

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

► **B**

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**

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 186, 7.7.2006, s. 46)

Ve znění:

Úřední věstník

		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Nařízení Komise (EU) č. 929/2010 ze dne 18. října 2010	L 273	4	19.10.2010
► <u>M2</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012	L 281	1	13.10.2012



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**

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) ⁽¹⁾, a zejména na čl. 3 odst. 1 uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ⁽²⁾, a zejména na čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Velký počet studií, které provedla Komise a Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol), upozornil na výrazné nesrovnalosti v údajích letových plánů, které mají k dispozici strany zúčastněné na bezpečném provádění letů, zejména stanoviště letových provozních služeb, provozovatelé a piloti. Tyto nesrovnalosti mohou mít vliv na bezpečnost a účinnost evropského systému uspořádání letového provozu. Kromě toho by větší konzistentnost údajů letového plánu přispěla k hladkému provozu, podpořila by nové koncepce provozu, zejména v oblasti uspořádání toku letového provozu, a přispěla k posílení bezpečnosti. Měla by být přijata vhodná opatření ke snížení výskytu nesrovnalostí v údajích letových plánů.
- (2) V souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení (ES) č. 549/2004 byl Eurocontrol pověřen vypracováním požadavků na letové plány v předletové fázi pro jednotné evropské nebe. Toto nařízení je založeno na výsledné zprávě o pověření ze dne 17. března 2005.
- (3) Územní rozsah působnosti tohoto nařízení by se měl jasně vymezit odkazem 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 ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

▼B

- (4) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“) vymezila postupy předkládání, přijímání a distribuce letových plánů, které by měly vstoupit v platnost pro účely jednotného použití v rámci vzdušného prostoru jednotného evropského nebe. Tyto postupy by měla doplnit ustanovení, která uloží provozovatelům, pilotům, stanovištím letových provozních služeb a dalším předkladatelům letových plánů povinnost, aby zabezpečili, že klíčové položky letových plánů, které mají k dispozici, zůstanou konzistentní až do ukončení předletové fáze pro lety vycházející ze vzdušného prostoru, na který se vztahuje toto nařízení. Tyto klíčové položky by měly být jasně určeny.

- (5) Centralizovaná služba zpracování a distribuce letových plánů poskytovaná prostřednictvím Integrovaného systému zpracování předložených letových plánů (dále jen „IFPS“) byla zřízena pod dohledem organizace Eurocontrol. Členské státy by měly být povinny přijmout nezbytná opatření, aby zajistily, že IFPS poskytne informace podporující konzistentnost klíčových položek letových plánů.

- (6) Pokud IFPS nedostane žádný letový plán pro lety z přilehlých vzdušných prostorů vstupující do vzdušného prostoru, na který se vztahuje toto nařízení, mohou vzniknout rizika podobná těm, která vyplývají z nekonzistence údajů letových plánů, které mají k dispozici stanoviště letových provozních služeb, provozovatelé a piloti pro lety vycházející z tohoto vzdušného prostoru. V těchto případech by měly stanoviště letových provozních služeb poskytovat IFPS náležitě letové údaje s cílem předejít uvedeným rizikům.

- (7) Za účelem zachování nebo zvýšení existující úrovně bezpečnosti provozu by členské státy měly být povinny zajistit provedení hodnocení bezpečnosti dotčenými stranami, včetně postupů označení rizik, hodnocení a zmírnění rizik.

- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe zřízeného na základě článku 5 nařízení (ES) č. 549/2004,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví požadavky na postupy pro letové plány v předletové fázi za účelem zabezpečit konzistentnost letových plánů, stálých letových plánů a souvisejících aktualizujících zpráv mezi provozovateli, piloty a stanovišti letových provozních služeb prostřednictvím Integrovaného systému zpracování předložených letových plánů v době před vydáním letového povolení pro vzlety v rámci vzdušného prostoru, na který se vztahuje toto nařízení, nebo v době před vstupem do tohoto vzdušného prostoru pro jiné lety.

▼B

2. Toto nařízení se použije na všechny lety určené k provádění nebo prováděné v rámci všeobecného letového provozu v souladu s předpisy pro let podle přístrojů v rámci vzdušného prostoru vymezeného v čl. 1 odst. 3 nařízení (ES) č. 551/2004.

3. Toto nařízení se vztahuje na každou z těchto stran, které se podílejí na předkládání, změně, přijímání a distribuci letových plánů:

- a) provozovatelé a zástupci jednající jejich jménem;
- b) piloti a zástupci jednající jejich jménem;
- c) stanoviště letových provozních služeb poskytující služby všeobecnému letovému provozu prováděnému v souladu s pravidly pro let podle přístrojů.

