ISSN 1977-0790

Úradný vestník Európskej únie

L 281

Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 55

13. októbra 2012

Obsah

II *Nelegislatívne akty*

NARIADENIA

★ **Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010** [1] 1

Cena: 4 EUR

[1] Text s významom pre EHP

SK

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 923/2012

z 26. septembra 2012,

ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) ([1]), a najmä na jeho článok 4 písm. a) a b),

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva ([2]) (ďalej len „základné nariadenie EASA"), a najmä na jeho články 8 a 8b a prílohu Vb,

keďže:

(1) Podľa nariadenia (ES) č. 551/2004 a nariadenia (ES) č. 216/2008 je Komisia povinná prijať vykonávacie predpisy s cieľom prijímať primerané ustanovenia o pravidlách lietania na základe noriem a odporúčaných postupov Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO), ako aj harmonizovať uplatňovanie klasifikácie vzdušného priestoru podľa ICAO s cieľom zabezpečiť plynulé poskytovanie bezpečných a efektívnych služieb letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba.

(2) Eurocontrol bol poverený v súlade s článkom 8 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba ([3]), aby pomáhal Komisii pri príprave vykonávacích predpisov, ktorými sa ustanovujú vhodné ustanovenia o pravidlách lietania na základe noriem ICAO a odporúčaných postupov, a aby harmonizoval uplatňovanie klasifikácie vzdušného priestoru podľa ICAO.

(3) V súlade s článkom 1 ods. 3 a článkom 13 nariadenia (ES) č. 549/2004 a článkom 2 nariadenia (ES) č. 216/2008 by iniciatíva jednotného európskeho neba mala pomáhať členským štátom pri plnení ich povinností na základe Chicagskeho dohovoru z roku 1944 o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagsky dohovor") zabezpečovaním spoločného výkladu a vykonávania.

(4) Cieľom nariadenia (ES) č. 551/2004 je podporiť koncepciu integrovanejšieho prevádzkového vzdušného priestoru v rámci spoločnej dopravnej politiky a vytvoriť spoločné postupy pre návrh, plánovanie a riadenie a zároveň zabezpečiť účinné a bezpečné vykonávanie manažmentu letovej prevádzky. Tento cieľ je obzvlášť dôležitý pre rýchlu implementáciu funkčných blokov vzdušného priestoru v rámci jednotného európskeho neba.

(5) Výsledok práce spoločnej skupiny zriadenej Komisiou, organizáciou Eurocontrol a ICAO, v ktorom sa odrážajú rozdiely jednotlivých členských štátov vo vzťahu k normám ICAO týkajúcim sa pravidiel lietania a príslušných ustanovení leteckých navigačných služieb, podporuje potrebu štandardizácie spoločných pravidiel a odlišností v súvislosti s jednotným európskym nebom.

(6) V záujme zaistenia bezpečnej, efektívnej a rýchlej medzinárodnej letovej prevádzky a podpory funkčných blokov vzdušného priestoru by všetci účastníci jednotného európskeho neba mali dodržiavať spoločný súbor

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.
([2]) Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.
([3]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

pravidiel. Kľúčovým príspevkom k bezpečnosti cezhraničnej prevádzky je ďalej vytvorenie transparentného regulačného systému, ktorý účastníkom poskytne právnu istotu a predvídateľnosť. Na tieto účely by sa mali vytvoriť štandardizované pravidlá lietania a príslušné prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov leteckej prevádzky a v prípade potreby by ich mali doplniť usmerňujúce materiály a/alebo prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek.

(7) Na dosiahnutie týchto cieľov by členské štáty mali oznamovať ICAO iba spoločne dohodnuté európske rozdiely v oblastiach, na ktoré sa vzťahujú právne predpisy Únie. Tieto rozdiely by sa mali určovať a monitorovať v rámci trvalého postupu.

(8) Ak členské štáty, ktoré prijali dodatočné ustanovenia doplňujúce normy ICAO, považujú tieto ustanovenia naďalej za nevyhnutné a ak tieto dodatočné ustanovenia nepredstavujú rozdiel podľa Chicagskeho dohovoru alebo v porovnaní s platnými právnymi predpismi Únie, mali by tieto ustanovenia naďalej uplatňovať, kým sa nimi nebudú zaoberať príslušné ustanovenia Únie.

(9) Uplatňovaním tohto nariadenia by nemali byť dotknuté povinnosti a práva členských štátov nad širym morom v súlade s článkom 12 Chicagskeho dohovoru, a najmä s prílohou 2 k Chicagskemu dohovoru, ako aj povinnosti členských štátov a Únie na základe Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve a povinnosti členských štátov na základe Dohovoru o medzinárodných pravidlách na zabránenie zrážkam na mori z roku 1972.

(10) V súlade s článkom 1 ods. 2 rámcového nariadenia (ES) č. 549/2004 sa regulačný rámec pre zriadenie jednotného európskeho neba nevzťahuje na vojenskú prevádzku a výcvik.

(11) Toto nariadenie sa nezaoberá existujúcim postupom zmeny a doplnenia noriem ICAO a odporúčaných postupov v rámci Chicagskeho dohovoru.

(12) Rozšírenie pôsobnosti EASA na bezpečnosť manažmentu letovej prevádzky si vyžaduje zhodu medzi prípravou vykonávacích predpisov podľa nariadení (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 216/2008.

(13) S cieľom zabezpečiť zhodu medzi transpozíciou ustanovení prílohy 2 k Chicagskemu dohovoru stanovenou v tomto nariadení a budúcimi ustanoveniami vychádzajúcimi z ostatných príloh k Chicagskemu dohovoru, ktoré budú súčasťou ďalších etáp práce, ako aj vykonávanie budúcich predpisov Únie by sa pôvodné ustanovenia mali v prípade potreby opätovne prehodnotiť.

(14) V prípade potreby by sa mali aktualizovať ďalšie právne predpisy Únie, aby odkazovali na toto nariadenie,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Zámerom tohto nariadenia je stanoviť spoločné pravidlá lietania a prevádzkové predpisy týkajúce sa služieb a postupov leteckej prevádzky, ktoré sa uplatňujú na všeobecnú letovú prevádzku v rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 551/2004.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje najmä na používateľov vzdušného priestoru a lietadlá vykonávajúce všeobecnú letovú prevádzku:

a) ktoré lietajú do Únie, v rámci Únie alebo odlietajú z Únie;

b) ktoré majú značky štátnej príslušnosti a registrové značky členského štátu Únie a lietajú v akomkoľvek vzdušnom priestore tak, že neporušujú pravidlá zverejnené krajinou, ktorá si uplatňuje právomoc nad prelietavaným územím.

3. Toto nariadenie sa tiež uplatňuje na príslušné orgány členských štátov, poskytovateľov leteckých navigačných služieb a príslušný pozemný personál podieľajúci sa na prevádzkových činnostiach lietadla.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „presnosť“ znamená stupeň zhody medzi odhadovanou alebo nameranou hodnotou a skutočnou hodnotou;

2. „ADS-C dohoda“ znamená plán hlásení, ktorým sa stanovujú podmienky hlásenia údajov ADS-C (t. j. údajov potrebných pre stanovište letových prevádzkových služieb, a frekvencia hlásení ADS-C, ktoré musia byť dohodnuté pred použitím ADS-C pri poskytovaní letových prevádzkových služieb);

3. „poradný vzdušný priestor“ znamená vzdušný priestor stanovených rozmerov alebo stanovená trať, kde je k dispozícii letová poradná služba;

4. „poradná trať“ znamená stanovenú trať, na ktorej je k dispozícii letová poradná služba;

5. „akrobatický let“ znamená úmyselne vykonávané manévre lietadla charakterizované prudkými zmenami jeho priestorovej polohy, nezvyčajnou priestorovou polohou alebo nezvyčajnými zmenami rýchlosti, ktoré nie sú potrebné pre bežný let ani pre inštruktáž s cieľom vydávania preukazov spôsobilosti alebo kvalifikačných kategórií okrem kvalifikačnej kategórie na leteckú akrobaciu;

6. „letisko“ je vymedzená plocha (vrátane budov, zariadení a vybavenia) na zemi alebo na vode, alebo na pevnej, upevnenej príbrežnej alebo plávajúcej konštrukcii, určená buď úplne, alebo čiastočne na prílety, odlety a pohyby lietadiel na zemi;

7. „letisková služba riadenia“ znamená službu riadenia letovej prevádzky pre letiskovú prevádzku;

8. „letisková riadiaca veža“ znamená stanovište zriadené na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky letiskovej prevádzke;

9. „letisková prevádzka“ znamená celú prevádzku na prevádzkovej ploche letiska a všetky lietadlá letiace v blízkosti letiska. K lietadlám prevádzkovaným v blízkosti letiska patria okrem iného lietadlá prilietajúce do letiskového okruhu alebo odlietajúce z neho;

10. „letiskový okruh“ je stanovená letová dráha, po ktorej má letieť lietadlo letiace v blízkosti letiska;

11. „okrsok letiska“ znamená vzdušný priestor so stanovenými rozmermi okolo letiska na ochranu letiskovej prevádzky;

12. „letecké práce“ znamenajú prevádzku lietadla, pri ktorej sa lietadlo využíva na špecializované služby, ako napríklad služby v rámci poľnohospodárstva, stavebníctva, fotografovania, zememeračstva, pozorovania a hliadkovania, vyhľadávania a zachraňovania alebo leteckej reklamy atď.;

13. „letecká informačná príručka (AIP)“ je príručka vydaná štátom alebo ním povereným orgánom, obsahujúca letecké informácie trvalého charakteru dôležité pre leteckú prevádzku;

14. „letecká pohyblivá služba“ je pohyblivá služba medzi leteckými a lietadlovými stanicami alebo medzi lietadlovými stanicami navzájom, na ktorej sa môžu zúčastňovať i stanice záchranných prostriedkov. Na tejto službe sa môžu zúčastňovať aj núdzové polohové rádiomajáky na pátranie a záchranu na stanovených tiesňových a núdzových frekvenciách;

15. „letecká stanica“ je pozemná stanica leteckej pohyblivej služby. V určitých prípadoch sa môže letecká stanica umiestniť napríklad na palube lode alebo na plošine na mori;

16. „letún“ je motorové lietadlo ťažšie ako vzduch, ktorého vztlak potrebný na let vzniká prevažne pôsobením aerodynamických síl na nosné plochy, pričom tieto plochy zostávajú za daných podmienok letu voči lietadlu nepohyblivé;

17. „palubný protizrážkový systém (ACAS)“ je lietadlový systém založený na využití signálov odpovedača sekundárneho prehľadového radaru (SSR), ktorý pracuje nezávisle od pozemných zariadení a poskytuje pilotovi upozornenie na potenciálne konfliktné lietadlá vybavené odpovedačom SSR;

18. „lietadlo“ znamená zariadenie schopné pohybu v atmosfére následkom iných reakcií, ako sú reakcie vzduchu voči zemskému povrchu;

19. „lietadlová adresa“ je jedinečná 24-bitová kombinácia dostupná na pridelenie lietadlu na účely spojenia lietadlo-zem, navigácie a prehľadu o prevádzke;

20. „meteorologické pozorovanie počas letu“ je hodnotenie jedného alebo viacerých meteorologických prvkov uskutočnené z lietadla počas letu;

21. „AIRMET informácia“ je informácia pripravovaná meteorologickou výstražnou službou, upozorňujúca na vybrané pozorované alebo predpovedané meteorologické javy na trati, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť letov uskutočňovaných v nízkych hladinách a ktoré neboli zahrnuté do predpovede pre lety v nízkych hladinách v príslušnej letovej informačnej oblasti alebo podoblasti;

22. „spojenie lietadlo-zem“ znamená obojsmerné spojenie medzi lietadlom a stanicami alebo miestami na povrchu zeme;

23. „riadiaca rádiostanica pri spojení lietadlo-zem“ je letecká telekomunikačná stanica, ktorá má hlavnú zodpovednosť za spojenie týkajúce sa prevádzky a riadenia lietadiel v danom priestore;

24. „letové hlásenie“ je hlásenie z lietadla počas letu zostavené v súlade s požiadavkami na hlásenie polohy a hlásenie prevádzkových a/alebo meteorologických údajov;

25. „rolovanie vo vzduchu“ je pohyb vrtuľníka alebo lietadla VTOL nad povrchom letiska spravidla s využívaním prízemného efektu pri rýchlosti spravidla menšej ako 37 km/h (20 kt);

26. „letová prevádzka“ sú všetky lietadlá počas letu alebo pohybujúce sa na prevádzkovej ploche letiska;

27. „letová poradná služba“ je služba poskytovaná v letovom poradnom vzdušnom priestore na zabezpečenie rozstupov, ak je to uskutočniteľné, medzi lietadlami letiacimi podľa letových plánov na let IFR;

28. „letové povolenie“ znamená povolenie oprávňujúce veliteľa lietadla vykonať let alebo v lete pokračovať podľa podmienok určených stanovišťom riadenia letovej prevádzky;

29. „inštrukcie riadenia letovej prevádzky“ sú príkazy vydané riadením letovej prevádzky s cieľom požiadať pilota, aby vykonal určitú činnosť;

30. „služba riadenia letovej prevádzky“ znamená službu poskytovanú na účely:

    a) zabraňovania zrážkam:

        1. medzi lietadlami a

        2. medzi lietadlami a prekážkami na prevádzkovej ploche a

    b) urýchlenia a udržania usporiadaného toku letovej prevádzky;

31. „stanovište riadenia letovej prevádzky“ je všeobecný výraz, ktorý znamená buď oblastné stredisko riadenia, približovacie stanovište riadenia, alebo letiskovú riadiacu vežu;

32. „letová prevádzková služba (ATS)“ je všeobecný výraz, ktorý znamená letovú informačnú službu, pohotovostnú službu, letovú poradnú službu, službu riadenia letovej prevádzky (oblastnú službu riadenia, približovaciu službu riadenia alebo letiskovú službu riadenia);

33. „priestory letových prevádzkových služieb“ sú abecedne označené vzdušné priestory stanovených rozmerov, v rámci ktorých sa môžu vykonávať určité druhy letov a pre ktoré sú vymedzené letové prevádzkové služby a pravidlá prevádzky;

34. „ohlasovňa letových prevádzkových služieb“ znamená stanovište zriadené na prijímanie hlásení týkajúcich sa letových prevádzkových služieb a prijímanie letových plánov predkladaných pred odletom;

35. „stanovište letových prevádzkových služieb“ je všeobecný výraz, ktorý znamená buď stanovište riadenia letovej prevádzky, letové informačné stredisko, alebo ohlasovňu letových prevádzkových služieb;

36. „letová cesta“ je riadená oblasť alebo jej časť zriadená v podobe koridoru;

37. „pohotovostná služba“ je služba zabezpečujúca poskytovanie informácií príslušným organizáciám o lietadlách, ktorým sa má poskytnúť pátracia a záchranná služba, a spoluprácu s týmito organizáciami podľa potreby;

38. „náhradné letisko“ je letisko, na ktoré môže lietadlo pokračovať v lete, ak je buď nemožné alebo nevhodné pokračovať v lete, alebo pristáť na letisku zamýšľaného pristátia. K náhradným letiskám patrí:

    a) „náhradné letisko pri vzlete“ je náhradné letisko, na ktorom môže lietadlo pristáť, ak je to krátko po vzlete nevyhnutné a ak nemožno použiť letisko vzletu;

    b) „náhradné letisko na trati“ je letisko, na ktorom lietadlo bude môcť pristáť, ak sa na trati dostane do mimoriadnej alebo núdzovej situácie;

    c) „náhradné letisko na trati pri prevádzke ETOPS“ je vhodné a primerané letisko umožňujúce letúnu pristáť v prípade vysadenia motora alebo iných neštandardných alebo núdzových podmienok na trati pri prevádzke ETOPS;

    d) „cieľové náhradné letisko“ je náhradné letisko, na ktoré môže lietadlo pokračovať v lete, ak je buď nemožné, alebo nevhodné pristáť na plánovanom letisku pristátia;

39. „nadmorská výška“ je vertikálna vzdialenosť hladiny, bodu alebo predmetu považovaného za bod, meraná od strednej hladiny mora (MSL);

40. „približovacia služba riadenia“ znamená službu riadenia letovej prevádzky pre riadené lety prilietavajúcich a odlietavajúcich lietadiel;

41. „približovacie stanovište riadenia“ znamená stanovište zriadené na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky riadeným letom prilietavajúcim na jedno alebo viaceré letiská alebo z neho/nich odlietavajúcim;

42. „odbavovacia plocha“ je vymedzená plocha určená na umiestnenie lietadiel na účely nastupovania alebo vystupovania cestujúcich, nakladania a vykladania pošty alebo nákladu, dopĺňania paliva, parkovania alebo údržby;

43. „oblastné stredisko riadenia (ACC)“ znamená stanovište zriadené na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky riadeným letom v riadených oblastiach pod jeho právomocou;

44. „oblastná služba riadenia“ znamená službu riadenia letovej prevádzky poskytovanú riadeným letom v riadených oblastiach;

45. „priestorová navigácia (RNAV)“ znamená spôsob navigácie, ktorý umožňuje prevádzku lietadla po akejkoľvek požadovanej dráhe letu vnútri dosahu pozemných alebo kozmických navigačných zariadení alebo v rozsahu možností sebestačného vybavenia lietadla alebo ich kombináciou;

46. „trať letových prevádzkových služieb (ATS)“ je stanovená trať, určená na usmerňovanie toku letovej prevádzky podľa potrieb na poskytovanie letových prevádzkových služieb;

47. „automatické závislé sledovanie – vysielanie (ADS-B)“ sú prostriedky, prostredníctvom ktorých môžu lietadlá, letiskové vozidlá a iné objekty automaticky vysielať a/alebo prijímať údaje, ako je identifikácia, poloha, a ďalšie náležité údaje vo vysielacom režime prostredníctvom dátového prenosu;

48. „automatické závislé sledovanie – kontrakt (ADS-C)“ sú prostriedky, prostredníctvom ktorých sa budú dátovým prenosom vymieňať podmienky dohody ADS-C medzi pozemným systémom a lietadlom, pričom dohoda ADS-C určuje, za akých podmienok sa má začať odovzdávanie hlásení ADS-C a ktoré údaje majú hlásenia obsahovať;

49. „automatická informačná služba v koncovej riadenej oblasti (ATIS)“ je automatické poskytovanie platných pravidelných informácií prilietavajúcim a odlietavajúcim lietadlám počas 24 hodín alebo iného stanoveného času:

    a) „dátový prenos automatickej informačnej služby v koncovej riadenej oblasti (D-ATIS)“ je poskytovanie služby ATIS dátovým prenosom;

    b) „hlasová automatická informačná služba v koncovej riadenej oblasti (Voice-ATIS)“ je poskytovanie ATIS prostredníctvom nepretržite sa opakujúceho rozhlasového vysielania;

50. „výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti“ je výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nad zemou alebo vodou pod 6 000 m (20 000 ft), pokrývajúca viac ako polovicu oblohy;

51. „bod prechodu“ je bod, v ktorom sa od lietadla letiaceho na úseku trate letových prevádzkových služieb určenom zariadeniami VOR (VHF všesmerový rádiomaják) očakáva, že zmení navigačné vedenie lietadla zo zariadenia VOR za lietadlom na najbližšie navigačné vedenie lietadla zariadením VOR pred lietadlom;

52. „medza povolenia“ je bod, do ktorého platí letové povolenie;

53. „prevádzkovo významná oblačnosť“ je oblačnosť s výškou základne oblačnosti pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia, alebo oblaky typu kumulonimbus alebo vežovitý kumulus bez ohľadu na výšku ich základne;

54. „kód (SSR)“ je číslo priradené určitej skupine impulzných signálov odpovede vysielanej odpovedačom v móde A alebo C;

55. „príslušný orgán“ je orgán určený členským štátom, oprávnený zabezpečovať dodržiavanie požiadaviek tohto nariadenia;

56. „riadená oblasť“ je riadený vzdušný priestor siahajúci nahor od stanovenej výšky nad zemou;

57. „riadené letisko“ je letisko, na ktorom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky letiskovej prevádzke bez ohľadu na existenciu riadeného okrsku;

58. „riadený vzdušný priestor“ je vzdušný priestor stanovených rozmerov, v rámci ktorého sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky v súlade s klasifikáciou vzdušného priestoru;

59. „riadený let“ je každý let, ktorý je predmetom letového povolenia;

60. „dátové spojenie riadiaci-pilot (CPDLC)“ je spôsob spojenia medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom použitím dátového prenosu pre spojenie ATC;

61. „riadený okrsok“ je riadený vzdušný priestor siahajúci od povrchu zeme do stanovenej výšky;

62. „cestovné stúpanie“ je technika letu lietadla, ktorá má za následok rovnomerné zväčšovanie výšky v závislosti od zmenšovania hmotnosti lietadla;

63. „cestovná hladina“ je hladina udržiavaná lietadlom počas značnej časti letu;

64. „platný letový plán (CPL)“ je letový plán zahŕňajúci prípadné zmeny spôsobené neskôr vydanými povoleniami;

65. „nebezpečný priestor“ je vzdušný priestor s vymedzenými rozmermi, v rámci ktorého sa môžu v určitom čase vykonávať aktivity nebezpečné pre let lietadla;

66. „spojenie dátovým prenosom“ je forma spojenia určená na výmenu správ dátovým prenosom;

67. „údaj“ znamená všetky veličiny alebo súbor veličín, ktoré môžu slúžiť ako referencia alebo základ výpočtu ďalších veličín;

68. „povolenie na let po prúde“ je povolenie udelené lietadlu stanovišťom riadenia letovej prevádzky, ktoré v danom čase nie je riadiacim stanovišťom daného lietadla;

69. „predpokladaný čas letu“ je predpokladaný čas potrebný na pokračovanie letu z jedného významného bodu do ďalšieho;

70. „predpokladaný čas začatia rolovania“ znamená predpokladaný čas, keď sa lietadlo začne pohybovať v súvislosti s odletom;

71. „predpokladaný čas príletu“ znamená v prípade letov IFR čas, v ktorom sa predpokladá, že lietadlo priletí nad stanovený bod vymedzený vzťahom k rádionavigačným zariadeniam, z ktorého sa predpokladá začatie prístrojového priblíženia. Ak nie je bod vyznačený rádionavigačným zariadením na letisku, čas príletu lietadla nad letisko. V prípade letov VFR čas, v ktorom sa predpokladá, že lietadlo priletí nad letisko;

72. „predpokladaný čas priblíženia“ je čas, v ktorom stanovište ATC predpokladá, že lietadlo po vyčkávaní opustí vyčkávací fix na dokončenie svojho priblíženia na pristátie. Skutočný čas opustenia vyčkávacieho fixu závisí od povolenia priblíženia;

73. „podaný letový plán (FPL)“ je letový plán predložený stanovišťu ATS pilotom alebo určeným zástupcom bez akýchkoľvek neskorších zmien;

74. „člen letovej posádky“ je člen posádky s príslušným preukazom spôsobilosti, ktorý je počas času letovej služby poverený povinnosťami potrebnými na prevádzku lietadla;

75. „letové informačné stredisko“ je stanovište zriadené na poskytovanie letovej informačnej služby a pohotovostnej služby;

76. „letová informačná oblasť“ znamená vzdušný priestor stanovených rozmerov, v rámci ktorého sa poskytuje letová informačná služba a pohotovostná služba;

77. „letová informačná služba“ je služba určená na poskytovanie rád a informácií na bezpečné a efektívne vykonávanie letov;

78. „letová hladina“ je hladina stáleho atmosférického tlaku, ktorá sa vzťahuje na stanovený tlakový údaj 1 013,2 hektopascalu (hPa), oddelená od ostatných takých hladín stanovenými tlakovými intervalmi;

79. „letový plán“ sú stanovené údaje o zamýšľanom lete alebo časti letu lietadla, ktoré sa predkladajú stanovištiam letových prevádzkových služieb;

80. „letová dohľadnosť“ znamená dohľadnosť dopredu z kabíny lietadla počas letu;

81. „predpoveď – meteorologická“ znamená súhrn údajov o očakávaných meteorologických podmienkach v určitom čase alebo období v určenej oblasti alebo časti vzdušného priestoru;

82. „prízemná dohľadnosť“ je dohľadnosť na letisku hlásená oprávneným pozorovateľom alebo automatickými systémami;

83. „kurz“ je smer pozdĺžnej osi lietadla spravidla vyjadrovaný v stupňoch od severu (zemepisného, magnetického, kompasového alebo sieťového);

84. „výška“ je vertikálna vzdialenosť hladiny, bodu alebo predmetu považovaného za bod, meraná od stanoveného údaja;

85. „vrtuľník“ je lietadlo ťažšie ako vzduch, schopné letieť prevažne pôsobením aerodynamických síl, vznikajúcich na jednom alebo na viacerých poháňaných rotoroch, ktorých osi sú v podstate zvislé;

86. „vzdušný priestor nad šírym morom“ je vzdušný priestor mimo územia súše a pobrežných vôd, ako sa stanovuje v Dohovore Organizácie Spojených národov o morskom práve (Montego Bay z roku 1982);

87. „IFR“ je skratka používaná na označenie pravidiel letu podľa prístrojov;

88. „let IFR“ je let vykonávaný v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov;

89. „IMC“ je skratka používaná na označenie meteorologických podmienok na let podľa prístrojov;

90. „postup priblíženia podľa prístrojov (IAP)“ je séria vopred stanovených manévrov vykonávaných podľa údajov letových prístrojov, ktoré zabezpečujú stanovenú ochranu od prekážok od fixu počiatočného priblíženia, prípadne od začiatku stanovenej príletovej trate k bodu, z ktorého možno vykonať pristátie; ak nemožno vykonať pristátie, až do polohy, v ktorej sa aplikujú kritériá bezpečných výšok nad prekážkami pri vyčkávaní alebo pri lete na preletovej trati. Postupy priblíženia podľa prístrojov sa klasifikujú takto:

    a) Nie-presné *priblíženie (NPA)* znamená postup priblíženia podľa prístrojov s použitím smerového vedenia, ale bez použitia vertikálneho vedenia.

    b) *Priblíženie s vertikálnym vedením (APV)* znamená postup podľa prístrojov s použitím smerového a vertikálneho vedenia, ktoré nespĺňa požiadavky stanovené na presné priblíženie a pristátie.

    c) *Presné priblíženie (PA)* znamená postup priblíženia podľa prístrojov s použitím presného smerového a vertikálneho vedenia pri určitých minimách, podľa kategórie prevádzky;

