

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1772****ze dne 12. září 2023,****kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012, pokud jde o provozní pravidla týkající se používání systémů a složek uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 1033/2006**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 <sup>(1)</sup>, a zejména na článek 31 a čl. 44 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 140 odst. 2 nařízení (EU) 2018/1139 se prováděcí pravidla přijatá na základě zrušeného nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 <sup>(2)</sup> upraví v souladu s ustanoveními nařízení (EU) 2018/1139 nejpozději do dne 12. září 2023.
- (2) Nařízení Komise (ES) č. 1033/2006 <sup>(3)</sup> stanoví požadavky na postupy pro letové plány v předletové fázi pro jednotné evropské nebe.
- (3) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 <sup>(4)</sup> stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace.
- (4) K zajištění kontinuity požadavků na používání vybavení pro uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb (dále jen „ATM/ANS“) ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe by mělo být prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 pozměněno tak, aby zahrnovalo příslušné požadavky na plánování letů obsažené v nařízení (ES) č. 1033/2006, které se tímto nařízením zrušuje.
- (5) Jelikož je manažer struktury vzdušného prostoru pověřen úkoly týkajícími se zpracování letového plánu v předletové fázi, mělo by se prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 vztahovat i na manažera struktury vzdušného prostoru.
- (6) Je nezbytné, aby všichni uživatelé při předkládání letových plánů dodržovali provozní příručky vypracované a udržované manažerem struktury vzdušného prostoru.
- (7) Stálé letové plány se již v EUR regionu nepoužívají, a proto by měly být veškeré odkazy na tyto letové plány odstraněny.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26).

<sup>(3)</sup> Nařízení Komise (ES) č. 1033/2006 ze dne 4. července 2006, kterým se stanoví požadavky na postupy pro letové plány v předletové fázi pro jednotné evropské nebe (Úř. věst. L 186, 7.7.2006, s. 46).

<sup>(4)</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 (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1).

- (8) Požadavky týkající se postupů pro letové plány v předletové fázi pro jednotné evropské nebe, které jsou stanoveny v nařízení (ES) č. 1033/2006, se nevztahují na služby poskytované ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe mimo evropský (EUR) region Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), jak je definován v evropském (EUR) navigačním plánu ICAO, svazku I (dokument 7754), a to vzhledem k místnímu nízkému objemu provozu a geografické poloze, kdy vzdušný prostor hraničí pouze se vzdušným prostorem, za který odpovídají poskytovatelé ATM/ANS ze třetích zemí, což odůvodňuje odlišná místní ujednání o koordinaci s okolními státy mimo EU.
- (9) Nařízení (ES) č. 1033/2006 by proto mělo být zrušeno a prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 by mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (10) Pozměněné požadavky stanovené v tomto nařízení náležitě zohlednily obsah hlavního plánu uspořádání letového provozu a kapacity v oblasti komunikačních, navigačních a přehledových služeb v něm obsažené.
- (11) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví navrhla ve svém stanovisku č. 01/2023 <sup>(?)</sup> opatření v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (12) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

### Změny prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012

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

- 1) v článku 1 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

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

- 2) článek 2 se mění takto:

- a) vkládá se nový bod 19a, který zní:

„19a. „identifikací letadla“ se rozumí skupina písmen, číslic nebo jejich kombinace, která je buď totožná s volacím znakem letadla, nebo je jeho kódovaným ekvivalentem, který se má používat v obousměrném spojení „letadlo – země“, a která se používá k identifikaci letadla při pozemním spojení letových provozních služeb;“

- b) vkládá se nový bod 69a, který zní:

„69a. „předpokládaným datem zahájení pojiždění“ se rozumí předpokládané datum, kdy se letadlo začne pohybovat v souvislosti s odletem;“

- c) vkládá se nový bod 89b, který zní:

„89b. „Integrovaným systémem zpracování předložených letových plánů“ (dále jen „IFPS“) se rozumí systém v rámci evropské sítě řízení letového provozu, jehož prostřednictvím se centralizovaná služba zpracování a distribuce letových plánů, zabývající se přijímáním, potvrzováním a distribucí letových plánů, poskytuje v rámci vzdušného prostoru, na který se vztahuje toto nařízení;“

- d) vkládá se nový bod 96a, který zní:

„96a. „manažerem struktury vzdušného provozu“ se rozumí subjekt pověřený úkoly nezbytnými pro výkon funkcí uvedených v článku 6 nařízení (ES) č. 551/2004;“

- e) vkládá se nový bod 97a, který zní:

„97a. „NOTAM“ se rozumí oznámení rozšiřované telekomunikačními prostředky obsahující informace o zřízení, stavu nebo změně kteréhokoli leteckého zařízení, služby nebo postupů, nebo o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem;“

<sup>(?)</sup> <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

- f) vkládá se nový bod 99a, který zní:
- „99a. „předkladatelem letového plánu“ se rozumí osoba nebo organizace, včetně pilotů, provozovatelů a zástupců jednajících jejich jménem a stanovišť ATS, předkládající letové plány a všechny související aktualizující zprávy Integrovanému systému zpracování předložených letových plánů (IFPS);“
- g) vkládá se nový bod 100a, který zní:
- „100a. „předletovou fází“ se rozumí období od prvního předložení letového plánu do prvního vydání letového povolení;“
- 3) příloha se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

#### Článek 2

#### Zrušení

Nařízení (ES) č. 1033/2006 se zrušuje.

#### Článek 3

#### Vstup v platnost

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

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

V Bruselu dne 12. září 2023.

Za Komisi  
předsedkyně  
Ursula VON DER LEYEN

---

## PŘÍLOHA

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

1) Bod SERA.2001 se nahrazuje tímto:

**„SERA.2001 Předmět**

Aniž jsou dotčena ustanovení bodu SERA.1001, vztahuje se tato příloha na uživatele vzdušného prostoru a letadla:

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

2) Bod SERA.4001 se mění takto:

a) písmena c) a d) se nahrazují tímto:

„c) Letový plán se musí:

1) před odletem předložit:

- i) manažerovi struktury vzdušného prostoru přímo, nebo prostřednictvím ohlašovny letových provozních služeb v souladu s provozními příručkami obsahujícími nezbytné pokyny a informace vypracované a udržované manažerem struktury vzdušného prostoru, pokud má být let provozován v souladu s pravidly IFR pro část tratě nebo celou trať letu ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, nebo

ii) ohlašovně letových provozních služeb v ostatních případech;

2) vyslat za letu příslušnému stanovišti letových provozních služeb nebo řídicí radiostanici letadlo–země.

d) 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 takto:

1) nejdéle 120 hodin před předpokládaným časem zahájení pojiždění;

2) nejméně tři hodiny před předpokládaným časem zahájení pojiždění u letů, které mohou podléhat opatřením k uspořádání toku letového provozu;

3) nejméně 60 minut před odletem u všech ostatních letů, na něž se nevztahuje podbod 2), nebo

4) pokud se předkládá za letu, v takovém čase, který zajistí jeho přijetí příslušným stanovištěm ATS nejméně deset minut před tím, než letadlo dosáhne:

i) zamýšleného bodu vstupu do řízené oblasti nebo poradního vzdušného prostoru, nebo

ii) bodu křižování letové cesty nebo poradní tratě.“;

b) doplňují se nová písmena e) a f), která znějí:

„e) U letů provozovaných částečně nebo zcela v souladu s pravidly IFR, které vstupují do prostoru odpovědnosti stanoviště letových provozních služeb a pro které předtím nebyl od manažera struktury vzdušného prostoru obdržen žádný letový plán, předá dotyčné stanoviště manažerovi struktury vzdušného prostoru informace o identifikaci letadla, typu letadla, místu vstupu do jeho prostoru odpovědnosti, čase a letové hladině v tomto místě, trati a cílovém letišti letu.