*Článek 2***Definice**

1. Pro účely tohoto nařízení se použijí definice vymezené v nařízení (ES) č. 549/2004.

2. Vedle definic uvedených v odstavci 1 se použijí tyto definice:

- 1. „letovým plánem“ se rozumí stanovené údaje poskytnuté stanovištěm letových provozních služeb vztahující se k zamýšleného letu nebo k části letu;
- 2. „předletovou fází“ se rozumí období od prvního předložení letového plánu do prvního vydání letového povolení;
- 3. „stálým letovým plánem“ se rozumí letový plán týkající se série často se opakujících, pravidelně prováděných jednotlivých letů s totožnými základními charakteristikami, který předkládá provozovatel k uchování a opakovanému použití stanovišti letových provozních služeb;
- 4. „provozovatelem“ se rozumí osoba, organizace či podnik provozující letadla nebo nabízející jejich provoz;
- 5. „stanovištěm letových provozních služeb“ (stanoviště ATS) se rozumí civilní nebo vojenské stanoviště odpovědné za poskytování letových provozních služeb;
- 6. „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;
- 7. „letovým povolením“ (dále jen „povolení ATC“) se rozumí povolení pro letadlo postupovat podle podmínek, které vymezuje stanoviště řízení letového provozu;

▼M2

8. „IFR“ je zkratka používaná k označení pravidel pro let podle přístrojů;

▼B

9. „stanovištěm řízení letového provozu“ (dále jen „stanovištěm ATC“) se rozumí oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení nebo letištní řídicí věž;
10. „klíčovými položkami letového plánu“ se rozumí tyto položky letového plánu:
 - a) identifikace letadla;
 - b) letiště odletu;
 - c) předpokládané datum zahájení pojiždění;
 - d) předpokládaný čas zahájení pojiždění;
 - e) letiště určení;
 - f) trať kromě postupů v koncovém řízeném prostoru;
 - g) cestovní rychlost a požadovaná letová hladina;
 - h) typ letadla a kategorie turbulence v úplavu;
 - i) pravidla letu a druh letu;
 - j) vybavení letadla a související schopnosti;
11. „předkladatelem“ se rozumí osoba nebo organizace, včetně pilotů, provozovatelů a zástupců jednajících jejich jménem a stanovišť ATS, předkládající IFPS letové plány a související aktualizující zprávy;
12. „předloženým letovým plánem“ se rozumí letový plán, který podal předkladatel, včetně změn, které iniciovali a přijali piloti, provozovatelé, stanoviště ATS nebo centralizovaná služba zpracování a distribuce letových plánů během předletové fáze;
13. „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;
14. „předpokládaným datem zahájení pojiždění“ se rozumí předpokládané datum, kdy se letadlo začne pohybovat v souvislosti s odletem;
15. „předpokládaným časem zahájení pojiždění“ se rozumí předpokládaný čas, kdy se letadlo začne pohybovat v souvislosti s odletem;

▼B

16. „postupy v koncovém řízeném prostoru“ se rozumí standardizované postupy na trati odletů podle přístrojů a standardizované postupy na trati přiletů podle přístrojů definované v Postupech provozních služeb ICAO (PANS-OPS, Doc 8168 – 1. díl – čtvrté vydání – 1993 – obsahující změnu č. 13).

*Článek 3***Interoperabilita a výkonnostní požadavky****▼M2**

1. Ustanovení uvedená v příloze se použijí na předkládání, přijímání a distribuci letových plánů na každý let, na který se vztahuje toto nařízení, a na všechny změny klíčové položky letového plánu v předletové fázi v souladu s tímto nařízením.

▼B

2. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že jakmile IFPS dostane letový plán nebo jeho změnu:

- a) zkontroluje jeho soulad s dohodami, které se týkají formátu a údajů;
- b) zkontroluje jeho úplnost a v maximální možné míře jeho přesnost;
- c) v případě potřeby přijme opatření, aby byl plán přijatelný pro letové provozní služby, a
- d) oznámí předkladateli přijetí letového plánu nebo jeho změnu.

3. Členské státy přijmou potřebná opatření, aby zabezpečily, že IFPS oznámí všem dotčeným stanovištím ATS přijatý letový plán a všechny přijaté změny klíčových položek letového plánu v předletové fázi a související aktualizující zprávy.

4. Předkladatel, který není provozovatelem ani pilotem, zabezpečí, aby podmínky přijetí letového plánu a jakýchkoli potřebných změn těchto podmínek oznámených službou IFPS byly zpřístupněny provozovateli nebo pilotovi, který předložil letový plán.