91. „meteorologické podmienky na let podľa prístrojov (IMC)“ sú meteorologické podmienky vyjadrené dohľadnosťou, vzdialenosťou od oblačnosti a výškou základne najnižšej vrstvy oblačnosti, ktoré sú horšie ako stanovené minimá meteorologických podmienok na let za viditeľnosti;

92. „pristávacia plocha“ je tá časť pohybovej plochy, ktorá je určená na pristátie alebo vzlet lietadla;

93. „hladina“ je všeobecný výraz vzťahujúci sa na vertikálnu polohu lietadla počas letu, ktorý znamená buď výšku, nadmorskú výšku, alebo letovú hladinu;

94. „prevádzková plocha“ je časť letiska určená na vzlety, pristátia a rolovanie lietadiel s výnimkou odbavovacích plôch;

95. „mód (SSR)“ je ustálené označenie vzťahujúce sa na špecifické funkcie dotazovacích signálov vysielaných dotazovačom SSR. V prílohe 10 k ICAO sa stanovujú štyri módy: A, C, S a intermód;

96. „pohybová plocha“ je časť letiska určená na vzlety, pristátia a rolovanie lietadiel, zahŕňajúca prevádzkovú plochu a odbavovaciu plochu (plochy);

97. „noc“ je časový úsek medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania. Občiansky súmrak sa končí večer, keď sa stred slnečného kotúča nachádza 6 stupňov nad obzorom, a začína sa ráno, keď sa stred slnečného kotúča nachádza 6 stupňov pod obzorom;

98. „prekážka“ znamená všetky pevné (dočasné aj trvalé) a pohyblivé objekty alebo ich časti, ktoré:

a) sa nachádzajú v priestore určenom na pohyb lietadla po ploche alebo

b) prevyšujú vymedzené plochy určené na zaistenie bezpečnosti lietadiel počas letu, alebo

c) sa nachádzajú mimo týchto vymedzených plôch a ktoré boli vyhodnotené ako nebezpečné pre leteckú prevádzku;

99. „miesto prevádzky“ znamená miesto, ktoré zvolil prevádzkovateľ alebo veliaci pilot na pristátie, vzlet a/alebo prevádzku so zdvíhacím zariadením;

100. „veliteľ lietadla“ je pilot určený prevádzkovateľom lietadla alebo v prípade všeobecného letectva vlastníkom lietadla, ktorý zodpovedá za plnenie povinností veliteľa a za bezpečné vykonanie letu;

101. „tlaková nadmorská výška“ znamená atmosférický tlak vyjadrený nadmorskou výškou zodpovedajúcou danému tlaku podľa štandardnej atmosféry, ako sa vymedzuje v časti 1 prílohy 8 k Chicagskemu dohovoru;

102. „zneužívanie psychoaktívnych látok“ je užívanie jednej alebo viacerých psychoaktívnych látok leteckým personálom takým spôsobom, ktorý:

a) predstavuje priame nebezpečenstvo pre užívateľa alebo ohrozuje životy, zdravie a pohodu iných a/alebo

b) spôsobuje alebo zhoršuje pracovné, sociálne, psychické alebo fyzické problémy a poruchy;

103. „zakázaný priestor“ je vzdušný priestor s vymedzenými rozmermi nad pozemnými plochami alebo pobrežnými vodami štátu, v ktorom je zakázaná prevádzka letov s lietadlom;

104. „psychoaktívne látky“ sú alkohol, opiáty, kanabinoidy, sedatíva a hypnotiká, kokaín, iné psychostimulanty, halucinogény a prchavé rozpúšťadlá, avšak nezahŕňajú kávu ani tabak;

105. „radar“ je rádiové detekčné zariadenie, ktoré poskytuje informácie o vzdialenosti, smere a/alebo výške objektov;

106. „zóna s povinným rádiovým vybavením (RMZ)“ je vzdušný priestor s vymedzenými rozmermi, v ktorom je povinné mať na palube a v prevádzke rádiové vybavenie;

107. „rádionavigačná služba“ je služba poskytujúca informácie na vedenie lietadla alebo údaje o polohe slúžiace na efektívne a bezpečné vykonávanie letov, založená na jednom alebo viacerých rádionavigačných zariadeniach;

108. „rádiotelefónia“ je forma rádiového spojenia určeného predovšetkým na výmenu informácií v podobe reči;

109. „stály letový plán“ znamená letový plán týkajúci sa série často sa opakujúcich, pravidelne vykonávaných jednotlivých letov s rovnakými základnými charakteristikami, ktorý prevádzkovateľ predkladá stanovištiam ATS na uchovanie a opakované použitie;

110. „hlásny bod“ znamená stanovené zemepisné miesto, vzhľadom na ktoré sa môže hlásiť poloha lietadla;

111. „obmedzený priestor“ je vzdušný priestor s vymedzenými rozmermi nad pozemnými plochami alebo pobrežnými vodami štátu, v rámci ktorého je vykonávanie letov s lietadlom obmedzené v súlade s určitými konkrétnymi podmienkami;

112. „úsek trate“ znamená trať alebo časť trate, na ktorej sa lety zvyčajne vykonávajú bez medziľahlej zastávky;

113. „vzletová a pristávacia dráha“ je vymedzená obdĺžniková plocha na pozemnom letisku, upravená na pristávanie a vzlety lietadiel;

114. „vyčkávacie miesto pred vzletovou a pristávacou dráhou“ je označené miesto určené na ochranu vzletovej a pristávacej dráhy, prekážkovej roviny alebo kritického/citlivého priestoru ILS/MLS, na ktorom rolujúce lietadlá a vozidlá musia zastaviť a vyčkávať, ak nedostali iné povolenie od letiskovej riadiacej veže;

115. „dráhová dohľadnosť (RVR)“ je vzdialenosť, na ktorú pilot lietadla na osovej čiare vzletovej a pristávacej dráhy môže vidieť značky alebo svetelné návestidlá vyznačujúce vzletovú a pristávaciu dráhu alebo jej osovú čiaru;

116. „personál, od ktorého závisí bezpečnosť v letectve“ sú osoby, ktoré môžu pri nedôslednom plnení svojich povinností a funkcií ohroziť bezpečnosť letectva. Ide najmä o členov posádok, personál údržby lietadiel a riadiacich letovej prevádzky;

117. „vetroň“ znamená lietadlo ťažšie ako vzduch, pri ktorom vztlak potrebný na let vykonávajú aerodynamické sily na jeho nepohyblivých nosných plochách a ktorého voľný let nie je závislý od motora, pričom zahŕňa aj závesné klzáky, padákové klzáky a ďalšie porovnateľné stroje;

118. „sekundárny prehľadový radar (SSR)“ znamená systém prehľadového radaru, ktorý využíva vysielače (dotazovače, odpovedače) a prijímače;

119. „informácie SIGMET“ sú výstražné informácie vydané pracoviskom meteorologickej výstražnej služby o výskyte alebo predpokladanom výskyte stanovených meteorologických javov na trati, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť prevádzky lietadiel;

120. „návestná plocha“ je plocha na letisku určená na vystavenie pozemných návestidiel;

121. „význačný bod“ znamená stanovené geografické miesto používané na vymedzenie trate ATS, dráhy letu lietadla alebo na iné účely navigácie a ATS;

122. „zvláštny let VFR“ je let VFR, ktorému služba riadenia letovej prevádzky vydala povolenie na let v riadenom okrsku za horších meteorologických podmienok, ako sú VMC;

123. „blúdiace lietadlo“ je lietadlo, ktoré sa významne odchýlilo od zamýšľanej trate alebo ktoré hlási, že nepozná svoju polohu;

124. „prehľadový radar“ je radarové zariadenie používané na určovanie polohy lietadiel vo vzdialenosti a v smere;

125. „rolovanie“ je pohyb lietadla po povrchu letiska použitím vlastnej sily nezahŕňajúci vzlet ani pristátie;

126. „rolovacia dráha“ je vymedzená dráha na pozemnom letisku zriadená na rolovanie lietadiel a určená na zaistenie spojenia medzi jednou časťou letiska a ďalšou, zahŕňajúca tiež:

a) rolovaciu dráhu k stojisku lietadla, čo je časť odbavovacej plochy označená ako rolovacia dráha, určená iba na prístup k stojiskám lietadiel;

b) rolovaciu dráhu na odbavovacej ploche, čo je časť systému rolovacích dráh umiestnených na odbavovacej ploche, určených na rolovanie cez odbavovaciu plochu;

c) rolovaciu dráhu na rýchle odbočenie, čo je rolovacia dráha pripojená k vzletovej a pristávacej dráhe v ostrom uhle a navrhnutá tak, aby umožnila pristávajúcim lietadlám odbočiť pri väčších rýchlostiach, ako sú tie, ktoré sa dosahujú pri iných výjazdoch na rolovacie dráhy, a tým minimalizovať dobu obsadenia vzletovej a pristávacej dráhy;

127. „územie“ sú pozemné oblasti a s nimi susediace pobrežné vody pod suverenitou, suzerenitou, ochranou alebo mandátom štátu;

128. „prah vzletovej a pristávacej dráhy“ je začiatok tej časti vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá je použiteľná na pristátie;

129. „celkový predpokladaný čas letu“ je:

a) v prípade letov IFR predpokladaný čas potrebný od vzletu do príletu nad určený bod vymedzený vzťahom k navigačnému zariadeniu, z ktorého sa predpokladá začatie postupu priblíženia podľa prístrojov, alebo ak cieľové letisko nie je spojené s navigačným zariadením, predpokladaný čas letu od vzletu do príletu nad cieľové letisko;

b) v prípade letov VFR predpokladaný čas letu potrebný od vzletu do príletu nad cieľové letisko;

130. „trať“ je dráha letu lietadla premietnutá na povrch zeme, ktorej smer sa v ktoromkoľvek bode spravidla vyjadruje v stupňoch od severu (zemepisného, magnetického alebo sieťového);

131. „rada na vyhnutie“ je rada poskytnutá stanovišťom letových prevádzkových služieb, stanovujúca zmenu trajektórie letu ako pomoc pilotovi vyhnúť sa zrážke;

132. „informácie o prevádzke“ sú informácie vydané stanovišťom letových prevádzkových služieb, ktorými sa pilot upozorňuje na inú známu alebo pozorovanú letovú prevádzku, ktorá sa môže nachádzať v blízkosti polohy alebo zamýšľanej trate letu a ktorá má pomôcť pilotovi vyhnúť sa zrážke;

133. „bod odovzdania riadenia“ je určený bod na dráhe letu lietadla, v ktorom zodpovednosť za poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky lietadlu prechádza z jedného riadiaceho stanovišťa alebo riadiaceho pracoviska na druhé;

134. „prevodná nadmorská výška“ je nadmorská výška, v ktorej alebo pod ktorou sa vertikálna poloha lietadla riadi v nadmorských výškach;

135. „prevodná hladina“ je najnižšia použiteľná letová hladina nad prevodnou nadmorskou výškou;

136. „zóna s povinným odpovedačom“ je vzdušný priestor s vymedzenými rozmermi, v ktorom je povinné mať na palube a v prevádzke odpovedač, ktorý hlási tlakovú nadmorskú výšku;

137. „neidentifikované lietadlo“ je lietadlo, ktoré bolo spozorované alebo o ktorom prišlo hlásenie, že letí v danom priestore, ale ktorého identita nebola zistená;

138. „neobsadený voľný balón“ je voľne letiace lietadlo ľahšie ako vzduch bez pohonu a bez posádky;

139. „VFR“ je skratka používaná na označenie pravidiel letu za viditeľnosti;

140. „let VFR“ je let vykonávaný v súlade s pravidlami letu za viditeľnosti;

141. „dohľadnosťou“ sa na letecké účely rozumie väčšia hodnota z nasledujúcich:

a) najväčšia vzdialenosť, na ktorú možno vidieť a rozoznať čierny objekt vhodných rozmerov umiestnený v blízkosti povrchu Zeme, ak je pozorovaný oproti svetlému pozadiu;

b) najväčšia vzdialenosť, na ktorú možno vidieť a identifikovať svetlá so svietivosťou približne 1 000 kandel oproti neosvetlenému pozadiu;

142. „meteorologické podmienky na let za viditeľnosti“ sú meteorologické podmienky vyjadrené dohľadnosťou, vzdialenosťou od oblačnosti a výškou základne najnižšej vrstvy oblačnosti, ktoré sú rovnaké alebo lepšie ako stanovené minimá;

143. „VMC“ je skratka používaná na označenie meteorologických podmienok na let za viditeľnosti.

Článok 3

Súlad

Členské štáty zabezpečia súlad so spoločnými pravidlami a ustanoveniami stanovenými v prílohe k tomuto nariadeniu bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia o flexibilite uvedené v článku 14 nariadenia (ES) č. 216/2008 a ochrannými opatreniami uvedenými v článku 13 nariadenia (ES) č. 549/2004.

Článok 4

Oslobodenie v prípade osobitných činností

1. Príslušné orgány môžu na žiadosť subjektov vykonávajúcich ďalej uvedené činnosti oslobodiť tieto subjekty od dodržiavania jednotlivých požiadaviek tohto nariadenia v prípade činností verejného záujmu a výcviku potrebných na bezpečné vykonávanie týchto činností:

a) misie policajných síl a colných úradov;

b) sledovanie prevádzky a akcie prenasledovania;

c) kontrola životného prostredia vykonávaná verejnými orgánmi alebo v ich mene;

d) pátranie a záchrana;

e) lety na zdravotnícke účely;

f) evakuácia;

g) hasenie požiarov;

h) výnimky potrebné na zaistenie bezpečnosti ochrany letov hláv štátov, ministrov a porovnateľných štátnych úradníkov.

2. Príslušný orgán, ktorý povoľuje tieto výnimky, informuje EASA o povahe výnimky najneskôr dva mesiace po jej schválení.

3. Týmto článkom nie je dotknutý článok 3 a tento článok sa môže uplatňovať v prípadoch, keď sa činnosti uvedené v odseku 1 nemôžu vykonávať ako špeciálna letová prevádzka alebo keď sa inak nemôžu uplatniť ustanovenia flexibility uvedené v tomto nariadení.

Článok 5

Rozdiely

1. Po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia a najneskôr v deň začiatku jeho uplatňovania členské štáty:

a) formálne oznámia ICAO, že všetky predtým oznámené rozdiely vzhľadom na normy ICAO a odporúčané postupy, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, sú zrušené s výnimkou rozdielov týkajúcich sa základných bezpečnostných a obranných záujmov členských štátov v súlade s článkom 13 nariadenia (ES) č. 549/2004;

b) oznámia ICAO spoločne dohodnuté rozdiely uvedené v doplnku k prílohe k tomuto nariadeniu.

2. V súlade s prílohou 15 k Chicagskemu dohovoru každý členský štát uverejní prostredníctvom svojej leteckej informačnej príručky spoločne dohodnuté rozdiely oznámené ICAO v súlade s písmenom b) odseku 1 tohto článku, ako aj všetky ďalšie ustanovenia vyžadované na základe miestnych úvah týkajúcich sa vzdušnej obrany a bezpečnostných hľadísk v súlade s písmenom a) odseku 1 tohto článku.

Článok 6

Sledovanie zmien

1. Po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia Komisia s podporou organizácií Eurocontrol a EASA ustanoví trvalý proces:

a) s cieľom zabezpečiť, aby všetky zmeny a doplnenia prijaté v rámci Chicagskeho dohovoru, ktoré sú významné vzhľadom na rozsah pôsobnosti tohto nariadenia, boli monitorované a analyzované, a

b) s cieľom vypracovať v prípade potreby návrhy na zmeny prílohy k tomuto nariadeniu.

2. Ustanovenia článku 5 tohto nariadenia týkajúce sa zrušenia a oznamovania rozdielov a uverejňovania v leteckej informačnej príručke a článku 7 týkajúce sa zmien prílohy sa uplatňujú primerane.

Článok 7

Zmeny prílohy

1. Príloha sa mení v súlade s článkom 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 549/2004.

2. Zmeny uvedené v odseku 1 zahŕňajú okrem iného zmeny a doplnenia potrebné na zabezpečenie konzistentnosti právnych ustanovení počas budúceho rozšírenia tohto nariadenia o príslušné ustanovenia príloh ICAO a iných dokumentov ako príloha 2 alebo o zmeny vychádzajúce z aktualizácie týchto príloh ICAO a dokumentov alebo zo zmien akýchkoľvek príslušných nariadení Únie.

Článok 8

Prechodné a dodatočné opatrenia

1. Členské štáty, ktoré pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia prijali dodatočné ustanovenia dopĺňajúce normu ICAO, zabezpečia ich v súlade s týmto nariadením.

2. Na účely tohto článku takéto dodatočné ustanovenia dopĺňajúce normu ICAO nepredstavujú rozdiel v zmysle Chicagskeho dohovoru. Členské štáty uverejnia v leteckej informačnej príručke takéto dodatočné ustanovenia, ako aj všetky záležitosti ponechané na rozhodnutie príslušného orgánu na základe tohto nariadenia. Takisto informujú Komisiu a EASA najneskôr dva mesiace po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia alebo po prijatí dodatočných ustanovení.

Článok 9

Bezpečnostné požiadavky

Po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia a bez toho, aby bol dotknutý článok 7, musia členské štáty s cieľom udržať alebo zvýšiť platné úrovne bezpečnosti zaistiť, aby sa pred skutočným vykonaním zmien predtým uplatňovaných postupov v rámci procesu riadenia bezpečnosti zahŕňajúceho všetky aspekty vykonávania tohto nariadenia vykonalo bezpečnostné posúdenie realizácie vrátane identifikácie nebezpečenstva, posúdenia a zmierňovania rizík. Zmierňovanie rizík môže zahŕňať aj uplatňovanie článku 3.

Článok 10

Zmeny a doplnenia nariadení (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 1265/2007, (EÚ) č. 255/2010 a vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1035/2011

1. Nariadenie (ES) č. 730/2006 sa mení a dopĺňa takto:

a) V článku 2 sa odseky 3 a 4 nahrádzajú takto:

„3. ‚IFR' znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu podľa prístrojov;

4. ‚VFR' znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu za viditeľnosti."

2. Nariadenie (ES) č. 1033/2006 sa mení a dopĺňa takto:

a) V článku 2 ods. 2 sa bod 8 nahrádza takto:

„8. ‚IFR' znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu podľa prístrojov."

b) V článku 3 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Ustanovenia uvedené v prílohe sa uplatňujú na predkladanie, prijímanie a distribúciu letových plánov každého letu, ktorý podlieha tomuto nariadeniu, a na všetky zmeny v položkách letového plánu v predletovej fáze v súlade s týmto nariadením."

c) Nadpis a prvá zarážka prílohy sa nahrádzajú takto:

„Ustanovenia uvedené v článku 3 ods. 1

1. Oddiel 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 (*).

(*) Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1.“

3. Nariadenie (ES) č. 1794/2006 sa mení a dopĺňa takto:

a) V článku 2 sa písmená c) a d) nahrádzajú takto:

„c) ‚IFR‘ znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu podľa prístrojov.

d) ‚VFR‘ znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu za viditeľnosti.“

4. Nariadenie (ES) č. 1265/2007 sa mení a dopĺňa takto:

a) V článku 2 sa odsek 5 nahrádza takto:

„5. ‚lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti‘ (lety VFR) znamenajú akékoľvek lety vykonávané v súlade s pravidlami letu za viditeľnosti;“.

5. Nariadenie (EÚ) č. 255/2010 sa mení a dopĺňa takto:

a) V článku 2 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. ‚IFR‘ znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu podľa prístrojov;“.

6. Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 sa mení a dopĺňa takto:

a) v prílohe II bode 4 písm. a) sa odkaz „príloha 2 o pravidlách lietania, 10. vydanie, júl 2005“ nahrádza odkazom „vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012“;

b) v prílohe II bode 4 písm. c) sa odkaz „príloha 11 o letových prevádzkových službách, 13. vydanie, júl 2001, vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 47-B“ mení a dopĺňa na konci uvedenej vety doplnením „a prípadne vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012“;

c) v prílohe III bode 2 písm. b) sa odkaz „príloha 11 o letových prevádzkových službách, 13. vydanie, júl 2001, vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 47-B“ mení a dopĺňa na konci uvedenej vety doplnením „a prípadne vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012“.

Článok 11

Nadobudnutie účinnosti

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 4. decembra 2012.

2. Odchylne od druhého pododseku odseku 1 sa členské štáty môžu rozhodnúť neuplatňovať ustanovenia tohto nariadenia do 4. decembra 2014.

Členské štáty v prípade využitia tejto možnosti o tom informujú Komisiu a EASA v súlade s článkom 12 ods. 1 nariadenia (ES) č. 549/2004, pričom uvedú dôvody výnimky, jej trvanie, ako aj predpokladané a súvisiace načasovanie vykonávania tohto nariadenia.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 26. septembra 2012

Za Komisiu

predseda

José Manuel BARROSO

PRÍLOHA

PRAVIDLÁ LIETANIA

ODDIEL 1

Lety nad otvoreným morom

SERA.1001 Všeobecné ustanovenia

a) V prípade letov nad otvoreným morom sa bez výnimky uplatňujú pravidlá stanovené v prílohe 2 k Chicagskemu dohovoru. Na účely nepretržitej a plynulej prevádzky letových prevádzkových služieb, najmä v rámci funkčných blokov vzdušného priestoru, sa ustanovenia prílohy 11 k Chicagskemu dohovoru môžu uplatňovať vo vzdušnom priestore nad otvoreným morom spôsobom, ktorý je v súlade so spôsobom uplatňovania týchto ustanovení nad územím členských štátov. Tým nie je dotknutá prevádzka štátnych lietadiel podľa článku 3 Chicagskeho dohovoru. Takisto tým nie je dotknutá zodpovednosť členských štátov, aby zabezpečili, že prevádzka lietadiel v letových informačných oblastiach, v rámci ktorých zodpovedajú za poskytovanie letových prevádzkových služieb v súlade regionálnymi navigačnými dohodami ICAO, sa uskutočňuje bezpečne, rýchlo a účinne.

b) V prípade tých častí otvoreného mora, nad ktorými členský štát prevzal zodpovednosť za poskytovanie letových prevádzkových služieb v súlade s regionálnou navigačnou dohodou ICAO, tento členský štát určí poskytovateľa letových prevádzkových služieb na účely poskytovania týchto služieb.

ODDIEL 2

Uplatniteľnosť a dodržiavanie

SERA.2001 Uplatniteľnosť

Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie ustanovení SERA.1001, toto nariadenie sa uplatňuje v súlade s článkom 1 najmä na používateľov vzdušného priestoru a na lietadlá:

a) uskutočňujúce lety do Únie, v rámci Únie alebo z Únie;

b) so značkami štátnej príslušnosti a registrovými značkami členského štátu Únie, nech sa nachádzajú kdekoľvek, v rozsahu, ktorý nie je v rozpore s pravidlami publikovanými daným štátom, ktorý má právomoc nad prelietavaným územím.

Toto nariadenie sa uplatňuje aj na príslušné orgány členských štátov, poskytovateľov leteckých navigačných služieb a príslušný pozemný personál zaoberajúci sa prevádzkou lietadiel.

SERA.2005 Dodržiavanie pravidiel lietania

Prevádzka lietadiel za letu, ako aj na pohybovej ploche letiska alebo mieste prevádzky musí byť v súlade so všeobecnými pravidlami, uplatniteľnými miestnymi ustanoveniami a počas letu buď:

a) s pravidlami letu za viditeľnosti alebo

b) s pravidlami letu podľa prístrojov.

SERA.2010 Zodpovednosť

a) Zodpovednosť veliteľa lietadla

Veliteľ lietadla bez ohľadu na to, či riadi lietadlo sám, alebo nie, zodpovedá za prevádzku lietadla v súlade s týmto nariadením okrem prípadov, keď si okolnosti vynútia odchýlku od týchto pravidiel v záujme bezpečnosti.

b) Predletová príprava

Pred začatím letu sa veliteľ lietadla oboznámi so všetkými informáciami potrebnými na vykonanie zamýšľaného letu. Predletová príprava na lety, ktoré sa vzdialia z blízkosti letiska, a na všetky lety podľa prístrojov musí zahŕňať dôkladné preštudovanie platných meteorologických správ a predpovedí, stanovenie potreby pohonných látok a určenie náhradného postupu v prípade, že let nebude možné dokončiť tak, ako bol plánovaný.

SERA.2015 Právomoc veliteľa lietadla

Veliteľ lietadla má právo rozhodnúť s konečnou platnosťou o vykonaní letu.

SERA.2020 Zneužívanie psychoaktívnych látok

Žiadna osoba, od činností ktorej závisí bezpečnosť letov v letectve (personál, od ktorého závisí bezpečnosť v letectve), nesmie vykonávať tieto činnosti, ak je pod vplyvom akýchkoľvek psychoaktívnych látok obmedzujúcich ľudskú výkonnosť. Žiadna takáto osoba sa nesmie akýmkoľvek spôsobom podieľať na zneužívaní psychoaktívnych látok.

ODDIEL 3

Všeobecné pravidlá a zabraňovanie zrážkam

KAPITOLA 1

Ochrana osôb a majetku

SERA.3101 Nedbanlivá alebo neopatrná prevádzka lietadla

Lietadlo nesmie byť prevádzkované nedbanlivým ani neopatrným spôsobom, aby neboli ohrozené životy alebo majetok iných osôb.

SERA.3105 Minimálne výšky

Okrem vzletu a pristátia alebo prípadu, keď príslušný orgán vydal povolenie, sa lety nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest a osád alebo nad zhromaždiskom ľudí na voľnom priestranstve musia vykonávať v takej výške, ktorá umožní v prípade vzniknutého nebezpečenstva pristáť bez ohrozenia osôb alebo majetku na zemi. Minimálne výšky na lety VFR sú uvedené v ustanoveniach SERA.5005 písm. f) a minimálne hladiny na lety IFR sú uvedené v ustanoveniach SERA.5015 písm. b).

SERA.3110 Cestovné hladiny

Cestovné hladiny, v ktorých sa má let alebo jeho časť vykonať, musia byť takéto:

a) letové hladiny pri letoch v najnižšej použiteľnej letovej hladine alebo nad ňou, alebo prípadne nad prevodnou nadmorskou výškou;

b) nadmorské výšky pri letoch pod najnižšou použiteľnou letovou hladinou alebo prípadne v prevodnej nadmorskej výške a pod ňou.