f) Požadavky stanovené v písmenech c), d) a e) se nepoužijí ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, který není součástí EUR regionu ICAO.“

3) Bod SERA.4005 se nahrazuje tímto:

**„SERA.4005 Obsah letového plánu**

a) Letový plán musí obsahovat veškeré informace, které příslušný úřad považuje za relevantní, pokud jde o:

1) identifikaci letadla;

2) pravidla letu a druh letu;

- 3) počet a typ(y) letadel a kategorie turbulence v úplavu;
  - 4) vybavení a schopnosti letadla;
  - 5) letiště nebo provozní místo odletu;
  - 6) předpokládané datum a čas zahájení pojiždění;
  - 7) cestovní rychlost (rychlosti);
  - 8) cestovní hladinu (hladiny);
  - 9) trať, na které se má letět;
  - 10) cílové letiště nebo provozní místo určení a celkovou předpokládanou dobu letu;
  - 11) náhradní letiště nebo provozní místo (místa);
  - 12) vytrvalost letu;
  - 13) celkový počet osob na palubě;
  - 14) nouzové a záchranné vybavení, včetně balistického padákového záchranného systému;
  - 15) další informace.
- b) V letových plánech podávaných za letu se jako letiště nebo provozní místo odletu uvede místo, z něhož lze získat doplňující informace o letu, jsou-li požadovány. Namísto předpokládaného času zahájení pojiždění se dále uvede čas nad prvním bodem trati, k níž se letový plán vztahuje.“
- 4) Bod SERA.4010 se nahrazuje tímto:

#### **„SERA.4010 Vyplňování letového plánu**

- a) Letový plán musí případně obsahovat informace o příslušných položkách uvedených v bodě SERA.4005 písm. a) podbodech 1) až 11), které se týkají celé trati nebo její části, pro kterou se letový plán podává.
- b) Provozovatelé letadel, předkladatelé letových plánů a stanoviště letových provozních služeb, jež se řídí nezbytnými pokyny uvedenými v bodě SERA.4001 písm. c) podbodou 1) podpodbodou i), dodržují:
  - 1) pokyny pro vyplnění formuláře letového plánu uvedené v dodatku 6;
  - 2) veškerá omezení uvedená v příslušných leteckých informačních příručkách.
- c) Provozovatelé letadel nebo zástupci jednající jejich jménem, kteří mají v úmyslu provozovat let ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe na celé trati nebo její části v souladu s pravidly IFR, vloží do příslušné položky letového plánu odpovídající označení vybavení letadla, které je k dispozici na palubě, a jeho schopnosti v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2023/1770 (\*), jak je požadováno v bodě SERA.4005 písm. a) podbodou 4).
- d) Provozovatelé letadel, která nejsou vybavena v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2023/1770 a která mají být provozována ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, uvedou v příslušných položkách letového plánu odpovídající označení vybavení letadla, které je k dispozici na palubě, a jeho schopnosti a případné výjimky podle bodu SERA.4005 písm. a) podbodou 4) resp. bodu SERA.4005 písm. a) podbodou 15). Letový plán musí navíc obsahovat informace o všech ostatních položkách, je-li tak předepsáno příslušným úřadem nebo považuje-li to osoba, která letový plán podává, za nezbytné z jiných důvodů.

(\*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1770 ze dne 12. září 2023, kterým se stanoví pravidla pro vybavení letadel potřebné k užívání vzdušného prostoru jednotného evropského nebe a provozní pravidla související s užíváním vzdušného prostoru jednotného evropského nebe a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 29/2009 a prováděcí nařízení (EU) č. 1206/2011, (EU) č. 1207/2011 a (EU) č. 1079/2012 (Úř. věst. L 228, XX.9.2023, s. 39).“;

5) Vkládá se nový bod SERA.4013, který zní:

**„SERA.4013 Přijetí letového plánu**

- a) Manažer struktury vzdušného prostoru pro část tratě provozovanou podle pravidel IFR a ohlašovna letových provozních služeb přijmou nezbytná opatření, aby zajistili, že při přijetí letového plánu nebo při jeho změnách je letový plán:
- 1) v souladu s platnými dohodami, které se týkají formátu a údajů;
  - 2) úplný a v maximální možné míře přesný;
  - 3) v případě potřeby přijatelný pro letové provozní služby a
  - 4) přijat, nebo jsou přijaty i změny v něm provedené, což je oznámeno předkladateli letového plánu.
- b) Stanoviště ATC zpřístupní manažerovi struktury vzdušného prostoru všechny potřebné změny týkající se klíčových položek tratě nebo letové hladiny v letovém plánu, jak je uvedeno v bodě SERA.4005 písm. a) podbodech 1) až 10), které by mohly ovlivnit bezpečné provedení letu, pro letové plány a související aktualizací zprávy, které předtím obdržela od manažera struktury vzdušného prostoru. Bez koordinace s provozovatelem letadla nesmí stanoviště ATC v předletové fázi provést žádné jiné změny letového plánu nebo jej zrušit.
- c) Manažer struktury vzdušného prostoru oznámí všem dotčeným stanovištím ATS přijatý letový plán a všechny přijaté změny položek letového plánu v předletové fázi uvedených v bodě SERA.4005 písm. a) podbodech 1) až 10) a související aktualizující zprávy.
- d) Manažer struktury vzdušného prostoru oznámí provozovateli letadla všechny nezbytné změny letového plánu provedené v předletové fázi, které se týkají položek uvedených v bodě SERA.4005 písm. a) podbodech 1) až 10) souvisejících s tratí nebo letovou hladinou, které by mohly ovlivnit bezpečné provedení letu, pro letové plány a související aktualizující zprávy, které obdržel dříve.
- e) Předkladatel letového plánu, který není provozovatelem ani pilotem, zabezpečí, aby podmínky přijetí letového plánu a jakýchkoli potřebných změn těchto podmínek oznámených manažerem struktury vzdušného prostoru pro část letu provozovanou podle pravidel IFR nebo ohlašovkami letových provozních služeb byly k dispozici provozovateli letadla nebo pilotovi, který letový plán předložil.
- f) Provozovatel letadla zajistí, aby podmínky přijetí letového plánu a veškeré jeho nezbytné změny oznámené manažerem struktury vzdušného prostoru nebo ohlašovnou letových provozních služeb předkladateli letového plánu byly začleněny do plánovaného provedení letu a byly oznámeny pilotovi.
- g) Provozovatel letadla se před provedením letu musí přesvědčit, že obsah původního letového plánu odpovídá zamýšlenému letu.
- h) Manažer struktury vzdušného prostoru zpracovává a rozesílá informace o možnosti nastavení rozestupu kanálů 8,33 kHz, které obdržel v letových plánech.
- i) Požadavky stanovené v písmenech a) až h) se nepoužijí ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, který není součástí EUR regionu ICAO EUR.“
- 6) Bod SERA.4015 se nahrazuje tímto:

**„SERA.4015 Změny v letovém plánu**

- a) Všechny změny letového plánu podaného na let IFR nebo na let VFR provozovaný jako řízený let musí být ohlášeny:
- 1) během předletové fáze manažerovi struktury vzdušného prostoru u letů, které mají být provozovány podle pravidel IFR na celé trati nebo její části, a co nejdříve ohlašovným letových provozních služeb;
  - 2) během letu, s výhradou ustanovení bodu SERA.8020 písm. b), příslušnému stanovišti letových provozních služeb.