5. Provozovatel zabezpečí, aby podmínky přijetí letového plánu a jakékoli jeho změny oznámené IFPS předkladateli byly začleněny do plánovaného provedení letu a byly oznámeny pilotovi.

6. Provozovatel se před provedením letu musí přesvědčit, že obsah původního letového plánu odpovídá zamýšlenému letu.

7. Stanoviště ATC v předletové fázi zpřístupní prostřednictvím IFPS všechny potřebné změny týkající se klíčových položek tratě nebo letové hladiny v letovém plánu, které by mohly ovlivnit bezpečné provedení letu, pro letové plány a související aktualizující zprávy, které předtím dostaly od IFPS.

Bez koordinace s provozovatelem nesmí stanoviště ATC v předletové fázi provést žádné jiné změny letového plánu nebo jej zrušit.

▼B

8. Členské státy přijmou potřebná opatření, aby zabezpečily, že IFPS oznámí předkladateli letového plánu jakékoli změny v předletové fázi uvedené v odst. 7 prvním pododstavci.

9. Pokud IFPS předem neobdržel od stanovišť ATS žádný letový plán pro let vstupující do vzdušného prostoru, za který nesou odpovědnost, zpřístupní dotčená stanoviště prostřednictvím IFPS alespoň identifikaci letadla, typ letadla, bod vstupu do prostoru jejich odpovědnosti, čas a letovou hladinu v tomto bodě, trať a letiště určení pro tyto lety.

*Článek 4***Požadavky na bezpečnost**

Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, že jakýmkoli změnám stávajících nebo zavedení nových postupů pro letové plány v předletové fázi, na které se vztahuje toto nařízení, předcházelo hodnocení bezpečnosti, včetně označení rizik, hodnocení a zmírnění rizik, provedené dotčenými stranami.

*Článek 5***Dodatečné požadavky**

1. Stanoviště ATS zabezpečí, aby jejich pracovníci, kteří jsou zapojeni do plánování letů byli řádně informováni o příslušných ustanoveních tohoto nařízení a absolvovali dostatečný výcvik pro své pracovní funkce.

2. Členské státy přijmou potřebná opatření, aby zabezpečily, že pracovníci provozující službu IFPS, která se podílí na plánování letů byli řádně informováni o příslušných ustanoveních tohoto nařízení a absolvovali dostatečný výcvik pro své pracovní funkce.

3. Stanoviště ATS:

a) vypracují a aktualizují příručky obsahující potřebné pokyny a informace, aby umožnily svým pracovníkům, kteří jsou odpovědní za provoz, používat ustanovení tohoto nařízení;

b) zabezpečí, aby příručky uvedené v písmenu a) byly dostupné a aktualizované a aby jejich aktualizace a distribuce podléhala náležitému řízení jakosti a uspořádání dokumentace;

c) zajistí, aby pracovní metody a provozní postupy byly v souladu s příslušnými ustanoveními uvedenými v tomto nařízení.

4. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zabezpečily, že centralizovaná služba zpracování a distribuce letových plánů:

a) vypracuje a aktualizuje příručky obsahující potřebné pokyny a informace, aby umožnily svým pracovníkům, kteří jsou odpovědní za provoz, používat ustanovení tohoto nařízení;

▼B

- b) zabezpečí, aby tyto příručky byly dostupné a aktualizované a aby jejich aktualizace a distribuce podléhala náležitému řízení jakosti a uspořádání dokumentace;
 - c) zajistí, aby pracovní metody a provozní postupy byly v souladu s příslušnými ustanoveními uvedenými v tomto nařízení.
5. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění souladu s tímto nařízením.

*Článek 6***Vstup v platnost a použitelnost**

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

Použije se ode dne 1. ledna 2009.

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

▼ B*PŘÍLOHA***▼ M2****Ustanovení uvedená v čl. 3 odst. 1**

1. Oddíl 4 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 ⁽¹⁾.

▼ M1

2. Hlava 4 oddíl 4.4 (Letový plán) a hlava 11 oddíl 11.4.2.2 (Zprávy o pohybu letadel) dokumentu č. 4444 Úmluvy ICAO „Postupy pro letové navigační služby – uspořádání letového provozu“ (patnácté vydání z roku 2007 včetně všech změn až do změny č. 2).
3. Hlava 2 (Letové plány) a hlava 6 oddíl 6.12.3 (Vypočítané časy přeletu hranic) regionálních doplňkových postupů, dokument č. 7030 „Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy“ (páté vydání z roku 2008 včetně všech změn až do změny č. 2).

⁽¹⁾ Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1.