SERA.3115 Zhadzovanie predmetov a rozprašovanie

Zhadzovanie predmetov alebo rozprašovanie chemických látok za letu sa vykonáva len v súlade s:

a) právnymi predpismi Únie a v prípade potreby s vnútroštátnymi právnymi predpismi na prevádzku lietadiel regulovanú členskými štátmi;

b) príslušnými informáciami, odporúčaniami a/alebo povoleniami príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

SERA.3120 Vleky

Lietadlo môže vliecť iné lietadlo alebo predmet len v súlade s:

a) právnymi predpismi Únie a v prípade potreby s vnútroštátnymi právnymi predpismi na prevádzku lietadiel regulovanú členskými štátmi;

b) príslušnými informáciami, odporúčaniami a/alebo povoleniami príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

SERA.3125 Výsadková činnosť

Výsadková činnosť okrem prípadov núdze sa vykonáva len v súlade s:

a) právnymi predpismi Únie a v prípade potreby s vnútroštátnymi právnymi predpismi na prevádzku lietadiel regulovanú členskými štátmi;

b) príslušnými informáciami, odporúčaniami a/alebo povoleniami príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

SERA.3130 Akrobatické lety

Akrobatické lety sa vykonávajú len v súlade s:

a) právnymi predpismi Únie a v prípade potreby s vnútroštátnymi právnymi predpismi na prevádzku lietadiel regulovanú členskými štátmi;

b) príslušnými informáciami, odporúčaniami a/alebo povoleniami príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

SERA.3135 Skupinové lety

Skupinové lety sa môžu vykonávať po predchádzajúcom dohovore medzi veliteľmi lietadiel tvoriacich skupinu a v prípade skupinového letu v riadenom vzdušnom priestore v súlade s podmienkami stanovenými príslušným orgánom. Sú to tieto podmienky:

a) jeden z veliteľov lietadiel je určený za vedúceho skupiny;

b) z hľadiska navigácie a hlásení o polohe vykonáva skupina let ako jedno lietadlo;

c) za zabezpečenie rozstupov medzi lietadlami v skupine počas letu zodpovedá vedúci skupiny a velitelia jednotlivých lietadiel a vzťahuje sa to aj na prechodné obdobia, keď lietadlá manévrujú, aby dosiahli vlastný rozstup v rámci skupiny, a takisto na formovanie skupiny a na jej rozchod a

d) v prípade štátnych lietadiel musí byť maximálna priečna, pozdĺžna a vertikálna vzdialenosť medzi jednotlivými lietadlami a vedúcim skupiny v súlade s Chicagskym dohovorom. V prípade iných ako štátnych lietadiel nesmie vzdialenosť medzi jednotlivými lietadlami a vedúcim skupiny priečne ani pozdĺžne presiahnuť 1 km (0,5 NM) a vertikálne 30 m (100 ft).

SERA.3140 Neobsadené voľné balóny

Lety neobsadených voľných balónov sa vykonávajú spôsobom, ktorým sa minimalizuje nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo pre ostatné lietadlá a ktorý je v súlade s podmienkami stanovenými v dodatku 2.

SERA.3145 Zakázané a obmedzené priestory

Lietadlo nesmie letieť v zakázanom alebo obmedzenom priestore, ktorý bol náležite publikovaný, s výnimkou letov vykonávaných v súlade s podmienkami obmedzení alebo so súhlasom členského štátu, nad ktorého územím sú tieto oblasti stanovené.

KAPITOLA 2

Zabraňovanie zrážkam

SERA.3201 Všeobecné ustanovenie

Nič v tomto nariadení nezbavuje veliteľa lietadla zodpovednosti za vykonanie najvhodnejších opatrení na zabránenie zrážke vrátane manévrov na zabránenie zrážke založených na radách na vyhnutie, ktoré poskytuje zariadenie ACAS.

SERA.3205 Blízkosť

Lietadlo nesmie letieť v takej vzdialenosti od iného lietadla, ktorá by vytvárala nebezpečenstvo zrážky.

SERA.3210 Pravidlá prednosti a vyhýbania

a) Lietadlo, ktoré má prednosť, musí udržiavať svoj kurz a rýchlosť.

b) Lietadlo, ktorému je známe, že manévrovateľnosť druhého lietadla je zhoršená, musí dať prednosť tomuto lietadlu.

c) Lietadlo, ktoré je podľa týchto pravidiel povinné dať prednosť inému lietadlu, to vykoná tak, že to druhé lietadlo nadletí, podletí alebo križuje jeho trať v bezpečnej vzdialenosti, pričom zohľadní vplyv turbulencie v úplave za sebou.

1. *Pri letoch na protismerných tratiach*. Ak letia dve lietadlá na protismerných tratiach alebo približne protismerných a ak hrozí nebezpečenstvo zrážky, každé z nich sa vyhne zmenou kurzu doprava.

2. *Pri letoch na zbiehajúcich sa tratiach*. Ak letia dve lietadlá na zbiehajúcich sa tratiach približne v rovnakej hladine, musí sa vyhnúť lietadlo, ktoré má druhé lietadlo po svojej pravej strane, s výnimkou týchto prípadov:

   i) motorové lietadlá ťažšie ako vzduch sa musia vyhnúť vzducholodiam, vetroňom a balónom;

   ii) vzducholode sa musia vyhnúť vetroňom a balónom;

   iii) vetrone sa musia vyhnúť balónom;

   iv) motorové lietadlá sa musia vyhnúť lietadlám, ktoré majú vo vleku iné lietadlá alebo predmety.

3. *Pri predlietavaní*. Predlietavajúce lietadlo je to, ktoré sa približuje k inému lietadlu zozadu po trati, ktorá zviera s traťou predlietavaného lietadla uhol menší ako 70 stupňov, t. j. v takej polohe, že v noci pilot predlietavajúceho lietadla nemôže vidieť ľavé ani pravé svetlo predlietavaného lietadla. Predlietavané lietadlo má prednosť a predlietavajúce lietadlo, ak stúpa alebo klesá, alebo je vo vodorovnom lete, sa musí vyhnúť zmenou kurzu vpravo, pričom žiadna nasledujúca zmena vo vzájomnej polohe oboch lietadiel nezbavuje predlietavajúce lietadlo povinnosti vyhnúť sa, pokiaľ úplne nepredletelo a nie je v bezpečnej vzdialenosti od predlietavaného lietadla.

   i) *Predlietavanie sa vetroňov*. Vetroň, ktorý predlietava iný vetroň, môže zmeniť kurz vpravo alebo vľavo.

4. *Pri pristátí*. Lietadlo za letu alebo lietadlo, ktoré sa pohybuje po zemi alebo na vode, musí dať prednosť lietadlu, ktoré pristáva alebo je v poslednej fáze priblíženia na pristátie.

   i) Ak sa približujú dve alebo viac lietadiel ťažších ako vzduch na pristátie na jednom letisku alebo v jednom mieste prevádzky, musí vyššie letiace lietadlo dať prednosť lietadlu letiacemu nižšie, avšak nižšie letiace lietadlo nesmie využiť toto pravidlo na to, aby sa zaradilo pred iné lietadlo, ktoré je v poslednej fáze priblíženia na pristátie alebo aby toto lietadlo predletelo. Motorové lietadlá ťažšie ako vzduch však musia dať prednosť vetroňom.

   ii) *Núdzové pristátie*. Lietadlo, ktorému je známe, že iné lietadlo je nútené núdzovo pristáť, musí dať tomuto lietadlu prednosť.

5. *Vzlet*. Lietadlo, ktoré roluje po prevádzkovej ploche letiska, musí dať prednosť lietadlu, ktoré vzlieta alebo sa nachádza v polohe na vzlet.

d) Pohyb lietadiel, osôb a vozidiel po zemi

1. V prípade nebezpečenstva zrážky medzi dvoma lietadlami rolujúcimi po pohybovej ploche letiska alebo rovnocennej časti miesta prevádzky sa uplatňujú tieto pravidlá:

   i) ak rolujú dve lietadlá proti sebe alebo približne proti sebe, piloti oboch lietadiel sú povinní zastaviť alebo ak je to možné, vyhnúť sa vpravo tak, aby medzi lietadlami bola zabezpečená dostatočná vzdialenosť;

   ii) ak sa križujú dráhy dvoch rolujúcich lietadiel, prednosť má lietadlo rolujúce sprava;

   iii) lietadlo, ktoré je predbiehané iným lietadlom, má prednosť a pilot predbiehajúceho lietadla je povinný udržiavať dostatočnú vzdialenosť od predbiehaného lietadla.

2. Pokiaľ letisková riadiaca veža na riadenom letisku nevydala výslovné povolenie na vstup na vzletovú a pristávaciu dráhu alebo na jej križovanie, musí lietadlo, ktoré roluje po prevádzkovej ploche, zastaviť a čakať na všetkých vyčkávacích miestach pred vzletovou a pristávacou dráhou.

3. Lietadlo, ktoré roluje po prevádzkovej ploche, musí zastaviť a čakať pred všetkými rozsvietenými stop priečkami a v súlade s bodom 2 smie pokračovať až po zhasnutí svetiel.

4. Pohyb osôb a mobilných prostriedkov na letiskách

   i) Pohyb osôb a mobilných prostriedkov vrátane ťahaných lietadiel na prevádzkových plochách letiska musí riadiť letisková riadiaca veža s cieľom zabrániť vzniku nebezpečenstva zrážky medzi nimi alebo medzi nimi a pristávajúcimi, rolujúcimi alebo vzlietajúcimi lietadlami.

ii) V podmienkach, v ktorých sa uplatňujú postupy za malej hodnoty dohľadnosti:

A) pohyb osôb a mobilných prostriedkov na prevádzkovej ploche letiska sa musí obmedziť na nevyhnutné minimum a osobitná pozornosť sa musí venovať nenarušeniu ochranných priestorov systémov ILS/MLS pri prevádzke podľa presných prístrojov II. alebo III. kategórie;

B) v súlade s ustanoveniami v bode iii) musí poskytovateľ leteckých navigačných služieb (ANSP) stanoviť minimálnu vzdialenosť medzi mobilným prostriedkom a rolujúcim lietadlom, ktorú schváli príslušný orgán, pričom zohľadní dostupné prostriedky;

C) pri zmiešanej nepretržitej prevádzke presného priblíženia II. a III. kategórie v systémoch ILS a MLS na tej istej vzletovej a pristávacej dráhe musia byť kritické a citlivé priestory systémov ILS alebo MLS chránené prísnejšími obmedzeniami.

iii) Núdzové mobilné prostriedky na pomoc lietadlu v tiesni musia mať prednosť pred všetkou ostatnou prevádzkou pohybujúcou sa na ploche.

iv) V súlade s ustanoveniami v bode iii) sa musia mobilné prostriedky na prevádzkovej ploche riadiť týmito pravidlami:

A) vozidlá a vozidlá ťahajúce lietadlo musia dať prednosť lietadlu, ktoré pristáva, vzlieta, roluje alebo je ťahané;

B) vozidlá musia dať prednosť iným vozidlám ťahajúcim lietadlo;

C) vozidlá musia dať prednosť iným vozidlám v súlade s pokynmi stanovišťa letových prevádzkových služieb;

D) bez ohľadu na ustanovenia písmen A, B a C sa vozidlá a vozidlá ťahajúce lietadlo musia riadiť podľa pokynov letiskovej riadiacej veže.

SERA.3215 Svetelné označenie lietadiel

a) S výnimkou prípadov uvedených v písmene e) musia mať všetky lietadlá za letu v noci rozsvietené tieto svetlá:

1. protizrážkové svetlá určené na upútanie pozornosti na lietadlo;

2. polohové svetlá vyznačujúce relatívnu dráhu pohybu lietadla vzhľadom na pozorovateľa, ale žiadne iné svetlá, ktoré by sa mohli za tieto svetlá zameniť, sa nesmú na lietadle rozsvietiť;

3. v prípade balónov polohové svetlá.

b) S výnimkou prípadov uvedených v písmene e) sa musia v noci použiť tieto svetlá:

1. všetky lietadlá pohybujúce sa po pohybovej ploche letiska musia mať rozsvietené polohové svetlá vyznačujúce relatívnu dráhu pohybu lietadla vzhľadom na pozorovateľa a žiadne iné svetlá, ktoré by sa mohli za tieto svetlá zameniť, sa nesmú rozsvietiť;

2. všetky lietadlá na pohybovej ploche letiska musia mať rozsvietené svetlá označujúce okraje ich konštrukcie, ak nie sú trvale alebo inak primerane osvetlené;

3. všetky lietadlá, ktoré rolujú alebo ktoré sú vlečené po pohybovej ploche letiska, musia mať rozsvietené svetlá, ktorými na seba upútajú pozornosť, a

4. všetky lietadlá na pohybovej ploche letiska, ktorých motory sú v chode, musia mať rozsvietené svetlá.

c) S výnimkou prípadov uvedených v písmene e) musia všetky lietadlá vybavené protizrážkovými svetlami podľa požiadavky uvedenej v písmene a) bode 1 za letu mať rozsvietené také svetlá aj počas dňa.

d) S výnimkou prípadov uvedených v písmene e) musia všetky lietadlá:

1. vybavené protizrážkovými svetlami podľa požiadavky uvedenej v písmene b) bode 3, ktoré rolujú alebo ktoré sú vlečené po pohybovej ploche letiska, alebo

2. na pohybovej ploche letiska vybavené svetlami podľa požiadavky uvedenej v písmene b) bode 4

mať rozsvietené takéto svetlá aj počas dňa.

e) Pilotovi lietadla je povolené vypnúť alebo znížiť intenzitu ktoréhokoľvek zo zábleskových svetiel umiestnených na lietadle v súlade s požiadavkami uvedenými v písmenách a), b), c) a d), ak tieto svetlá:

1. nepriaznivo ovplyvňujú alebo môžu ovplyvniť výkon jeho povinností alebo

2. vonkajšieho pozorovateľa nebezpečne oslňujú alebo môžu oslniť.

SERA.3220 Lety za simulovaných podmienok na let podľa prístrojov

Lietadlo môže letieť za simulovaných podmienok na let podľa prístrojov, ak:

a) je v lietadle nainštalované funkčné zdvojené riadenie a

b) na kontrolnom sedadle sedí ďalší pilot s kvalifikáciou (v tomto predpise označovaný ako bezpečnostný pilot) plniaci úlohu bezpečnostného pilota pre osobu vykonávajúcu let za simulovaných podmienok na let podľa prístrojov. Bezpečnostný pilot musí mať primeraný výhľad dopredu a na obe strany lietadla alebo musí byť v spojení s kvalifikovaným pozorovateľom na mieste v lietadle, z ktorého výhľad pozorovateľa dostatočne dopĺňa výhľad bezpečnostného pilota.

SERA.3225 Prevádzka na letisku a v jeho blízkosti

Velitelia lietadiel, ktoré sa pohybujú na letisku alebo letia v blízkosti letiska, sú povinní:

a) pozorovať ostatnú letiskovú prevádzku, aby sa zabránilo zrážkam;

b) zaradiť sa do letiskového okruhu, ktorý tvoria ostatné prevádzkované lietadlá, alebo sa tomuto okruhu vyhnúť;

c) s výnimkou balónov, a ak nie je uvedené inak alebo ak služba riadenia letovej prevádzky (ATC) nenariadi inak, vykonávať všetky zatáčky doľava pri priblížení na pristátie alebo po vzlete;

d) s výnimkou balónov pristávať a vzlietať proti vetru, ak bezpečnosť, konfigurácia vzletovej a pristávacej dráhy alebo prevádzková situácia nenaznačuje, že je výhodnejší iný smer.

SERA.3230 Prevádzka lietadiel na vode

a) Ak sa približujú dve lietadlá alebo lietadlo a plavidlo a existuje nebezpečenstvo zrážky, lietadlo musí pokračovať v pohybe opatrne, rešpektujúc existujúce okolnosti a podmienky vrátane obmedzení druhého plavidla.

1. *Približovanie*. Lietadlo, ktoré má iné lietadlo alebo plavidlo po pravej strane, musí dať prednosť tak, aby sa dodržala bezpečná vzdialenosť.

2. *Protismerné približovanie*. Lietadlo, ktoré sa približuje k druhému lietadlu alebo plavidlu v protismere, sa musí vyhnúť doprava tak, aby sa dodržala bezpečná vzdialenosť.

3. *Predbiehanie*. Lietadlo alebo plavidlo, ktoré je predbiehané, má prednosť a predbiehajúce lietadlo alebo plavidlo musí zmeniť kurz tak, aby sa dodržala bezpečná vzdialenosť.

4. *Pristátie a vzlet*. Pilot lietadla, ktoré pristáva na vode alebo z nej vzlieta, musí, pokiaľ je to možné, dodržať bezpečnú vzdialenosť od všetkých plavidiel a nesmie obmedziť ich prevádzku.

b) *Svetelné označenie lietadiel na vode*. V noci alebo v inom čase nariadenom príslušným orgánom musia mať všetky lietadlá na vode rozsvietené svetlá podľa Dohovoru o medzinárodných pravidlách na zabránenie zrážkam na mori z roku 1972, a pokiaľ tak nemôžu urobiť, musia rozsvietiť také svetlá, ktoré sú čo najviac podobné svojimi vlastnosťami a umiestnením svetlám, ktoré určujú medzinárodné predpisy.

KAPITOLA 3

Signály

SERA.3301 Všeobecné ustanovenia

a) Veliteľ lietadla pri spozorovaní alebo prijatí niektorého signálu uvedeného v dodatku 1 musí vykonať to, čo sa daným signálom podľa dodatku 1 požaduje.

b) Signály uvedené v dodatku 1 sa používajú len podľa ich stanoveného významu. Používajú sa iba na stanovené účely a žiadne iné podobné signály, ktoré by sa s nimi mohli zameniť, sa nesmú použiť.

c) Riadiaci odbavovacej plochy alebo poverený pracovník pozemného leteckého personálu zodpovedá za poskytnutie štandardných signálov na riadenie lietadla jasnými a presnými spôsobmi, používajúc signály uvedené v dodatku 1.

d) Funkcie riadiaceho odbavovacej plochy alebo povereného pracovníka pozemného leteckého personálu vykonáva len osoba, ktorá absolvovala výcvik, získala kvalifikáciu a má oprávnenie v súlade s príslušnými právnymi predpismi Únie alebo vnútroštátnymi právnymi predpismi.

e) Riadiaci odbavovacej plochy alebo poverený pracovník pozemného leteckého personálu musí mať oblečenú osobitnú fluorescenčnú identifikačnú vestu, aby ho letová posádka mohla rozpoznať ako osobu zodpovednú za navádzanie lietadla.

f) Na vydávanie návestí počas denných hodín musí zúčastnený pozemný personál používať denné farebné fluorescenčné tyče, signálne terče alebo rukavice. V noci alebo za nízkej dohľadnosti sa musia používať svietiace signálne tyče.

KAPITOLA 4

Čas

SERA.3401 Všeobecné ustanovenia

a) Na vyjadrenie času sa musí používať svetový koordinovaný čas (UTC) v hodinách a minútach, a ak sa požaduje, aj v sekundách 24-hodinového dňa začínajúceho sa o polnoci.

b) Kontrola času sa musí vykonať pred začatím riadeného letu a vždy počas letu, keď je to potrebné.

c) V prípadoch, keď sa čas používa pri spojení dátovým prenosom, musí byť s presnosťou 1 sekundy UTC.

d) Čas v letových prevádzkových službách

1. Letisková riadiaca veža musí pred začatím rolovania na vzlet oznámiť pilotovi presný čas, ak ho pilot nemôže získať z iného zdroja. Stanovište letových prevádzkových služieb musí tiež poskytnúť lietadlu presný čas na vyžiadanie. Kontrola času sa musí vykonať prinajmenšom k najbližšej minúte.

ODDIEL 4

Letové plány

SERA.4001 Predkladanie letových plánov

a) Informácie týkajúce sa zamýšľaného letu alebo časti letu sa musia predložiť stanovišťu letových prevádzkových služieb vo forme letového plánu. Pojem „letový plán“ znamená buď úplné informácie vo všetkých poliach formulára letového plánu na celú trať letu, alebo len obmedzené informácie na časť letu, na ktorú sa vyžaduje získanie letového povolenia, napríklad na križovanie letovej cesty, pristátie na riadenom letisku alebo vzlet z riadeného letiska.

b) Letový plán sa musí predložiť pred uskutočnením:

1. každého letu alebo jeho časti, kde sa vyžaduje poskytnutie služby riadenia letovej prevádzky;

2. každého letu IFR v letovom poradnom vzdušnom priestore;

3. každého letu vykonávaného vnútri určeného vzdušného priestoru alebo smerujúceho doň, alebo na tratiach určených príslušným orgánom na uľahčenie poskytovania letovej informačnej a pohotovostnej služby a služby pátrania a záchrany;

4. každého letu vykonávaného vnútri určeného vzdušného priestoru alebo smerujúceho doň, alebo na tratiach určených príslušným orgánom na uľahčenie koordinácie s vojenskými orgánmi alebo so stanovišťami letových prevádzkových služieb susedných štátov s cieľom zabrániť zakročeniu proti lietadlám na účely identifikácie;

5. každého letu križujúceho štátnu hranicu, pokiaľ dotknuté štáty nestanovia inak;

6. každého letu, ktorý sa má podľa plánu vykonať v noci, v prípade, že sa vzďaľuje z blízkosti letiska.

c) Letový plán s výnimkou stálych letových plánov sa musí predložiť pred odletom ohlasovni letových prevádzkových služieb alebo počas letu príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb alebo riadiacej rádiostanici pri spojení lietadlo-zem.

d) Letový plán na akýkoľvek let, ktorý má križovať štátnu hranicu alebo ktorému sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky alebo letová poradná služba, sa musí predložiť najmenej šesťdesiat minút pred odletom alebo ak sa predkladá počas letu, musí sa predložiť v takom čase, aby bolo možné jeho prijatie príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb najmenej desať minút pred očakávaným dosiahnutím:

1. plánovaného miesta vstupu do riadeného alebo poradného vzdušného priestoru alebo

2. miesta križovania letovej cesty alebo poradnej trate.

SERA.4005 Obsah letového plánu

a) Letový plán musí obsahovať také informácie, ktoré príslušný orgán považuje za dôležité, ako je:

1. identifikácia lietadla;

2. pravidlá letu a druh letu;

3. počet a typ(-y) lietadla(-diel) a kategória turbulencie v úplave;

4. vybavenie;

5. letisko odletu alebo miesto prevádzky;

6. predpokladaný čas začatia rolovania;

7. cestovná(-é) rýchlosť(-ti);

8. cestovná(-é) hladina(-y);

9. trať letu;

10. cieľové letisko alebo miesto prevádzky a celkový predpokladaný čas letu;

11. náhradné letisko(-á) alebo miesto(-a) prevádzky;

12. vytrvalosť letu;

13. celkový počet osôb na palube;

14. núdzové vybavenie a vybavenie na prežitie;

15. iné informácie.

b) V letových plánoch podávaných počas letu sa ako letisko odletu alebo miesto prevádzky uvádza miesto, v ktorom možno získať doplňujúce informácie o lete, ak sa požadujú. Namiesto informácie o predpokladanom čase začatia rolovania sa uvedie aj informácia o čase nad prvým bodom trate, na ktorú sa letový plán vzťahuje.

SERA.4010 Vyplňovanie letového plánu

a) Letový plán musí obsahovať, ak je to použiteľné, informácie príslušných polí vrátane poľa „náhradné letisko(-á) alebo miesto(-a) prevádzky“ s ohľadom na celú trať alebo časť trate, pre ktorú sa letový plán predkladá.

b) Letový plán musí navyše obsahovať, ak je to použiteľné, všetky ostatné údaje stanovené príslušným orgánom alebo údaje, ktorých uvedenie považuje za potrebné osoba predkladajúca letový plán.

SERA.4015 Zmeny v letovom pláne

a) V súlade s ustanoveniami SERA.8020 písm. b) všetky zmeny letového plánu, ktorý bol podaný na let IFR alebo na riadený let VFR, musia byť čo najskôr ohlásené príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb. Ostatné lety VFR musia príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb ohlásiť významné zmeny letového plánu čo najskôr.

b) Ak dôjde v čase odletu k zmene údajov o vytrvalosti letu alebo o celkovom počte osôb na palube predložených pred odletom, považuje sa to za významnú zmenu letového plánu, ktorá sa musí ohlásiť.

SERA.4020 Skončenie platnosti letového plánu

a) Veliteľ lietadla je povinný pri každom lete, na ktorý bol predložený letový plán zahŕňajúci celý let alebo zostávajúcu časť letu do cieľového letiska, čo najskôr po pristátí podať hlásenie o pristátí príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb na letisku pristátia osobne, rádiom, telefonicky, dátovým prenosom alebo inými prostriedkami stanovenými príslušným orgánom.

1. Podanie hlásenia o pristátí sa nevyžaduje po pristátí na letisku, kde sa letové prevádzkové služby poskytujú za predpokladu, že rádiové spojenie alebo vizuálne signály naznačujú, že pristátie bolo spozorované.

b) V prípade, že bol letový plán podaný len na inú časť letu ako na zostávajúcu časť letu na cieľové letisko, platnosť letového plánu sa v prípade potreby ukončí hlásením príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb.

c) Ak na letisku pristátia alebo v mieste prevádzky nie je stanovište letových prevádzkových služieb, musí sa hlásenie o pristátí, ak sa vyžaduje, podať čo najskôr po pristátí najrýchlejšími prostriedkami najbližšiemu stanovišťu letových prevádzkových služieb.

d) Ak je známe, že komunikačné prostriedky na letisku pristátia sú nedostatočné a iný spôsob manipulácie s hláseniami o pristátí na zemi nie je možný, prijme sa toto opatrenie. Pilot musí bezprostredne pred pristátím odoslať príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb správu porovnateľnú s hlásením o pristátí, ak sa také hlásenie vyžaduje. Táto správa sa obvykle odosiela leteckej stanici, ktorá obsluhuje stanovište letových prevádzkových služieb zodpovedné za letovú informačnú oblasť, v ktorej lietadlo vykonáva let.

e) Hlásenia o pristátí odovzdávané lietadlom musia obsahovať tieto údaje:

1. identifikáciu lietadla;

2. letisko odletu alebo miesto prevádzky;

3. cieľové letisko alebo miesto prevádzky (len v prípade pristátia na náhradnom letisku);

4. letisko pristátia alebo miesto prevádzky;

5. čas pristátia.

ODDIEL 5

Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti, pravidlá na let za viditeľnosti, zvláštne lety VFR a pravidlá na let podľa prístrojov

SERA.5001 Minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC

Minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC sú uvedené v tabuľke S5-1.