Na ostatní lety VFR se musí příslušnému stanovišti letových provozních služeb oznámit co nejdříve význačné změny letového plánu.

- b) V případě zpoždění o 30 minut nad předpokládaný čas zahájení poježdění u řízeného letu nebo zpoždění o 1 hodinu u neřízeného letu, pro který byl předložen letový plán, musí být letový plán změněn, nebo musí být předložen nový letový plán a starý letový plán zrušen, podle toho, co je použitelné. U každého letu provozovaného podle pravidel IFR musí být zpoždění delší než 15 minut oznámeno manažerovi struktury vzdušného prostoru.
  - c) V případě změny vybavení letadla a stavu jeho způsobilosti pro daný let zašlou provozovatelé letadel nebo zástupci, kteří jednají jejich jménem, manažerovi struktury vzdušného prostoru nebo ohlašovněm letových provozních služeb zprávu o změně s odpovídajícím označením vloženým do příslušné položky formuláře letového plánu.
  - d) Informace předložené před odletem týkající se vytrvalosti letu nebo celkového počtu osob na palubě, které byly v čase odletu nesprávné, se považují za význačné změny letového plánu a jako takové se musí oznamovat.
  - e) Požadavky stanovené v písmenech a) až d) se nepoužijí ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, který není součástí EUR regionu ICAO.“
- 7) Doplnuje se nový oddíl 15, který zní:

„ODDÍL 15

#### **Postupy komunikace datovým spojem mezi řídicím letového provozu a pilotem (CPDLC)**

##### **SERA.15001 Zahájení komunikace datovým spojem a selhání zahájení komunikace**

- a) Přihlašovací adresa související se stanovištěm letových provozních služeb se zveřejňuje ve vnitrostátních leteckých informačních příručkách.
- b) Po přijetí platného požadavku na zahájení komunikace datovým spojem od letadla, které se blíží k oblasti služby datovým spojem nebo se v ní nachází, přijme stanoviště letových provozních služeb tento požadavek, a pokud jej může spojit s letovým plánem, naváže s letadlem spojení.
- c) Poskytovatel letových provozních služeb stanoví postupy pro co nejrychlejší řešení selhání zahájení komunikace datovým spojem.
- d) Provozovatel letadla stanoví postupy pro co nejrychlejší řešení selhání zahájení komunikace datovým spojem.

##### **SERA.15005 Navázání CPDLC**

- a) CPDLC musí být navázáno dostatečně včas, aby bylo zajištěno, že letadlo komunikuje se správným stanovištěm řízení letového provozu.
- b) Informace o tom, kdy a případně kde by měly systémy letadlo-země navázat CPDLC, se zveřejňují v leteckých informačních oběžnících nebo příručkách.
- c) Pilot musí být schopen kdykoli během poskytování služby identifikovat stanoviště řízení letového provozu, které službu řízení letového provozu poskytuje.

##### **SERA.15010 Předání CPDLC**

- a) Při předávání CPDLC musí být spolu s CPDLC současně předáno i hlasové spojení.
- b) Pokud je letadlo předáváno stanovištěm řízení letového provozu, které může využívat CPDLC, na stanoviště řízení letového provozu, kde CPDLC k dispozici není, musí být ukončení CPDLC provedeno současně s předáním hlasového spojení.
- c) Řídicí letového provozu musí být při pokusu o předání CPDLC, který vede ke změně oprávněného systému pro přenos údajů, informován, pokud existují záznamy komunikace datovým spojem, pro něž nebyla přijata odpověď ve formě zprávy o ukončení. Pokud se řídicí letového provozu rozhodne předat letadlo bez odpovědi pilota na jakoukoli nevyřízenou zprávu či zprávy vzestupným spojem, přejde zpět na hlasovou komunikaci, aby vyjasnil případné nejasnosti související s nevyřízenými zprávami vzestupným spojem.

**SERA.15015 Vytváření zpráv CPDLC**

- a) Text zpráv CPDLC sestává z prvků standardních zpráv, otevřené řeči nebo zkratk a kódů. Pokud lze délku textu zkrátit použitím vhodných zkratk a kódů, je třeba se používání otevřené řeči vyhnout. Nepodstatná slova a fráze, jako jsou zdvořilostní výrazy, se nepoužívají.
- b) Řídicí letového provozu a pilot sestavují zprávy CPDLC pomocí prvků standardních zpráv, prvků zpráv ve volném textu nebo kombinace obojího. Řídicí letového provozu nebo piloti se vyvarují používání prvků zpráv ve volném textu.
- c) Pokud zavedený soubor zpráv CPDLC neuvádí zvláštní okolnosti, může příslušný úřad po konzultaci s provozovateli a dalšími poskytovateli letových provozních služeb rozhodnout, že je přijatelné používání prvků zpráv ve volném textu. V takových případech příslušný úřad stanoví formát zobrazení, zamýšlené použití a příznaky pro každý prvek zpráv ve volném textu.
- d) Složení zprávy CPDLC nesmí přesáhnout pět prvků zprávy, z nichž pouze dva mohou obsahovat proměnnou „traťové povolení“.
- e) Vytváření víceprvkových zpráv CPDLC:
  - 1) Pokud víceprvková zpráva CPDLC vyžaduje odpověď, musí se odpověď vztahovat na všechny prvky zprávy.
  - 2) Jestliže pilot nemůže postupovat v souladu se zprávou o povolení, která sestává z jediného prvku, nebo s kteroukoli částí víceprvkové zprávy, musí vyslat odpověď „NEJSEM SCHOPEN“ pro celou zprávu.
  - 3) Řídicí letového provozu musí odpovědět zprávou „NEJSEM SCHOPEN“, která platí pro všechny prvky žádosti, jestliže nemůže vydat povolení pro žádný prvek jednoprvkové nebo víceprvkové žádosti o povolení. Platné(á) povolení se neopakuje(í).
  - 4) Jestliže žádosti o povolení obsahující více prvků lze vyhovět pouze částečně, řídicí letového provozu odpoví zprávou „NEJSEM SCHOPEN“, která se vztahuje na všechny prvky žádosti, a je-li to vhodné, uvede důvod a/nebo informaci, kdy lze povolení očekávat.
  - 5) Pokud lze vyhovět všem prvkům jednoprvkové nebo víceprvkové žádosti o povolení, odpoví řídicí letového provozu povoleními odpovídajícími každému prvku žádosti. Tato odpověď je zahrnuta do jediné zprávy vzestupným spojením.
  - 6) Pokud zpráva CPDLC obsahuje více než jeden prvek zprávy a příznak odpovědi na zprávu je „Y“, musí tato jediná zpráva odpovědi obsahovat odpovídající počet odpovědí ve stejném pořadí.

**SERA.15020 Odpovědi na zprávy CPDLC**

- a) Nestanoví-li příslušný úřad jinak, nepožaduje se, aby byly zprávy CPDLC hlasově zopakovány.
- b) Pokud řídicí letového provozu nebo pilot komunikuje prostřednictvím CPDLC, musí být odpověď obvykle zaslána prostřednictvím CPDLC, s výjimkou případů, kdy je nutná oprava odeslané zprávy CPDLC. Pokud řídicí letového provozu nebo pilot využívá hlasové komunikace, musí odpověď obvykle přijít hlasovou komunikací.

**SERA.15025 Oprava zpráv CPDLC**

- a) Je-li považováno za nutné opravit zprávu CPDLC nebo je zapotřebí obsah zprávy vyjasnit, řídicí letového provozu a pilot použijí nejvhodnější dostupné prostředky k opravě detailů nebo k objasnění.
- b) Je-li k opravě zprávy CPDLC, pro kterou dosud nebyla přijata provozní odpověď, použita hlasová komunikace, musí vysílání řídicího letového provozu nebo pilota předcházet fráze: „NEBERTE V ÚVAHU ZPRÁVU (typ zprávy) MEZERA“ – následovaná správným povolením, instrukcí, informací nebo žádostí.
- c) Pokud nemá být uvedená a identifikovaná zpráva CPDLC brána v úvahu, je věnována pozornost jejímu frázování tak, aby se zabránilo jakékoli nejednoznačnosti s vydáním s tím spojeného opraveného povolení, instrukce, informace nebo žádosti.

- d) Jestliže zpráva CPDLC, na kterou se požaduje provozní odpověď, je následně projednávána hlasovou komunikací, musí být pro zajištění správné synchronizace dialogu CPDLC vyslána příslušná odpověď ve formě uzavírací zprávy CPDLC. To je možné zajistit buď výslovnou instrukcí příjemci zprávy cestou hlasové komunikace, aby ukončil dialog, nebo tím, že se systému umožní automaticky dialog ukončit.

#### **SERA.15030 Postupy komunikace řídicího letového provozu datovým spojem pro případy nouze, nebezpečí a poruchy vybavení pro CPDLC**

- a) Jakmile řídicí letového provozu nebo pilot obdrží výstrahu, že došlo k selhání jednotlivé zprávy v rámci komunikace datovým spojem mezi řídicím letového provozu a pilotem, použije řídicí letového provozu nebo pilot podle potřeby jeden z následujících postupů:
- 1) hlasovou komunikací potvrdit postupy, které budou použity s ohledem na související dialog, a informaci uvést frází: „CPDLC MESSAGE FAILURE“ (PORUCHA ZPRÁVY CPDLC);
  - 2) pomocí komunikace datovým spojem mezi řídicím letového provozu a pilotem obnovit zprávu v rámci komunikace datovým spojem mezi řídicím a pilotem, která selhala.
- b) Řídicí letového provozu, kteří požadují vyslat informaci týkající se kompletní poruchy pozemního systému komunikace datovým spojem mezi řídicím letového provozu a pilotem všem stanicím, které ji mohou zachytit, by měli takové vysílání uvést všeobecným voláním „ALL STATIONS CPDLC FAILURE“ (VŠEM STANICÍM PORUCHA CPDLC) následovaným identifikací volající stanice.
- c) Pokud dojde k poruše komunikace datovým spojem mezi řídicím letového provozu a pilotem a komunikace přejde na hlasovou, považují se všechny nevyřízené zprávy CPDLC za neodeslané a celková výměna těchto nevyřízených zpráv by se měla znovu zahájit pomocí hlasové komunikace.
- d) Dojde-li k poruše komunikace datovým spojem mezi řídicím letového provozu a pilotem, je však obnovena ještě před tím, než nastane potřeba hlasové komunikace, považují se všechny nevyřízené zprávy za neodeslané a celková výměna těchto nevyřízených zpráv se znovu zahájí prostřednictvím CPDLC.

#### **SERA.15035 Plánované vypnutí systému CPDLC**

- a) Pokud je plánováno vypnutí komunikační sítě nebo pozemního systému CPDLC, musí být zveřejněn NOTAM, který informuje všechny dotčené strany o době vypnutí a v případě potřeby o kmitočtech, které mají být použity pro hlasovou komunikaci.
- b) Letadla udržující spojení se stanovišti ATC musí být upozorněna hlasovou komunikací nebo prostřednictvím CPDLC na jakékoli zamýšlené vypnutí služby CPDLC.

#### **SERA.15040 Přerušování používání žádostí CPDLC**

- a) Pokud řídicí letového provozu požaduje, aby všechny stanice nebo určitý let neposílaly žádosti CPDLC po omezený časový úsek, použije se tato fráze: ((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)] ((volací značka) nebo VŠEM STANICÍM) ZASTAVTE ZASÍLÁNÍ ŽÁDOSTÍ CPDLC [DO ODVOLÁNÍ] [(důvod)].
- b) Opětovné zahájení normálního provozu CPDLC se oznamuje pomocí následující fráze: ((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS ((volací značka) nebo VŠEM STANICÍM) POKRAČUJTE V BĚŽNÉM PROVOZU CPDLC.

#### **SERA.15045 Použití CPDLC v případě selhání hlasové komunikace letadlo-země**

Existence spojení CPDLC mezi stanovištěm letových provozních služeb a letadlem by neměla bránit pilotovi a příslušnému řídicímu letového provozu v zahájení a provedení všech požadovaných postupů v případě selhání hlasové komunikace letadlo-země.

#### **SERA.15050 Testování CPDLC**

Pokud by testování CPDLC s letadlem mohlo ovlivnit poskytování letových provozních služeb tomuto letadlu, musí být takové testování předem zkoordinováno.“

8) Doplňuje se nový dodatek 6, který zní:

„Dodatek 6

## VYPLŇOVÁNÍ LETOVÉHO PLÁNU

### 1. ICAO Vzor formuláře letového plánu

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Priorité FF		ADDRESSEE(S) Destinataire(s)	
FILING TIME Heure de dépôt		ORIGINATOR Expéditeur	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identification précise du(des) destinataire(s) et/ou de l'expéditeur			
3 MESSAGE TYPE Type de message FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef	8 FLIGHT RULES Règles de vol	TYPE OF FLIGHT Type de vol
9 NUMBER Nombre	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage	10 EQUIPMENT Équipement
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ	TIME Heure		
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière	LEVEL Niveau	ROUTE Route	
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination		TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN	ALTN AERODROME Aérodrome de dégagement
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers		2ND ALTN AERODROME 2 <sup>e</sup> aérodrome de dégagement	
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)			
19 ENDURANCE Autonomie E / HR MIN	PERSONS ON BOARD Personnes à bord P /	EMERGENCY RADIO Radio de secours R / UHF VHF ELT	
SURVIVAL EQUIPMENT/Équipement de survie S / P		JACKETS/Gilets de sauvetage J / L	
DINGHIES/Canots D /		FLUORES Fluores F / UHF VHF	
NUMBER Nombre	CAPACITY Capacité	COVER Couverture	COLOUR Couleur
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef A /			
REMARKS Remarques N /			
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord C /			
FILED BY / Déposé par		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires	

### 2. Pokyny k vyplňování formuláře letového plánu

#### 2.1. Všeobecně

Dodržujte přesně předepsaný formát a způsob uvádění údajů.

Údaje začněte uvádět do první volné kolonky. Nevyplněné kolonky ponechte prázdné.

Časové údaje uvádějte v UTC čtyřmi číslicemi.

Celkovou vypočítanou dobu letu uvádějte čtyřmi číslicemi (hodiny a minuty).

Stínovanou plochu předcházející poli 3 vyplňují služby ATS a COM, pokud nebyla odpovědnost za sestavování zpráv letových plánů delegována.

## 2.2. Pokyny pro uvádění údajů ATS

Vyplňte pole 7 až 18, a požaduje-li to příslušný úřad nebo je-li to jinak nezbytné, vyplňte také pole 19, jak je uvedeno níže.

UVEĎTE jednu z následujících identifikací letadla, nepřesahující 7 alfanumerických znaků a neobsahující pomlčky nebo symboly:

- a) Označení ICAO provozovatele letadla následované označením letu (např. KLM511, NGA213, JTR25), pokud letadlo při radiotelefonii použije volací znak sestávající z telefonního označení ICAO provozovatele následovaného označením letu (např. KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25); nebo
- b) značka státní příslušnosti nebo společná a rejstříková značka letadla (např. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), pokud:
  - 1) volací znak letadla užívaný při radiotelefonním spojení je shodný s poznávací značkou letadla (např. CGAJS), nebo předchází-li tomuto volacímu znaku telefonní označení ICAO provozovatele letadla (např. BLIZZARD CGAJS);
  - 2) letadlo není vybaveno rádiem.

Pravidla letu

UVEĎTE jedno z následujících písmen k označení kategorie pravidel letu, kterými se pilot zamýšlí řídit:

- I** – v případě, že je zamýšleno provést celý let podle pravidel IFR; nebo
- V** – v případě, že je zamýšleno provést celý let podle pravidel VFR; nebo
- Y** – v případě zahájení letu podle pravidel IFR, po kterém bude následovat jedna nebo více navazujících změn pravidel pro let; nebo
- Z** – v případě zahájení letu podle pravidel VFR, po kterém bude následovat jedna nebo více navazujících změn pravidel pro let.

V poli 15 stanovte bod nebo body, ve kterých se plánuje změna pravidel letu.

Druh letu

UVEĎTE jedno z následujících písmen k označení druhu letu, pokud to příslušný úřad požaduje:

- S** – v případě pravidelné letecké dopravy;
- N** – v případě nepravidelné letecké dopravy;
- G** – v případě všeobecného letectví;
- M** – v případě vojenského letu;
- X** – v případě jiných než výše uvedených kategorií.

Uveďte status letu za zkratku STS v poli 18, nebo pokud je nutné upozornit na jiné důvody pro zvláštní zacházení ze strany ATS, uveďte důvod za značku RMK v poli 18.

Počet letadel (1 nebo 2 znaky)

UVEĎTE počet letadel, je-li vyšší než jedna.

Typ letadla (2 až 4 znaky)

UVEĎTE příslušné označení, jak je uvedeno v dokumentu č. 8643, Aircraft Type Designators, EBO, nebylo-li takové označení přiděleno, nebo v případě skupinových letů sestávajících z více než jednoho typu, VEĎTE ZZZZ a v poli 18 UVEĎTE zkratku TYP/, za níž následuje počet (počty) a typ(y) letadel.

Kategorie turbulence v úplavu (1 znak)

UVEĎTE lomítko a za ním jedno z následujících písmen k označení kategorie turbulence v úplavu:

- J** – SUPER – k označení typu letadla takto stanoveného v nejnovějším vydání dokumentu ICAO č. 8643, Aircraft Type Designators;
- H** – TĚŽKÁ – k označení typu letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 136 000 kg nebo vyšší, s výjimkou typů letadel uvedených v dokumentu ICAO č. 8643 v kategorii SUPER (J);
- M** – STŘEDNÍ – k označení typu letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností nižší než 136 000 kg, ale vyšší než 7 000 kg;
- L** – LEHKÁ – k označení typu letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 7 000 kg nebo nižší.

Schopnosti zahrnují následující prvky:

- a) přítomnost příslušného provozuschopného vybavení na palubě letadla;
- b) vybavení a schopnosti odpovídající kvalifikaci letové posádky a
- c) případně oprávnění od příslušného úřadu.

Vybavení pro radiové spojení, navigační a přibližovací prostředky a schopnosti

UVEĎTE jedno písmeno následovně:

- N** – jestliže na palubě není žádný COM/NAV/přibližovací prostředek pro letěnou trať nebo není-li toto vybavení provozuschopné, nebo
- S** – jestliže je na palubě standardní provozuschopné COM/NAV/přibližovací vybavení pro letěnou trať, a/nebo

UVEĎTE jedno nebo více z následujících písmen k označení provozuschopného COM/NAV/přibližovacího vybavení a jeho schopností, které jsou k dispozici:

<b>A</b>	systém pro přistání GBAS	<b>J7</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
<b>B</b>	LPV (APV s SBAS)	<b>K</b>	MLS
<b>C</b>	Loran C	<b>L</b>	ILS
<b>D</b>	DME	<b>M1</b>	ATC SATVOICE (INMARSAT)
<b>E1</b>	FMC WPR ACARS	<b>M2</b>	ATC SATVOICE (MTSAT)
<b>E2</b>	D-FIS ACARS	<b>M3</b>	ATC SATVOICE (Iridium)
<b>E3</b>	PDC ACARS	<b>O</b>	VOR

<b>G</b>	GNSS. Pokud je některá část letu plánována podle pravidel IFR, odkazuje na přijímač GNSS, který je v souladu s přílohou 10 svazku I ICAO	<b>P1</b>	CPDLC RCP 400
		<b>P2</b>	CPDLC RCP240
		<b>P3</b>	SATVOICE RCP 400
<b>H</b>	HF RTF	<b>P4-P9</b>	Rezervováno pro RCP
<b>I</b>	Inerční navigace	<b>R</b>	PBN schválena
<b>J1</b>	CPDLC ATN VDL Mód 2	<b>T</b>	TACAN
<b>J2</b>	CPDLC FANS 1/A HF DL	<b>U</b>	UHF RTF
<b>J3</b>	CPDLC FANS 1/A VDL Mód A	<b>V</b>	VHF RTF
<b>J4</b>	CPDLC FANS 1/A VDL Mód 2	<b>W</b>	RVSM schválena
<b>J5</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	<b>X</b>	MNPS schváleny
<b>J6</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	<b>Y</b>	VHF s možností rozestupu kanálů 8,33 kHz
		<b>Z</b>	jiné vybavení nebo jiné schopnosti

Jakékoli alfanumerické znaky, které nejsou uvedeny výše, jsou rezervovány.

#### Přehledové vybavení a schopnosti

UVEĎTE **N**, pokud na trati, po které se má letět, není na palubě žádné přehledové vybavení, nebo vybavení není provozuschopné;

NEBO

UVEĎTE jeden nebo více z následujících deskriptorů do maximální délky 20 znaků k popisu provozuschopného přehledového vybavení na palubě a/nebo poskytovaných schopností:

SSR módy A a C

**A** – odpovídač – mód A (4 číslice – 4 096 kódů)

**C** – odpovídač – mód A (4 číslice – 4 096 kódů) a mód C

SSR mód S

**E** – odpovídač – mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku a schopnost „extended squitter“ (rozšířený dotazovací signál) (ADS-B)

**H** – odpovídač – mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku a schopnost zdokonaleného přehledu („enhanced surveillance“)

**I** – odpovídač – mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, ale bez schopnosti hlásit tlakovou nadmořskou výšku

**L** – odpovídač – mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku, schopnost „extended squitter“ (ADS-B) a schopnost zdokonaleného přehledu

**P** – odpovídač – mód S zahrnující schopnost hlásit tlakovou nadmořskou výšku, ale bez schopnosti hlásit identifikaci letadla

**S** – odpovídač – mód S zahrnující schopnost hlásit jak tlakovou nadmořskou výšku, tak identifikaci letadla

**X** – odpovídač – mód S bez schopnosti hlásit jak identifikaci letadla, tak tlakovou nadmořskou výšku

ADS-B

**B1** – ADS-B s vyhrazenou schopností 1 090 MHz ADS-B „out“

**B2** – ADS-B s vyhrazenou schopností 1 090 MHz ADS-B „out“ a „in“

- U1** – schopnost ADS-B „out“ používající UAT  
**U2** – schopnost ADS-B „out“ a „in“ používající UAT  
**V1** – schopnost ADS-B „out“ používající VDL Mód 4  
**V2** – schopnost ADS-B „out“ a „in“ používající VDL Mód 4

ADS-C

- D1** – ADS-C se schopnostmi FANS 1/A  
**G1** – ADS-C se schopnostmi ATN

Alfanumerické znaky neuvedené výše jsou rezervovány.

**UVEĎTE** čtyřpísmennou směrovací značku ICAO letiště odletu, jak je uvedeno v dokumentu č. 7910, *Location Indicators*,

**NEBO** nemá-li letiště přidělenou směrovací značku,

**UVEĎTE ZZZZ** a v poli 18 **UVEĎTE**:

— zkratku DEP/a za ní název a polohu letiště odletu, nebo

— zkratku DEP/... a za ní první traťový bod nebo rádiové návěstidlo, pokud letadlo nevzlétá z letiště,

**NEBO** – je-li letový plán přijat z letadla za letu,

**UVEĎTE AFIL** a v poli 18 **UVEĎTE** zkratku DEP/a za ní čtyřpísmennou směrovací značku ICAO stanoviště ATS, od kterého je možné obdržet doplňující údaje letového plánu.

**PAK BEZ MEZERY**

**UVEĎTE** u letového plánu podaného před odletem předpokládaný čas zahájení poježdění (EOBT), nebo u letového plánu obdrženého z letadla za letu skutečný nebo předpokládaný čas přeletu prvního bodu na trati, ke kterému se letový plán vztahuje.

**UVEĎTE první cestovní rychlost** podle písmene a) a *první cestovní hladinu* podle písmene b) bez mezery mezi nimi.

**PAK** za šipkou **UVEĎTE** popis tratě podle písmene c).

a) *Cestovní rychlost (maximálně 5 znaků)*

**UVEĎTE pravou vzdušnou rychlost** pro první nebo celou cestovní část letu vyjádřenou:

v kilometrech za hodinu, označenou písmenem K, po němž následují 4 číslice (např. K0830), nebo

v uzlech, označenou písmenem N, po němž následují 4 číslice (např. N0485), nebo

pravým Machovým číslem, pokud je tak předepsáno příslušným úřadem, zaokrouhleným na nejbližší setinu Machova čísla, označenou písmenem M, po němž následují 3 číslice (např. M082).

b) *Cestovní hladina (maximálně 5 znaků)*

**UVEĎTE** plánovanou cestovní hladinu pro první část trati nebo pro celou letěnou trať vyjádřenou jako:

letová hladina označená písmenem F, po němž následují 3 číslice (např. F085; F330), *nebo*

pokud tak stanoví příslušný úřad, standardní metrická *hladina v desítkách metrů* označená písmenem S, po němž následují 4 číslice (např. S1130), *nebo*

nadmořská výška ve stovkách stop označená písmenem A, po němž následují 3 číslice (např. A045; A100), *nebo*

nadmořská výška v desítkách metrů označená písmenem M, po němž následují 4 číslice (např. M0840), nebo písmena VFR pro neřízené lety VFR.

c) *Trat' (včetně změn rychlosti, hladiny a/nebo pravidel letu)*

Lety po označených trasách ATS

UVEĎTE, pokud se letiště odletu nachází na trati ATS nebo se na ni napojuje, označení první tratě ATS,

NEBO pokud se letiště odletu nenachází na trati ATS ani se na ni nenapojuje, písmena DCT, po nichž následuje bod vstupu na první trať ATS a za ním označení tratě ATS,

PAK

UVEĎTE každý bod, ve kterém je buď plánováno zahájení změny rychlosti a/nebo hladiny, nebo je plánována změna tratě ATS a/nebo změna pravidel letu,

NÁSLEDOVANÝ V KAŽDÉM PŘÍPADĚ

označením další části tratě ATS, i když je shodná s označením předcházející části,

NEBO zkratkou DCT v případě, že let k dalšímu bodu bude proveden mimo označenou trať, pokud nejsou oba body určeny zeměpisnými souřadnicemi.

Lety mimo označené tratě ATS

UVEĎTE body obvykle vzdálené od sebe ne více než 30 minut doby letu nebo 370 km (200 NM), včetně každého bodu, nad nímž se plánuje změna rychlosti nebo hladiny, změna tratě nebo změna pravidel letu,

NEBO, je-li tak požadováno příslušným(i) úřadem (úřady),

DEFINUJTE trať letů provozovaných převážně ve směru východ-západ mezi 70° N a 70° S vzhledem k význačným bodům, které tvoří průsečíky rovnoběžek s poledníky, s dělením po půl nebo po celém stupni zeměpisné šířky a po 10 stupních zeměpisné délky. Pro lety prováděné v prostorech mimo tyto zeměpisné šířky se musí tratě určovat význačnými body tvořenými průsečíky rovnoběžek s poledníky, přičemž se obvykle používá dělení po 20 stupních zeměpisné délky. Vzdálenost mezi význačnými body nesmí pokud možno přesáhnout jednu hodinu letu. Další význačné body se uvedou, pokud se to jeví jako nezbytné.

Pro lety provozované převážně ve směru sever-jih určete tratě vzhledem k význačným bodům, které jsou tvořeny průsečíky poledníků a rovnoběžek, s dělením po jednom stupni zeměpisné délky a 5 stupních zeměpisné šířky.

UVEĎTE zkratkou DCT mezi body, které po sobě následují, pokud oba body nejsou určeny zeměpisnými souřadnicemi nebo směrem a vzdáleností.

POUŽÍVEJTE VÝHRADNĚ výrazy podle bodů 1) až 5) níže a ODDĚLTE každou položku mezerou.

(1) *ATS route (2 to 7 characters)*

Kódové označení tratě nebo části tratě, jak je to vhodné, kódové označení standardní odletové nebo příletové tratě (např. BCN1, BL, R14, UB10, KODAP2 A).

(2) *Significant point (2 to 11 characters)*

Kódové označení (2 až 5 znaků) přidělené bodu (např. LN, MAY, HADDY),

nebo, není-li kódové označení přiděleno, použijte jeden z následujících způsobů:

— pouze stupně (7 znaků):

2 číslice udávající zeměpisnou šířku ve stupních, po nichž následuje písmeno „N“ (sever) nebo „S“ (jih), následované 3 číslicemi udávajícími zeměpisnou délku ve stupních, po nichž následuje písmeno „E“ (východ) nebo „W“ (západ). V případě potřeby se k doplnění na požadovaný počet číslic vkládají nuly (např. 46N078 W),

— stupně a minuty (11 znaků):

4 číslice udávající zeměpisnou šířku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, po nichž následuje písmeno „N“ (sever) nebo „S“ (jih), následované 5 číslicemi udávajícími zeměpisnou délku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, po nichž následuje písmeno „E“ (východ) nebo „W“ (západ). V případě potřeby se k doplnění na požadovaný počet číslic vkládají nuly (např. 4620N07805 W),

— směr a vzdálenost od význačného bodu:

Označení význačného bodu, následuje údaj o magnetickém směru od tohoto bodu vyjádřený ve stupních formou 3 číslic a údaj o vzdálenosti od tohoto bodu formou 3 číslic udávajících námořní míle. V oblastech vysoké zeměpisné šířky, kde je příslušným úřadem stanoveno, že vyjádření v magnetických stupních je nepraktické, lze použít zeměpisné stupně. V případě potřeby se k doplnění na požadovaný počet číslic vkládají nuly – např. bod 180° magnetických ve vzdálenosti 40 námořních mil od VOR „DUB“ by měl být uveden jako DUB180040.

(3)

Change of speed or level  
(maximum 21 characters)

Bod, ve kterém je plánováno zahájit změnu rychlosti (5 % TAS nebo 0,01 Mach nebo větší) nebo změnu hladiny, vyjádřený přesně podle bodu 2) výše, za nímž následuje lomítko a cestovní rychlost a cestovní hladina vyjádřené přesně jako v písmenech a) a b) výše, bez mezery mezi nimi, i když se změní třeba jen jedna z těchto hodnot.

Příklady: LN/N0284A045  
MAY/N0305F180  
HADDY/N0420F330  
4602N07805 W/N0500F350  
46N078 W/M082F330  
DUB180040/N0350M0840

(4)

Change of flight rules  
(maximum 3 characters)

Bod, ve kterém je plánována změna pravidel letu, vyjádřený přesně podle bodu 2) nebo 3) výše, po němž následuje mezera a jeden z těchto výrazů:

VFR, při přechodu z IFR na VFR

IFR, při přechodu z VFR na IFR

Příklady: LN VFR  
LN/N0284A050 IFR

(5)

Cruise climb (maximum 28 characters)

Písmeno C následované lomítkem, PAK bod, ve kterém je plánováno zahájení cestovního stoupání, vyjádřený přesně podle bodu 2) výše, po němž následuje lomítko; PAK rychlost, která má být udržována během cestovního stoupání, vyjádřená přesně podle písmena a) výše, po níž následují dvě hladiny určující vrstvu, která má být obsazena během cestovního stoupání, přičemž každá hladina je vyjádřena přesně podle písmena b) výše, nebo hladina, nad kterou je plánováno cestovní stoupání, po níž následují písmena PLUS bez mezery mezi nimi.

Příklady: C/48N050 W/M082F290F350  
C/48N050 W/M082F290PLUS  
C/52N050 W/M220F580F620

Letiště určení a celková vypočítaná doba letu (8 znaků)

UVEĎTE čtyřpísmennou směrovací značku ICAO letiště určení, jak je uvedeno v dokumentu č. 7910, Location Indicators,  
NEBO, nemá-li letiště přidělenou směrovací značku,  
UVEĎTE ZZZZ a v poli 18 UVEĎTE zkratku DEST/, za níž následuje název a poloha letiště.

PAK BEZ MEZERY

UVEĎTE celkovou vypočítanou dobu letu.

Náhradní letiště určení

UVEĎTE čtyřpísmennou(é) značku(y) ICAO nejvýše dvou náhradních letišť určení, jak je uvedeno v dokumentu č. 7910, Location Indicators, oddělené mezerou,  
NEBO, nebyla-li náhradnímu (náhradním) letišti (letišťím) určení směrovací značka přidělena,  
UVEĎTE ZZZZ a v poli 18 UVEĎTE zkratku ALTN/a za ní název a polohu náhradního (náhradních) letiště (letišť) určení.

Pomlčky nebo lomítka by se měly používat pouze tak, jak je předepsáno níže.

UVEĎTE **O** (nulu), pokud nejsou k dispozici žádné jiné informace,  
NEBO, jakékoli jiné nezbytné informace v níže uvedeném pořadí s použitím příslušné zkratky vybrané z níže uvedených zkratek, následované lomítkem a informací, která má být uvedena:

**STS/** Důvod pro zvláštní zacházení ze strany ATS, např. pátrací a záchranná mise:

**ALTRV:** let uskutečňovaný v souladu s vymezením nadmořské výšky;  
**ATFMX:** let se schválenou výjimkou z opatření ATFM příslušným úřadem;  
**FFR:** hašení požáru;  
**FLTCK:** letové ověřování za účelem kalibrace navigačních zařízení;  
**HAZMAT:** let přepravující nebezpečný materiál;  
**HEAD:** let se statusem přepravy hlavy státu;  
**HOSP:** sanitní let ohlášený zdravotnickými úřady;  
**HUM:** let uskutečňovaný v rámci humanitární mise;

<b>MARSA:</b>	let, za jehož rozestup od vojenského letadla přebírá odpovědnost vojenský subjekt;
<b>MEDEVAC:</b>	zdravotnická pohotovostní evakuace v případě ohrožení života;
<b>NONRVSM:</b>	let bez schopnosti RVSM, jehož provedení je zamýšleno ve vzdušném prostoru RVSM;
<b>SAR:</b>	let, který se účastní pátrací a záchranné mise, a
<b>STATE:</b>	let zapojený do vojenských, celních nebo policejních služeb.

Další důvody pro zvláštní zacházení ze strany ATS se označují zkratkou „RMK/“.

**PBN/**

Označení schopností RNAV a/nebo RNP. Uveďte tolik níže uvedených označení, kolik se jich týká daného letu, nejvýše však 8 údajů, tj. celkem nejvýše 16 znaků.

#### SPECIFIKACE RNAV

<b>A1</b>	RNAV 10 (RNP 10)	<b>C1</b>	RNAV 2 všechny povolené senzory
		<b>C2</b>	RNAV 2 GNSS
<b>B1</b>	RNAV 5 všechny povolené senzory	<b>C3</b>	RNAV 2 DME/DME
<b>B2</b>	RNAV 5 GNSS	<b>C4</b>	RNAV 2 DME/DME/IRU
<b>B3</b>	RNAV 5 DME/DME		
<b>B4</b>	RNAV 5 VOR/DME	<b>D1</b>	RNAV 1 všechny povolené senzory
<b>B5</b>	RNAV 5 INS nebo IRS	<b>D2</b>	RNAV 1 GNSS
<b>B6</b>	RNAV 5 LORANC	<b>D3</b>	RNAV 1 DME/DME
		<b>D4</b>	RNAV 1 DME/DME/IRU

#### SPECIFIKACE RNP

<b>L1</b>	RNP 4	<b>S1</b>	RNP APCH
		<b>S2</b>	RNP APCH s BARO-VNAV
<b>O1</b>	Základní RNP 1 všechny povolené senzory		
<b>O2</b>	Základní RNP 1 GNSS	<b>T1</b>	RNP AR APCH s RF (vyžadováno zvláštní povolení)
<b>O3</b>	Základní RNP 1 DME/DME	<b>T2</b>	RNP AR APCH bez RF (vyžadováno zvláštní povolení)
<b>O4</b>	Základní RNP 1 DME/DME/IRU		

Kombinace alfanumerických znaků, které nejsou uvedeny výše, jsou rezervovány.

**NAV/**

Význačné údaje týkající se navigačního vybavení, jiné než uvedené v PBN/, podle požadavků příslušného úřadu.

Za tuto zkratku uveďte rozšíření GNSS, přičemž jednotlivé metody rozšíření oddělte mezerou, např. NAV/GBAS SBAS.

Uveďte EURPNAV, pokud je letadlo schválené pro provoz P-RNAV závislé při určování polohy výhradně na VOR/DME.

- COM/** Uveďte vybavení a schopnosti spojení, které nejsou uvedeny v poli 10 a).
- DAT/** Uveďte vybavení a schopnosti datové komunikace, které nejsou uvedeny v poli 10 a), nebo „CPDLCX“ pro označení udělené výjimky z požadavku na vybavení CPDLC-ATN-B1.
- SUR/** Uveďte přehledové vybavení a schopnosti, které nejsou uvedeny v poli 10 b). Uveďte tolik specifikací RSP, kolik se jich vztahuje k danému letu, a použijte označení bez mezery. Více specifikací RSP se oddělí mezerou. Příklad: RSP180 RSP400.
- Vložte EUADSBX, EUEHSX, EUELSX nebo jejich kombinaci pro označení udělených výjimek z požadavku na vybavení odpovídači SSR módu S nebo vysílači ADS-B.
- DEP/** Název a poloha letiště odletu, pokud je v poli 13 uvedeno ZZZZ, nebo stanoviště ATS, od kterého lze obdržet doplňující údaje letového plánu, je-li v poli 13 uvedeno AFIL. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné letecké informační příručce, uveďte polohu takto:
- 4 číslicemi udávajícími zeměpisnou šířku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, po nichž následuje „N“ (sever) nebo „S“ (jih), po nichž následuje 5 číslic udávajících zeměpisnou délku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, za nimiž následuje „E“ (východ) nebo „W“ (západ). V případě potřeby se k doplnění na požadovaný počet číslic vkládají nuly, např. 4620N07805 W (11 znaků).
- NEBO, Směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu následovně:
- označení význačného bodu následované směrem od tohoto bodu formou 3 číslic udávajících magnetické stupně, následovaným vzdáleností od tohoto bodu formou 3 číslic udávajících námořní míle. V oblastech vysoké zeměpisné šířky, kde je příslušným úřadem stanoveno, že vyjádření v magnetických stupních je nepraktické, lze použít zeměpisné stupně. V případě potřeby se k doplnění na požadovaný počet číslic vkládají nuly, např. bod 180° magnetických ve vzdálenosti 40 námořních mil od VOR „DUB“ by měl být uveden jako DUB180040.
- NEBO, První traťový bod (název nebo LAT/LONG) nebo rádiové návestidlo, pokud letadlo nevlétá z letiště.
- DEST/** Název a poloha letiště určení, pokud je v poli 16 uvedeno ZZZZ. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.
- DOF/** Datum odletu ve formě 6 číslic (RRMMDD, kde RR je rok, MM je měsíc a DD je den).
- REG/** Značka státní příslušnosti nebo společná a rejstříková značka letadla, pokud je odlišná od identifikace letadla v poli 7.
- EET/** Význačné body nebo označení hranic FIR a sečtené odhadované uplynulé doby od vzletu pro tyto body nebo hranice FIR, pokud je tak stanoveno na základě dohod o oblastní letové navigaci, nebo příslušným úřadem.
- Příklady: EET/CAP0745 XYZ0830
- EET/EINNO204
- SEL/** Kód SELCAL pro takto vybavené letadlo.

- TYP/** Pokud je v poli 9 uvedeno ZZZZ, typ letadla, kterému v případě potřeby předchází bez mezery počet letadel; je-li uvedeno více typů, oddělí se mezerou.  
Příklad: TYP/2F15 5F5 3B2
- CODE/** Adresa letadla (vyjádřená ve formě alfanumerického kódu sestávajícího ze šesti znaků), pokud tak požaduje příslušný úřad. Příklad: „F00001“ je nejnižší číslo adresy letadla obsažené ve zvláštním bloku spravovaném ICAO.
- DLE/** Traťové zpoždění nebo vyčkávání – uveďte význačný(é) traťový(é) bod(y), kde je plánováno, že dojde ke zpoždění, následovaný(é) dobou trvání zpoždění ve formě 4 číslic udávajících hodiny a minuty (hhmm).  
Příklad: DLE/MDG0030
- OPR/** Označení ICAO nebo název provozovatele letadla, pokud se liší od identifikace letadla v poli 7.
- ORGN/** Osmipísmenná adresa AFTN nebo jiné vhodné kontaktní údaje předkladatele v případech, kdy by předkladatel letového plánu nemusel být snadno identifikován, jak je požadováno příslušným úřadem.
- PER/** Údaje o výkonu letadla označené jedním písmenem, jak je uvedeno v dokumentu „Postupy pro letové navigační služby – Provoz letadel (PANS-OPS, dokument č. 8168), svazek I – Letové postupy, je-li tak předepsáno příslušným úřadem.
- ALTN/** Název náhradního letiště (náhradních letišť) určení, pokud je v poli 16 uvedeno ZZZZ. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.
- RALT/** Čtyřpísmenné(á) označení ICAO náhradního letiště na trati, jak je uvedeno v dokumentu č. 7910, Location Indicators, nebo název (názyvy) náhradního letiště (náhradních letišť), pokud označení není přiděleno. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.
- TALT/** Čtyřpísmenné(á) označení ICAO náhradního letiště při vzletu, jak je uvedeno v dokumentu č. 7910, Location Indicators, nebo název náhradního letiště, pokud označení není přiděleno. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.
- RIF/** Podrobné údaje o trati na změněné letiště určení, po nichž následuje čtyřpísmenná směrovací značka ICAO daného letiště. Změněná trať je předmětem opětovného povolení za letu.  
Příklady: RIF/DTA HEC KLAX  
RIF/ESP G94 CLA YPPH
- RVR/** Požadavek na minimální dráhovou dohlednost pro daný let vyjádřený 3 číslicemi.
- RFP/** Uvedení počtu nahrazujících letových plánů ve formátu „Q“, za kterým následuje 1 číslice udávající opakování náhrady.  
Příklady: RFP/Q2.
- RMK/** Veškeré další poznámky v otevřené řeči, pokud je příslušný úřad požaduje nebo se považují za nezbytné.

Vytrvalost letu

Po E/ UVEĎTE skupinu 4 číslic udávající množství paliva v hodinách a minutách.

Počet osob na palubě

Po P/ **UVEĎTE** celkový počet osob (cestujících a posádky) na palubě, pokud to vyžaduje příslušný úřad. UVEĎTE TBN (bude oznámeno), není-li celkový počet osob v době podání znám.

Nouzové a záchranné vybavení

- R/** (RÁDIO) ZAŠKRTNĚTE U, pokud UHF na kmitočtu 243,0 MHz není k dispozici.  
ZAŠKRTNĚTE V, pokud VHF na kmitočtu 121,5 MHz není k dispozici.  
ZAŠKRTNĚTE E, pokud nouzový polohový vysílač (ELT) není k dispozici.
- S/(ZÁCHRANNÉ VYBAVENÍ)** ZAŠKRTNĚTE všechna označení, není-li záchranné vybavení.  
ZAŠKRTNĚTE P, není-li polární záchranné vybavení.  
ZAŠKRTNĚTE D, není-li pouštní záchranné vybavení.  
ZAŠKRTNĚTE M, není-li námořní záchranné vybavení.  
ZAŠKRTNĚTE J, není-li záchranné vybavení pro džungli.
- J/(VESTY)** ZAŠKRTNĚTE všechna označení, nejsou-li záchranné vesty.  
ZAŠKRTNĚTE L, nejsou-li záchranné vesty vybaveny světly.  
ZAŠKRTNĚTE F, nejsou-li záchranné vesty světélkující.  
ZAŠKRTNĚTE U nebo V nebo jako v R/výše, jsou-li vesty vybaveny rádiem, nebo obojí, nejsou-li vesty vybaveny rádiem.
- D/(ČLUNY)  
(POČET)** ZAŠKRTNĚTE označení D a C, pokud nejsou ve vybavení čluny, nebo UVEĎTE počet člunů; a (KAPACITY) – UVEĎTE celkovou kapacitu všech člunů vyjádřenou počtem osob, a (ZÁKRYT) – ZAŠKRTNĚTE označení C, pokud čluny nejsou zakryté, a (BARVA) – UVEĎTE barvu člunů, pokud jsou na palubě.
- A/(BARVA LETADLA  
A OZNAČENÍ)** UVEĎTE barvu letadla a jeho význačné značení.
- N/(POZNÁMKY)** ZAŠKRTNĚTE označení N, pokud nejsou k dispozici žádné poznámky, nebo UVEĎTE jakékoli jiné záchranné vybavení a jakékoli další poznámky týkající se záchranného vybavení.
- C/(PILOT)** UVEĎTE jméno velitele letadla.

### 2.3 Podán kým

UVEĎTE název stanoviště, instituce nebo osoby, která letový plán podává.“