakrát na určeném kanálu (kanálech) s předesláním fráze „VYSÍLÁM NASLEPO (TRANSMITTING BLIND)“, a je-li to zapotřebí, včetně označení adresáta (adresátů), kterému (kterým) je zpráva určena.
- b) Nemůže-li letadlo navázat spojení pro poruchu vysílače, musí při vysílání hlášení na příslušném kanálu ve stanovených časech nebo polohách před zprávou uvést frázi „VYSÍLÁM NASLEPO PRO PORUCHU PŘIJÍMAČE (TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE)“. Letadlo musí:
- 1) vyslat zamýšlenou zprávu, za níž následuje její úplné opakování;
  - 2) vyslat čas příštího zamýšleného vysílání;
  - 3) má-li k dispozici ATS, vyslat informace o úmyslu velitele letadla, jak bude pokračovat v letu.

#### **SERA.14087 Použití techniky spojení předáváním**

- a) Nemůže-li stanoviště ATS navázat spojení s letadlem po volání na kmitočtech, o kterých se předpokládá, že na nich letadlo udržuje poslech, musí:
- 1) požádat ostatní stanoviště ATS o poskytnutí pomoci voláním letadla, a je-li to zapotřebí, zprostředkováním spojení,

- 2) požádat letadlo na trati, aby se pokusilo navázat spojení s daným letadlem, a je-li to zapotřebí, zprostředkovalo spojení.
- b) Ustanovení písmene a) musí být rovněž použita:
- 1) na žádost příslušného stanoviště ATS;
  - 2) když očekávaná zpráva od letadla nedošla v takovém časovém rozmezí, že lze předpokládat ztrátu spojení.

#### **SERA.14090 Specifické komunikační postupy**

a) Pohyb mobilních prostředků

Frazeologie pro pohyb mobilních prostředků jiných než tahačů letadel na provozní ploše musí být stejná jako frazeologie určená pro pohyby letadel, s výjimkou příkazů pro pojiždění, v kterémžto případě musí být při komunikaci s mobilními prostředky slovo „POJÍŽDĚJTE (TAXI)“ nahrazeno slovem „POKRAČUJTE (PROCEED)“.

b) Letová poradní služba

Letová poradní služba nevydává „povolení“, ale jen „poradní informaci“ a používá slovo „doporučuji“ nebo „navrhuji“, když se letadlu navrhuje provést určitou činnost.

c) Označení letadel kategorie podle turbulence v úplavu „těžká“

- 1) Letadla kategorie turbulence v úplavu „těžká“ musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít slovo „těžká (heavy)“, a to bezprostředně za volacím znakem letadla.
- 2) Zvláštní letadla kategorie turbulence v úplavu „těžká“, identifikovaná příslušným úřadem, musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít slovo „super“, a to bezprostředně za volacím znakem letadla.

d) Postupy pro odchýlení se z tratě z důvodu počasí

Jestliže pilot zahájí komunikaci s ATC, může být urychlené odpovědi dosaženo uvedením fráze „ŽÁDÁM O ODCHÝLENÍ Z TRATĚ Z DŮVODU POČASÍ (WEATHER DEVIATION REQUIRED)“ k označení, že je požadována přednost na kmitočtu a pro odpověď ATC. Pokud je to nutné, pilot zahájí komunikaci pilnostním signálem „PAN PAN“ (pokud možno třikrát opakovaným).

#### **SERA.14095 Postupy při tísňové a pilnostní radiotelefonní korespondenci**

a) Všeobecná ustanovení

- 1) Tísňový a pilnostní provoz zahrnuje všechny radiotelefonické zprávy týkající se tísňových a pilnostních podmínek. Tísňové a pilnostní podmínky jsou definovány takto:
  - i) *Tísň:* podmínky hrozící vážným nebo bezprostředním nebezpečím, vyžadující okamžitou pomoc.
  - ii) *Pilnost:* podmínky týkající se bezpečnosti letadla nebo jiného dopravního prostředku, nebo bezpečnosti některých osob na jeho palubě nebo v dohledu, které ale nevyžadují okamžitou pomoc.
- 2) Na začátku první tísňové nebo pilnostní korespondence musí být použit radiotelefonní tísňový signál „MAYDAY“, anebo radiotelefonní pilnostní signál „PAN PAN“. Na začátku kterékoliv další korespondence v tísňovém a pilnostním provozu se smí použít radiotelefonních tísňových a pilnostních signálů.
- 3) Odesílatel zpráv adresovaných letadlu v podmínkách tísně nebo pilnosti musí podle těchto podmínek omezit počet, obsah a rozsah zpráv na minimum.

- 4) Jestliže stanoviště ATS, kterému je tísňová nebo pilnostní zpráva letadla adresována, tuto zprávu nepotvrdí, musí ostatní stanoviště ATS poskytnout pomoc v souladu s ustanoveními písm. b) bodu 2) a písm. b) bodu 3).
  - 5) Tísňový a pilnostní provoz musí být veden na kmitočtu, na němž byl zahájen, až do doby, kdy se usoudí, že bude výhodnější přenést tento provoz na jiný kmitočet.
  - 6) Pro usnadnění přepisu se radiotelefonní vysílání při tísňovém a pilnostním provozu provádí nízkým tempem a zřetelně, s pečlivým vyslovováním každého slova.
- b) Tísňová radiotelefonní korespondence
- 1) Činnost letadla v tísni

Kromě toho, že před tísňovou zprávou vysílanou letadlem v tísni předchází v souladu s písm. a) bodem 2) třikrát opakovaný tísňový radiotelefonní signál „MAYDAY“, musí být tísňová zpráva:

    - i) vysílána na kmitočtu „letadlo-země“, který je v dané době používán;
    - ii) sestavena z nejvyššího možného počtu následujících částí, zřetelně vyslovovaných, a pokud možno v následujícím pořadí:
      - A) volací znak stanoviště ATS, kterému je zpráva adresována (jestliže to časové a ostatní okolnosti umožní);
      - B) volací znak letadla (identifikace letadla);
      - C) povaha stavu tísně;
      - D) úmysl velitele letadla;
      - E) současná poloha, hladina a kurz.
  - 2) Činnost stanoviště ATS, kterému je tísňová zpráva adresována, nebo prvního stanoviště ATS, které tísňovou zprávu potvrdilo

Stanoviště ATS, kterému je zpráva letadla v tísni adresována, nebo první stanoviště ATS, které tísňovou zprávu potvrdilo, musí:

    - i) okamžitě potvrdit tísňovou zprávu;
    - ii) převzít řízení spojení nebo přesně a zřetelně předat tuto odpovědnost a oznámit letadlu, zda je předání odpovědnosti provedeno, a
    - iii) okamžitě učinit opatření, aby v době co nejkratší byly všechny potřebné informace k dispozici:
      - A) příslušnému stanovišti ATS;
      - B) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto;
    - iv) podle potřeby upozornit ostatní stanoviště ATS, aby na kmitočet, na kterém probíhá tísňová korespondence, nebyl přenášen ostatní telekomunikační provoz.
  - 3) Uložení ticha
    - i) Letadlo v tísni nebo stanoviště ATS, které řídí tísňový provoz, má právo uložit ticho buď všem stanicím pohyblivé služby v daném prostoru, nebo kterékoliv stanici, která tísňový provoz ruší. Podle okolností adresuje tyto příkazy buď „všem stanicím“, nebo pouze jedné stanici. V obou případech použije:
      - A) výrazu „ZASTAVTE VYSÍLÁNÍ (STOP TRANSMITTING)“;
      - B) radiotelefonního tísňového signálu „MAYDAY“.

- ii) Použití signálů uvedených v písm. b) bodě 3) podbodě i) je vyhrazeno letadlu v tísni a stanovišti ATS řídicímu tísňový provoz.
- 4) Činnost všech ostatních stanovišť ATS/letadel
- i) Tísňová korespondence má absolutní přednost před všemi ostatními druhy spojení a stanoviště ATS/letadla, která ví o tísňovém provozu, nesmí vysílat na kmitočtu, na němž tento provoz probíhá, pokud:
- A) tiseň není zrušena nebo tísňový provoz není ukončen;
  - B) tísňový provoz nebyl přenesen na jiné kmitočty;
  - C) stanoviště ATS řídicí spojení neudělila souhlas;
  - D) vysílání není za účelem poskytnutí pomoci.
- ii) Každé stanoviště ATS/letadlo, které ví o tísňovém provozu a samo nemůže letadlu v tísni pomoci, musí přesto tento provoz sledovat až do doby, kdy je zřejmé, že je pomoc poskytována.
- 5) Ukončení tísňové korespondence a zrušení ticha
- i) Nenachází-li se již letadlo v tísni, vyšle zprávu o zrušení stavu tísně.
- ii) Po obdržení zprávy o zrušení tísně se musí stanoviště ATS, které řídilo tísňový provoz, ujistit o tom, že letadlo již není v tísni, a musí zajistit předání této informace:
- A) příslušnému stanovišti ATS;
  - B) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto.
- iii) Tísňová korespondence a uložení ticha musí být zrušeny vysláním zprávy obsahující frázi „TÍŠŇOVÝ PROVOZ UKONČEN (DISTRESS TRAFFIC ENDED)“ na kmitočtu nebo kmitočtech, který byl (které byly) pro tísňový provoz použit (použity). Tuto zprávu může vyslat pouze stanoviště ATS řídicí spojení, které je po přijetí zprávy podle písm. b) bodu 5) podbodu i) k tomuto zmocněno příslušným úřadem.
- c) Pilnostní radiotelefonní korespondence
- 1) Činnost letadla oznamujícího pilnostní podmínky, s výjimkou uvedenou v písm. c) bodě 4)
- Kromě toho, že před pilnostní zprávou vysílanou letadlem v pilnostních podmínkách předchází v souladu s písm. a) bodem 2) třikrát opakovaný pilnostní radiotelefonický signál „PAN PAN“, se tato zpráva:
- i) vysílá na kmitočtu „letadlo-země“, který je v dané době používán;
- ii) sestavuje z nejvyššího možného počtu následujících částí, zřetelně vyslovovaných a pokud možno vysílaných v tomto pořadí:
- A) volací znak stanoviště ATS (název stanoviště), kterému je zpráva adresována;
  - B) volací znak letadla (identifikace letadla);
  - C) povaha pilnostního stavu;
  - D) úmysl velitele letadla;
  - E) současná poloha, hladina a kurz letadla;
  - F) jakékoliv další vhodné informace.

- 2) Činnost stanoviště ATS, kterému je pilnostní zpráva adresována, nebo stanoviště ATS, které pilnostní zprávu potvrdilo

Stanoviště ATS, kterému je pilnostní zpráva letadla v pilnostních podmínkách adresována, nebo první stanoviště ATS, které pilnostní zprávu potvrdilo, musí:

- i) potvrdit pilnostní zprávu;
- ii) okamžitě učinit opatření, aby v době co nejkratší byly všechny potřebné informace k dispozici:
  - A) příslušnému stanovišti ATS;
  - B) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto;
- iii) je-li zapotřebí, provádět řízení spojení.

- 3) Činnost všech ostatních stanovišť ATS/letadel

Pilnostní korespondence má přednost, s výjimkou tísňových zpráv, před veškerou ostatní korespondencí a všechna stanoviště ATS/letadla musí zajistit, aby vysílání pilnostního provozu nebylo rušeno.

- 4) Činnost letadla používaného pro sanitní lety

- i) Použití signálu popsaného v písm. c) bodě 4) podbodě ii) naznačuje, že po něm následující zpráva se týká sanitního letu chráněného ve shodě s Ženevskou konvencí z roku 1949 a Dodatkovými protokoly konvence.
- ii) Pro účely hlášení a identifikace letadla použitého pro sanitní let se vysílá, nejlépe třikrát, radiotelefonní pilnostní signál „PAN PAN“, přičemž musí následovat radiotelefonní signál pro sanitní let „MAY-DEE-CAL“, vyslovený jako francouzské slovo „médical“, tj. v české transkripci jako „médikal“. Použití výše popsaných signálů naznačuje, že po nich následující zpráva se týká sanitního letu.

Zpráva musí obsahovat následující údaje:

- A) volací znak nebo jiný uznávaný způsob identifikace sanitního letu (sanitních letů);
- B) polohu letadla (letadel) provádějícího (provádějících) sanitní let;
- C) počet a typ letadel sanitních letů;
- D) zamýšlenou trať;
- E) vypočítaný čas letu po trati a podle potřeby očekávaný čas vzletu a přistání, a
- F) jakékoliv další informace, jako jsou výška letu, bděcí kmitočty, používané jazyky, módy, kódy SSR.

- 5) Činnost stanovišť ATS adresáta nebo jiných stanic, které přijaly zprávu o sanitních letech

Stanoviště ATS, která přijala zprávu o sanitních letech, postupují dle vhodnosti v souladu s ustanoveními písm. c) bodu 2) a písm. c) bodu 3).“;

- 26) Dodatek 1 se mění takto:

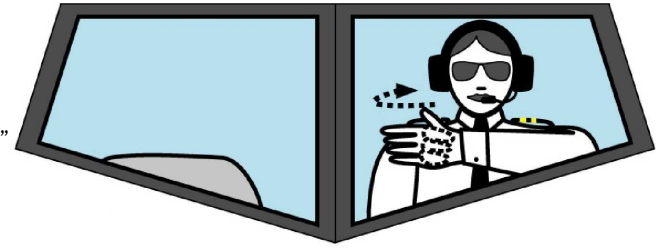
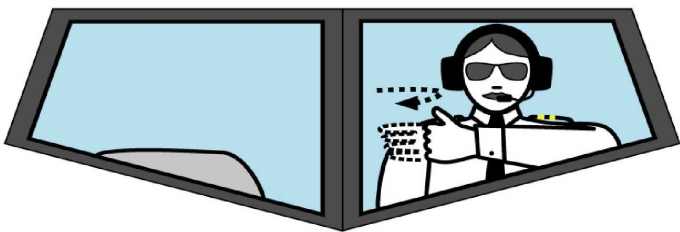
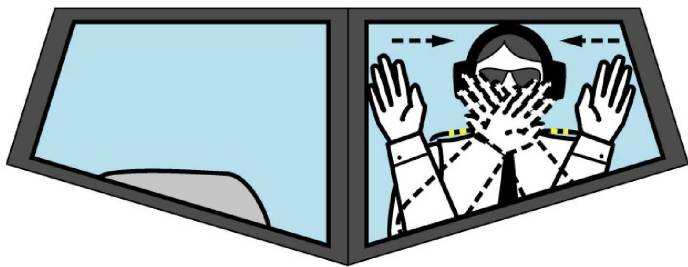

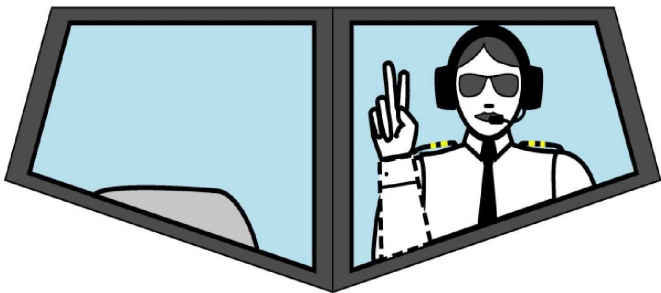
- a) bod 1.1.2 se nahrazuje tímto:

„1.1.2. Postupy pro telekomunikační vysílání tísňových a pilnostních signálů musí být v souladu s oddílem 14.“;

b) v bodě 3.2.4.1 se text nahrazuje tímto:

„3.2.4.1. Kříže v jedné nápadné barvě, bílé na drahách a žluté na pojezdových drahách (obrázek A1-6), zobrazené horizontálně na drahách a pojezdových drahách nebo jejich částech vyznačují plochu uzavřenou pro pohyby letadel.“;

c) body 4.2.1.1, 4.2.1.2 a 4.2.1.3 se nahrazují tímto vyobrazením:

	<p>a) Zabrzděno: zvednutí paže a ruky s roztaženými prsty horizontálně před obličej, pak sevření ruky v pěst.</p>
	<p>b) Odbrzděno: zvednutí paže se sevřenou pěstí horizontálně před obličej, pak roztažení prstů.</p>
	<p>c) Zasuňte špalky: paže natažené s dlaněmi směřujícími ven, ruce se pohybují k sobě, aby se zkřížily před obličejem.</p>
	<p>d) Odstraňte špalky: ruce zkřížené před obličejem s dlaněmi směřujícími ven, paže se pohybují od sebe.</p>
	<p>e) Připraven ke spuštění motoru(ů): zdvižení příslušného počtu prstů jedné ruky udává číslo motoru, který má být spuštěn.“</p>

27) v dodatku 2 se bod 5.1.3 nahrazuje tímto:

„5.1.3. Jakékoli změny v předletové informaci oznámené podle bodu 5.1.2 musí být předány příslušnému stanovišti ATS nejpozději 6 hodin před předpokládaným časem vypouštění nebo v případě výzkumu slunečních nebo kosmických poruch, který zahrnuje kritický časový prvek, nejpozději 30 minut před předpokládaným zahájením provozu.“;

28) v dodatku 4 se tabulka mění takto:

a) ve sloupci „Poskytovaná služba“ v poli pro vzdušný prostor třídy C, druh letu VFR se bod 2) nahrazuje tímto:

„2) Služba řízení letového provozu, informace o provozu VFR/VFR (a na vyžádání rada k vyhnutí se provozu)“,

b) ve sloupci „Poskytovaná služba“ v poli pro vzdušný prostor třídy D se text týkající se typu letu VFR nahrazuje tímto:

„Služba řízení letového provozu, IFR/VFR a VFR/VFR informace o provozu (a na vyžádání rada k vyhnutí se provozu)“;

29) dodatek 5 se nahrazuje tímto:

„Dodatek 5

### Technické specifikace týkající se pozorování a hlášení z letadel hlasovým spojením

#### A. POKYNY PRO HLÁŠENÍ

##### Vzor AIREP SPECIAL

POLOŽKA	PARAMETR	VYSÍLÁNÍ V TELEFONII podle vhodnosti
—	Označení druhu zprávy: — Mimořádné hlášení z letadla	[AIREP] SPECIAL
Sekce 1	1	Identifikace letadla <i>(identifikace letadla)</i>
	2	Poloha POLOHA <i>(zeměpisná šířka a délka)</i> NAD <i>(význačný bod)</i> NA ÚROVNI <i>(význačný bod)</i> <i>(význačný bod) (zaměření) (vzdálenost)</i>
	3	Čas <i>(čas)</i>
	4	Hladina LETOVÁ HLADINA <i>(číslo)</i> nebo <i>(číslo)</i> METRŮ nebo STOP STOUPÁNÍ DO LETOVÉ HLADINY <i>(číslo)</i> nebo <i>(číslo)</i> METRŮ nebo STOP KLESÁNÍ DO LETOVÉ HLADINY <i>(číslo)</i> nebo <i>(číslo)</i> METRŮ nebo STOP
	5	Příští poloha a předpokládaný čas přeletu <i>(poloha) (čas)</i>
	6	Následující význačný bod PŘÍŠTÍ <i>(poloha)</i>
Sekce 2	7	Předpokládaný čas příletu <i>(letišť) (čas)</i>
	8	Vytrvalost VYTRVALOST <i>(hodiny a minuty)</i>
Sekce 3	9	Pozorované jevy nebo jevy, se kterými došlo ke střetu, jež jsou příčinou mimořádného hlášení z letadla: — mírná turbulence TURBULENCE MÍRNÁ — silná turbulence TURBULENCE SILNÁ — mírná námraza NÁMRAZA MÍRNÁ — silná námraza NÁMRAZA SILNÁ — silné horské vlny HORSKÁ VLNA SILNÁ — bouřky bez krup BOUŘKY — bouřky s kroupami BOUŘKY S KROUPAMI — silná prachová/písečná vichřice PRACHOVÁ VICHŘICE nebo PÍSEČNÁ VICHŘICE SILNÁ — oblak vulkanického popela OBLAK VULKANICKÉHO POPELA — přederupční vulkanická aktivita nebo vulkanická erupce PŘEDERUPČNÍ VULKANICKÁ AKTIVITA nebo VULKANICKÁ ERUPCE

1. OBSAH HLÁŠENÍ Z LETADEL
  - 1.1. **Zprávy o poloze a mimořádná hlášení z letadla**
    - 1.1.1. Sekce 1 vzoru uvedeného v písmenu A je povinná pro zprávy o poloze a mimořádná hlášení z letadla, ačkoli položky 5 a 6 mohou být vynechány. Sekce 2 se musí předat celá nebo její část pouze tehdy, je-li tak požadováno provozovatelem nebo jeho určeným zástupcem nebo pokud to považuje velitel letadla za nezbytné. Sekce 3 musí být zahrnuta do mimořádných hlášení z letadla.
    - 1.1.2. Podmínka, která je podnětem k vydání mimořádného hlášení z letadla, se vybere ze seznamu uvedeného v bodě SERA.12005 písm. a).
    - 1.1.3. V případě mimořádných hlášení z letadla obsahujících informace o vulkanické aktivitě musí být po ukončení letu podáno hlášení na formuláři hlášení o vulkanické aktivitě (Vzor VAR) uvedeném v písmenu B. Všechny prvky, které jsou pozorovány, musí být zaznamenány a patřičně označeny na příslušných místech formuláře Vzor VAR.
    - 1.1.4. Mimořádná hlášení z letadla musí být předávána co nejdříve, jak je to proveditelné, po pozorování jevu, který je příčinou mimořádného hlášení z letadla.
  2. **PODROBNÉ POKYNY PRO HLÁŠENÍ**
    - 2.1. Položky hlášení z letadla musí být hlášeny v pořadí, ve kterém jsou uvedeny ve formuláři AIREP SPECIAL.  
— **OZNAČENÍ DRUHU ZPRÁVY.** Ohlaste „MIMOŘÁDNÉ (SPECIAL)“ pro mimořádné hlášení z letadla.

### **Sekce 1**

**Položka 1** — IDENTIFIKACE LETADLA. Ohlaste radiotelefonní volací znak letadla tak, jak je předepsáno v bodě SERA.14050.

**Položka 2** — POLOHA. Ohlaste polohu zeměpisnou šířkou (stupně jako 2 číslice nebo stupně a minuty jako 4 číslice, za kterými následuje výraz „sever“ nebo „jih“) a zeměpisnou délkou (stupně jako 3 číslice nebo stupně a minuty jako 5 číslic, za kterými následuje výraz „východ“ nebo „západ“) nebo jako význačný bod označený kódovým označením (2 až 5 znaků) nebo jako význačný bod následovaný magnetickým zaměřením (3 číslice) a vzdáleností v námořních mílech od bodu. Pokud je to vhodné, uveďte před význačným bodem „NA ÚROVNI (ABEAM)“.

**Položka 3** — ČAS. Ohlaste čas v hodinách a minutách UTC (4 číslice), pokud není na základě regionálních leteckých navigačních dohod předepsán čas hlášení pouze v minutách po celé hodině (2 číslice). Hlášený čas musí být aktuální čas letadla v poloze a ne čas sestavení nebo vysílání hlášení. V případě mimořádného hlášení z letadla musí být čas vždy hlášen v hodinách a minutách UTC.

**Položka 4** — LETOVÁ HLADINA NEBO NADMOŘSKÁ VÝŠKA. Ohlaste letovou hladinu 3 číslicemi při standardním nastavení barometrického výškoměru. Ohlaste nadmořskou výšku v metrech následovanou výrazem „METRŮ (METERS)“ nebo ve stopách následovanou výrazem „STOP (FEET)“ při nastavení QNH. Ohlaste „STOUPÁNÍ (CLIMBING)“ (následované hladinou) při stoupání nebo „KLESÁNÍ (DESCENDING)“ při klesání do nové hladiny po přeletu význačného bodu.

**Položka 5** — PŘÍŠTÍ POLOHA A PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS PŘELETU. Ohlaste příští hlásný bod a předpokládaný čas přeletu takového hlásného bodu nebo ohlaste předpokládanou polohu, které bude dosaženo o hodinu později, podle platných postupů pro hlášení polohy. Použijte zavedený postup pro uvádění údajů, jak je stanoveno v poloze 2 pro polohu. Ohlaste předpokládaný čas přeletu této polohy. Ohlaste čas v hodinách a minutách UTC (4 číslice), pokud není na základě regionálních leteckých navigačních dohod předepsán čas hlášení pouze v minutách po celé hodině (2 číslice).

**Položka 6** — NÁSLEDUJÍCÍ VÝZNAČNÝ BOD. Ohlaste další význačný bod, který následuje za „příští poloha a předpokládaný čas přeletu“.

### **Sekce 2**

**Položka 7** — PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS PŘÍLETU. Ohlaste název letiště prvního zamýšleného přistání následovaný předpokládaným časem příletu na toto letiště v hodinách a minutách UTC (4 číslice).

**Položka 8** — VYTRVALOST. Ohlaste „VYTRVALOST (ENDURANCE)“ následovaný vytrvalostí letu v hodinách a minutách (4 číslice).

### Sekce 3

**Položka 9** — JEV, KTERÝ JE PŘÍČINOU K MIMOŘÁDNÉMU HLÁŠENÍ Z LETADLA. Ohlaste jeden z následujících jevů, které byly pozorovány nebo se kterými došlo ke střetu:

- mírná turbulence jako „TURBULENCE MÍRNÁ (TURBULENCE MODERATE)“, a
- silná turbulence jako „TURBULENCE SILNÁ (TURBULENCE SEVERE)“.

Platí následující specifikace:

- Mírná – Podmínky, za kterých může dojít k mírným změnám polohy a/nebo výšky letadla, ale letadlo zůstává po celou dobu plně ovladatelné. Obvykle dochází k malému kolísání vzdušné rychlosti. Změny v údajích akcelerometru jsou od 0,5 do 1,0 g v těžišti letadla. Jsou potíže při chůzi. Osoby cítí napětí bezpečnostních pásů. Volné předměty se pohybují.
- Silná – Podmínky, při kterých dochází k náhlým změnám polohy a/nebo výšky; letadlo může být po dobu krátkých časových úseků neovladatelné. Obvykle dochází k velkému kolísání vzdušné rychlosti. Změny v údajích akcelerometru jsou větší než 1,0 g v těžišti letadla. Osoby jsou prudce tlačeny do bezpečnostních pásů. Volné předměty jsou vymrštěny ze svého místa.
- mírná námraza jako „NÁMRAZA MÍRNÁ (ICING MODERATE)“, silná námraza jako „NÁMRAZA SILNÁ (ICING SEVERE)“;

Platí následující specifikace:

- Mírná – Podmínky, při kterých může být zvažována změna kurzu a/nebo výšky.
- Silná – Podmínky, při kterých je nutná okamžitá změna kurzu a/nebo výšky.
- Silná horská vlna jako „HORSKÁ VLNA SILNÁ (MOUNTAIN WAVE SEVERE)“;

Platí následující specifikace:

- Silná – Podmínky, při kterých je rychlost průvodního sestupného proudu 3,0 m/s (600 ft/min) nebo více a/nebo dochází ke střetu se silnou turbulencí.
- Bouřka bez krup jako „BOUŘKA (THUNDERSTORM)“, bouřka s kroupami jako „BOUŘKA S KROUPAMI (THUNDERSTORM WITH HAIL)“;

Platí následující specifikace:

Ohlaste pouze takové bouřky, které jsou:

- zastřeny zákalem, nebo
- zakryty vrstevnatou oblačností, nebo
- rozsáhlé, nebo
- tvořící čáru instability.
- Silná prachová nebo písečná vichřice jako „PRACHOVÁ VICHŘICE SILNÁ (DUSTSTORM HEAVY)“ nebo „PÍSEČNÁ VICHŘICE SILNÁ (SANDSTORM HEAVY)“;
- Oblak vulkanického popela jako „OBLAK VULKANICKÉHO POPELA (VOLCANIC ASH CLOUD)“;
- Přederupční vulkanická aktivita nebo vulkanická erupce jako „PŘEDERUPČNÍ VULKANICKÁ AKTIVITA (PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY)“ nebo „VULKANICKÁ ERUPCE (VOLCANIC ERUPTION)“;

Platí následující specifikace:

„Přederupční vulkanická aktivita“ znamená v této souvislosti neobvyklou a/nebo stupňující se vulkanickou aktivitu, která může být předzvěstí vulkanické erupce.

- 2.2. Informace zaznamenané na formuláři pro hlášení o vulkanické aktivitě (Vzor VAR) nejsou určeny pro vysílání RTF, ale po přeletu na letiště mají být doručeny neprodleně provozovatelem nebo členem letové posádky letištní meteorologické službě. Jestliže taková služba není snadno přístupná, vyplněný formulář musí být doručen v souladu s místními dohodami mezi meteorologickými službami, poskytovateli letových provozních služeb a provozovatelem letadla.

3. PŘEDÁVÁNÍ METEOROLOGICKÝCH INFORMACÍ PŘIJATÝCH HLASOVÝM SPOJENÍM

Při přijetí mimořádných hlášení z letadla musí stanoviště ATS předat tato hlášení z letadel neprodleně příslušné meteorologické výstražné službě (MWO). K zajištění asimilace hlášení z letadel v pozemních automatizovaných systémech musí být prvky těchto hlášení vysílány s použitím zavedených postupů pro uvádění údajů, které jsou uvedeny níže, a v předepsaném pořadí.

— ADRESÁT. Zaznamenejte volanou stanici a, kde je to nezbytné, požadujte předání.

— OZNAČENÍ DRUHU ZPRÁVY. Zaznamenejte „ARS“ pro mimořádné hlášení z letadla.

— IDENTIFIKACE LETADLA. Zaznamenejte identifikaci letadla použitím zavedeného postupu pro hlášení dat stanoveným v poli 7 letového plánu bez mezery mezi označením provozovatele a registrační značkou letadla nebo označením letu, jestliže je použito.

**Sekce 1**

**Položka 0** — POLOHA. Zaznamenejte polohu zeměpisnou šířkou (stupně jako 2 číslice nebo stupně a minuty jako 4 číslice, za kterými bez mezery následuje N nebo S) a zeměpisnou délkou (stupně jako 3 číslice nebo stupně a minuty jako 5 číslic, za kterými bez mezery následuje E nebo W) nebo jako význačný bod označený kódovým znakem (2 až 5 znaků) nebo jako význačný bod následovaný magnetickým zaměřením (3 číslice) a vzdáleností v námořních mílích (3 číslice) od bodu. Pokud je to vhodné, uveďte před význačným bodem „NA ÚROVNI (ABEAM)“.

**Položka 1** — ČAS. Zaznamenejte čas v hodinách a minutách UTC (4 číslice).

**Položka 2** — LETOVÁ HLADINA NEBO NADMOŘSKÁ VÝŠKA. Zaznamenejte „F“ následované 3 číslicemi (např. „F310“), když se hlásí letová hladina. Zaznamenejte nadmořskou výšku v metrech následovanou „M“ nebo ve stopách následovanou „FT“, když se hlásí nadmořská výška. Zaznamenejte „ASC“ (hladinu) při stoupání nebo „DES“ (hladinu) při klesání.

**Sekce 2**

**Položka 9** — JEV, KTERÝ JE PŘÍČINOU MIMOŘÁDNÉHO HLÁŠENÍ Z LETADLA. Hlášený jev zaznamenejte následovně:

— mírnou turbulenci jako „TURB MOD“,

— silnou turbulenci jako „TURB SEV“,

— mírnou námrazu jako „ICE MOD“,

— silnou námrazu jako „ICE SEV“,

— silnou horskou vlnu jako „MTW SEV“,

— bouřku bez krup jako „TS“,

— bouřku s kroupami jako „TSGR“,

— silnou prachovou nebo písečnou vichřici jako „HVY SS“,

— oblak vulkanického popela jako „VA CLD“,

— přerupčnou vulkanickou aktivitu nebo vulkanickou erupci jako „VA“,

- kroupy jako „GR“,
- oblačnost typu cumulonimbus jako „CB“.

ČAS VYSÍLÁNÍ. Zaznamenejte, jen když se vysílá Sekce 3.

#### 4. SPECIFICKÁ OPATŘENÍ VZTAHUJÍCÍ SE K HLÁŠENÍM O STŘIHU VĚTRU A VULKANICKÉM POPELU

##### 4.1. Hlášení stříhu větru

- 4.1.1. Při hlášení stříhu větru, který byl pozorován během fáze stoupání po vzletu a přiblížení, se musí uvádět typ letadla.
- 4.1.2. V případech, kdy byl hlášen nebo předpovídán stříh větru, ale během fáze stoupání po vzletu nebo přiblížení nebyl tento jev pozorován, musí velitel letadla neprodleně uvědomit o této skutečnosti příslušné stanoviště ATS, s výjimkou případů, kdy velitel letadla ví, že tato informace byla příslušnému stanovišti ATS předána již předcházejícím letadlem.

##### 4.2. Poletové hlášení vulkanické aktivity

- 4.2.1. Vyplněný formulář s hlášením o vulkanické činnosti musí provozovatel letadla nebo člen letové posádky ihned po přeletu na letiště doručit do letištní meteorologické služebny nebo, není-li meteorologická služebna členům letových posádek přilétajících letů snadno přístupná, zachází se s vyplněným formulářem v souladu s místními dohodami mezi meteorologickými službami, poskytovateli letových provozních služeb a provozovatelem letadla.
- 4.2.2. Letištní meteorologická služebna, která obdržela vyplněný formulář s hlášením o vulkanické činnosti, musí tento předat neprodleně meteorologické výstražné službě odpovědné za poskytování meteorologické výstražné služby pro letovou informační oblast, ve které byla vulkanická činnost pozorována.

## B. FORMULÁŘ MIMOŘÁDNÉHO HLÁŠENÍ Z LETADLA O VULKANICKÉ AKTIVITĚ (VZOR VAR)

VZOR VAR: použije se pro hlášení po ukončení letu

### HLÁŠENÍ O VULKANICKÉ AKTIVITĚ VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Hlášení z letadel mají zásadní význam pro vyhodnocování nebezpečí, které představuje pro letecký provoz oblak vulkanického popela

Air-reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

PROVOZOVATEL: Operator		IDENTIFIKACE LETADLA (dle letového plánu): A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)			
VELITEL LETADLA: Pilot-in-command					
LETIŠTĚ VZLETU: DEP from:	DATUM Date:	ČAS; UTC: Time; UTC:	LETIŠTĚ PŘISTÁNÍ: ARR at:	DATUM Date:	ČAS; UTC: Time; UTC:
PŘÍJEMCE/Addressee			AIREP SPECIAL		
Pole 1 – 8 ohlase neprodleně stanovišti ATS, se kterým jste na spojení. Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) IDENTIFIKACE LETADLA / Aircraft identification			2) POLOHA/Position		
3) ČAS/TIME			4) LETOVÁ HLADINA NEBO NADMOŘSKÁ VÝŠKA / Flight level or altitude		
5) VULKANICKÁ AKTIVITA POZOROVÁNA V (poloha nebo kurz, odhadnutá hladina oblaku tvořeného vulkanickým popelem a vzdálenost od letadla) Volcanic activity observed at (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)					
6) TEPLOTA VZDUCHU / Air temperature			7) VÍTR V DANÉM ÚSEKU / MÍSTĚ / Spot wind		
8) DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE Supplementary information					
SO <sub>2</sub> DETEKOVÁN SO <sub>2</sub> detected					
Ano <input type="checkbox"/> Ne <input type="checkbox"/>					
Sřet s oblakem popela Ash encountered					
Ano <input type="checkbox"/> Ne <input type="checkbox"/>					
(Stručný popis aktivity s důrazem na vertikální a horizontální rozsah oblaku vulkanického popela, a pokud je to možné, horizontální pohyb, rychlost růstu atd.) (Brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)					
Po přistání doplňte pole 9 – 16 a potom formulář odešlete faxem na: (Faxové číslo poskytne meteorologický úřad na základě místních dohod mezi meteorologickým úřadem a daným provozovatelem.) After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) HUSTOTA OBLAKU VULKANICKÉHO POPELA Density of ash cloud					
<input type="checkbox"/> (a) nízká wispy <input type="checkbox"/> (b) střední moderate dense <input type="checkbox"/> (c) vysoká very dense					
10) ZBARVENÍ OBLAKU VULKANICKÉHO POPELA Colour of ash cloud					
<input type="checkbox"/> (a) bílé white <input type="checkbox"/> (b) světle šedé light grey <input type="checkbox"/> (c) tmavě šedé dark grey					
<input type="checkbox"/> (d) černé black <input type="checkbox"/> (e) jiné other					
11) ERUPCE Eruption					
<input type="checkbox"/> (a) souvislé continuous <input type="checkbox"/> (b) občasné intermittent <input type="checkbox"/> (c) nejsou viditelné not visible					
12) POLOHA AKTIVITY Position of activity					
<input type="checkbox"/> (a) vrchol summit <input type="checkbox"/> (b) strana side <input type="checkbox"/> (c) jednotlivý single					
<input type="checkbox"/> (d) násobný multiple <input type="checkbox"/> (e) není pozorován not observed					
13) JINÉ POZOROVANÉ CHARAKTERISTIKY ERUPCE Other observed features of eruption					
<input type="checkbox"/> (a) blesk lightning <input type="checkbox"/> (b) záře glow <input type="checkbox"/> (c) velké kameny large rocks					
<input type="checkbox"/> (d) spad popela ash fallout <input type="checkbox"/> (e) hřibovitý oblak mushroom cloud <input type="checkbox"/> (f) vše all					
14) VLIV NA LETADLO Effect on aircraft					
<input type="checkbox"/> (a) komunikace communication <input type="checkbox"/> (b) navigační systémy navigation systems <input type="checkbox"/> (c) motory engines					
<input type="checkbox"/> (d) Pitotova trubice Pitot static <input type="checkbox"/> (e) čelní sklo windscreen <input type="checkbox"/> (f) okna windows					
15) JINÉ VLIVY Other effects					
<input type="checkbox"/> (a) turbulence turbulence <input type="checkbox"/> (b) „Eliášův oheň“ St. Elmo's Fire <input type="checkbox"/> (c) Jiný dým/výpary Other fumes					
16) JINÉ INFORMACE / OTHER INFORMATION (Jakékoli použitelné související informace. / (Any information considered useful.)					

30) doplněk k příloze se mění takto:

a) tabulka vztahující se k příloze 2 ICAO se mění takto:

i) název se nahrazuje tímto:

#### „Příloha 2 ICAO

**Rozdíly mezi tímto nařízením a mezinárodními normami obsaženými v příloze 2 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví ve znění pozdějších předpisů.“;**

ii) pole týkající se „rozdílu A2-04“ se nahrazují tímto:

„Rozdíl A2-04	
Příloha 2 ICAO hlava 3 bod 3.3.1.2.	<p>Příloha 2 ICAO bod 3.3.1.2 se nahrazuje bodem SERA.4001 písm. b) prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012. Rozdíly mezi touto normou ICAO a tímto nařízením Unie jsou následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Pokud jde o lety VFR, při kterých se mají přeletět mezinárodní hranice, nařízení Unie (bod SERA.4001 písm. b) bod 5)) se liší on normy ICAO uvedené v příloze 2 bodě 3.3.1.2 písm. e) tím, že se doplňuje následující podtržený text: <i>„na kterýkoli let přes mezinárodní hranice, <u>pokud není dotčnými státy předepsáno jinak.</u>“</i></li> <li>— Pokud jde o lety VFR a IFR, které mají být provedeny v noci, doplňuje se do bodu SERA.4001 písm. b) bodu 6 tohoto nařízení Unie následující požadavek: <i>„6) na kterýkoli let, který má být proveden v noci, jestliže se při něm opouští blízkost letiště““</i></li> </ul>

b) pole týkající se „rozdílu A2-06“ se zrušují,

c) pod tabulku týkající se přílohy 2 ICAO se vkládají nové tabulky vztahující se k příloze 3 ICAO a příloze 10 ICAO, které zní:

#### „Příloha 3 ICAO

**Rozdíly mezi tímto nařízením a mezinárodními normami obsaženými v příloze 3 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví ve znění pozdějších předpisů.**

Rozdíl A3-01	
Příloha 3 ICAO hlava 5	<p>Nové ustanovení. Bod SERA.12005 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 stanoví:</p> <p>b) Příslušné úřady, je-li to nezbytné, stanoví, o kterých dalších podmínkách musí všechna letadla, kdykoli se s nimi dostanou do střetu nebo je pozorují, předávat hlášení.</p>

## Příloha 10 ICAO

**Rozdíly mezi tímto nařízením a mezinárodními normami obsaženými v příloze 10 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví ve znění pozdějších předpisů.**

<p><b>Rozdíl A10-01</b></p>	
<p>Příloha 10 ICAO svazek II hlava 5 bod 5.2.1.4.1</p>	<p>Příloha 10 ICAO, svazek II, hlava 5, bod 5.2.1.4.1 je s určitými rozdíly proveden v bodě SERA.14035 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012. Rozdíly mezi normou ICAO a nařízením Unie jsou následující:</p> <p>SERA.14035 Vysílání čísel v radiotelefonii</p> <p>a) Vysílání čísel</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Všechna čísla související s vysíláním volacího znaku letadlové stanice, kurzu, dráhy v používání a směru a síly větru se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně.       <ol style="list-style-type: none"> <li>i) Letové hladiny se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, <u>s výjimkou letových hladin v celých stovkách.</u></li> <li>ii) Nastavení výškoměru se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, <u>s výjimkou případu, kdy je nastavení 1 000 hPa, které se vysílá jako „JEDEN TISÍC (ONE THOUSAND)“.</u></li> <li>iii) Všechna čísla související s vysíláním kódů odpovídače se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, <u>s výjimkou případů, kdy se v kódech odpovídače vyskytují pouze celé tisíce a informace se vysílá vyslovováním každého čísla z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“.</u></li> </ol> </li> <li>2) Všechna čísla související s vysíláním jiných informací než těch, které jsou popsány v písm. a) bodě 1), se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou toho, že všechna čísla, ve kterých se vyskytují celé stovky a celé tisíce, se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla počtu stovek a tisíců, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“ nebo „TISÍC (THOUSAND)“. Kombinace tisíců a celých stovek se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“ následovaným číslem ze stovek, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“.</li> <li>3) V případech, kdy je třeba vyjasnit, zda vysílané číslo představuje celé tisíce a/ nebo celé stovky, vysílá se číslo vyslovováním každé číslice odděleně.</li> <li>4) Při poskytování informací týkajících se relativního zaměření vůči objektu nebo konfliktnímu provozu z hlediska 12hodinového ciferníku se informace udá vyslovováním číslic společně, jako např. „DESET HODIN (TEN O'CLOCK)“ nebo „JEDENÁCT HODIN (ELEVEN O'CLOCK)“.</li> <li>5) Čísla obsahující desetiny se vysílají podle písm. a) bodu 1) a desetiny se oddělí slovem „ČÁRKA (DECIMAL)“.</li> <li>6) Při radiotelefonním spojení v pásmu velmi krátkých vln (VKV) se pro označení vysílacího kanálu použije všech šest číslic číselného označení, s výjimkou případu, kdy jsou pátá i šestá číslice nuly – pak se použijí pouze první čtyři číslice.</li> </ol>

<b>Rozdíl A10-02</b>	
Příloha 10 ICAO svazek II hlava 5 bod 5.2.1.7.3.2.3	<p>Příloha 10 ICAO, svazek II, hlava 5, bod 5.2.1.7.3.2.3 je s určitým rozdílem proveden v bodě SERA.14055 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012. Rozdíl mezi normou ICAO a nařízením Unie je následující:</p> <p>SERA.14055 Radiotelefonní postupy</p> <p>b) 2) Při odpovědi na výše uvedené volání se použije volací znak vysílající stanice následovaný volacím znakem odpovídající stanice, což se považuje za žádost k pokračování ve vysílání vysílající stanicí. <u>U předání spojení v rámci jednoho stanoviště ATS může být volací znak stanoviště ATS vynechán, pokud tak povolí příslušný úřad.</u></p>

d) tabulka vztahující se k příloze 11 ICAO se mění takto:

i) název se nahrazuje tímto:

#### „Příloha 11 ICAO

**Rozdíly mezi tímto nařízením a mezinárodními normami obsaženými v příloze 11 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví ve znění pozdějších předpisů.“;**

ii) pole týkající se rozdílu A11-06 se nahrazují tímto:

<b>„Rozdíl A11-06</b>	
Příloha 11 ICAO hlava 3	<p>Nové ustanovení. Bod SERA.5010 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 stanoví:</p> <p><b>SERA.5010 Zvláštní lety VFR v řízených okrcích</b></p> <p>Zvláštní lety VFR se smí provádět na základě letového povolení pouze v řízeném okrcu. S výjimkou, kdy je to povoleno příslušným úřadem pro vrtulníky ve zvláštních případech, jako jsou, avšak nikoli výlučně, lety související s poskytováním záchranné lékařské péče, pátrací a záchranné práce a hašení požárů, musí být splněny následující další podmínky:</p> <p>a) tyto lety lze provádět pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;</p> <p>⇒ b) ze strany pilota:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;</li> <li>2) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;</li> <li>3) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce, a</li> </ol> <p>c) Stanoviště řízení letového provozu letadlu nevydává povolení pro zvláštní let VFR vzletávat nebo přistávat na letišti v řízeném okrcu nebo vstupovat do provozního okruhu nebo okrcu letiště, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima:</p> <p>b) <del>ze strany ATC:</del></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <del>let je prováděn pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;</del></li> <li>⇒ 1) přízemní dohlednost je nižší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;</li> <li>2) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy je nižší 180 m (600 ft).“</li> </ol>