Tabuľka S5-1 (*)

Nadmorská výška	Trieda vzdušného priestoru	Letová dohľadnosť	Vzdialenosť od oblačnosti
3 050 m (10 000 ft) AMSL a viac	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontálne 300 m (1 000 ft) vertikálne
Pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL a nad 900 m (3 000 ft) AMSL alebo nad 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontálne 300 m (1 000 ft) vertikálne
Vo výške 900 m (3 000 ft) AMSL a nižšie, alebo 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontálne 300 m (1 000 ft) vertikálne
	F G	5 km (***)	mimo oblakov a za viditeľnosti zeme

(*) Tam, kde je prevodná výška menšia ako 3 050 m (10 000 ft) AMSL, namiesto 10 000 ft sa použije letová hladina FL 100.

(**) VMC minimá vo vzdušnom priestore triedy A sú uvedené na usmernenie pilotov a neznamená to, že lety VFR vo vzdušnom priestore triedy A sú povolené.

(***) V prípade, že to stanoví príslušný orgán:

a) za letovej dohľadnosti najmenej 1 500 m sa lety môžu vykonať:

1. pri rýchlosti IAS 140 kt alebo menej, aby bolo možné spozorovať ostatnú prevádzku a akékoľvek prekážky v čase primeranom na vyhnutie sa zrážke, alebo
2. za okolností, pri ktorých pravdepodobnosť stretnutia s inou prevádzkou je obvykle malá, napríklad v oblastiach s malou hustotou prevádzky alebo pri leteckých prácach v malých výškach.

b) VRTUĽNÍKMI sa môže let vykonať pri letovej dohľadnosti *menšej než 1 500 m*, ale nie menšej ako 800 m, ak letí rýchlosťou, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a umožní vyhnúť sa zrážke. Lety pri letovej dohľadnosti menšej než 800 m možno povoliť v osobitných prípadoch, ako sú napríklad lety pohotovostnej lekárskej služby, pátracie a záchranné operácie a hasenie požiarov.

SERA.5005 Pravidlá na let za viditeľnosti

a) S výnimkou zvláštnych letov VFR sa lety VFR musia vykonávať tak, aby lietadlo letelo za dohľadnosti a v rovnakej alebo väčšej vzdialenosti od oblakov, ako je stanovené v tabuľke S5-1.

b) S výnimkou prípadov, keď sa získa letové povolenie od stanovišťa letových prevádzkových služieb na vykonanie zvláštneho letu VFR, vzlety alebo pristátia lietadiel na letisku v rámci riadeného okrsku podľa pravidiel VFR vrátane ich zaraďovania do letiskového okruhu alebo letu po ňom sa nesmú vykonávať, ak zaznamenané meteorologické podmienky na danom letisku dosahujú nižšie hodnoty, ako sú tieto minimá:

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti je nižšia ako 450 m (1 500 ft) alebo

2. prízemná dohľadnosť je menšia ako 5 km.

c) Ak tak stanoví príslušný orgán, lety VFR v noci možno povoliť pri splnení týchto podmienok:

1. v prípade, že sa lietadlo vzďaľuje z blízkosti letiska, letový plán sa musí predložiť v súlade s ustanoveniami SERA.4001 písm. b) bodom 6;

2. počas letu sa musí nadviazať a udržiavať obojsmerné rádiové spojenie na príslušnom komunikačnom kanáli letových prevádzkových služieb, ak je k dispozícii;

3. uplatňujú sa minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC uvedené v tabuľke S5-1 s výnimkou toho, že:

i) výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nesmie byť nižšia ako 450 m (1 500 ft);

ii) okrem prípadov uvedených v písmene c) bode 4 sa neuplatňujú ustanovenia o zníženej letovej dohľadnosti uvedené v tabuľke S5-1 písm. a) a b);

iii) v triedach vzdušného priestoru B, C, D, E, F a G, vo výške 900 m (3 000 ft) a pod AMSL alebo vo výške 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie, je pilot povinný udržiavať neustály vizuálny kontakt so zemou;

iv) pri vrtuľníkoch v triedach vzdušného priestoru F a G vo výške 900 m (3 000 ft) a pod AMSL alebo vo výške 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie, letová dohľadnosť nesmie byť menšia ako 3 km za predpokladu, že pilot udržiava sústavný vizuálny kontakt so zemou a ak letí rýchlosťou, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a umožní vyhnúť sa zrážke, a

v) v prípade horského terénu môže príslušný orgán stanoviť väčšiu minimálnu dohľadnosť a vzdialenosť od oblakov za VMC.

4. pri vrtuľníkoch v osobitných prípadoch, ako sú napríklad lety pohotovostnej lekárskej služby, pátracie a záchranné operácie a hasenie požiarov, možno povoliť nižšiu výšku základne najnižšej vrstvy oblačnosti, minimálnu dohľadnosť a vzdialenosť od oblakov, ako je uvedené v bode 3;

5. okrem toho, ak je to potrebné na vzlet a pristátie, alebo okrem prípadu, keď príslušný orgán vydal osobitné povolenie, sa let VFR v noci musí vykonávať v letovej hladine, ktorá nie je nižšia ako minimálna letová nadmorská výška stanovená štátom, nad ktorého územím sa let vykonáva, alebo ak taká minimálna letová výška nie je stanovená:

i) nad vysokým terénom alebo v hornatých oblastiach v hladine, ktorá je aspoň 600 m (2 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla;

ii) všade inde, než je uvedené v bode i), v hladine, ktorá je aspoň 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla.

d) Pokiaľ príslušný orgán nevydá povolenie v súlade s nariadením (ES) č. 730/2006, lety VFR sa nesmú vykonávať:

1. nad letovou hladinou FL 195;

2. pri transonických a supersonických rýchlostiach.

e) Povolenie na vykonávanie letov VFR nad letovou hladinou FL 285 sa nesmie vydať v priestoroch, kde sa nad letovou hladinou FL 290 používa minimum vertikálneho rozstupu 300 m (1 000 ft).

f) Okrem toho, ak je to potrebné na vzlet a pristátie, alebo okrem prípadu, keď príslušný orgán vydal povolenie, sa let VFR nesmie vykonávať:

1. nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest a osád alebo nad zhromaždiskom ľudí na voľnom priestranstve vo výške, ktorá je menšia ako 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 600 m od lietadla;

2. všade inde, než je uvedené v bode 1, vo výške nižšej ako 150 m (500 ft) nad zemou alebo nad vodou, alebo 150 m (500 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 150 m (500 ft) od lietadla.

g) S výnimkou prípadov, keď je v letovom povolení alebo príslušným orgánom stanovené inak, lety VFR počas letu v cestovnej hladine nad 900 m (3 000 ft) od zeme alebo vody, alebo vo vyššej hladine stanovenej príslušným orgánom sa musia vykonávať v cestovnej hladine, ktorá zodpovedá letenej trati stanovenej v tabuľke cestovných hladín v dodatku 3.

h) Piloti letov VFR musia dodržiavať ustanovenia uvedené v oddiele 8:

1. keď letia vo vzdušnom priestore triedy B, C a D;

2. keď tvoria súčasť letiskovej prevádzky na riadenom letisku alebo

3. keď vykonávajú zvláštny let VFR.

i) V prípade letov VFR vykonávaných v priestoroch alebo smerujúcich do nich alebo na tratiach určených príslušným orgánom v súlade s ustanoveniami SERA.4001 písm. b) bodom 3 alebo 4 musia piloti nepretržite bdieť na stanovenom hlasovom kanáli lietadlo-zem a v prípade potreby hlásiť svoju polohu stanovišťu letových prevádzkových služieb poskytujúcemu letovú informačnú službu.

j) Ak má veliteľ lietadla v úmysle zmeniť pravidlá letu z letu VFR na let IFR, musí:

1. ak bol predložený letový plán, oznámiť potrebné zmeny, ktoré sa majú vykonať v platnom letovom pláne, alebo

2. v súlade s ustanovením SERA.4001 písm. b) predložiť letový plán príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb a získať povolenie pred zmenou na let IFR v riadenom vzdušnom priestore.

SERA.5010 Zvláštne lety VFR v riadených okrskoch

Zvláštne lety VFR sa môžu vykonávať v rámci riadeného okrsku na základe povolenia ATC. S výnimkou povolenia vydaného príslušným orgánom pre vrtuľníky v špeciálnych prípadoch, ako sú lety pohotovostnej lekárskej služby, pátracie a záchranné operácie a hasenie požiaru, sa uplatňujú tieto dodatočné podmienky:

a) pilotom:

1. mimo oblačnosti a za viditeľnosti zeme;

2. letová dohľadnosť je minimálne 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch minimálne 800 m;

3. pri rýchlosti IAS 140 kt alebo menej, aby bolo možné spozorovať ostatnú dopravu a akékoľvek prekážky v čase primeranom na vyhnutie sa zrážke;

b) riadením letovej prevádzky:

1. iba počas dňa, pokiaľ príslušný orgán nepovolí inak;

2. prízemná dohľadnosť je minimálne 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch minimálne 800 m;

3. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nie je menej ako 180 m (600 ft).

SERA.5015 Pravidlá na let podľa prístrojov (IFR) – Pravidlá uplatňované na všetky lety IFR

a) Vybavenie lietadla

Na let podľa prístrojov musí byť lietadlo vybavené vhodným prístrojovým rádionavigačným a spojovacím zariadením zodpovedajúcim letenej trati, ktoré je v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi v oblasti letovej prevádzky.

b) Minimálne hladiny

S výnimkou toho, ak je to potrebné na vzlet a pristátie, alebo s výnimkou prípadov schválených príslušným orgánom sa musí let IFR vykonať v hladine, ktorá nie je nižšia ako minimálna letová nadmorská výška stanovená štátom, ktorého územie sa prelietava, alebo ak taká minimálna letová nadmorská výška nie je stanovená:

1. nad vysokým terénom alebo v hornatých oblastiach v hladine, ktorá je aspoň 600 m (2 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla;

2. všade inde, než je uvedené v bode 1, v hladine, ktorá je aspoň 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla.

c) Zmena pravidiel letu IFR na VFR

1. Veliteľ lietadla, ktorý má v úmysle zmeniť pravidlá letu podľa prístrojov na let podľa pravidiel VFR, musí oznámiť svoje rozhodnutie príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb s výslovným uvedením, že ruší let podľa prístrojov, a oznámiť mu zmeny, ktoré sa majú vykonať v jeho platnom letovom pláne.

2. Ak sa vykonáva let podľa prístrojov v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti alebo lietadlo do takých podmienok vstúpi, veliteľ lietadla nesmie zrušiť svoj let podľa prístrojov, ak neočakáva a nezamýšľa pokračovať v lete primeraný čas v neprerušovaných meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti.

SERA.5020 IFR – Pravidlá uplatniteľné na lety IFR v riadenom vzdušnom priestore

a) Pri letoch IFR v riadenom vzdušnom priestore sa musia dodržiavať ustanovenia oddielu 8.

b) Lety IFR v cestovnom režime v riadenom vzdušnom priestore sa musia vykonávať v cestovných hladinách alebo ak stanovište ATS vydá letové povolenie na cestovné stúpanie medzi dvoma hladinami alebo nad hladinou, stanovených podľa tabuľky cestovných hladín v dodatku 3, s výnimkou prípadov, keď sa vzťah medzi hladinami a traťou stanovený v dodatku 3 neuplatňuje, ak sa v cestovnom povolení stanovuje inak alebo ak príslušný orgán v leteckej informačnej príručke stanovil inak.

SERA.5025 IFR – Pravidlá uplatniteľné na lety IFR mimo riadeného vzdušného priestoru

a) Cestovné hladiny

Lety IFR mimo riadeného vzdušného priestoru sa vykonávajú v cestovných hladinách predpísaných pre trať podľa tabuliek cestovných hladín uvedených v dodatku 3 s výnimkou tých prípadov, keď je príslušným orgánom povolené inak v prípade letov vo výške 900 m (3 000 ft) alebo nižšie nad strednou hladinou mora.

b) Spojenie

V prípade letov IFR vykonávaných mimo riadeného vzdušného priestoru, avšak v hraniciach oblastí, alebo pri letoch smerujúcich do nich alebo na tratiach určených príslušným orgánom v súlade s ustanoveniami SERA.4001 písm. b) bodom 3 alebo 4 musia piloti nepretržite bdieť na príslušnom hlasovom kanáli lietadlo-zem a v prípade potreby nadviazať obojsmerné spojenie so stanovišťom letových prevádzkových služieb poskytujúcim letovú informačnú službu.

c) Hlásenie polohy

Piloti letov IFR mimo riadeného vzdušného priestoru, v prípade ktorých sa príslušným orgánom vyžaduje, aby bdeli na príslušnom hlasovom kanáli lietadlo-zem a v prípade potreby nadviazali obojsmerné spojenie so stanovišťom letových prevádzkových služieb poskytujúcim letovú informačnú službu, musia hlásiť polohu tak, ako je uvedené v ustanovení SERA.8025 v prípade riadených letov.

ODDIEL 6

Klasifikácia vzdušného priestoru

SERA.6001 Klasifikácia vzdušných priestorov

Členské štáty podľa svojich potrieb označia vzdušný priestor v súlade s touto klasifikáciou vzdušného priestoru a v súlade s dodatkom 4:

a) *Trieda A*. Povolené sú len lety IFR. Všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky a medzi všetkými letmi navzájom sa zaisťujú rozstupy. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem. Všetky lety sú predmetom letového povolenia.

b) *Trieda B*. Povolené sú lety IFR a VFR. Všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky a medzi všetkými letmi navzájom sa zaisťujú rozstupy. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem. Všetky lety sú predmetom letového povolenia.

c) *Trieda C*. Povolené sú lety IFR a VFR. Všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky, pričom rozstupy sa zaisťujú medzi letmi IFR navzájom a medzi letmi IFR a letmi VFR. Letom VFR sa zaisťujú rozstupy od letov IFR a poskytujú sa im informácie o prevádzke ostatných letov VFR a na žiadosť aj rady na vyhnutie. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem. Pri letoch VFR pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL sa uplatňuje obmedzenie indikovanej rýchlosti letu (IAS) 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Všetky lety sú predmetom letového povolenia.

d) *Trieda D*. Povolené sú lety IFR a VFR a všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky. Rozstupy sa zaisťujú medzi letmi IFR navzájom, pričom letom IFR sa poskytujú informácie o prevádzke letov VFR a na žiadosť aj rady na vyhnutie. Letom VFR sa poskytujú informácie o prevádzke všetkých ostatných letov a na žiadosť aj rada na vyhnutie. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem a pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL sa uplatňuje obmedzenie indikovanej rýchlosti letu (IAS) 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Všetky lety sú predmetom letového povolenia.

e) *Trieda E*. Povolené sú lety IFR a VFR. Letom IFR sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky a medzi všetkými letmi IFR navzájom sa zaisťujú rozstupy. Všetkým letom sa poskytujú informácie o prevádzke (ak je to možné). Pri letoch IFR sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem. Pri všetkých letoch pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL sa uplatňuje obmedzenie rýchlosti (IAS) 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Všetky lety IFR sú predmetom letového povolenia. Trieda E sa nepoužíva pri riadených okrskoch.

f) *Trieda F*. Povolené sú lety IFR a VFR. Všetkým zúčastneným letom IFR sa poskytuje letová poradná služba a všetkým letom sa poskytuje letová informačná služba, ak o to požiadajú. Pri letoch IFR využívajúcich poradnú službu sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem a všetky lety IFR musia byť vybavené na nadviazanie hlasového spojenia lietadlo-zem. Pri všetkých letoch pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL sa uplatňuje obmedzenie rýchlosti (IAS) 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Letové povolenie sa nevyžaduje.

g) *Trieda G*. Povolené sú lety IFR a VFR, pričom sa im na požiadanie poskytuje letová informačná služba. Všetky lety IFR musia byť schopné nadviazať hlasové spojenie lietadlo-zem. Pri všetkých letoch pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL sa uplatňuje obmedzenie rýchlosti (IAS) 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Letové povolenie sa nevyžaduje.

h) Zavedenie triedy F sa považuje za dočasné opatrenie, kým nebude možné nahradiť ho inou klasifikáciou.

SERA.6005 Požiadavky na komunikáciu a odpovedač SSR

a) Zóna s povinným rádiovým vybavením (RMZ)

1. Pri letoch VFR prevádzkovaných v častiach vzdušného priestoru triedy E, F alebo G a pri letoch IFR prevádzkovaných v častiach vzdušného priestoru triedy F alebo G, ktoré príslušný orgán označil za zóny s povinným rádiovým vybavením (RMZ), sa vyžaduje udržiavanie nepretržitého bdenia na hlasovom spojení lietadlo-zem a v prípade potreby nadviazanie obojsmerného spojenia na príslušnom komunikačnom kanáli s výnimkou prípadov, ak sa riadia inými ustanoveniami, ktoré pre daný vzdušný priestor stanovil poskytovateľ leteckých navigačných služieb.

2. Pred vstupom do zóny s povinným rádiovým vybavením piloti na príslušnom komunikačnom kanáli vykonajú počiatočnú hlasovú komunikáciu s uvedením stanice, ktorú volajú, volacej značky, typu lietadla, polohy, hladiny, zámeru letu a ďalších informácií, ktoré stanovuje príslušný orgán.

b) Zóna s povinným odpovedačom (TMZ)

1. Všetky lety prevádzkované vo vzdušnom priestore, ktoré príslušný orgán označil ako zónu s povinným odpovedačom (TMZ), musia mať na palube a v prevádzke odpovedače SSR schopné prevádzky v móde A a C alebo v móde S s výnimkou prípadov, ak sa riadia inými ustanoveniami, ktoré pre daný vzdušný priestor stanovil poskytovateľ leteckých navigačných služieb.

c) Vzdušné priestory označené ako zóny s povinným rádiovým vybavením a/alebo zóny s povinným odpovedačom musia byť náležite uverejnené v leteckých informačných príručkách.

ODDIEL 7

Letové prevádzkové služby

SERA.7001 Všeobecné ustanovenia – Úlohy letových prevádzkových služieb

Úlohy letových prevádzkových služieb sú tieto:

a) zabraňovať zrážkam medzi lietadlami;

b) zabraňovať zrážkam lietadiel na prevádzkovej ploche a zrážkam lietadiel s prekážkami na prevádzkovej ploche;

c) zabezpečovať a udržiavať usporiadaný tok letovej prevádzky;

d) poskytovať rady a informácie užitočné pre bezpečné a efektívne vykonávanie letov;

e) informovať príslušné organizácie o lietadlách, po ktorých sa má pátrať alebo ktorým sa má poskytnúť záchranná služba, a podľa potreby spolupracovať s týmito organizáciami.

SERA.7005 Koordinácia medzi prevádzkovateľom lietadla a letovými prevádzkovými službami

a) Stanovištia letových prevádzkových služieb pri plnení svojich cieľov náležitým spôsobom zohľadňujú požiadavky prevádzkovateľov lietadiel, ktoré pre nich vyplývajú zo záväzkov, ako sa uvádza v príslušných právnych predpisoch Únie týkajúcich sa letovej prevádzky, a ak si to vyžiadajú prevádzkovatelia lietadiel, sprístupnia im alebo ich určeným zástupcom také dostupné informácie, ktoré im alebo ich určeným zástupcom umožnia vykonávať ich povinnosti.

b) Ak si to vyžiada prevádzkovateľ lietadla, hlásenia (vrátane hlásení o polohe) prijaté stanovišťami letových prevádzkových služieb týkajúce sa prevádzky lietadla, ktorému daný prevádzkovateľ lietadla poskytuje službu prevádzkového riadenia, musia byť v rámci možností okamžite sprístupnené prevádzkovateľovi lietadla alebo jeho určenému zástupcovi v súlade s postupmi odsúhlasenými na miestnej úrovni.

ODDIEL 8

Služba riadenia letovej prevádzky

SERA.8001 Uplatňovanie

Služba riadenia letovej prevádzky sa poskytuje:

a) všetkým letom IFR vo vzdušnom priestore tried A, B, C, D a E;

b) všetkým letom VFR vo vzdušnom priestore tried B, C a D;

c) všetkým zvláštnym letom VFR;

d) celej letiskovej prevádzke na riadených letiskách.

SERA.8005 Činnosť služby riadenia letovej prevádzky

a) Stanovište riadenia letovej prevádzky na účely poskytovania služby riadenia letovej prevádzky:

1. dostáva informácie o zamýšľaných pohyboch každého lietadla alebo ich zmenách a aktuálne informácie o súčasnom priebehu letu každého lietadla;

2. určuje zo získaných informácií vzájomnú polohu známych lietadiel;

3. vydáva letové povolenia a informácie na zabránenie zrážkam lietadiel, ktoré riadi, a na zabezpečenie a zachovanie usporiadaného toku letovej prevádzky;

4. podľa potreby koordinuje letové povolenia s inými stanovišťami:

   i) vždy, ak sa lietadlo môže dostať do konfliktnej situácie s prevádzkou riadenou inými stanovišťami;

   ii) pred odovzdaním riadenia lietadla inému stanovišťu.

b) Letové povolenia vydávané stanovišťami riadenia letovej prevádzky musia zaistiť rozstupy:

1. medzi všetkými letmi vo vzdušnom priestore tried A a B;

2. medzi letmi IFR vo vzdušnom priestore tried C, D a E;

3. medzi letmi IFR a letmi VFR vo vzdušnom priestore triedy C;

4. medzi letmi IFR a zvláštnymi letmi VFR;

5. medzi zvláštnymi letmi VFR, pokiaľ príslušný orgán nestanoví inak,

s výnimkou prípadov, v ktorých na žiadosť pilota lietadla a so súhlasom pilota druhého lietadla a za podmienok, ktoré ustanoví príslušný orgán pre prípady uvedené v písmene b), sa môže vo vzdušnom priestore triedy D a E počas dňa vydať letové povolenie na let s dodržaním vlastných rozstupov na určitý úsek letu pod 3 050 m (10 000 ft) v priebehu stúpania alebo klesania v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti.

c) Okrem prípadov, keď možno uplatniť zníženie miním rozstupov v blízkosti letísk, sa rozstupy stanovené stanovišťom riadenia letovej prevádzky musia zaistiť aspoň v jednom z nasledujúcich rozstupov:

1. vertikálne rozstupy dosiahnuté pridelením rôznych cestovných hladín vybraných z tabuľky cestovných hladín v dodatku 3 k prílohe k tomuto nariadeniu okrem prípadov, keď sa neuplatňuje vzťah medzi hladinami a traťou stanovený v tomto predpise, keď sa v príslušných leteckých informačných príručkách alebo letových povoleniach riadenia letovej prevádzky stanovuje inak. Minimum vertikálnych rozstupov je v nominálnom vyjadrení 300 m (1 000 ft) až po letovú hladinu FL 410 vrátane a v nominálnom vyjadrení 600 m (2 000 ft) nad touto hladinou;

2. horizontálne rozstupy dosiahnuté zaistením:

i) pozdĺžnych rozstupov udržiavaním intervalu medzi lietadlami letiacimi na rovnakej trati, zbiehajúcich sa alebo protismerných tratiach, vyjadreného časom alebo vzdialenosťou, alebo

ii) priečnych rozstupov udržiavaním lietadiel na rôznych tratiach alebo v rôznych zemepisných polohách.

SERA.8010 Minimá rozstupov

a) Stanovenie miním rozstupov na použitie v rámci danej časti vzdušného priestoru vykoná poskytovateľ leteckých navigačných služieb zodpovedný za poskytovanie letových prevádzkových služieb a schváli príslušný orgán.

b) Pri prevádzke, ktorá prechádza z jedného vzdušného priestoru do niektorého zo susediacich vzdušných priestorov, a pri tratiach, ktoré sú bližšie k spoločnej hranici susediacich vzdušných priestorov ako minimá rozstupov uplatniteľné za daných okolností, sa stanovia minimá rozstupov na základe konzultácie medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb zodpovednými za poskytovanie letových prevádzkových služieb v susediacom vzdušnom priestore.

c) Podrobnosti o stanovených minimách rozstupov a o oblastiach ich uplatňovania sa musia oznámiť:

1. stanovištiam letových prevádzkových služieb, ktorých sa to týka, a

2. pilotom a prevádzkovateľom lietadla prostredníctvom leteckej informačnej príručky, ak sú rozstupy založené na použití stanovených navigačných zariadení alebo navigačnej techniky lietadla.

SERA.8015 Letové povolenia

a) Letové povolenia musia vychádzať výlučne z požiadaviek na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky.

b) Prevádzka podliehajúca letovému povoleniu

1. Letové povolenie sa musí získať pred uskutočnením riadeného letu alebo časti letu, keď je let riadený. Žiadosť o toto povolenie sa podáva predložením letového plánu stanovišťu riadenia letovej prevádzky.

2. Veliteľ lietadla informuje ATC v prípade, že letové povolenie je nevyhovujúce. V takomto prípade ATC vydá zmenené povolenie, ak je to možné.

3. V prípade žiadosti o letové povolenie pre lietadlo, ktorá zahŕňa požiadavku prednosti, musí sa predložiť oznámenie s vysvetlením potreby takejto prednosti, ak o to príslušné stanovište riadenia letovej prevádzky požiada.

4. *Možná zmena letového povolenia počas letu*. Ak sa pred vzletom očakáva, že v závislosti od zásoby paliva, a podliehajúc zmene letového povolenia počas letu, sa môže prijať rozhodnutie o pokračovaní na zmenené cieľové letisko, príslušné stanovištia riadenia letovej prevádzky musia byť o tom informované tým, že sa v letovom pláne uvedie informácia, ktorá sa týka zmenenej trate (ak je známa) a zmeneného cieľového letiska.

5. Na riadenom letisku nesmie lietadlo rolovať po prevádzkovej ploche bez povolenia letiskovej riadiacej veže a musí plniť všetky príkazy vydané týmto stanovišťom.

c) Letové povolenie na transsonický let

1. Letové povolenie, ktoré sa týka fázy transsonického zrýchlenia nadzvukového letu, musí obsahovať pokyny najmenej po ukončenie tejto fázy.

2. Účelom povolenia týkajúceho sa zmenšenia rýchlosti a klesania lietadla z nadzvukového do podzvukového letu je zabezpečiť nerušené klesanie aspoň v priebehu transsonickej fázy letu.

d) Obsah letových povolení

Letové povolenie musí obsahovať:

1. identifikáciu lietadla podľa letového plánu;

2. medzu povolenia;

3. trať letu;

4. hladinu (hladiny) letu na celú trať alebo jej časť, a ak sa tak požaduje, zmeny hladín;

5. akékoľvek ďalšie potrebné príkazy alebo informácie, ktoré sa týkajú približovacích alebo odletových manévrov, spojenia a času uplynutia platnosti povolenia.

e) Opakovanie povolení a informácií majúcich vplyv na bezpečnosť

1. Letová posádka musí opakovať riadiacemu letovej prevádzky časti letového povolenia a príkazy majúce vplyv na bezpečnosť, ktoré sú vysielané hlasom. Vždy sa musia opakovať tieto informácie:

i) traťové letové povolenia;

ii) povolenia a príkazy na vstup, pristátie, vzlet z dráhy, vyčkávanie pred dráhou, križovanie, rolovanie a backtrack (návrat späť po dráhe po ukončení dojazdu) po akejkoľvek vzletovej a pristávacej dráhe a

iii) dráha v používaní, nastavenie výškomera, kódy odpovedača SSR, nové pridelené komunikačné kanály, príkazy týkajúce sa hladiny, kurzu a rýchlosti a

iv) prevodné hladiny bez ohľadu na to, či boli oznámené riadiacim alebo vo vysielaní automatickej informačnej služby (ATIS).

2. Iné povolenia alebo príkazy vrátane podmienkových povolení a príkazov na rolovanie sa musia opakovať alebo potvrdiť takým spôsobom, ktorý jasne ukazuje, že boli pochopené a bude sa konať v súlade s nimi.

3. Riadiaci musí počúvať tieto opakované informácie, aby sa ubezpečil, že povolenie alebo príkaz bol letovou posádkou správne potvrdený, a musí podniknúť okamžité kroky na nápravu každej nezrovnalosti zistenej pri opakovaní.

4. Ak nie je stanovené inak poskytovateľom leteckých navigačných služieb, hlasové opakovanie CPDLC sa nesmie vyžadovať.

f) Koordinácia povolení

1. Letové povolenia sa musia koordinovať medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky tak, aby platili pre celú trať lietadla alebo jej stanovenú časť, ako sa opisuje v ustanoveniach 2 až 6.

2. Povolenie na celú trať až na letisko prvého zamýšľaného pristátia sa lietadlu vydáva:

i) ak bolo možné vykonať koordináciu povolenia pred vzletom so všetkými stanovišťami, ktoré budú lietadlo riadiť, alebo

ii) ak je odôvodnená istota, že koordinácia povolenia sa v predstihu vykoná so všetkými stanovišťami, ktoré budú lietadlo postupne riadiť.

3. Ak sa koordinácia podľa bodu 2 neuskutočnila alebo sa jej uskutočnenie nepredpokladá, lietadlu sa vydá povolenie iba do bodu, do ktorého je koordinácia primeraným spôsobom zaistená. Pred dosiahnutím tohto bodu alebo v tomto bode sa musí lietadlu udeliť ďalšie povolenie prípadne príkazy na vyčkávanie.

4. Ak je tak určené stanovišťom letových prevádzkových služieb, lietadlo musí nadviazať spojenie so stanovišťom riadenia letovej prevádzky po prúde na získanie povolenia na let po prúde pred bodom odovzdania riadenia.

   i) Lietadlo musí udržiavať potrebné obojsmerné spojenie s aktuálnym stanovišťom riadenia letovej prevádzky, ktoré ho riadi, počas udeľovania povolenia na let po prúde.

   ii) Povolenie vydané na let po prúde sa musí oznámiť pilotovi jasným zrozumiteľným spôsobom.

   iii) Pokiaľ povolenia na let po prúde nie sú koordinované, nesmú mať vplyv na pôvodný letový profil lietadla v žiadnom vzdušnom priestore s výnimkou vzdušného priestoru stanovišťa riadenia letovej prevádzky zodpovedného za zabezpečenie povolenia na let po prúde.

5. Ak lietadlo zamýšľa odlet z letiska v rámci riadenej oblasti na účely vstupu do inej riadenej oblasti v rámci obdobia tridsiatich minút alebo ak sa dohodli na inom časovom období dotknuté oblastné strediská riadenia, koordinácia s následným oblastným strediskom riadenia sa musí uskutočniť pred vydaním povolenia na odlet.

6. Ak lietadlo plánuje opustiť riadenú oblasť na let mimo riadeného vzdušného priestoru a vstúpiť do tej istej alebo inej riadenej oblasti, môže sa vydať povolenie od bodu odletu až po letisko prvého zamýšľaného pristátia. Takéto povolenie alebo jeho revízie sa vzťahujú iba na tie časti letu, ktoré sa uskutočnia v riadenom vzdušnom priestore.

SERA.8020 Dodržiavanie letového plánu

a) S výnimkou prípadov uvedených v písmenách b) a d) musí veliteľ lietadla dodržiavať platný letový plán alebo použiteľné časti platného letového plánu podaného na riadený let, ak si nevyžiada a nezíska povolenie na zmenu od príslušného stanovišťa riadenia letovej prevádzky alebo ak si vzniknutý stav núdze nevynúti jeho okamžitý zákrok, pričom v takomto prípade hneď, ako to dovoľujú okolnosti, musí informovať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb o vykonaných opatreniach, ktoré boli vynútené stavom núdze.

   1. Pokiaľ príslušný orgán nestanoví alebo príslušné stanovište riadenia letovej prevádzky nenariadi inak, riadené lety, pokiaľ je to možné, musia:

      i) v prípade letu po stanovenej trati ATS letieť po vymedzenej osi tejto trate alebo

      ii) v prípade letu na inej trati letieť priamo medzi navigačnými zariadeniami a/alebo bodmi vymedzujúcimi túto trať.

   2. Pokiaľ príslušný orgán nestanoví alebo príslušné stanovište riadenia letovej prevádzky nenariadi inak, lietadlo letiace na úseku trate ATS určenom zariadeniami VOR (VHF všesmerový rádiomaják) zmení navigačné vedenie lietadla zo zariadenia VOR za lietadlom na zariadenie VOR pred lietadlom alebo čo možno najbližšie k bodu prechodu, ak je zriadený.

   3. Odchýlka od požiadaviek uvedených v bode 2 sa oznámi príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb.

b) *Neúmyselné zmeny*. V prípade, že riadený let sa neúmyselne odkloní od svojho platného letového plánu, prijmú sa tieto opatrenia:

   1. Odchýlka od trate: ak sa lietadlo nachádza mimo trate, okamžite sa prijme opatrenie na úpravu kurzu lietadla s cieľom vrátiť sa čo možno najskôr na trať.

   2. Zmena pravej vzdušnej rýchlosti: ak sa priemerná pravá vzdušná rýchlosť medzi hlásnymi bodmi odchyľuje alebo sa očakáva odchýlenie o plus alebo mínus 5 percent pravej vzdušnej rýchlosti od rýchlosti danej letovým plánom, musí sa o tom informovať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb.

   3. Zmena vypočítaného času: ak sa vypočítaný čas preletu ďalšieho určeného hlásneho bodu, hranice letovej informačnej oblasti alebo príletu na letisko určenia, podľa toho, čo nastane najskôr, oznámený letovým prevádzkovým službám, odlišuje o 3 minúty alebo o iný čas stanovený príslušným orgánom alebo stanovený na základe regionálnych dohôd ICAO o letovej prevádzke, musí veliteľ lietadla čo najskôr oznámiť príslušnému stanovišťu ATS zmenený vypočítaný čas.

4. Okrem toho, ak v prípade uplatňovania dohody ADS-C kedykoľvek nastanú zmeny nad prahové hodnoty stanovené v kontrakte na vysielanie nepravidelných hlásení ADS-C, stanovište letových prevádzkových služieb musí byť o tom informované automaticky dátovým prenosom.

c) *Zamýšľané zmeny*. Žiadosti o zmeny letového plánu musia obsahovať tieto údaje:

1. Zmena cestovnej hladiny: identifikácia lietadla; požadovaná nová cestovná hladina a cestovná rýchlosť na tejto hladine, revidované odhadované časy príletu (ak sú k dispozícii) na nasledujúce hranice letovej informačnej oblasti.

2. Zmena trate:

i) *Letisko určenia nezmenené:* identifikácia lietadla; pravidlá letu, opis novej trate letu vrátane príslušných údajov letového plánu začínajúcich sa polohou, v ktorej sa má začať požadovaná zmena trate; zmenené vypočítané časy, všetky ostatné relevantné údaje.

ii) *Letisko určenia zmenené:* identifikácia lietadla; pravidlá letu, opis zmenenej trate letu do zmeneného letiska určenia vrátane príslušných údajov letového plánu začínajúcich sa polohou, v ktorej sa má začať požadovaná zmena trate; zmenené vypočítané časy, náhradné letisko (letiská), všetky ostatné relevantné údaje.

d) *Zhoršenie meteorologických podmienok pod VMC*. Ak je zrejmé, že let v podmienkach VMC nebude možné vykonať v súlade s platným letovým plánom, pilot riadeného letu VFR je povinný:

1. požiadať o zmenu povolenia, ktoré umožní lietadlu pokračovať v podmienkach VMC na letisko určenia alebo na náhradné letisko alebo opustiť vzdušný priestor, v ktorom sa požaduje letové povolenie, alebo

2. ak nemožno získať povolenie v súlade s písmenom a), pokračovať v prevádzke v podmienkach VMC a oznámiť príslušnému stanovišťu riadenia letovej prevádzky opatrenie prijímané na opustenie príslušného vzdušného priestoru alebo pristáť na najbližšom vhodnom letisku, alebo

3. v prípade letu v riadenom okrsku požiadať o povolenie vykonať zvláštny let VFR, alebo

4. požiadať o povolenie vykonať let v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov.

SERA.8025 Hlásenie polohy

a) Ak príslušný orgán alebo príslušné stanovište letových prevádzkových služieb nestanoví inak, musí posádka riadeného letu čo najskôr hlásiť príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb čas a hladinu preletu každého určeného povinného hlásneho bodu spolu so všetkými ostatnými požadovanými údajmi. Rovnakým spôsobom sa hlásia prelety ďalších hlásnych bodov, ak o to požiada príslušné stanovište letových prevádzkových služieb. Ak nie sú určené hlásne body, hlásenia o polohe sa podávajú v časových intervaloch stanovených príslušným orgánom alebo príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb.

1. Posádky riadených letov odovzdávajúcich informácie o polohe príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb dátovým prenosom hlásia informácie o polohe rádiotelegraficky len na vyžiadanie.

SERA.8030 Skončenie riadenia

S výnimkou pristátia na riadenom letisku musí posádka riadeného letu čo najskôr ohlásiť príslušnému stanovišťu ATC pristátie, čím prestáva byť predmetom poskytovania riadenia letovej prevádzky.

SERA.8035 Spojenie

a) Posádka lietadla pri riadenom lete musí nepretržite bdieť na príslušnom hlasovom kanáli lietadlo-zem a v prípade potreby nadviazať obojsmerné spojenie s príslušným stanovišťom ATC s výnimkou letov lietadiel tvoriacich súčasť letiskovej prevádzky, pre ktoré môže príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb stanoviť iný postup.

1. Požiadavka bdenia na hlasovom kanáli lietadlo-zem trvá aj po nadviazaní dátového spojenia riadiaci-pilot (CPDLC).

b) Členské štáty dodržiavajú príslušné ustanovenia o poruchách spojenia schválené na základe Chicagskeho dohovoru. Komisia najneskôr do 31. decembra 2015 predloží návrh spoločných európskych postupov na účely vykonávania uvedených ustanovení ICAO v právnych predpisoch Únie.

ODDIEL 9

Letová informačná služba

SERA.9001 Uplatňovanie

a) Letovú informačnú službu poskytujú príslušné stanovištia letových prevádzkových služieb všetkým lietadlám, ktorých sa môžu informácie týkať a:

1. ktorým sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky alebo

2. ktoré sú inak známe príslušným stanovištiam letových prevádzkových služieb.

b) Využívanie letovej informačnej služby nezbavuje veliteľa lietadla žiadnej jeho zodpovednosti, a je to veliteľ lietadla, kto musí urobiť konečné rozhodnutie týkajúce sa akejkoľvek navrhovanej zmeny letového plánu.

c) V prípade, že stanovištia letových prevádzkových služieb poskytujú letovú informačnú službu aj službu riadenia letovej prevádzky, poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky má prednosť pred poskytovaním letovej informačnej služby, kedykoľvek si to poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky vyžaduje.

SERA.9005 Rozsah pôsobnosti letovej informačnej služby

a) Letová informačná služba musí zahŕňať poskytovanie týchto informácií:

1. informácie SIGMET a AIRMET;

2. informácie týkajúce sa prederupčnej sopečnej činnosti, sopečných erupcií a oblakov sopečného popola;

3. informácie týkajúce sa úniku rádioaktívnych látok alebo toxických materiálov do ovzdušia;

4. informácie o zmenách v dostupnosti rádionavigačných služieb;

5. informácie o zmenách podmienok na letiskách a príslušných zariadeniach vrátane informácií o stave letiskových pohybových plôch letiska, keď sa na nich vyskytuje sneh, ľad alebo význačná vrstva vody;

6. informácie o neobsadených voľných balónoch

a akékoľvek iné informácie, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť.

b) Letová informačná služba poskytovaná letom musí okrem poskytovania informácií uvedených v písmene a) obsahovať poskytovanie informácií týkajúcich sa:

1. poveternostných podmienok aktuálnych alebo predpovedaných na letisku odletu, letisku určenia a náhradných letiskách;

2. nebezpečenstva zrážky pre lietadlá vykonávajúce činnosť vo vzdušnom priestore triedy C, D, E, F a G;

3. pri letoch nad vodnými plochami všetkých dostupných informácií o plavidlách v príslušnej oblasti (ak je to možné alebo o to požiada pilot), ako je volací znak, poloha, zemepisná trať, rýchlosť atď.

c) Letová informačná služba poskytovaná letom VFR musí zahŕňať okrem informácií uvedených v písmene a) poskytovanie dostupných informácií o prevádzke a o poveternostných podmienkach na trati letu, ktoré by mohli let podľa pravidiel letu za viditeľnosti znemožniť.

SERA.9010 Automatická informačná služba v koncovej riadenej oblasti (ATIS)

a) Používanie správ ATIS v riadených prenosoch žiadostí/odpovedí

1. Ak o to požiada pilot, príslušné správy služby ATIS musí odovzdať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb.

2. Kedykoľvek sa poskytuje hlasová služba ATIS a/alebo D-ATIS:

i) lietadlo musí prijatie informácií potvrdiť ihneď po nadviazaní spojenia so stanovišťom letových prevádzkových služieb poskytujúcim približovaciu službu riadenia, s letiskovou riadiacou vežou alebo letiskovou letovou informačnou službou (AFIS) a

ii) príslušné stanovište letových prevádzkových služieb musí pri odpovedi lietadlu potvrdzujúcemu príjem správy služby ATIS alebo v prípade prilietajúceho lietadla v čase, v akom stanovuje príslušný orgán, poskytnúť lietadlu informácie o aktuálnom nastavení výškomera.

3. Informácie obsiahnuté v aktuálnej službe ATIS, ktorých príjem príslušné lietadlo potvrdilo, nemusia byť zahrnuté do riadeného prenosu do lietadla, okrem nastavení výškomera, ktoré sa musia poskytnúť v súlade s bodom 2.

4. Ak lietadlo potvrdí príjem informácie ATIS, ktorá už neplatí, musí mu stanovište letových prevádzkových služieb bez meškania vyslať každý údaj správy, ktorý si vyžaduje aktualizáciu.

b) Vysielanie ATIS pre prilietajúce a odlietajúce lietadlá

Správy ATIS pre prilietavajúce aj odlietajúce lietadlá musia obsahovať tieto informácie v takomto poradí:

1. názov letiska;

2. označenie „prílet“ a/alebo „odlet“;

3. typ kontraktu v prípade spojenia prostredníctvom D-ATIS;

4. označenie správy;

5. čas pozorovania (ak je to vhodné);

6. predpokladaný spôsob priblíženia/predpokladané spôsoby priblíženia;

7. vzletovú a pristávaciu dráhu/vzletové a pristávacie dráhy v používaní; stav záchytných brzdiacich systémov predstavujúcich potenciálne nebezpečenstvo;

8. významné podmienky na povrchu vzletovej a pristávacej dráhy, a ak je to vhodné, brzdiaci účinok;

9. predpokladaný čas vyčkávania (ak je to vhodné);

10. prevodnú hladinu, ak sa používa;

11. iné dôležité prevádzkové informácie;

12. smer a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného kolísania, a ak sú k dispozícii senzory prízemného vetra spojené s konkrétnymi časťami vzletovej a pristávacej dráhy v používaní a prevádzkovatelia lietadiel požadujú tieto informácie, označenie dráhy a jej časti, ktorej sa informácie týkajú;

13. dohľadnosť, a ak sa používa, dráhovú dohľadnosť ([1]);

([1]) Tieto údaje sa nahrádzajú termínom „CAVOK“, keď sa v čase pozorovania súčasne vyskytnú tieto podmienky: a) dohľadnosť 10 km alebo viac a nie je hlásená minimálna dohľadnosť; b) žiadna oblačnosť prevádzkového významu a c) žiadne počasie s významom pre letectvo.

14. stav počasia ([1]);

15. oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia; oblaky typu kumulonimbus; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť, ak je k dispozícii ([1]);

16. teplotu vzduchu;

17. teplota rosného bodu;

18. údaj na nastavenie výškomera;

19. akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestoroch priblíženia a stúpania pri vzlete vrátane informácií o strihu vetra a o aktuálnom počasí, ktoré majú prevádzkový význam;

20. predpoveď TREND (ak je k dispozícii) a

21. špecifické ATIS inštrukcie.

c) Vysielanie ATIS pre prilietajúce lietadlá

Správy ATIS, ktoré obsahujú iba informácie o prílete, musia obsahovať tieto informácie v takomto poradí:

1. názov letiska;

2. označenie „prílet“;

3. typ kontraktu v prípade spojenia prostredníctvom D-ATIS;

4. označenie správy;

5. čas pozorovania (ak je to vhodné);

6. predpokladaný spôsob priblíženia/predpokladané spôsoby priblíženia;

7. hlavnú(-é) dráhu(-y) na pristátie; stav záchytných brzdiacich systémov vytvárajúcich potenciálne nebezpečenstvo, ak taký systém existuje;

8. významné podmienky na povrchu vzletovej a pristávacej dráhy, a ak je potrebné, brzdiaci účinok;

9. predpokladaný čas vyčkávania (ak je potrebné);

10. prevodnú hladinu, ak sa používa;

11. iné dôležité prevádzkové informácie;

12. smer a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného kolísania, a ak sú k dispozícii senzory prízemného vetra spojené s konkrétnymi časťami vzletovej a pristávacej dráhy v používaní a prevádzkovatelia lietadiel požadujú tieto informácie, označenie dráhy a jej časti, ktorej sa informácie týkajú;

13. dohľadnosť, a ak sa používa, dráhovú dohľadnosť ([1]);

14. stav počasia ([1]);

15. oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia; oblaky typu kumulonimbus; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť, ak je dostupná ([1]);

16. teplotu vzduchu;

([1]) Tieto údaje sa nahrádzajú termínom „CAVOK“, keď sa v čase pozorovania súčasne vyskytnú tieto podmienky: a) dohľadnosť 10 km alebo viac a nie je hlásená minimálna dohľadnosť; b) žiadna oblačnosť prevádzkového významu a c) žiadne počasie s významom pre letectvo.

17. teplotu rosného bodu;

18. údaj na nastavenie výškomera;

19. akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestoroch priblíženia vrátane informácií o strihu vetra a informácie o aktuálnom počasí prevádzkového významu;

20. predpoveď TREND (ak je k dispozícii) a

21. špecifické ATIS inštrukcie.

d) Vysielanie ATIS pre odlietajúce lietadlá

Správy ATIS určené iba odlietavajúcim lietadlám musia obsahovať tieto informácie v takomto poradí:

1. názov letiska;

2. označenie „odlet“;

3. typ kontraktu v prípade spojenia prostredníctvom D-ATIS;

4. označenie správy;

5. čas pozorovania (ak je to vhodné);

6. vzletovú a pristávaciu dráhu(-y), ktorá(-é) sa použije(-ú) na vzlet; stav záchytných brzdiacich systémov vytvárajúcich potenciálne nebezpečenstvo, ak taký systém existuje;

7. významné podmienky na povrchu dráhy, a ak je to potrebné, brzdiaci účinok;

8. predpokladaný čas vyčkávania na odlet (ak je to vhodné);

9. prevodnú hladinu, ak sa používa;

10. iné dôležité prevádzkové informácie;

11. smer a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného kolísania, a ak sú k dispozícii senzory prízemného vetra spojené s konkrétnymi časťami vzletovej a pristávacej dráhy v používaní a prevádzkovatelia lietadiel požadujú tieto informácie, označenie dráhy a jej časti, ktorej sa informácie týkajú;

12. dohľadnosť, a ak sa používa, dráhovú dohľadnosť ([1]);

13. stav počasia ([1]);

14. oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia; oblaky typu kumulonimbus; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť, ak je dostupná ([1]);

15. teplotu vzduchu;

16. teplotu rosného bodu;

17. údaj na nastavenie výškomera;

18. akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestore stúpania pri vzlete vrátane informácie o strihu vetra;

19. predpoveď TREND (ak je k dispozícii) a

20. špecifické ATIS inštrukcie.

([1]) Tieto údaje sa nahrádzajú termínom „CAVOK“, keď sa v čase pozorovania súčasne vyskytnú tieto podmienky: a) dohľadnosť 10 km alebo viac a nie je hlásená minimálna dohľadnosť; b) žiadna oblačnosť prevádzkového významu a c) žiadne počasie s významom pre letectvo.

ODDIEL 10

Pohotovostná služba

SERA.10001 Uplatňovanie

a) Pohotovostnú službu poskytujú stanovištia letových prevádzkových služieb:

1. všetkým lietadlám, ktorým sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky;

2. v rozsahu, v akom je to možné, všetkým lietadlám, ktoré podali letový plán alebo sú inak známe letovým prevádzkovým službám, a

3. všetkým lietadlám, o ktorých je známe alebo sa predpokladá, že sú predmetom protiprávneho zasahovania.

SERA.10005 Informovanie lietadiel letiacich v blízkosti lietadla v stave núdze

a) Ak stanovište letových prevádzkových služieb zistí, že lietadlo je v stave núdze, musí čo možno najskôr informovať o povahe núdze ďalšie lietadlá, o ktorých sa vie, že sa nachádzajú v blízkosti daného lietadla, s výnimkou prípadu podľa písmena b).

b) Ak je stanovišťu letových prevádzkových služieb známe alebo sa predpokladá, že lietadlo je predmetom protiprávneho zasahovania, žiadna korešpondencia o povahe núdze na spojení lietadlo-zem sa nesmie začať dovtedy, kým tak nezačne dané lietadlo, a je isté, že to nezhorší situáciu.

ODDIEL 11

Zasahovanie, núdzové postupy a zakročovanie

SERA.11001 Protiprávne zasahovanie

a) Ak je lietadlo predmetom protiprávneho zasahovania, musí sa pokúsiť o nastavenie odpovedača na kód 7500 a informovať príslušné stanovište ATS o všetkých s tým súvisiacich významných okolnostiach, ako aj o každom odchýlení sa od platného letového plánu, ktoré si vyžiadali okolnosti s cieľom umožniť stanovišťu ATS udeliť lietadlu prednosť a minimalizovať konflikt s inými lietadlami.

b) Ak je lietadlo predmetom protiprávneho zasahovania, veliteľ lietadla sa musí čo najskôr pokúsiť pristáť na najbližšom vhodnom letisku alebo na vyhradenom letisku, ktoré mu pridelí príslušný orgán, s výnimkou prípadu, ak si situácia na palube vyžaduje iný postup.

SERA.11005 Služba lietadlám v stave núdze

a) Lietadlu, o ktorom je známe alebo sa predpokladá, že je v stave núdze, vrátane lietadla, na palube ktorého došlo k protiprávnemu zasahovaniu, stanovištia letových prevádzkových služieb musia venovať maximálnu pozornosť a podľa okolností poskytnúť pomoc a prednosť pred inými lietadlami.

b) Ak je známe alebo sa predpokladá, že lietadlo je predmetom protiprávneho zasahovania, musí stanovište letových prevádzkových služieb pohotovo odpovedať na požiadavky lietadla. Musí sa pokračovať vo vysielaní informácií, ktoré sa týkajú bezpečného vykonania letu, a musia sa prijať opatrenia na urýchlenie všetkých fáz letu, najmä bezpečného pristátia lietadla.

c) Ak je známe alebo sa predpokladá, že lietadlo je predmetom protiprávneho zasahovania, musí stanovište letových prevádzkových služieb v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi okamžite informovať príslušný orgán určený štátom a vymieňať si nevyhnutné informácie s prevádzkovateľom lietadla alebo jeho povereným zástupcom.

SERA.11010 Zvláštne prípady za letu

Blúdiace alebo neidentifikované lietadlo

a) Hneď ako sa stanovište letových prevádzkových služieb dozvie, že lietadlo blúdi, musí vykonať všetky potrebné kroky uvedené v odsekoch 1 až 3 na pomoc lietadlu a zaistenie bezpečnosti letu.

1. Ak poloha lietadla nie je známa, musí stanovište letových prevádzkových služieb postupovať takto:

i) pokúsiť sa nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom (ak nie je nadviazané);

ii) použiť všetky dosiahnuteľné spôsoby na určenie polohy lietadla;

iii) informovať iné stanovištia letových prevádzkových služieb, do priestoru zodpovednosti ktorých lietadlo zablúdilo alebo sa očakáva, že môže zablúdiť, pričom sa musia brať do úvahy všetky okolnosti, ktoré by za daných podmienok mohli ovplyvniť navigačné vedenie lietadla;

iv) v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi informovať príslušné vojenské stanovištia a poskytnúť im príslušné údaje letového plánu a ďalšie údaje o blúdiacom lietadle;

v) vyžadovať od stanovíšť uvedených v bodoch iii) a iv) a od iných lietadiel vo vzduchu všetku pomoc pri nadväzovaní spojenia s lietadlom a pri určení jeho polohy.

2. Požiadavky podľa bodu 1 iv) a v) sa vzťahujú aj na stanovištia letových prevádzkových služieb, ktoré boli informované v súlade s bodom 1 iii).

3. Keď sa poloha lietadla zistí, stanovište letových prevádzkových služieb musí:

i) oznámiť lietadlu jeho polohu a vydať mu pokyny na ďalší let. Tieto informácie sa musia poskytnúť hneď, ako letové prevádzkové služby zistia, že existuje možnosť narušenia alebo iné ohrozenie bezpečnosti lietadla, a

ii) v prípade potreby odovzdať iným stanovištiam letových prevádzkových služieb a príslušným vojenským stanovištiam nevyhnutné informácie týkajúce sa blúdiaceho lietadla a všetky pokyny, ktoré boli lietadlu odovzdané.

b) Len čo sa stanovište letových prevádzkových služieb dozvie o neidentifikovanom lietadle vo svojom priestore, musí urobiť všetko pre to, aby bola zistená identita lietadla, ak je to nutné na poskytovanie letových prevádzkových služieb alebo ak sa tak požaduje príslušným vojenským stanovišťom v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi. Stanovište letových prevádzkových služieb musí na tieto účely vykonať tie z nasledujúcich opatrení, ktoré sú za daných okolností primerané:

1. pokúsiť sa nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom;

2. informovať sa o lete na ostatných stanovištiach letových prevádzkových služieb vnútri letovej informačnej oblasti a požiadať o pomoc pri nadväzovaní obojsmerného spojenia s lietadlom;

3. informovať sa o lete na ostatných stanovištiach letových prevádzkových služieb susedných letových informačných oblastí a požiadať o pomoc pri nadväzovaní obojsmerného spojenia s lietadlom;

4. pokúsiť sa získať informácie od iných lietadiel letiacich v danom priestore;

5. stanovište letových prevádzkových služieb musí v prípade potreby informovať príslušné vojenské stanovište ihneď po zistení identity lietadla.

c) V prípade blúdiaceho alebo neidentifikovaného lietadla sa zohľadní možnosť, že lietadlo môže byť predmetom protiprávneho zasahovania. Ak sa stanovište letových prevádzkových služieb domnieva, že blúdiace alebo neidentifikované lietadlo môže byť predmetom protiprávneho zasahovania, príslušný orgán určený štátom musí byť bezprostredne informovaný v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi.

SERA.11015 Zakročovanie

a) S výnimkou služby zakročovania a sprievodu poskytovaných lietadlu na požiadanie sa zakročovanie proti civilným lietadlám riadi príslušnými predpismi a administratívnymi smernicami vydanými členskými štátmi v súlade s Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve, a najmä článkom 3 písm. d), podľa ktorého sa zmluvné štáty ICAO pri vydávaní predpisov pre svoje lietadlá zaväzujú riadnym spôsobom zohľadňovať bezpečnosť prevádzky civilných lietadiel.

b) Veliteľ civilného lietadla v prípade zakročovania musí okamžite:

1. plniť pokyny odovzdávané zakročujúcim lietadlom, sledovať a odpovedať na vizuálne signály v súlade s postupmi uvedenými v tabuľkách S11-1 a S11-2;

2. informovať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb (ak je to možné);

3. pokúsiť sa nadviazať rádiové spojenie so zakročujúcim lietadlom alebo s príslušným stanovišťom riadiacim zakročovanie pomocou všeobecného volania na núdzovej frekvencii 121,5 MHz s udaním svojej identifikácie a povahy letu; ak sa spojenie nenadviaže, pokúsiť sa opakovať volanie na núdzovej frekvencii 243 MHz;

4. ak je lietadlo vybavené odpovedačom SSR, nastaviť mód A kód 7700, ak nedostane iné pokyny od príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb;

5. ak je lietadlo vybavené systémom ADS-B alebo ADS-C, nastaviť príslušnú núdzovú funkciu (ak je k dispozícii), ak nedostane iné pokyny od príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

Tabuľka S11 – 1

Signály zakročujúceho lietadla a odpovede lietadla, proti ktorému sa zakročuje

Séria	Signály ZAKROČUJÚCEHO lietadla	Význam	Odpovede lietadla, PROTI KTORÉMU SA ZAKROČUJE	Význam
1	DEŇ alebo NOC – Kývanie z krídla na krídlo a záblesky navigačných svetiel v nepravidelných intervaloch (a pristávacích svetiel vrtuľníkov), vykonávané v polohe mierne nad a pred lietadlom, proti ktorému sa zakročuje, a obvykle vľavo od neho (alebo vpravo, ak sa zakročuje proti vrtuľníku), a po potvrdení mierna zatáčka na úrovni lietadla doľava (alebo doprava v prípade vrtuľníka) do požadovaného kurzu letu. *Poznámka 1* *Poveternostné podmienky alebo konfigurácia terénu môžu spôsobiť, že zakročujúce lietadlo musí zaujať polohu na opačnej strane a následnú zatáčku vykonať opačným smerom, ako je uvedené vyššie.* *Poznámka 2* *Ak lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, nemôže udržiavať rýchlosť zakročujúceho lietadla, zakročujúce lietadlo vykoná sériu okruhov a kýva krídlami vždy, keď míňa lietadlo, proti ktorému sa zakročuje.*	Zakročuje sa proti vám. Nasledujte ma.	DEŇ alebo NOC – Kývanie z krídla na krídlo a záblesky navigačných svetiel v nepravidelných intervaloch a nasledovanie.	Rozumiem. Vykonám.
2	DEŇ alebo NOC – Ostrý odpútavací manéver od lietadla, proti ktorému sa zakročuje, pozostávajúci zo stúpavej zatáčky 90 stupňov alebo viac, bez križovania smeru dráhy lietadla.	Môžete pokračovať.	DEŇ alebo NOC – Kývanie z krídla na krídlo.	Rozumiem. Vykonám.
3	DEŇ alebo NOC – Vysunutie podvozku (ak je namontovaný), zapnutie pristávacích svetiel a prelet nad dráhou v smere pristátia. Ak sa zakročuje proti vrtuľníku, musí preletieť nad pristávacou plochou pre vrtuľníky. Ak je zakročujúcim lietadlom vrtuľník, vykoná priblíženie na pristátie a zavesí sa v blízkosti pristávacej plochy.	Pristaňte na tomto letisku.	DEŇ alebo NOC – Vysunutie podvozku (ak je namontovaný), zapnutie pristávacích svetiel a nasledovanie zakročujúceho lietadla, a ak sa po prelete nad vzletovou a pristávacou dráhou v používaní alebo nad pristávacou plochou pre vrtuľníky pristátie považuje za bezpečné, pristúpi sa k pristátiu.	Rozumiem. Vykonám.

Tabuľka S11 – 2

Signály lietadla, proti ktorému sa zakročuje, a odpovede zakročujúceho lietadla

Séria	Signály lietadla, PROTI KTORÉMU SA ZAKROČUJE	Význam	Odpovede ZAKROČUJÚCEHO lietadla	Význam
4	DEŇ alebo NOC – Zasunutie podvozku (ak je namontovaný) a blikanie pristávacími svetlami pri prelete nad dráhou v používaní vo výške medzi 300 m až 600 m (vrtuľníky vo výške 50 m až 100 m) nad letiskom a pokračovanie po okruhu dráhy v používaní alebo pristávacej plochy pre vrtuľníky. Ak nemožno používať záblesky pristávacích svetiel, použiť akékoľvek iné prerušované svetlá.	Určené letisko nevyhovuje.	DEŇ alebo NOC – Ak je žiaduce, aby lietadlo sledovalo zakročujúce lietadlo na iné letisko, zasunie zakročujúce lietadlo svoj podvozok (ak je namontovaný) a použije signály podľa série 1, stanovené pre zakročujúce lietadlá. Ak je rozhodnuté prepustiť lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, použije zakročujúce lietadlo signály podľa série 2, stanovené pre zakročujúce lietadlá.	Rozumiem. Nasledujte ma. Rozumiem, môžete pokračovať.
5	DEŇ alebo NOC – Pravidelné zapínanie a vypínanie všetkých svetiel, aké sú k dispozícii, takým spôsobom, aby sa dali rozlíšiť od záblesových svetiel.	Nemôžem vykonať.	DEŇ alebo NOC – Použitie signálov podľa série 2, predpísaných pre zakročujúce lietadlá.	Rozumiem.
6	DEŇ alebo NOC – Nepravidelné zapínanie a vypínanie všetkých svetiel, aké sú k dispozícii.	Som v tiesni.	DEŇ alebo NOC – Použitie signálov podľa série 2, predpísaných pre zakročujúce lietadlá.	Rozumiem.

c) Ak sa pokyny odovzdané lietadlu pomocou rádiového spojenia z akýchkoľvek zdrojov líšia od vizuálnych signálov inštrukcií vydaných zakročujúcim lietadlom, lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, musí okamžite žiadať o vysvetlenie, a pritom sa naďalej riadiť vizuálnymi signálmi odovzdávanými zakročujúcim lietadlom.

d) Ak sa pokyny odovzdané lietadlu pomocou rádiového spojenia z akýchkoľvek zdrojov líšia od rádiotelefonických pokynov zakročujúceho lietadla, lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, musí okamžite žiadať o vysvetlenie, a pritom sa naďalej riadiť pokynmi odozdávanými rádiotelegraficky zakročujúcim lietadlom.

e) Ak sa počas zakročovania nadviaže obojsmerné rádiové spojenie, ale nemožno korešpondovať v spoločnom jazyku, musia sa vyjadriť pokyny, ich potvrdenie a dôležité informácie pomocou fráz a výslovnosti uvedených v tabuľke S11-3, ktoré sa vysielajú dvakrát:

Tabuľka S11-3

Frázy používané ZAKROČUJÚCIM lietadlom			Frázy používané lietadlom, PROTI KTORÉMU SA ZAKROČUJE		
Fráza	Výslovnosť [1]	Význam	Fráza	Výslovnosť [1]	Význam
CALL SIGN	KOL SAIN	Aká je vaša volacia značka?	CALL SIGN (call sign) [2]	KOL SAIN	Moja volacia značka je.
FOLLOW	FOLOU	Nasledujte ma!	WILCO	VILKOU	Rozumiem, vykonám.
DESCEND	DÍSEND	Klesajte na pristátie!	Will comply		
			CAN NOT	KENNOT	Nemôžem splniť.
YOU LAND	JÚLEND	Pristaňte na tomto letisku!	REPEAT	RIPÍT	Opakujte váš pokyn.

Frázy používané ZAKROČUJÚCIM lietadlom			Frázy používané lietadlom, PROTI KTORÉMU SA ZAKROČUJE		
Fráza	Výslovnosť ([1])	Význam	Fráza	Výslovnosť ([1])	Význam
			AM LOST	EM LOST	Poloha neznáma.
PROCEED	PROSÍD	Môžete pokračovať!			
			MAYDAY	MEIDEI	Som v tiesni.
			HIJACK ([3])	HAJDŽEK	Som predmetom únosu.
			LAND (place name)	LEND (pleis nejm)	Žiadam o pristátie na (názov miesta).
			DESCEND	DÍSEND	Žiadam o klesanie.

([1]) Slabiky v druhom stĺpci, ktoré sa vyslovujú s dôrazom, sú podčiarknuté.
([2]) Požadovaná volacia značka sa používa v rádiotelefónnom spojení so stanovišťami letovej prevádzkovej služby a zodpovedá označeniu lietadla v letovom pláne.
([3]) Podľa okolností nie je vždy povolené ani žiaduce používať výraz „HIJACK".

f) Len čo je stanovišťu letových prevádzkových služieb známe, že v priestore jeho zodpovednosti sa zakročuje proti lietadlu, musí vykonať tie z nasledujúcich opatrení, ktoré sú za daných okolností nevyhnutné:

1. pokúsiť sa nadviazať obojstranné spojenie s lietadlom, proti ktorému sa zakročuje, všetkými dostupnými prostriedkami vrátane tiesňovej frekvencie 121,5 MHz, pokiaľ spojenie už nebolo nadviazané;

2. informovať o zakročovaní pilota lietadla, proti ktorému sa zakročuje;

3. nadviazať spojenie so stanovišťom, ktoré riadi zakročovanie a ktoré udržiava obojsmerné spojenie so zakročujúcim lietadlom, a poskytnúť mu informácie, ktoré má k dispozícii o lietadle, proti ktorému sa zakročuje;

4. sprostredkovať správy medzi zakročujúcim lietadlom alebo stanovišťom riadiacim zakročovanie a lietadlom, proti ktorému sa zakročuje;

5. v úzkej spolupráci so stanovišťom riadiacim zakročovanie prijať nevyhnutné opatrenia na zaistenie bezpečnosti lietadla, proti ktorému sa zakročuje;

6. informovať stanoviština letových prevádzkových služieb susedných letových informačných oblastí, ak sa zdá, že lietadlo zablúdilo z týchto letových oblastí.

g) Len čo je stanovišťu letových prevádzkových služieb známe, že sa zakročuje proti lietadlu mimo priestoru jeho zodpovednosti, musí vykonať tie z týchto opatrení, ktoré sú za daných okolností primerané:

1. informovať stanovište letových prevádzkových služieb, v ktorého priestore zodpovednosti dochádza k zakročovaniu, a poskytnúť mu informácie, ktoré sú k dispozícii a ktoré môžu pomôcť identifikovať lietadlo, a požiadať o vykonanie opatrenia v súlade s písmenom f);

2. sprostredkovať správy medzi lietadlom, proti ktorému sa zakročuje, a príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb, stanovišťom riadiacim zakročovanie alebo zakročujúcim lietadlom.

ODDIEL 12

Služby súvisiace s meteorológiou — Meteorologické pozorovania a hlásenia z lietadiel prostredníctvom hlasového spojenia

SERA.12001 Typy meteorologických pozorovaní z lietadiel

a) Lietadlá počas všetkých fáz letu vykonávajú nasledujúce meteorologické pozorovania:

1. mimoriadne pozorovania počas letu a

2. iné nepravidelné pozorovania počas letu.

SERA.12005 Mimoriadne pozorovania z lietadiel počas letu

a) Mimoriadne meteorologické pozorovania počas letu vykonávajú všetky lietadlá vždy, keď zaznamenajú alebo spozorujú niektorý z nasledujúcich javov:

1. miernu alebo silnú turbulenciu;

2. miernu alebo silnú námrazu;

3. výrazné vlnenie za horskou prekážkou;

4. búrky bez krúp, ktoré sú zle rozoznateľné z dôvodu zhoršenia dohľadnosti alebo okolitej oblačnosti, sú rozsiahle alebo sú usporiadané do čiary húľav;

5. búrky s krúpami, ktoré sú zle rozoznateľné z dôvodu zhoršenia dohľadnosti alebo okolitej oblačnosti, sú rozsiahle alebo sú usporiadané do čiary húľav;

6. silnú prachovú víchricu alebo silnú piesočnú víchricu;

7. oblak sopečného popola;

8. prederupčnú sopečnú aktivitu alebo sopečnú erupciu.

b) Príslušné orgány podľa potreby stanovia ostatné podmienky, ktoré pri ich výskyte alebo pozorovaní musia hlásiť všetky lietadlá.

SERA.12010 Iné nepravidelné pozorovania z lietadiel počas letu

Výskyt iných meteorologických podmienok, ktoré nie sú uvedené v bode SERA.12005 písm. a), napr. strih vetra, a ktoré podľa názoru veliteľa lietadla môžu ovplyvniť bezpečnosť alebo výrazným spôsobom ovplyvniť leteckú prevádzku, sa čo najskôr, ako je to možné, ohlási príslušnému pracovisku riadenia letov.

SERA.12015 Hlásenie o pozorovaniach z lietadiel počas letu prostredníctvom hlasového spojenia

a) Hlásenia z lietadiel počas letu sa vykonávajú v čase pozorovania alebo hneď, ako to je možné.

b) Pozorovania z lietadiel počas letu sa odovzdávajú ako letové hlásenia a musia spĺňať technické špecifikácie uvedené v dodatku 5.

SERA.12020 Výmena letových hlásení

a) Stanovištia letových prevádzkových služieb vysielajú mimoriadne a nepravidelné letové hlásenia, hneď ako je to možné:

1. ostatným lietadlám, ktorých sa týkajú;

2. príslušnému pracovisku meteorologickej výstražnej služby a

3. ostatným stanovištiam letových prevádzkových služieb, ktorých sa týkajú.

b) Vysielanie pre lietadlá sa opakuje v pravidelných intervaloch a pokračuje v priebehu časového obdobia, ktoré stanoví príslušné stanovište letových prevádzkových služieb.

Dodatok 1

Signály

1. TIESŇOVÉ A NALIEHAVOSTNÉ SIGNÁLY

1.1. **Všeobecné ustanovenia**

1.1.1. Žiadne z ustanovení v bodoch 1.2 a 1.3 nezabraňuje veliteľovi lietadla použiť v núdzi akýkoľvek prostriedok, ktorý má k dispozícii, aby upútal pozornosť, upozornil tak na svoje lietadlo a získal pomoc.

1.1.2. Postupy vysielania tiesňových a naliehavostných signálov sú v súlade so zväzkom II prílohy 10 k Chicagskemu dohovoru.

1.2. **Tiesňové signály**

1.2.1. Nasledujúce signály použité buď spolu, alebo jednotlivo znamenajú, že lietadlu hrozí vážne a bezprostredné nebezpečenstvo a že požaduje okamžitú pomoc:

a) signál SOS vyslaný rádiotelegraficky alebo akýmkoľvek iným signalizačným spôsobom, zložený zo značiek Morseovej abecedy (.. . — — —.. .);

b) tiesňový signál obsahujúci slová MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, vyslaný rádiotelefonicky;

c) tiesňová správa vyslaná dátovým prenosom, ktorá má význam slova MAYDAY;

d) rakety alebo strely vydávajúce červené svetlo, vystreľované jednotlivo v krátkych časových intervaloch;

e) padákové svetlice vydávajúce červené svetlo;

f) nastavenie odpovedača do módu A kódu 7700.

1.3. **Naliehavostné signály**

1.3.1. Nasledujúce signály použité buď spolu, alebo jednotlivo znamenajú, že posádka lietadla chce vyslať správu o ťažkostiach, ktoré ju nútia pristáť, nepožaduje však okamžitú pomoc:

a) opakované rozsvecovanie a zhášanie pristávacích svetiel alebo

b) opakované rozsvecovanie a zhášanie polohových svetiel takým spôsobom, aby sa signály rozoznali od zábleskových polohových svetiel.

1.3.2. Nasledujúce signály použité buď spolu, alebo jednotlivo znamenajú, že posádka lietadla chce vyslať veľmi naliehavú správu týkajúcu sa bezpečnosti lode, lietadla alebo iného dopravného prostriedku, alebo osôb na palube alebo v dohľade:

a) signál zložený zo skupiny písmen XXX, vyslaný rádiotelegraficky alebo iným signalizačným spôsobom (—. .— —. .— —. .— Morseovej abecedy);

b) naliehavostný signál obsahujúci slová PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, vyslaný rádiotelefonicky;

c) naliehavostná správa vyslaná dátovým prenosom, ktorá má význam slov PAN PAN.

2. VIZUÁLNE SIGNÁLY POUŽÍVANÉ NA VAROVANIE LIETADLA, KTORÉ BEZ POVOLENIA LETÍ V OBMEDZENOM, ZAKÁZANOM ALEBO NEBEZPEČNOM PRIESTORE ALEBO SA JAVÍ, ŽE DO TAKÉHO PRIESTORU VLETÍ

2.1. Vo dne i v noci predstavuje takéto signály séria svetelných striel vystreľovaných zo zeme v intervaloch 10 sekúnd, z ktorých dáva každá pri explózii červené a zelené svetlo alebo hviezdice. Pre lietadlo, ktoré nemá povolenie, to znamená, že letí v obmedzenom, zakázanom alebo nebezpečnom priestore alebo sa k takému priestoru približuje. Veliteľ takého lietadla musí vykonať opatrenie na opustenie takého priestoru alebo na vyhnutie sa mu.

3. SIGNÁLY V LETISKOVEJ PREVÁDZKE

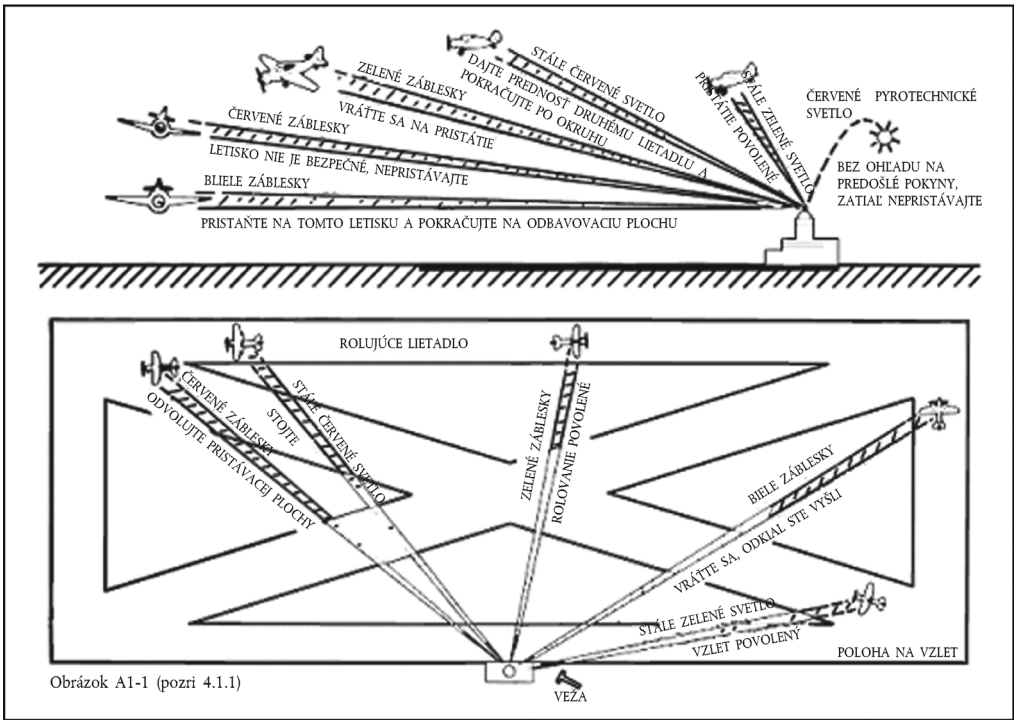
3.1. **Svetelné a pyrotechnické signály**

3.1.1. *Príkazy*

Tabuľka AP 1 – 1

Svetlo		Od letiskovej služby riadenia pre:	
		lietadlo za letu	lietadlo na zemi
Vysielané smerom k riadenému lietadlu (pozri obrázok A1-1).	Stále zelené svetlo	Pristátie povolené.	Vzlet povolený.
	Stále červené svetlo	Dajte prednosť inému lietadlu a pokračujte v lete po okruhu.	Stojte!
	Rad zelených záblesk ov	Vráťte sa na pristátie (*)!	Rolovanie povolené.
	Rad červených záblesk ov	Letisko nie je bezpečné, nepristávajte!	Opustite pristávaciu plochu!
	Rad bielych záblesk ov	Pristaňte na tomto letisku a pokračujte na odbavovaciu plochu (*)!	Vráťte sa, odkiaľ ste vyšli!
Červené pyrotechnické svetlo		Bez ohľadu na predchádzajúce pokyny zatiaľ nepristávajte!	

(*) Povolenie na pristátie a rolovanie bude udelené v pravý čas.



Obrázok A1-1 (pozri 4.1.1)

3.1.2. *Potvrdenie svetelných signálov lietadlom*

a) Za letu:

1. za denného svetla:

— kývaním lietadla z krídla na krídlo, pričom takéto potvrdenie sa neočakáva od lietadla pred poslednou zatáčkou a na konečnom priblížení;

2. za tmy:

— dvojnásobným rozsvietením a zhasnutím pristávacích svetiel alebo ak nimi nie je lietadlo vybavené, dvojnásobným zhasnutím a rozsvietením polohových svetiel.

b) Na zemi:

1. za denného svetla:

— pohybovaním krídelkami alebo smerovým kormidlom;

2. za tmy:

— dvojnásobným rozsvietením a zhasnutím pristávacích svetiel alebo ak nimi nie je lietadlo vybavené, dvojnásobným zhasnutím a rozsvietením polohových svetiel.

3.2. **Pozemné vizuálne návesti**

3.2.1. *Zákaz pristátia*

3.2.1.1. Horizontálna červená štvorcová doska so žltými uhlopriečkami (obrázok A1-2) vyložená na návestnej ploche znamená, že pristátie na dotyčnom letisku je zakázané a zákaz sa pravdepodobne predĺži.

obrázok A1-2

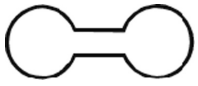
3.2.2. *Nutnosť osobitnej opatrnosti pri priblížení a pristátí*

3.2.2.1. Horizontálna červená štvorcová doska s jednou žltou uhlopriečkou (obrázok A1-3) vyložená na návestnej ploche znamená, že s ohľadom na zlý stav prevádzkovej plochy alebo z akejkoľvek inej príčiny sa musí priblíženie a pristátie vykonávať osobitne opatrne.

obrázok A1-3

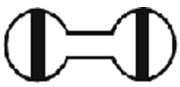
3.2.3. *Povinnosť používať rolovacie, vzletové a pristávacie dráhy*

3.2.3.1. Horizontálna biela činka (obrázok A1-4) vyložená na návestnej ploche znamená, že lietadlá musia pristávať a vzlietať len na vzletových a pristávacích dráhach a rolovať len na rolovacích dráhach.



obrázok A1-4

3.2.3.2. Rovnaká horizontálna biela činka ako v bode 3.2.3.1, avšak s čiernymi pruhmi kolmo na pozdĺžnu os na oboch kruhových koncoch činky (obrázok A1-5), vyložená na návestnej ploche, znamená, že lietadlá musia pristávať a vzlietať len na vzletových a pristávacích dráhach, ostatné pohyby však nemusia byť obmedzené len na vzletové a pristávacie alebo rolovacie dráhy.



obrázok A1-5

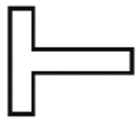
3.2.4. *Uzavretie vzletových a pristávacích dráh alebo rolovacích dráh*

3.2.4.1. Kríže jednej nápadnej farby, žlté alebo biele (obrázok A1-6), vyložené horizontálne na vzletových a pristávacích dráhach a na rolovacích dráhach alebo ich častiach, vyznačujú plochu nevhodnú pre pohyby lietadiel.

obrázok A1-6

3.2.5. *Smer na pristátie alebo vzlet*

3.2.5.1. Horizontálne biele alebo oranžové pristávacie T (obrázok A1-7) určuje smer, ktorý sa má použiť na pristátie alebo vzlet lietadla. Určený smer musí byť rovnobežný s osou T a kolmý na jeho priečne rameno. Ak sa používa v noci, musí byť pristávacie T buď osvetlené, alebo vyznačené bielymi svetlami.



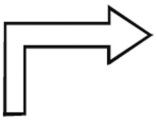
obrázok A1-7

3.2.5.2. Skupina dvoch číslic (obrázok A1-8) umiestnená zvisle na letiskovej riadiacej veži alebo blízko nej ukazuje lietadlám na prevádzkovej ploche smer vzletu vyjadrený v desiatkach stupňov k najbližšej desiatke stupňov magnetického kompasu.

obrázok A1-8

3.2.6. *Pravý okruh*

3.2.6.1. Ak je na návestnej ploche alebo na konci vzletovej a pristávacej dráhy, alebo na vzletovom a pristávacom páse v používaní horizontálne umiestnená doprava lomená šípka nápadnej farby (obrázok A1-9), znamená to, že zatáčky pred pristátím alebo po vzlete sa musia vykonávať doprava.



obrázok A1-9

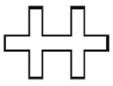
3.2.7. *Ohlasovňa letových prevádzkových služieb*

3.2.7.1. Čierne písmeno C na žltom podklade (obrázok A1-10), vertikálne umiestnené, ukazuje posádkam lietadla miesto ohlasovne letových prevádzkových služieb.

obrázok A1-10

3.2.8. *Prevádzka vetroňov na letisku*

3.2.8.1. Dvojitý biely kríž umiestnený horizontálne na návestnej ploche (obrázok A1-11) znamená, že na letisku je prevádzka vetroňov.



obrázok A1-11

4. SIGNÁLY NA RIADENIE LIETADIEL

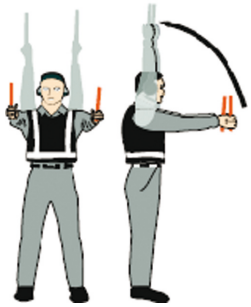
4.1. **Signály určené pilotovi**

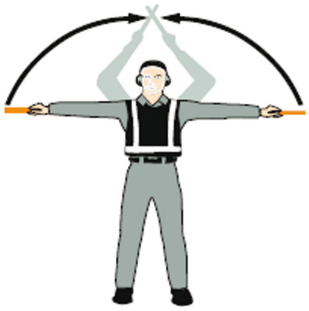
4.1.1. Tieto signály sú určené na vydávanie pokynov pomocou rúk alebo na uľahčenie ich pozorovania pilotom pomocou nočných svietidiel. Riadiaci odbavovacej plochy, prípadne iný poverený pracovník pozemného leteckého personálu musí stáť čelom k lietadlu takto:

a) v prípade lietadiel s pevnými nosnými plochami po ľavej strane lietadla, kde ho pilot môže najlepšie vidieť, a

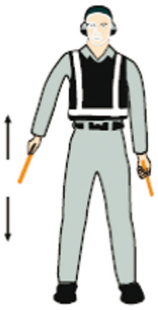
b) v prípade vrtuľníkov na mieste, kde ho pilot lietadla môže najlepšie vidieť.

4.1.2. Pred použitím týchto signálov sa musí riadiaci odbavovacej plochy, prípadne iný poverený pracovník pozemného leteckého personálu presvedčiť, či na ploche, po ktorej bude lietadlo navádzať, nie sú predmety, do ktorých by mohlo lietadlo pri dodržaní ustanovení SERA.3301 písm. a) naraziť.

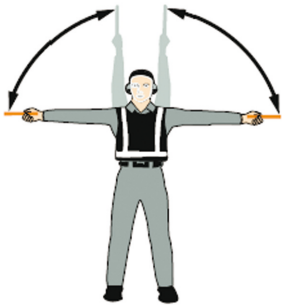
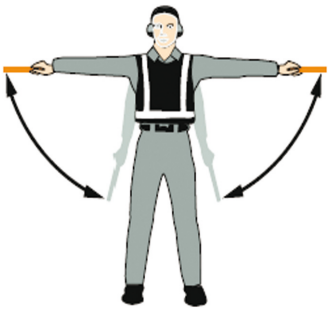
	1. **Sprievodca pri krídle** (*) Pravá ruka vzpažená, tyč smerujúca nahor, signálnou tyčou v ľavej ruke pohybujte smerom k telu. _____ (*) Týmto signálom dáva osoba z pozície na konci krídla pilotovi/riadiacemu odbavovacej plochy/pracovníkovi vykonávajúcemu vytláčanie znamenie, že pohyb lietadla na parkovacie miesto alebo z neho je voľný.
	2. **Na toto stojisko** Zdvíhanie narovnaných rúk z predpaženia nad hlavu.
	3. **Pokračujte k nasledujúcemu riadiacemu odbavovacej plochy alebo podľa pokynu riadiacej veže alebo pozemnej kontroly** Obe ruky vzpažené, pohyb oboma rukami naprieč pred telom, signálne tyče ukazujú smer k ďalšiemu riadiacemu odbavovacej plochy alebo k rolovacej ploche.
	4. **Rolujte priamo vpred** Zohýbanie narovnaných rúk v lakťoch nahor a nadol z úrovne pŕs k hlave.
	5 a) **Točte doľava (z pohľadu pilota)** Pravá ruka a signálna tyč je narovnaná v 90° uhle od tela, ľavá ruka dáva signál „vpred“. Rýchlosť signálneho pohybu naznačuje pilotovi rýchlosť otáčania lietadla.

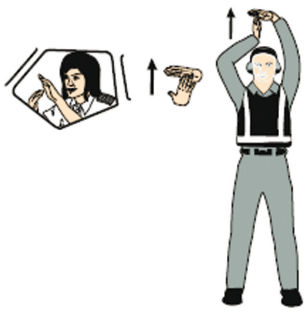
	5 b) **Točte doprava (z pohľadu pilota)** Ľavá ruka a signálna tyč je narovnaná v 90° uhle od tela, pravá ruka dáva signál „vpred“. Rýchlosť signálneho pohybu naznačuje pilotovi rýchlosť otáčania lietadla.
	6 a) **Normálne zastavenie** Obe ruky rozpažené, signálne tyče po stranách zvierajú s telom 90° uhol. Pomalé zdvíhanie rúk nad hlavu, až pokiaľ sa tyče neprekrížia.
	6 b) **Núdzové zastavenie** Obe ruky sú rozpažené. Rýchly pohyb oboma rukami nad hlavou, až pokiaľ sa tyče neprekrížia.
	7 a) **Zatiahnite brzdy** Ruku s otvorenou dlaňou zodvihnite nad úroveň ramien. Ubezpečte sa, že máte zrakový kontakt s posádkou lietadla, a potom zovrite ruku do päste. **Neodchádzajte**, pokiaľ vám letová posádka nedá potvrdenie zdvihnutým palcom.
	7 b) **Uvoľnite brzdy** Ruku zovretú do paste zodvihnite nad úroveň ramien. Ubezpečte sa, že máte zrakový kontakt s posádkou lietadla, a potom otvorte dlaň. **Neodchádzajte**, pokiaľ vám letová posádka nedá potvrdenie zdvihnutým palcom.

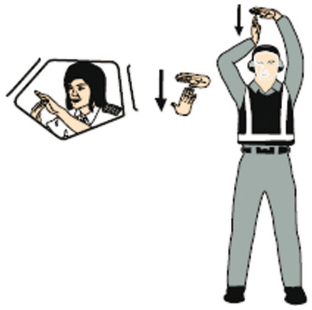
	8 a) **Kliny založené** Ruky vzpažené nad hlavou, pohybujte signálnymi tyčami k sebe pohybom „zapichnutie“ do seba, až sa tyče dotknú. **Ubezpečte sa**, že letová posádka potvrdí prijatie signálu.
	8 b) **Kliny odstránené** Ruky vzpažené nad hlavou, pohybujte tyčami od seba pohybom „zapichnutie“. **Neodstraňujte** kliny, pokiaľ letová posádka nedá súhlas.
	9. **Spúšťajte motory** Pravá ruka zdvihnutá vo výške hlavy, signálna tyč smeruje hore, začnite krúživý pohyb rukou. Súčasne ľavá ruka zdvihnutá nad úrovňou hlavy ukazuje na motor, ktorý má byť spustený.
	10. **Vypnite motory** Natiahnite ruku so signálnou tyčou pred telo na úrovni ramien, pohybujte ňou k ľavému ramenu a s tyčou pohybom naprieč cez krk ťahajte k pravému ramenu.
	11. **Spomaľte** Ruky rozpažené v smere dolu, signálne tyče sa pohybujú niekoľkokrát hore a dolu od pása ku kolenám.

	12. **Znížte otáčky motorov na označenej strane** Ruky smerujú dlaňami k zemi, signálne tyče smerom k zemi, pravá alebo ľavá ruka sa zdvíha podľa toho, ktoré motory majú znížiť otáčky.
	13. **Priamo dozadu** Ruky ohnuté v predlaktí pred telom vo výške pásu. Krúživý pohyb rukami smerom dopredu. Na zastavenie pohybu smerom dozadu použite signály 6 a) alebo 6 b).
	14 a) **Točenie pri pohybe dozadu (zadná časť lietadla doprava)** Ľavá ruka ukazuje signálnou tyčou k zemi, pravá dlaňou vpred klesá opakovaným pohybom zo vzpaženia do predpaženia.
	14 b) **Točenie pri pohybe dozadu (zadná časť lietadla doľava)** Pravá ruka ukazuje signálnou tyčou k zemi, ľavá dlaňou vpred klesá opakovaným pohybom zo vzpaženia do predpaženia.
	15. **Potvrdzujem/rozumiem** (*) Pravé predlaktie zdvihnuté na úrovni hlavy, signálna tyč ukazuje nahor alebo ruka palcom nahor.

(*) Tento signál sa používa aj ako technický/servisný komunikačný signál.

	16. **Vznášajte sa** (*) Ruky a signálne tyče vodorovne rozpažené pod 90° uhlom k bokom. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.
	17. **Stúpajte!** (*) Ruky a signálne tyče vodorovne rozpažené dlaňami hore pod 90° uhlom k bokom. Pohyb z rozpaženia nahor a späť. Rýchlosť pohybu naznačuje rýchlosť stúpania. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.
	18. **Klesajte!** (*) Ruky a signálne tyče vodorovne rozpažené dlaňami dolu pod 90° uhlom k bokom. Pohyb z rozpaženia nadol a späť. Rýchlosť pohybu naznačuje rýchlosť klesania. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.
	19 a) **Pohybujte sa vodorovne doľava (z pohľadu pilota)** (*) Natiahnite ruku vodorovne pod 90° uhlom k pravému boku tela. Druhá ruka sa pohybuje pred telom tým istým smerom. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.
	19 b) **Pohybujte sa vodorovne doprava (z ohľadu pilota)** (*) Natiahnite ruku vodorovne pod 90° uhlom k ľavému boku tela. Druhá ruka sa pohybuje pred telom tým istým smerom. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.

	20. **Pristaňte** (*) Ruky a signálne tyče prekrížte dolu pred telom. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.
	21. **Vyčkávajte/čakajte** Ruky rozpažené, signálne tyče smerujú nadol v 45° uhle od tela. Čakajte, pokiaľ lietadlu nebude povolený ďalší manéver.
	22. **Vypravenie lietadla** Pozdravte štandardným salutovaním pravou rukou a/alebo signálnou tyčou. Udržujte zrakový kontakt s posádkou lietadla, pokiaľ lietadlo nezačne rolovať.
	23. **Nedotýkajte sa riadiacich prvkov (technický/servisný komunikačný signál)** Pravú ruku držte vzpaženú nad hlavou a zovrite do päste alebo držte signálnu tyč vo vodorovnej polohe. Ľavá ruka ostáva pripažená.
	24. **Pripojenie pozemného zdroja (technický/servisný komunikačný signál)** Natiahnite obe ruky nad hlavu, otvorte vodorovne ľavú dlaň. Pohybujte končekmi prstov pravej ruky dovnútra a dotknite sa dlane ľavej ruky (vytvorte tak písmeno „T“). V noci sa môžu použiť na vytvorenie písmena „T“ nad hlavou aj svetelné signálne tyče.

	25. **Odpojenie pozemného zdroja (technický/servisný komunikačný signál)** Obe ruky sú nad hlavou, končekmi prstov pravej ruky sa dotknite otvorenej dlane ľavej ruky, ktorá je vo vodorovnej polohe (vytvorte tak písmeno „T“); potom oddeľte pravú ruku od ľavej. **Neodpájajte** zdroj, pokiaľ nedostanete súhlas od letovej posádky. V noci sa môžu použiť na vytvorenie písmena „T“ nad hlavou aj svetelné signálne tyče.
	26. **Zamietnutie/negatív (technický/servisný komunikačný signál)** Pravá ruka rozpažená v 90° uhle, signálna tyč alebo palec ruky smeruje dole. Ľavá ruka ostáva pri tele.
	27. **Nadviažte spojenie pomocou interkomu (technický/servisný komunikačný signál)** Obe ruky rozpažené v 90° uhle od tela, pohyb rukami smerom k ušiam.
	28. **Otvorte/zatvorte palubné schody (technický/servisný komunikačný signál)** (*) Pravá ruka pripažená, ľavá ruka rozpažená v 45° uhle nad hlavou. Mávnutie pravou rukou cez telo k ramenu ľavej ruky. (*) Tento signál je určený hlavne pre lietadlá so súpravou integrovaných schodov v prednej časti.

4.2. **Signály používané pilotom určené riadiacim odbavovacej plochy**

4.2.1. Tieto signály dáva pilot v kabíne lietadla pomocou rúk, v prípade potreby osvetlených a zreteľne viditeľných, riadiacemu odbavovacej plochy alebo poverenému pracovníkovi pozemného leteckého personálu.

4.2.1.1. Brzdy

a) *Zatiahnuté brzdy:* rozovreté prsty ohnuté vodorovne pred tvárou sa zovrú do pästí.

b) *Uvoľnené brzdy:* prsty zovreté do pästí, ruky ohnuté vodorovne pred tvárou sa rozovrú.

4.2.1.2. Kliny

a) *Vložte kliny:* upažené ruky (palce smerujú von) sa pohybujú do skríženej polohy pred tvárou.

b) *Odstráňte kliny:* ruky skrížené pred tvárou (palce smerujú von) sa pohybujú od seba.

4.2.1.3. Som pripravený spúšťať

a) Zdvihnutie príslušného počtu prstov jednej ruky udáva číslo motora, ktorý sa má spustiť.

4.3. **Technické/servisné komunikačné signály**

4.3.1. Ak nie je možná verbálna komunikácia, musia sa v prípade technických/servisných komunikačných signálov používať signály pomocou rúk.

4.3.2. Signalista (riadiaci odbavovacej plochy alebo poverený pracovník pozemného leteckého personálu) musí zaistiť, aby od letovej posádky dostal potvrdenie týkajúce sa technických/servisných komunikačných signálov.

5. ŠTANDARDNÉ NÚDZOVÉ SIGNÁLY RUKOU

5.1. Nasledujúce signály rukou sú stanovené ako minimálna požiadavka pre komunikáciu v núdzových situáciách medzi ARFF veliteľom mimoriadneho stavu/požiarnikmi ARFF a pilotnou kabínou a/alebo palubnými sprievodcami lietadla, ktoré bolo predmetom incidentu. ARFF núdzové signály rukou by sa mali odovzdávať posádke pilotnej kabíny z ľavej prednej strany lietadla.

	1. **Signál – evakuácia** Na základe zhodnotenia vonkajšej situácie ARFF veliteľom mimoriadneho stavu sa odporúča vykonať evakuácia. Jedna ruka predpažená, horizontálne s predlaktím vo výške očí. Zohnutou rukou sa máva dozadu. Druhá ruka ostáva pripažená. V noci – rovnaké pohyby so signálnymi tyčami.
	2. **Signál – Stop** Zastavenie prebiehajúcej odporučenej evakuácie. Zastavenie pohybu lietadla alebo inej prebiehajúcej činnosti. Ruky sú pred hlavou skrížené v zápästiach. V noci – rovnaký pohyb so signálnymi tyčami
	3. **Signál – Stav núdze ukončený** Nie sú žiadne vonkajšie príznaky nebezpečných podmienok. Ruky rozpažené v smere od tela a dole v 45° uhle. Ruky sa naraz pohybujú smerom k telu pod pás, až kým sa zápästia neprekrížia, potom sa zasa rozpažia a vrátia sa do východiskovej pozície. V noci – rovnaké pohyby so signálnymi tyčami.

	4. **Požiar** Pohyb pravou rukou v tvare osmičky od ramena ku kolenu. Súčasne sa ľavou rukou ukazuje na oblasť zasiahnutú požiarom. V noci – rovnaké pohyby so signálnymi tyčami.

Dodatok 2

Neobsadené voľné balóny

1. KLASIFIKÁCIA NEOBSADENÝCH VOĽNÝCH BALÓNOV

1.1. **Neobsadené voľné balóny sa klasifikujú ako ľahké, stredné a ťažké (pozri obrázok AP2-1):**

a) *ľahký:* neobsadený voľný balón, ktorý je schopný uniesť užitočnú záťaž v jednom alebo vo viacerých obaloch, ktorých celková hmotnosť je menšia ako 4 kg, ak sa neklasifikuje ako ťažký balón v súlade s písmenom c) bodom 2, 3 alebo 4, alebo

b) *stredný:* neobsadený voľný balón, ktorý je schopný uniesť užitočnú záťaž v dvoch alebo vo viacerých obaloch, ktorých celková hmotnosť je väčšia ako 4 kg ale menšia ako 6 kg, ak sa neklasifikuje ako ťažký balón v súlade s písmenom c) bodom 2, 3 alebo 4, alebo

c) *ťažký:* neobsadený voľný balón, ktorý je schopný uniesť:

1. užitočnú záťaž s celkovou hmotnosťou 6 kg alebo väčšou, alebo

2. užitočnú záťaž vrátane obalu, ktorého hmotnosť je 3 kg alebo väčšia, alebo

3. užitočnú záťaž vrátane obalu, ktorého hmotnosť je 2 kg alebo väčšia a plošné zaťaženie je väčšie ako 13 g na cm^2, alebo

4. užitočnú záťaž s použitím lana alebo iného zariadenia na zavesenie užitočnej záťaže a na oddelenie zavesenej záťaže od balóna je potrebná sila nárazu 230 N alebo väčšia.

2. VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ PREVÁDZKY

2.1. Neobsadený voľný balón sa nesmie prevádzkovať bez povolenia štátu, nad ktorého územím sa vypúšťa.

2.2. Neobsadený voľný balón, iný ako ľahký balón používaný výhradne na meteorologické účely a prevádzkovaný spôsobom stanoveným príslušným orgánom, sa nesmie prevádzkovať nad územím iného štátu bez povolenia tohto dotknutého štátu.

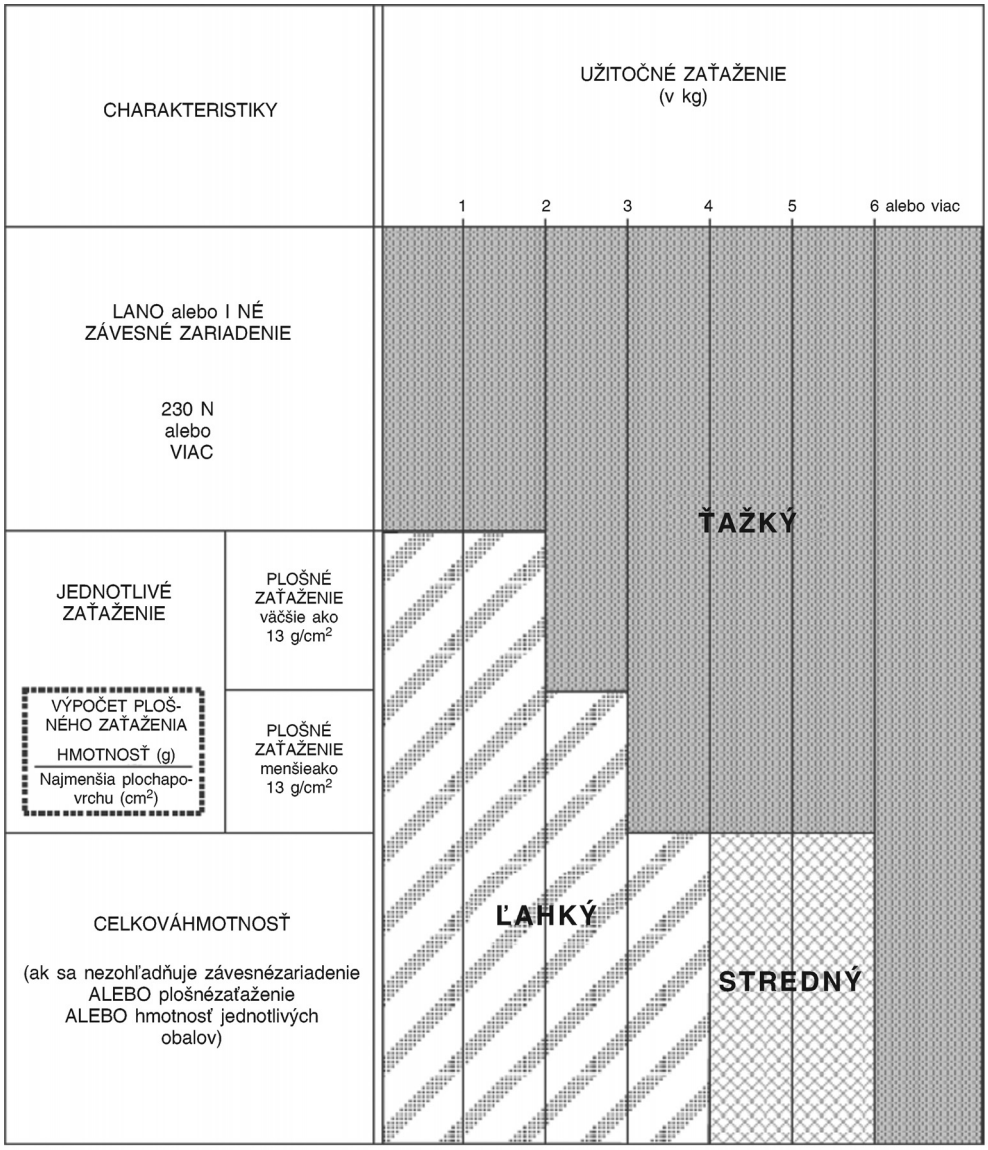
2.3. Povolenie podľa bodu 2.2 sa musí získať pred vypustením balóna, ak pri plánovaní prevádzky existuje odôvodnený predpoklad, že balón by mohol byť zanesený do vzdušného priestoru nad územie iného štátu. Takéto povolenie sa môže získať pre sériu letov alebo pre osobitný druh opakovaných letov, napr. lety na výskum atmosféry.

2.4. Neobsadené voľné balóny sa musia prevádzkovať v súlade s podmienkami stanovenými štátom registrácie a štátom (štátmi) predpokladaného preletu.

2.5. Neobsadené voľné balóny sa nesmú prevádzkovať takým spôsobom, aby zrážka balóna alebo ktorejkoľvek jeho časti vrátane užitočnej záťaže s povrchom zeme predstavovala ohrozenie osôb alebo majetku.

2.6. Ťažké neobsadené balóny sa nesmú prevádzkovať nad otvoreným morom bez predchádzajúcej koordinácie s poskytovateľom (poskytovateľmi) leteckých navigačných služieb.

Obrázok AP2-1



3. PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA A POŽIADAVKY NA VYBAVENIE

3.1. Ťažké neobsadené balóny sa nesmú prevádzkovať bez povolenia poskytovateľa (poskytovateľov) leteckých navigačných služieb v hladinách zodpovedajúcich tlakovej nadmorskej výške 18 000 m (60 000 ft) a nižších, kde:

a) pokrytia oblohy oblačnosťou je viac ako 4/8 alebo

b) horizontálna dohľadnosť je menšia ako 8 km.

3.2. Ťažký alebo stredný neobsadený voľný balón sa musí vypustiť takým spôsobom, aby nad husto zastavanými oblasťami miest, obcí alebo usadlostí alebo nad zhromaždením osôb na voľnom priestranstve, ktoré nemajú vzťah k letu, bol let balóna vykonaný vo výške najmenej 300 m (1 000 ft).

3.3. Ťažký neobsadený voľný balón sa smie prevádzkovať iba za týchto podmienok:

a) je vybavený aspoň dvoma zariadeniami alebo systémami na vyhodenie užitočného zaťaženia počas letu, ktoré sú riadené automaticky alebo na diaľku a ktoré fungujú nezávisle od seba;

b) na ukončenie letu polyetylénových balónov prevádzkovaných v hladinách s tlakom rovnajúcim sa vnútornému tlaku balóna musia byť k dispozícii aspoň dva spôsoby alebo systémy, prípadne ich kombinácia, ktoré pracujú nezávisle od seba;

c) obal balóna je vybavený buď radarovým odrážacím zariadením (zariadeniami), alebo radarovým odrážacím materiálom, ktorý zabezpečuje odraz radarového signálu pozemného radaru pracujúceho vo frekvenčnom pásme od 200 MHz do 2 700 MHz, alebo je balón vybavený inými takými zariadeniami, ktoré prevádzkovateľovi zabezpečujú možnosť jeho trvalého sledovania za hranicu dosahu pozemného radaru.

3.4. Ťažký neobsadený voľný balón sa nesmie prevádzkovať za týchto podmienok:

a) v priestore, kde sa používa pozemné zariadenie SSR, okrem prípadu, keď je vybavený odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru schopným hlásiť údaje o tlakovej nadmorskej výške, ktorý je v nepretržitej prevádzke na pridelenom kóde alebo ktorý sa v prípade potreby môže zapnúť sledovacou stanicou, alebo

b) v priestore, kde sa používa pozemné zariadenie ADS-B, okrem prípadu, keď je vybavený vysielačom ADS-B schopným hlásiť údaje o tlakovej nadmorskej výške, ktorý je v nepretržitej prevádzke alebo ktorý sa v prípade potreby môže zapnúť sledovacou stanicou.

3.5. Neobsadený voľný balón vybavený vlečenou anténou, na ktorej pretrhnutie v ktoromkoľvek bode je potrebná sila väčšia ako 230 N, sa nesmie prevádzkovať okrem prípadu, ak na anténe sú zužujúce sa farebné vlajočky alebo prúžky pripevnené vo vzdialenostiach najviac 15 m.

3.6. Ťažký neobsadený voľný balón sa nesmie prevádzkovať pod tlakovou nadmorskou výškou 18 000 m (60 000 ft) medzi západom a východom slnka alebo v inom čase medzi západom a východom slnka (podľa nadmorskej výšky letu), ktorú môže stanoviť príslušný orgán, ak balón, jeho príslušenstvo a náklad (nezávisle od toho, či sa oddeľujú jednotlivo počas letu) nie sú osvetlené.

3.7. Ťažký neobsadený voľný balón vybavený závesným zariadením (okrem jasne zafarbeného otvoreného padáka) dlhším ako 15 m sa nesmie prevádzkovať medzi západom a východom slnka pod tlakovou nadmorskou výškou 18 000 m (60 000 ft), ak závesné zariadenie nie je sfarbené pruhmi jasných farieb alebo k nemu nie sú pripevnené farebné stužky.

4. UKONČENIE LETU

4.1. Prevádzkovateľ ťažkého neobsadeného voľného balóna musí uviesť do činnosti príslušné zariadenia na ukončenie letu požadované podľa bodu 3.3 písm. a) a b):

a) ak je známe, že poveternostné podmienky sú horšie ako podmienky stanovené pre prevádzku;

b) ak sa pre poruchu alebo z ktorejkoľvek inej príčiny ďalší let stane nebezpečným pre letovú prevádzku alebo pre osoby a majetok na zemi, alebo

c) ak pred vstupom do vzdušného priestoru nad územím iného štátu nebolo získané povolenie na vstup.

5. OZNÁMENIE O LETE

5.1. **Predletové oznámenie**

5.1.1. Oznámenie o zamýšľanom lete neobsadeného voľného balóna strednej alebo ťažkej kategórie sa musí odovzdať príslušnému stanovišťu letových prevádzkových letových služieb najneskôr sedem dní pred dátumom zamýšľaného letu.

5.1.2. Oznámenie o zamýšľanom lete musí podľa potrieb príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb obsahovať nasledujúce informácie:

a) identifikáciu letu balóna alebo kódové označenie činnosti;

b) kategóriu balóna a jeho opis;

c) kód SSR, lietadlovú adresu, prípadne frekvenciu NDB (ak sa používajú);

d) meno prevádzkovateľa a jeho telefónne číslo;

e) miesto vypustenia;

f) predpokladaný čas vypustenia (alebo čas začatia a ukončenia vypúšťania v prípade opakovaného vypúšťania);

g) počet vypúšťaných balónov a plánovaný interval medzi jednotlivými vypúšťaniami (pri opakovanom vypúšťaní);

h) predpokladaný smer výstupu;

i) cestovné hladiny (tlakové nadmorské výšky);

j) vypočítaný čas preletu tlakovej nadmorskej výšky 18 000 m (60 000 ft) alebo dosiahnutie cestovnej hladiny v prípade, že táto je v tlakovej nadmorskej výške 18 000 m (60 000 ft) alebo nižšie, a predpokladanú polohu. Ak sa vykonáva nepretržité vypúšťanie, uvádza sa vypočítaný čas, keď prvý a posledný balón série dosiahnu príslušnú hladinu (napr. 122136 –130330 UTC);

k) predpokladaný dátum a čas ukončenia letu a plánovanú oblasť dopadu, prípadne nálezu. V prípade dlhotrvajúcich letov balónov, pri ktorých dátum a čas ukončenia letu a miesto dopadu nemožno vopred s presnosťou určiť, sa používa výraz „dlhé trvanie“. Ak sa predpokladá viac miest dopadu/nálezu, každé takéto miesto sa musí uviesť spolu s príslušným predpokladaným časom dopadu. V prípade série dopadov nasledujúcich za sebou sa uvádza predpokladaný čas prvého a posledného dopadu v sérii (napr. 070330 –072300 UTC).

5.1.3. Akékoľvek zmeny informácií v predletovom oznámení uvádzané v súlade s bodom 5.1 sa musia predložiť príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb najneskôr 6 hodín pred predpokladaným časom vypustenia alebo v prípade výskumu slnečných alebo kozmických porúch zahŕňajúcich prvok kritického času najneskôr 30 minút pred predpokladaným začiatkom prevádzky.

5.2. **Oznámenie o vypúšťaní**

5.2.1. Okamžite po vypustení stredného alebo ťažkého neobsadeného voľného balóna prevádzkovateľ oznámi príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb nasledujúce údaje:

a) identifikáciu balóna;

b) miesto vypustenia;

c) skutočný čas vypustenia;

d) vypočítaný čas preletu tlakovej nadmorskej výšky 18 000 m (60 000 ft) alebo vypočítaný čas dosiahnutia cestovnej hladiny v prípade, že táto je v tlakovej nadmorskej výške 18 000 m (60 000 ft) alebo nižšie, a predpokladanú polohu a

e) akékoľvek zmeny predtým oznámených informácií v súlade s bodom 5.1.2 písm. g) a h).

5.3. **Oznámenie o zrušení**

5.3.1. Prevádzkovateľ musí okamžite, ako sa to dozvie, oznámiť príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb, že zamýšľaný let stredného alebo ťažkého neobsadeného voľného balóna, ktorý bol predtým oznámený v súlade s bodom 5.1, sa ruší.

6. ZAZNAMENÁVANIE POLOHY A HLÁSENIA

6.1. Prevádzkovateľ ťažkého neobsadeného voľného balóna prevádzkovaného v tlakovej nadmorskej výške 18 000 m (60 000 ft) alebo menšej musí sledovať trajektóriu letu balóna a odovzdávať hlásenia o polohe balóna podľa požiadaviek letových prevádzkových služieb. Ak letové prevádzkové služby nevyžadujú hlásenia o polohe balóna v kratších intervaloch, zaznamenáva prevádzkovateľ polohu každé 2 hodiny.

6.2. Prevádzkovateľ ťažkého neobsadeného voľného balóna prevádzkovaného nad tlakovou nadmorskou výškou 18 000 m (60 000 ft) musí sledovať postup letu balóna a odovzdávať hlásenia o polohe balóna podľa požiadaviek letových prevádzkových služieb. Ak letové prevádzkové služby nevyžadujú hlásenia o polohe balóna v kratších intervaloch, prevádzkovateľ zaznamenáva polohu každých 24 hodín.

6.3. Ak sa poloha nemôže zaznamenať v súlade s bodmi 6.1 a 6.2, prevádzkovateľ o tom okamžite informuje príslušné stanovište letových prevádzkových služieb. Toto oznámenie musí zahŕňať poslednú zaznamenanú polohu. Príslušné stanovište letových prevádzkových služieb musí byť okamžite informované o obnovení zaznamenávania polohy balóna.

6.4. Jednu hodinu pred začatím plánovaného zostupu ťažkého neobsadeného voľného balóna prevádzkovateľ odovzdá príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb tieto údaje o balóne:

a) aktuálnu zemepisnú polohu;

b) aktuálnu hladinu (tlakovú nadmorskú výšku);

c) predpokladaný čas preletu tlakovou nadmorskou výškou 18 000 m (60 000 ft) (ak je to potrebné);

d) predpokladaný čas a miesto dopadu na zem.

6.5. Prevádzkovateľ ťažkého alebo stredného neobsadeného voľného balóna musí oznámiť príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb ukončenie letu.

Dodatok 3

Tabuľka cestovných hladín

1.1. Cestovné hladiny, ktoré sa majú dodržiavať, sú:

TRAŤ (*)											
Od 000 stupňov do 179 stupňov						Od 180 stupňov to 359 stupňov					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Hladina			Hladina			Hladina			Hladina		
FL	stopy	metre	FL	stopy	metre	FL	stopy	metre	FL	stopy	metre
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc. etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Magnetická trať alebo v polárnych oblastiach nad zemepisnou šírkou 70 stupňov a v rozšírených oblastiach stanovených príslušnými orgánmi, sieť tratí stanovená sieťou čiar rovnobežných s greenwichským poludníkom nanesenými na mapu s polárnou sterografickou projekciou, na ktorej smer k severnému pólu je daný sieťovým severom.

Dodatok 4

Triedy vzdušného priestoru ATS – poskytované služby a požiadavky na vykonanie letu

[časti SERA.6001 a SERA.5025 písm. b)]

Trieda	Druh letu	Rozstupy sa zaisťujú	Poskytovaná služba	Obmedzenie rýchlosti (*)	Požiadavky na rádiové spojenie	Požadované nepretržité obojsmerné rádiové spojenie lietadlo-zem	Vyžaduje sa povolenie ATC
A	Len IFR	Všetkým lietadlám	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
B	IFR	Všetkým lietadlám	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
	VFR	Všetkým lietadlám	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
	VFR	VFR od IFR	1. Služba riadenia letovej prevádzky na zaistenie rozstupov od letov IFR. 2. Informácie o prevádzke VFR/VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie)	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno	Áno	Áno
D	IFR	IFR od IFR	Služba riadenia letovej prevádzky, informácie o prevádzke letov VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie)	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno	Áno	Áno
	VFR	Žiadnym lietadlám	Informácie o prevádzke letov IFR/VFR a VFR/VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie)	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno	Áno	Áno
E	IFR	IFR od IFR	Služba riadenia letovej prevádzky a informácie o prevádzke letov VFR, ak môžu byť užitočné	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno	Áno	Áno
	VFR	Žiadnym lietadlám	Informácie o prevádzke, ak môžu byť užitočné	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Nie (**)	Nie (**)	Nie

Trieda	Druh letu	Rozstupy sa zaisťujú	Poskytovaná služba	Obmedzenie rýchlosti (*)	Požiadavky na rádiové spojenie	Požadované nepretržité obojsmerné rádiové spojenie lietadlo-zem	Vyžaduje sa povolenie ATC
F	IFR	IFR od IFR, ak je to možné	Letová poradná služba; letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno (***)	Nie (***)	Nie
	VFR	Žiadnym lietadlám	Letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Nie (**)	Nie (**)	Nie
G	IFR	Žiadnym lietadlám	Letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno (**)	Nie (**)	Nie
	VFR	Žiadnym lietadlám	Letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Nie (**)	Nie (**)	Nie

(*) Ak je prevodná nadmorská výška menšia ako 3 050 m (10 000 ft) n. m., použije sa FL 100 namiesto údaja 10 000 ft. Príslušný orgán môže takisto oslobodiť typy lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu zachovať túto rýchlosť.

(**) Piloti udržiavajú nepretržité bdenie na hlasovom spojení lietadlo-zem a podľa potreby nadviažu obojsmerné spojenie na príslušnom komunikačnom kanáli v zóne RMZ.

(***) Hlasové spojenie lietadlo-zem povinné pre lety využívajúce poradnú službu. Piloti udržiavajú nepretržité bdenie na hlasovom spojení lietadlo-zem a podľa potreby nadviažu obojsmerné spojenie na príslušnom komunikačnom kanáli v zóne RMZ.

Dodatok 5

POŽIADAVKY NA SLUŽBY V LETECKEJ NAVIGÁCII

Technické špecifikácie meteorologických pozorovaní počas letu a hlásení prostredníctvom hlasovej komunikácie

1. OBSAH LETOVÝCH HLÁSENÍ

1.1. **Mimoriadne letové hlásenia**

1.1.1. Mimoriadne letové hlásenia musia obsahovať tieto prvky:

Označenie druhu hlásenia

Sekcia 1 (Informácie o polohe)

Označenie lietadla

Poloha alebo zemepisné súradnice

Čas

Hladina alebo rozsah hladín

Sekcia 3 (Meteorologické informácie)

Informácie o javoch podmieňujúcich vydanie mimoriadneho letového hlásenia, vybrané zo zoznamu v časti SERA.12005 písm. a).

2. KONKRÉTNE USTANOVENIA SÚVISIACE S HLÁSENÍM O STRIHU VETRA A SOPEČNOM POPOLE

2.1. **Hlásenie strihu vetra**

2.1.1. Ak sa zaznamenáva meteorologické pozorovanie strihu vetra počas stúpania a približovania, v hlásení z lietadla sa uvádza aj typ lietadla.

2.1.2. Ak veliteľ lietadla počas stúpania alebo priblíženia nezaznamená výskyt hláseného alebo predpovedaného strihu vetra, upozorní na to čo najskôr, ako je to možné, príslušné stanovište letových prevádzkových služieb. Hlásenie nemusí veliteľ lietadla poskytnúť vtedy, ak vie, že stanovište letových prevádzkových služieb prijalo takúto informáciu od predchádzajúceho lietadla.

2.2. **Hlásenie o sopečnej aktivite po ukončení letu**

2.2.1. Vyplnený formulár hlásenia o sopečnej aktivite odovzdá prevádzkovateľ lietadla alebo člen letovej posádky po ukončení letu bezodkladne meteorologickej službobni na letisku. V prípade, že meteorologická službobňa nie je prilietajúcim členom posádky ľahko prístupná, spôsob doručenia vyplneného formulára upraví dohoda medzi miestnym meteorologickým úradom a prevádzkovateľom lietadla.

2.2.2. Meteorologická službobňa odošle prijaté vyplnené hlásenie o sopečnej aktivite meteorologickej výstražnej službe tej letovej informačnej oblasti, v ktorej bola sopečná aktivita pozorovaná.

Doplnok k PRÍLOHE

Zoznam všeobecne dohodnutých rozdielov, ktoré sa oznamujú organizácii ICAO v súlade s článkom 5 tohto nariadenia:

Príloha 2 k dohovoru ICAO

Rozdiely medzi týmto nariadením a medzinárodnými normami v prílohe 2 (10. vydanie až po zmenu a doplnenie 42 vrátane) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve

Rozdiel A2-01	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 3.2.2.	Nové ustanovenie. V bode SERA.3210 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza: „b) Lietadlo, ktorému je známe, že manévrovateľnosť druhého lietadla je zhoršená, dá prednosť tomuto lietadlu.“
Rozdiel A2-02	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 3.2.3.2 písm. b)	V bode SERA.3215 písm. b) bod 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza [popri norme v prílohe 2 k dohovoru ICAO oddiele 3.2.3.2 písm. b) podčiarknutom texte]: „2. ak je to možné, všetky lietadlá na pohybovej ploche letiska musia mať rozsvietené svetlá označujúce okraje ich konštrukcie, ak nie sú trvale alebo inak primerane osvetlené;“
Rozdiel A2-03	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 3.2.5 písm. c) a d)	Bod SERA.3225 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa líši od normy ICAO v prílohe 2 bode 3.2.5 písm. c) a bode 3.2.5 písm. d), a to tak, že sa v ňom uvádza, že písmená c) a d) sa nevzťahujú na balóny: „c) s výnimkou balónov, a ak nie je uvedené inak alebo ak služba riadenia letovej prevádzky (ATC) nenariadi inak, vykonávať všetky zatáčky doľava pri priblížení na pristátie alebo po vzlete; d) s výnimkou balónov pristávať a vzlietať proti vetru, ak bezpečnosť, konfigurácia vzletovej a pristávacej dráhy alebo prevádzková situácia nenaznačuje, že je výhodnejší iný smer.“
Rozdiel A2-04	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 3.3.1.2.	Príloha 2 k dohovoru ICAO bod 3.3.1.2 sa nahrádza bodom SERA.4001 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012. Rozdiely medzi touto normou ICAO a týmto nariadením Únie sú tieto: — V súvislosti s plánovanou prevádzkou letov VFR cez medzinárodné hranice sa nariadenie Únie [SERA.4001 písm. b) bod 5] líši od normy ICAO v prílohe 2 bode 3.3.1.2 písm. e) popri podčiarknutom texte takto: „každého letu križujúceho medzinárodné hranice, pokiaľ dotknuté štáty nestanovia inak.“ — V súvislosti s plánovanou prevádzkou letov VFR a IFR v noci sa v nariadení Únie v ustanovení SERA.4001 písm. b) bode 6 vkladá táto doplňujúca požiadavka: „6. každého letu, ktorý sa má podľa plánu vykonať v noci, v prípade, že sa vzďaľuje z blízkosti letiska.“ Tento rozdiel sa vzťahuje aj na VFR v ďalej uvedenom **rozdiele A2-06**.
Rozdiel A2-05	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 3.2.2.4.	Nové ustanovenie. Ustanovenie SERA.3210 písm. c) bod 3 i) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa líši od normy ICAO v prílohe 2 bode 3.2.2.4 tým, že sa v ňom ustanovuje toto: „i) Predlietavanie vetroňa. Vetroň, ktorý predlietava iný vetroň, sa môže vyhnúť zmenou kurzu vpravo alebo vľavo.“

Rozdiel A2-06	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 4 4.3.	Nové ustanovenie. Bod 4.3 prílohy 2 k dohovoru ICAO sa nahrádza bodom SERA.5005 písm. c) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012. Rozdiel spočíva v tom, že vykonávacím nariadením (EÚ) č. 923/2012 sa pridávajú tieto požiadavky, pri splnení ktorých sa povoľuje prevádzka letov VFR v noci: „c) *Ak tak stanoví príslušný orgán, lety VFR v noci možno povoliť pri splnení týchto podmienok:* 1. v prípade, že sa lietadlo vzďaľuje z blízkosti letiska, letový plán sa musí predložiť; 2. počas letu sa musí nadviazať a udržiavať obojsmerné rádiové spojenie na príslušnom komunikačnom kanáli letových prevádzkových služieb, ak je k dispozícii; 3. *uplatňujú sa minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC uvedené v tabuľke S5-1 s výnimkou toho, že:* i) výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nesmie byť nižšia ako 450 m (1 500 ft); ii) okrem prípadov uvedených v písmene c) bode 4 sa neuplatňujú ustanovenia o zníženej letovej dohľadnosti uvedené v tabuľke S5-1 písm. a) a b); iii) v triedach vzdušného priestoru B, C, D, E, F a G, v nadmorskej výške 900 m (3 000 ft) a nižšej alebo 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie, je pilot povinný udržiavať sústavný vizuálny kontakt s povrchom; iv) *pre vrtuľníky v triedach vzdušného priestoru F a G letová dohľadnosť nesmie byť menšia ako 3 km za predpokladu, že pilot udržiava sústavný vizuálny kontakt s povrchom a ak letí rýchlosťou, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a umožní vyhnúť sa zrážke, a* v) *v prípade horského terénu sa môže stanoviť väčšia minimálna dohľadnosť a vzdialenosť od oblakov za VMC.* 4. *pre vrtuľníky v osobitných prípadoch, ako sú napríklad lety pohotovostnej lekárskej služby, pátracie a záchranné operácie a hasenie požiarov, možno povoliť nižšiu výšku základne najnižšej vrstvy oblačnosti, minimálnu dohľadnosť a vzdialenosť od oblakov, ako je uvedené v bode 4.3 písm. c);* 5. *okrem vzletu a pristátia alebo prípadu, keď príslušný orgán vydal osobitné povolenie, sa let VFR v noci musí vykonávať v letovej hladine, ktorá nie je nižšia ako minimálna letová výška stanovená štátom, nad ktorého územím sa let vykonáva, alebo ak taká minimálna letová výška nie je stanovená:* i) nad vysokým terénom alebo v hornatých oblastiach v hladine, ktorá je aspoň 600 m (2 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla; ii) kdekoľvek inde, než je uvedené v bode i), v hladine, ktorá je aspoň 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla.“
Rozdiel A2-07	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 4 4.6.	Bod 4.6 prílohy 2 k dohovoru ICAO sa nahrádza ustanovením SERA.5005 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012, v ktorom sa v písmene f) zavádzajú tieto kritériá bezpečnej výšky nad prekážkami: „f) *Okrem vzletu a pristátia alebo prípadu, keď príslušný orgán vydal povolenie, sa let VFR nesmie vykonávať:* 1. nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest a osád alebo nad zhromaždeniami osôb na voľnom priestranstve vo výške, ktorá je menšia ako 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 600 m od lietadla; 2. kdekoľvek inde, než je uvedené v bode 1, vo výške nižšej ako 150 m (500 ft) nad zemou alebo nad vodou alebo 150 m (500 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 150 m (500 ft) od lietadla.“
Rozdiel A2-08	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 Bod 3.8 a dodatok 2	Výraz „v tiesni“ nachádzajúci sa v kapitole 3 časti 3.8 nie je zahrnutý v právnych predpisoch Únie, čím sa rozširuje rozsah pôsobnosti sprievodcovských misií na všetky druhy letov, ktoré o takúto službu požiadajú. Okrem toho ustanovenia uvedené v častiach 1.1 až 1.3 dodatku 2 ani ustanovenia uvedené v doplnku A nie sú zahrnuté v právnych predpisoch Únie.

Príloha 11 k dohovoru ICAO

Rozdiely medzi týmto nariadením a medzinárodnými normami v prílohe 11 (13. vydanie až po zmenu a doplnenie 47-B vrátane) a v prílohe 3 (17. vydanie až po zmenu a doplnenie 75 vrátane) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

Rozdiel A11-01	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 2 Odsek 2.25.5.	Ustanovenie SERA.3401 písm. d) bod 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa líši od normy 2.25.5 prílohy 11 k dohovoru ICAO tým, že sa v ňom uvádza, že: „Kontrola času sa musí vykonať s presnosťou aspoň k najbližšej polminúte.“
Rozdiel A11-02	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 2 Odsek 2.6.1.	Možnosť výnimky. V bode SERA.6001 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa umožňuje lietadlám prekročiť rýchlostné obmedzenie 250 uzlov, ak to príslušný orgán povolí v prípade typov lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov túto rýchlosť nemôžu udržať.
Rozdiel A11-03	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 3	Nové ustanovenie. V bode SERA.8005 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza: b) Letové povolenia vydávané stanovišťami riadenia letovej prevádzky musia zaistiť rozstupy: 1. medzi všetkými letmi vo vzdušnom priestore tried A a B; 2. medzi letmi IFR vo vzdušnom priestore tried C, D a E; 3. medzi letmi IFR a letmi VFR vo vzdušnom priestore triedy C; 4. medzi letmi IFR a zvláštnymi letmi VFR; 5. medzi zvláštnymi letmi VFR, pokiaľ príslušný orgán nestanovuje inak, s výnimkou prípadov, v ktorých sa na žiadosť pilota lietadla a so súhlasom pilota druhého lietadla a za podmienok, ktoré ustanoví príslušný orgán pre prípady uvedené v písmene b), môže vo vzdušnom priestore tried D a E počas dňa vydať letové povolenie na let s dodržaním vlastných rozstupov na určitý úsek letu pod 3 050 m (10 000 ft) v priebehu stúpania alebo klesania v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti.
Rozdiel A11-04	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 3	V bode SERA.8015 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza (popri norme ICAO v prílohe 11 oddiele 3.7.3.1 podčiarknutý text): e) Opakovanie povolení a informácií majúcich vplyv na bezpečnosť 1. Letová posádka musí opakovať riadiacemu letovej prevádzky časti letového povolenia a príkazy majúce vplyv na bezpečnosť, ktoré sú vysielané hlasom. Vždy sa musia opakovať tieto informácie: i) traťové letové povolenia; ii) povolenia a príkazy na vstup, pristátie, vzlet z dráhy, vyčkávanie pred dráhou, križovanie, rolovanie a cúvanie po akejkoľvek vzletovej a pristávacej dráhe a iii) vzletová a pristávacia dráha v používaní, nastavenie výškomera, kódy odpovedača SSR, nové pridelené komunikačné kanály, príkazy týkajúce sa hladiny, kurzu a rýchlosti a iv) prevodné hladiny bez ohľadu na to, či boli vyhlásené riadiacim, alebo uvedené vo vysielaní automatickej informačnej služby (ATIS).
Rozdiel A11-05	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 3	V ustanovení SERA.8015 písm. e) bode 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza (popri norme ICAO v prílohe 11 oddiele 3.7.3.1.1 podčiarknutý text): 2. Iné povolenia alebo príkazy vrátane podmienečných povolení a príkazov na rolovanie sa musia opakovať alebo potvrdiť takým spôsobom, ktorý jasne ukazuje, že boli pochopené, a bude sa konať v súlade s nimi.

Rozdiel A11-06	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 3	Nové ustanovenie. V bode SERA.5010 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza: **SERA.5010 Zvláštne lety VFR v riadených zónach** Zvláštne lety VFR sa môžu vykonávať v rámci riadeného okrsku na základe povolenia ATC. S výnimkou povolenia vydaného príslušným orgánom pre vrtuľníky v špeciálnych prípadoch, ako sú lety pohotovostnej lekárskej služby, pátracie a záchranné operácie a hasenie požiaru, sa uplatňujú tieto dodatočné podmienky: a) pilotom: 1. mimo oblačnosti a za viditeľnosti zeme; 2. letová dohľadnosť je minimálne 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch minimálne 800 m; 3. pri rýchlosti IAS 140 kt alebo menej, aby bolo možné spozorovať ostatnú dopravu a akékoľvek prekážky v čase primeranom na vyhnutie sa zrážke, a b) riadením letovej prevádzky: 1. iba počas dňa, pokiaľ to inak nepovolí príslušný orgán; 2. prízemná dohľadnosť je minimálne 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch minimálne 800 m; 3. výška základne nízkej oblačnosti je minimálne 180 m (600 ft).
Rozdiel A03-07	
Príloha 3 k dohovoru ICAO Kapitola 5	Nové ustanovenie. V ustanovení SERA.12005 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza: b) Príslušné orgány podľa potreby stanovia ostatné podmienky, ktoré pri ich výskyte alebo pozorovaní musia hlásiť všetky lietadlá.

Predplatné na rok 2012 (bez DPH, vrátane poštovného)

Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	1 200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročné DVD	22 úradných jazykov EÚ	1 310 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	840 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačné (súhrnné) DVD	22 úradných jazykov EÚ	100 EUR ročne
Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, DVD, jedno vydanie za týždeň	viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ	200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy	jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy	50 EUR ročne

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom DVD.

Predplatitelia *Úradného vestníka Európskej únie* môžu získať na základe žiadosti rôzne prílohy k úradnému vestníku. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznamov pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do *Úradného vestníka Európskej únie*.

Predaj a predplatné

Rozličné platené publikácie, rovnako ako aj *Úradný vestník Európskej únie*, si možno predplatiť a získať u obchodných distribútorov. Zoznam obchodných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sk.htm.

EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke možno prehliadať *Úradný vestník Európskej únie*, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikatúru a návrhy právnych aktov.

Viac sa dozviete na stránke: http://europa.eu.

Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK