

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

NAŘÍZENÍ č. 2013/013/R

VÝKONNÉHO ŘEDITELE EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 17. července 2013,

kterým se přijímají přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010¹

„Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k pravidlům létání“

VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)², a zejména na článek 4 odst. a) a b) tohoto nařízení, a

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (dále jen „základní nařízení“)³, a zejména na články 8, 8a a 8b a Přílohu Vb tohoto nařízení,

s ohledem na nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Agentura vydává, v souladu s článkem 18 základního nařízení, přijatelné způsoby průkazu, jakož i poradenský materiál pro uplatňování základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.

¹ Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1.

² Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

³ Nařízení naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 6/2013 ze dne 8. ledna 2013 (Úř. věst. L 4, 9.1.2013, s. 34)

- (4) Agentura, v souladu s článkem 52(1)(c) základního nařízení a článku 5(3) a 6 postupu pro předpisovou činnost⁴, široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemnou reakci k obdržným připomínkám⁵.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Příloha rozhodnutí 2013/013/R výkonného ředitele Evropské agentury pro bezpečnost letectví ze dne 17. července 2013 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k prováděcímu nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012 se tímto přijímá dle tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem jeho publikace. Bude zveřejněno v Úřední publikaci Agentury.

V Kolíně nad Rýnem dne 17. července 2013

P. GOUDOU

⁴ Rozhodnutí správní rady EASA č. 01-2012 ze dne 13. března 2012, kterým se mění a nahrazuje rozhodnutí správní rady č. 08-2007 týkající se postupu použitého Agenturou pro vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“).

⁵ Viz NPA 2012-14 a CRD 2012-14 dostupné na stránkách archivu předpisové činnosti EASA:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

**Přijatelné způsoby průkazu (AMC)
a poradenský materiál (GM)
k
pravidlům létání**

První vydání
17. července 2013¹

¹ Datum vstupu v platnost 31. července 2013 viz rozhodnutí č. 2013/013/R – dnem publikací v Úřední publikaci Agentury.

OBSAH

AMC/GM k předmětnému nařízení	7
GM1 Článek 2(2) ADS-C dohoda	7
GM1 Článek 2(25) Pojždění za letu	7
GM1 Článek 2(28) Letové povolení	7
GM1 Článek 2(34) Ohlašovna letových provozních služeb	7
GM1 Článek 2(38) Náhradní letiště	7
GM1 Článek 2(39) Nadmořská výška	7
GM1 Článek 2(41) Přibližovací stanoviště řízení	7
GM1 Článek 2(45) Prostorová navigace (RNAV)	7
GM1 Článek 2(46) Trať ATS	8
GM1 Článek 2(48) Automatický závislý přehledový systém – kontrakt (ADS-C)	8
GM1 Článek 2(51) Bod přechodu	8
GM1 Článek 2(58) Řízený vzdušný prostor	8
GM1 Článek 2(78) Letová hladina	8
GM1 Článek 2(84) Výška	8
GM1 Článek 2(90) Postup přiblížení podle přístrojů	8
GM1 Článek 2(97) Noc	8
GM1 Článek 2(114) Vyčkávací místo dráhy	8
GM2 Článek 2(114) Vyčkávací místo dráhy	9
GM1 Článek 2(121) Význačný bod	9
GM1 Článek 2(138) Volný balón bez pilota na palubě	9
GM1 Článek 2(141) Dohlednost	9
GM1 Článek 4 Výjimky pro speciální provoz	9
AMC/GM k Příloze – Pravidla létání	10
GM1 SERA.2005(b) Dodržování pravidel létání	10
GM1 SERA.3105 Minimální výšky	10
GM2 SERA.3105 Minimální výšky	10
GM1 SERA.3201 Obecná ustanovení	10
GM1 SERA.3210(d)(4)(ii)(B) Právo přednosti	11
GM1 SERA.3215(a); (b) Rozsvěcování světel na letadle	11
AMC SERA.3215(a)(1);(3) Rozsvěcování světel na letadle	11
GM1 SERA.3215(a)(1);(3) Rozsvěcování světel na letadle	11
GM1 SERA.3220(b) Simulované lety podle přístrojů	11
GM1 SERA.3230 Provoz na vodní hladině	11
GM1 SERA.3230(b) Provoz na vodní hladině	12
GM1 SERA.3401(d) Obecná ustanovení	12
GM1 SERA.4001 Předložení letového plánu	12
GM1 SERA.4005(a) Obsah letového plánu	12
GM1 SERA.4020 Ukončení letového plánu	12

AMC1 SERA.5005(f)	Pravidla pro let za viditelnosti.....	13
GM1 SERA.5005(f)	Pravidla pro let za viditelnosti.....	13
AMC1 SERA.5010(a)(3)	Zvláštní lety VFR v řízených okresech	13
GM1 SERA.5010(a)(3)	Zvláštní lety VFR v řízených okresech	13
GM1 SERA.5015(b)	Pravidla pro let podle přístrojů (IFR) – pravidla platná pro všechny lety IFR	14
GM1 SERA.5025(a)	IFR – Pravidla platná pro lety IFR mimo řízený vzdušný prostor	14
GM1 SERA.5025(c)	IFR – Pravidla platná pro lety IFR mimo řízený vzdušný prostor	14
AMC1 SERA.6001	Klasifikace vzdušných prostorů	14
GM1 SERA.6001	Klasifikace vzdušných prostorů	14
AMC1 SERA.6001(d),(e),(f),(g)	Klasifikace vzdušných prostorů	15
GM1 SERA.6001(d),(e),(f),(g)	Klasifikace vzdušných prostorů	15
GM2 SERA.6001(d),(e),(f),(g)	Klasifikace vzdušného prostoru	15
AMC1 SERA.6001(h)	Klasifikace vzdušných prostorů	15
GM1 SERA.6001(h)	Klasifikace vzdušných prostorů	15
GM1 SERA.7001	Obecná ustanovení – Úkoly letových provozních služeb.....	16
GM1 SERA.7005(a)	Koordinace mezi provozovatelem a letovými provozními službami..	16
GM1 SERA.8005(b)	Činnost služby řízení letového provozu	16
GM1 SERA.8010(b)	Minima rozstupů	16
GM1 SERA.8015(b)(4)	Letová povolení	16
GM1 SERA.8015(d)(5)	Letová povolení	17
GM1 SERA.8015(e)(4)	Letová povolení	17
GM1 SERA.8015(f)(4)	Letová povolení	17
GM1 SERA.8035(a)	Spojení	17
GM1 SERA.9005(b)(1)	Rozsah letové informační služby	17
GM1 SERA.9005(b)(2)	Rozsah letové informační služby	17
GM1 SERA.11010	Zvláštní případy za letu	18
AMC SERA.11015(a)	Zakročování.....	18
GM1 SERA.11015(a)	Zakročování.....	18
GM1 SERA.12020(a)(3)	Výměna hlášení z letadel	19
AMC/GM k dodatkům	20
GM1 k Dodatku 1(4.1)	SIGNÁLY K ŘÍZENÍ NA ODBAVOAVCÍ PLOŠE.....	20
GM1 k Dodatku 1(4.2.1.1)	SIGNÁLY K ŘÍZENÍ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE.....	20
GM1 k Dodatku 1(5.1)	STANDARDNÍ NOUZOVÉ RUČNÍ SIGNÁLY	20
GM1 k Dodatku 2(3.3b)	PROVOZNÍ OMEZENÍ A POŽADAVKY NA VYBAVENÍ	20
GM1 k Dodatku 4	TŘÍDY VZDUŠNÝCH PROSTORŮ ATS – POSKYTOVANÉ SLUŽBY A LETOVÉ POŽADAVKY.....	20

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC/GM k předmětnému nařízení

GM1 Článek 2(2) ADS-C dohoda

Položky ADS-C dohody, která stanoví podmínky hlášení údajů ADS-C, budou vyměňovány mezi pozemním systémem a letadlem prostřednictvím kontraktu nebo řady kontraktů.

GM1 Článek 2(25) Pojíždění za letu

Skutečná výška při pojíždění za letu se může lišit a některé vrtulníky mohou požadovat pojíždění za letu nad 8 m (25 ft) AGL, aby snížily turbulenci způsobenou přízemním účinkem nebo umožnily vydání povolení s podvěšeným nákladem.

GM1 Článek 2(28) Letové povolení

- (a) Výraz „letové povolení“ se obvykle zkracuje na „povolení“, použije-li se v příslušných souvislostech.
- (b) Zkrácený výraz „povolení“ se může pojít se slovy „pojízdní“, „vzletu“, „odletu“, „traťové“, „přiblížení“, nebo „přistání“ k označení příslušné části letu, ke které se povolení vztahuje.

GM1 Článek 2(34) Ohlašovna letových provozních služeb

Ohlašovna letových provozních služeb může být zřízena jako samostatné stanoviště nebo ve spojení s jiným stanovištěm, jako např. se stanovištěm řízení letového provozu nebo se stanovištěm letecké informační služby.

GM1 Článek 2(38) Náhradní letiště

Letiště odletu může být pro daný let i náhradním letištěm na trati nebo náhradním letištěm určením.

GM1 Článek 2(39) Nadmořská výška

- (a) Pokud je výškoměr tlakového (barometrického) typu kalibrován podle standardní atmosféry nastaven na QNH, bude ukazovat nadmořskou výšku.
- (b) Pojem „nadmořská výška“ se vztahuje více k tlakové než ke geometrické nadmořské výšce.

GM1 Článek 2(41) Přibližovací stanoviště řízení

Účelem definice je popsat specifické služby spojené s přibližovacím stanovištěm řízení. To však nevyklučuje možnost, aby přibližovací stanoviště řízení poskytovalo služby řízení letového provozu i letům jiným než přilétávajícím nebo odlétávajícím.

GM1 Článek 2(45) Prostorová navigace (RNAV)

Prostorová navigace zahrnuje navigaci založenou na výkonnosti, stejně tak jako jiné činnosti, které nesplňují definici navigace založené na výkonnosti.

GM1 Článek 2(46) Trať ATS

- (a) Výraz „trať ATS“ zahrnuje letovou cestu, poradní trať v řízeném nebo neřízeném prostoru, příletovou nebo odletovou trať apod.
- (b) Trať ATS je specifikace trati, která zahrnuje označení tratě ATS, trať k nebo od význačných bodů (traťových bodů), vzdálenost mezi význačnými body, požadavky na hlášení a nejnižší bezpečnou nadmořskou výšku, jak je stanoveno příslušným úřadem ATS.

GM1 Článek 2(48) Automatický závislý přehledový systém – kontrakt (ADS-C)

Zkrácený výraz „ADS-C“ je běžně užíván při odkazu na ADS kontrakt událost, ADS kontrakt požadavek, ADS periodický kontrakt nebo na nouzový mód.

GM1 Článek 2(51) Bod přechodu

Body přechodu se zřizují tak, aby s ohledem na sílu a jakost signálu poskytovaly optimální podmínky mezi dvěma radionavigačními zařízeními VOR ve všech používaných hladinách a zajišťovaly společný zdroj směrového vedení pro všechna letadla letící na stejné části úseku trati.

GM1 Článek 2(58) Řízený vzdušný prostor

Řízený vzdušný prostor je všeobecný výraz, který zahrnuje vzdušné prostory ATS tříd A, B, C, D a E.

GM1 Článek 2(78) Letová hladina

Pokud je výškoměr tlakového (barometrického) typu kalibrován podle standardní atmosféry nastaven na tlak 1 013,2 hPa, může být použit k indikaci letových hladin.

GM1 Článek 2(84) Výška

- (a) Pokud je výškoměr tlakového (barometrického) typu kalibrován podle standardní atmosféry nastaven na QFE, bude ukazovat výšku (nad referenční výškou QFE).
- (b) Výraz „výška“ se vztahuje více k tlakové než ke geometrické výšce.

GM1 Článek 2(90) Postup přiblížení podle přístrojů

Horizontální a vertikální vedení se vztahuje na vedení poskytované buď:

- (a) pozemními navigačními prostředky, nebo
- (b) počítačem generovanými navigačními údaji.

GM1 Článek 2(97) Noc

Aby bylo možné prakticky používat definici noci, je možné vyhlásit občanský soumrak a občanské svítání pro příslušné datum a polohu.

GM1 Článek 2(114) Vyčkávací místo dráhy

V radiotelefonní frazeologii výraz „vyčkávací bod“ obvykle označuje vyčkávací místo dráhy.

GM2 Článek 2(114) Vyčkávací místo dráhy

Vyčkávací místa dráhy existují i na letištích bez služby ATC. V takovém případě není možné dostat povolení od letištní řídicí věže.

GM1 Článek 2(121) Význačný bod

Existují tři kategorie význačných bodů: pozemní navigační prostředek, průsečík a traťový bod. V kontextu této definice je průsečík význačný bod vyjádřený radiály, směrníky a/nebo vzdálenostmi od pozemních navigačních prostředků.

GM1 Článek 2(138) Volný balón bez pilota na palubě

Volné balóny bez pilota na palubě se klasifikují jako těžké, střední nebo lehké v souladu se specifikacemi obsaženými v Dodatku 2 k tomuto nařízení.

GM1 Článek 2(141) Dohlednost

- (a) Dvě vzdálenosti, které mohou být definovány danou dohledností, mají v atmosférických podmínkách charakterizovaných stejným koeficientem zeslabení (extinction coefficient) odlišné hodnoty. Dohlednost založená na vidění a rozpoznání předmětu objektivizuje meteorologický optický dosah (meteorological optical range (MOR) (článek 2 odst. 141 písm. a)). Dohlednost založená na vidění a identifikaci světla kolísá v závislosti na intenzitě osvětlení pozadí (článek 2 odst. 141 písm. b)).
- (b) Definice se aplikuje na pozorování dohlednosti v místních pravidelných a mimořádných meteorologických zprávách, na pozorování převládající a minimální dohlednosti uváděné ve zprávách METAR a SPECI a na pozorování přízemní dohlednosti.

GM1 Článek 4 Výjimky pro speciální provoz

VŠEOBECNĚ

- (a) Výjimky obsažené v článku 4 jsou určeny pro případy, když se jedná o provoz veřejného zájmu dostatečné úrovně, aby ospravedlnil nedodržování tohoto nařízení, včetně přijetí dalších bezpečnostních rizik spojených s tímto provozem. Možné výjimky pro běžný provoz, které jsou mimo oblast působnosti tohoto článku, jsou pokryty zvláštními podmínkami v Příloze (např. ustanovení obsahující formulace „jak je povoleno příslušným úřadem“, „pokud není příslušným úřadem stanoveno jinak“, atd.).
- (b) V závislosti na daném případě může příslušný úřad rozhodnout o udělení výjimky pro jednotlivé lety, skupiny letů nebo typy provozu prováděné určenými provozovateli.
- (c) Výjimky lze udělit buď trvale nebo dočasně. Je-li udělena výjimka trvale, měla by být věnována zvláštní pozornost tomu, aby byly neustále dodržovány podmínky výjimky.
- (d) Jak je uvedeno v článku 4 odst. 3 a v závislosti na vnitrostátních předpisech mohou být některé provozování prováděny v určitých členských státech podle pravidel operačního letového provozu (OAT), a proto jsou zcela mimo oblast působnosti tohoto nařízení.

AMC/GM k Příloze – Pravidla létání

ODDÍL 2

Použitelnost a dodržování

GM1 SERA.2005(b) Dodržování pravidel létání

Při rozhodování, zda letět v souladu s pravidly letu za viditelnosti nebo s pravidly letu podle přístrojů, si pilot může vybrat, že poletí podle pravidel letu podle přístrojů za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti, nebo to tak smí vyžadovat příslušný úřad.

ODDÍL 3

Obecná pravidla a vyhýbání se střetům

KAPITOLA 1

Ochrana osob a majetku

GM1 SERA.3105 Minimální výšky

MINIMÁLNÍ VÝŠKY STANOVENÉ PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM NAD POŽADOVANÝMI MINIMÁLNÍMI VÝŠKAMI

V případech, kdy požadované minimální výšky specifikované v SERA.5005 a SERA.5015 nejsou dostatečné, může příslušný úřad stanovit vhodné prostory, jako jsou řízené, omezené nebo zakázané vzdušné prostory a může vymezit zvláštní podmínky prostřednictvím vnitrostátních opatření. Ve všech případech by Letecká informační příručka (AIP) a mapy měly být snadno pochopitelné pro všechny uživatele vzdušného prostoru.

GM2 SERA.3105 Minimální výšky

MINIMÁLNÍ VÝŠKY POVOLENÉ PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM POD POŽADOVANÝMI MINIMÁLNÍMI VÝŠKAMI

Povolení od příslušného úřadu létat v nižších hladinách, než jsou stanoveny v SERA.5005 (f) a SERA.5015 (b), může být uděleno buď jako obecná výjimka pro neomezený počet případů, nebo na zvláštní žádost u konkrétního letu. Příslušný úřad zodpovídá za to, že úroveň bezpečnosti plynoucí z tohoto povolení je přijatelná.

KAPITOLA 2

Vyhýbání se střetům

GM1 SERA.3201 Obecná ustanovení

OSTRAŽITOST (BDĚLOST) NA PALUBĚ LETADLA

Je důležité udržovat na palubě letadla bdělost, aby bylo možné zjistit potenciální srážky, bez ohledu na druh letu nebo třídu vzdušného prostoru, ve kterém letadlo letí, a to neustále, i když je provozováno na pohybové ploše letiště.

GM1 SERA.3210(d)(4)(ii)(B) Právo přednosti

KONTROLA OSOB A VOZIDEL NA LETIŠTÍCH

Při stanovování předepsané minimální vzdálenosti mezi vozidly a pojiždějícím letadlem, by mělo být běžně bráno v úvahu dostupné osvětlení, označení, signály a značení.

GM1 SERA.3215(a); (b) Rozsvěcování světel na letadle

VŠEOBECNĚ

Světla určená k jiným účelům, jako jsou přistávací světla a osvětlení trupu letadla, mohou být použita spolu s protisrážkovými světly ke zvýraznění letadla.

AMC SERA.3215(a)(1);(3) Rozsvěcování světel na letadle

SVĚTLA BALÓNŮ

Protisrážková světla požadovaná pro volně balóny s posádkou, které jsou certifikovány pro let VFR v noci v souladu s *CS 31HB/GB.65 Noční osvětlení*, by měla být považována za přijatelné prostředky vyhovění SERA.3215(a)(1) a SERA.3215(a)(3).

GM1 SERA.3215(a)(1);(3) Rozsvěcování světel na letadle

SVĚTLA BALÓNŮ

Technické specifikace protisrážkových světel uvedené v AMC1 SERA 3215(a)(1);(3), které je třeba dodržet lze nalézt ve zvláštních podmínkách „SC D-01 31 HB_GB „*External and Internal Lights for Free Balloon Night Flight Issue*“.²

GM1 SERA.3220(b) Simulované lety podle přístrojů

BEZPEČNOSTNÍ PILOT

- (a) Spojení bezpečnostní pilot je pro účely tohoto předpisu pilot, který je držitelem průkazu způsobilosti, který ho opravňuje k výkonu funkce velícího pilota letadla, a který je schopen a připraven převzít řízení letadla kdykoliv během letu. Bezpečnostní pilot (nebo způsobilý pozorovatel v případě, že bezpečnostní pilot nemá úplný výhled na obě strany letadla) si musí neustále udržovat přehled o letadle a jeho okolí a zabránit srážce místo osoby, která letí za simulovaných podmínek podle přístrojů.
- (b) Pilotní sedadlo je sedadlo, které sedícímu poskytuje dostatečný přístup k řídicím prvkům letadla tak, aby mohl řídit letadlo bez omezování.

GM1 SERA.3230 Provoz na vodní hladině

MEZINÁRODNÍ PRAVIDLA PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI

Mimo ustanovení SERA.3230 mohou být v některých případech použitelná i pravidla stanovená v Úmluvě o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři, která byla podepsána na mezinárodní konferenci v Londýně roku 1972 (*International Conference on Revision of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*).

² Tyto zvláštní podmínky lze nalézt na: http://easa.europa.eu/certification/docs/special-condition/SC%20D01%2031HB_GB%20External%20and%20Internal%20Lights%20for%20Free%20Balloon%20Night%20Flight%20Issue%202.pdf

GM1 SERA.3230(b) Provoz na vodní hladině

ROZSVĚCOVÁNÍ SVĚTEL LETADLA NA VODNÍ HLADINĚ

Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři stanovuje, že pravidla týkající se světél musí být dodržena od západu do východu slunce. Každý kratší časový úsek mezi západem a východem slunce stanovený v souladu se SERA.3230(b) proto nelze použít v oblastech, kde platí Mezinárodní pravidla pro zabránění srážkám, např. na volném moři.

**KAPITOLA 4
Čas**

GM1 SERA.3401(d) Obecná ustanovení

ČAS V LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽBÁCH

Ve většině případů je správný čas získaný prostřednictvím jiných opatření. Existence takových ujednání by měla být uvedena v Letecké informační příručce (AIP) daného státu.

**ODDÍL 4
Letové plány**

GM1 SERA.4001 Předložení letového plánu

VŠEOBECNĚ

- (a) Letový plán se v případě potřeby může vztahovat pouze na část letu nebo manévry, které jsou předmětem řízení letového provozu.
- (b) Pojem „předložit letový plán“ se vztahuje na činnost pilota nebo provozovatele letadla, který poskytne letové provozní službě informace o letovém plánu. Pojem „podaný letový plán“ se rozumí letový plán obdrženy a schválený stanovištěm ATS, zatímco „vyslaný letový plán“ se vztahuje na činnost pilota, který během letu předloží letový plán příslušnému stanovišti ATS nebo předloží zkrácený letový plán pomocí radiotelefonie příslušnému stanovišti ATS.

GM1 SERA.4005(a) Obsah letového plánu

ZKRÁCENÝ LETOVÝ PLÁN

Zkrácený letový plán vyslaný za letu pomocí radiotelefonie z důvodu překročení řízeného vzdušného prostoru, nebo jiných oblastí nebo tratí určených příslušným úřadem, obvykle obsahuje minimálně: volací znak, typ letadla, bod vstupu a výstupu do/z řízené oblasti a cestovní hladinu. Další prvky mohou být požadovány příslušným úřadem.

GM1 SERA.4020 Ukončení letového plánu

HLÁŠENÍ O PŘISTÁNÍ

Kdykoliv je hlášení o přistání požadováno, může opomenutí dodržet ustanovení SERA.4020 způsobit vážné narušení letových provozních služeb a vést k vynaložení velkých nákladů na zbytečně provádění pátracích a záchranných operací.

ODDÍL 5

Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti, pravidla pro let za viditelnosti, zvláštní lety VFR a pravidla pro let podle přístrojů**AMC1 SERA.5005(f) Pravidla pro let za viditelnosti**

MINIMÁLNÍ VÝŠKY VFR – POVOLENÍ OD PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU

Příslušný úřad by měl stanovit podmínky, za kterých je povolen nebo může být povolen let. Jedná se o podmínky včetně stanovení minimální výšky nad terénem, vodou nebo nejvyšší překážkou v okruhu 150 m (500 ft) od letadla provádějícího vynucené přistání, od balónu nebo od letadla provádějící let/plachtění nad svahem nebo kopcem.

GM1 SERA.5005(f) Pravidla pro let za viditelnosti

MINIMÁLNÍ VÝŠKY VFR – POVOLENÍ OD PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU

Povolení od příslušného úřadu může být vydáno s ohledem na vyhodnocení bezpečnosti v případech jako jsou:

- (a) provoz letadel v souladu s vyhlášeným postupem pro oznámenou prolétávanou trať;
- (b) provozování vrtulníků ve výšce, která v případě nouze umožní přistání bez zbytečného rizika pro osoby nebo majetek na zemi;
- (c) letadla zvedající nebo odhazující vlečná lana, vlečné transparenty nebo podobné předměty na letišti;
- (d) všechny ostatní lety neuvedené výše, u kterých je nezbytná zvláštní výjimka k provedení určitého úkolu.

AMC1 SERA.5010(a)(3) Zvláštní lety VFR v řízených okrcích

RYCHLOSTNÍ LIMIT PILOTA VRTULNÍKU

Vrtulníky by neměly letět rychlostí 140 kt, pokud je dohlednost menší než 1 500 m. V takovém případě by měl pilot snížit rychlost, tak aby odpovídala momentálním podmínkám letu.

GM1 SERA.5010(a)(3) Zvláštní lety VFR v řízených okrcích

RYCHLOSTNÍ LIMIT PILOTA VRTULNÍKU

Pokud je letová dohlednost 1 500 m a více je třeba považovat za maximální rychlost letu 140 kt, aby bylo možné zachovat přijatelnou úroveň bezpečnosti. Nižší rychlosti by měly být použity v závislosti na činitelích, jako jsou místní podmínky, počet a zkušenosti pilotů na palubě, podle návodu v následující tabulce:

Letová dohlednost (m)	Poradní rychlost (kt)
800	50
1 500	100
2 000	120

GM1 SERA.5015(b) Pravidla pro let podle přístrojů (IFR) – pravidla platná pro všechny lety IFR

MINIMÁLNÍ HLADINY

Při určování nejvyšších překážek v okruhu 8 km od předpokládané polohy letadla bude odhad brát v úvahu přesnost navigace, které lze dosáhnout na daném úseku trati, s ohledem na dostupné navigační vybavení na zemi a v letadle.

GM1 SERA.5025(a) IFR – Pravidla platná pro lety IFR mimo řízený vzdušný prostor

CESTOVNÍ HLADINY

Přestože se má let IFR prováděn jako cestovní let mimo řízený vzdušný prostor provádět v cestovních hladinách odpovídajících jeho trati, jak je stanoveno v tabulce cestovních hladin, nevylučuje to používání techniky cestovního stoupání.

GM1 SERA.5025(c) IFR – Pravidla platná pro lety IFR mimo řízený vzdušný prostor

HLÁŠENÍ POLOH

Očekává se, že letadlo, které se rozhodlo využívat poradní službu při letu IFR v určeném poradním vzdušném prostoru, dodrží ustanovení „Kapitoly 8 – Služba řízení letového provozu“ s výjimkou toho, že letový plán a jeho změny nepodléhají povolením a že budou udržovat obousměrné spojení se stanovištěm poskytujícím letovou poradní službu.

ODDÍL 6

Klasifikace vzdušného prostoru

AMC1 SERA.6001 Klasifikace vzdušných prostorů

VŠEOBECNĚ

Tam, kde vzdušné prostory ATS spolu sousedí vertikálně, tj. jsou jeden nad druhým, měly by lety prováděné ve společné hladině vyhovovat požadavkům méně omezující třídy vzdušného prostoru.

GM1 SERA.6001 Klasifikace vzdušných prostorů

VŠEOBECNĚ

- (a) Vzdušný prostor třídy B je považován za méně omezující než vzdušný prostor třídy A, vzdušný prostor třídy C za méně omezující než vzdušný prostor třídy B atd.
- (b) Pro lety VFR ve vzdušných prostorech třídy C, D, E, F, G a pro lety IFR ve vzdušných prostorech třídy D, E, F, G se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt, aby se usnadnilo získání povědomí o letech, které nejsou v patřičném rozstupu.
- (c) Tam, kde je potřeba v rámci provozu daného vzdušného prostoru, sloučit kompatibilní letovou třídu s méně omezující letovou třídou, může být použito následující:
 - (1) překlasifikování dotyčného vzdušného prostoru;
 - (2) změna rozvržení objemu daného vzdušného prostoru pomocí omezení nebo vyhrazení vzdušného prostoru, nebo rozdělení na méně omezující třídy vzdušného prostoru (např. koridory).

AMC1 SERA.6001(d),(e),(f),(g) Klasifikace vzdušných prostorů

OMEZENÍ RYCHLOSTI – VYHODNOCENÍ BEZPEČNOSTI A SCHVALOVÁNÍ PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM

Schválení příslušného úřadu snížit omezení rychlosti 250 kt ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) by mělo být založeno na vyhodnocení bezpečnosti. Podmínky pro zmírnění takového omezení by měly být specifikovány v Letecké informační příručce (AIP) členského státu.

GM1 SERA.6001(d),(e),(f),(g) Klasifikace vzdušných prostorů

OMEZENÍ RYCHLOSTI – VYHODNOCENÍ BEZPEČNOSTI A SCHVALOVÁNÍ PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM

- (a) Při provádění vyhodnocení bezpečnosti by mělo být bráno v úvahu alespoň následující:
 - (1) letový provoz, požadavky tříd vzdušného prostoru a rozvržení vzdušného prostoru, postupy určené pro vzdušný prostor a možné využití letového povolení k zachování vlastního rozstupu, jak je popsáno v GM1 SERA.8005(b);
 - (2) minimální bezpečná rychlost stanovená ve schválené letové příručce letadla (AFM) příslušných typů letadel.
- (b) Vyhodnocení bezpečnosti by mělo být prováděno v koordinaci s příslušnými uživateli vzdušného prostoru.
- (c) Měla by být zajištěna koordinace s příslušnými uživateli vzdušného prostoru, kteří by měli poskytnout nezbytné údaje pro vývoj vyhodnocení bezpečnosti.
- (d) Příslušný úřad by měl zajistit, že typy letadel způsobilé pro takové snížení jsou uvedeny v Letecké informační příručce (AIP) členského státu.

GM2 SERA.6001(d),(e),(f),(g) Klasifikace vzdušného prostoru

OMEZENÍ RYCHLOSTI – VYHODNOCENÍ BEZPEČNOSTI A SCHVALOVÁNÍ PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM

- (a) Vyhodnocení bezpečnosti u lokálního snížení omezení rychlosti obvykle provádí poskytovatel ATS a podléhá schválení ze strany příslušného úřadu.
- (b) Pokud je snížení omezení rychlosti použito univerzálně napříč vzdušným prostorem členského státu, příslušný úřad by měl zajistit, aby bylo provedeno vyhodnocení bezpečnosti.

AMC1 SERA.6001(h) Klasifikace vzdušných prostorů

VŠEOBECNĚ

Třída F vzdušného prostoru by se měla zavádět pouze tam, kde letové provozní služby nejsou dostačující pro poskytování řízení letového provozu a omezené informace o nebezpečí srážky, jinak poskytované letovou informační službou, nejsou dostačující. Kde je zavedena letová poradní služba, mělo by se to běžně považovat za dočasné opatření až do takové doby, než ji bude možné nahradit službou řízení letového provozu nebo v případě, kdy se dopravní situace změní tak, že letová poradní služba nebude dále požadována a bude nahrazena letovou informační službou.

GM1 SERA.6001(h) Klasifikace vzdušných prostorů

DOBA TRVÁNÍ DOČASNÉHO OPATŘENÍ

- (a) Při stanovování vzdušného prostoru třídy F by měla být v AIP členského státu uvedena jeho plánovaná dočasná doba trvání, po které by měla být tato třída nahrazena jinou klasifikací.
- (b) Plánované dočasné období, během kterého bude zavedena třída F vzdušného prostoru, by nemělo být delší než 3 roky.

PŘÍKLAD

- (c) Některé řízené oblasti (CTR) vzdušného prostoru mohou měnit svoji klasifikaci každodenně (např. od 06:00 do 20:00 je vzdušný prostor klasifikován ve třídě A, a od 20:00 do 23:59 a od 00:00 do 05:59 je klasifikován ve třídě F). V tomto případě by doba trvání tohoto uspořádání neměla trvat déle než 3 roky.

ODDÍL 7

Letové provozní služby

GM1 SERA.7001

Obecná ustanovení – Úkoly letových provozních služeb

VŠEOBECNĚ

Tato ustanovení jsou obecná prohlášení, která představují úkoly bezpečnosti na vysoké úrovni, jež mají být splněny při poskytování letových provozních služeb a které jsou základem všech ustanovení této Části.

GM1 SERA.7005(a)

Koordinace mezi provozovatelem a letovými provozními službami

VŠEOBECNĚ

Termín „zohlednit“ vyjadřuje, že stanovitě řízení letového provozu by měla, při koordinaci s provozovateli letadel, brát v úvahu povinnosti provozovatelů, v souladu s pravidly Evropské unie pro provoz letadel, a poskytnout jim informace, které potřebují ke provozu v souladu s těmito pravidly.

ODDÍL 8

Služba řízení letového provozu

GM1 SERA.8005(b)

Činnost služby řízení letového provozu

POVOLENÍ K LETU BEZ ZAJIŠTĚNÍ ROZSTUPU

Povolení k letu bez zajištění rozstupu pro určitou část letu se pilotovi vydává pro vzdušný prostor tříd D a E pro stoupání nebo klesání pod 3 050 m (10 000 ft), ve dne v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti na základě skutečnosti, že v těchto letových třídách je na všechny lety aplikováno rychlostní omezení 250 kt, které pilotům obou letadel umožňuje včas zpozorovat ostatní lety, aby se mohlo zabránit srážce letadel.

GM1 SERA.8010(b)

Minima rozstupů

VŠEOBECNĚ

Účelem tohoto opatření je zajistit za prvé – kompatibilitu na obou stranách linie předání provozu a za druhé – přiměřený rozstup mezi letadly letícími na obou stranách společné hranice.

GM1 SERA.8015(b)(4)

Letová povolení

PROVOZ PODLÉHAJÍCÍ LETOVÉMU POVOLENÍ -- MOŽNÉ ZNOVUPOVOLENÍ ZA LETU

Záměrem tohoto ustanovení, vztahujícího se k možnému znovupovolení za letu, je usnadnit znovupovolení při pokračování na změněné letiště určení, které je obvykle za letištěm určení uvedeným v podaném letovém plánu.

GM1 SERA.8015(d)(5) Letová povolení

OBSAH LETOVÝCH POVOLENÍ – ČAS UPLYNUTÍ PLATNOSTI

Čas uplynutí platnosti letového povolení vyjadřuje čas, po němž se letové povolení automaticky ruší, jestliže let nebyl započat.

GM1 SERA.8015(e)(4) Letová povolení

HLASOVÉ OPAKOVÁNÍ ZPRÁVY CPDLC

Pokud tak uvádí místní vyhodnocení bezpečnosti, může ANSP požadovat, aby byl příjem některých typů zpráv CPDLC (zejména těch, které se týkají změn trajektorií) hlasově potvrzen.

GM1 SERA.8015(f)(4) Letová povolení

KOORDINACE POVOLENÍ – NÁSLEDNÉ POVOLENÍ

- (a) V takových případech se předpokládá, že spojení s následujícím stanovištěm ATC zahájí pilot. Proto pravidla požadují, aby letadlo udržovalo nezbytné obousměrné spojení se stávajícím stanovištěm ATC.
- (b) V případech, kdy při získávání následného povolení letadlo nemůže udržovat obousměrné spojení, pilot potřebuje získat souhlas stávajícího ATC opustit na chvíli komunikační kanál před tím, než kontaktuje následné stanoviště ATC.

GM1 SERA.8035(a) Spojení

VŠEOBECNĚ

- (a) V oblasti krátkých vln (HF) splňují požadavek na udržování poslechu hlasové komunikace letadlo – země systémy výběrového volání (SELCAL) nebo podobná automatická signalizační zařízení.
- (b) Letadlu může být povoleno dočasně komunikovat s jiným stanovištěm ATC, než které má odpovědnost za řízení letadla.

ODDÍL 9

Letová informační služba

GM1 SERA.9005(b)(1) Rozsah letové informační služby

INFORMACE TÝKAJÍCÍ SE METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK NA LETIŠTÍCH ODLETU, LETIŠTÍCH URČENÍ A NA NÁHRADNÍCH LETIŠTÍCH

Piloti obvykle získávají informace o meteorologických podmínkách od příslušné služebny před letem. Mimořádné nebo bezpečnostně závažné informace se obvykle poskytují pomocí rádiového spojení, jakmile jsou k dispozici.

GM1 SERA.9005(b)(2) Rozsah letové informační služby

INFORMACE TÝKAJÍCÍ SE NEBEZPEČÍ STŘETU MEZI LETADLY

Informace týkající se nebezpečí střetu mezi letadly zahrnují pouze známé činnosti, které představují riziko pro dotyčné letadlo. Informace dostupné letové informační službě mohou být někdy nekompletní (např. při omezeném radarovém nebo rádiovém pokrytí, při nepovinném rádiovém kontaktu pilota, při nepřesnosti informací získaných od pilotů, nebo při nemožnosti ověření získaných informací). Proto letové provozní služby nemohou ve všech případech převzít odpovědnost za její vydání nebo za její přesnost.

ODDÍL 11

Vměšování, stavy nouze a zakročování

GM1 SERA.11010 Zvláštní případy za letu

ZBLOUDILÉ NEBO NEIDENTIFIKOVANÉ LETADLO – VŠEOBECNĚ

- (a) Letadlo může být současně považováno jedním stanovištěm za „zbloudilé letadlo“ a jiným stanovištěm za „neidentifikované letadlo“. Tato možnost by měla být vzata v úvahu při dodržování ustanovení SERA.11010(a)(1)(iii) a SERA.11010(b)(2) a (b)(3).
- (b) Navigační pomoc poskytovaná stanovištěm letových provozních služeb je zvlášť důležitá, jestliže je stanoviště známo, že letadlo bloudí nebo že zabloudí do prostoru, kde může dojít k zakročování nebo k jakémukoliv jinému ohrožení jeho bezpečnosti.

AMC SERA.11015(a) Zakročování

PRAVIDLA A ADMINISTRATIVNÍ SMĚRNICE VYDANÉ ČLENSKÝMI STÁTY, KTERÝMI SE ŘÍDÍ ZAKROČOVÁNÍ PROTI CIVILNÍM LETADLŮM

- (a) V souladu s ustanoveními o zakročování proti civilním letadlům v Annexu 2 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, by vnitrostátní právní předpisy uvedené v SERA.11015(a) měly zajistit, že:
 - (1) k zakročování proti civilním letadlům se přikročí pouze v krajním případě;
 - (2) zakročování je omezeno na zjištění totožnosti letadla, pokud není nezbytné vrátit letadlo na plánovanou trať, nasměrovat je za hranice vzdušného prostoru státu, vyvést je ze zakázaného, omezeného, nebezpečného prostoru nebo hustě zastavěných oblastí nebo je instruovat k přistání na určeném letišti;
 - (3) cvičné zakročování proti civilním letadlům se neprovádí, ledaže bylo předem domluveno s velkým pilotem letadla, které bylo zadrženo a ATC bylo odpovídajícím způsobem informováno, že se zakročování bude konat;
 - (4) navigační vedení a s ním spojené informace se letadlu, proti kterému se zakročuje, předají radiotelefonicky, kdykoli může být radiové spojení navázáno; a
 - (5) v případě, kdy se od letadla, proti kterému je zakročováno, požaduje, aby přistálo na území, které přelétává, je určené letiště vhodné pro bezpečné přistání daného typu letadla.
- (b) Členské státy by měly publikovat standardní způsob, který byl stanoven pro manévrování letadla zakročujícího proti civilnímu letadlu. Tento způsob by měl být určen tak, aby se vyloučilo jakékoli nebezpečí pro letadlo, proti němuž se zakročuje.
- (c) Členské státy by měly vytvořit postupy pro používání sekundárního přehledového radaru nebo ADS-B, pokud je k dispozici, aby mohla být identifikována civilní letadla v prostorech, kde by mohla být předmětem zakročování.

GM1 SERA.11015(a) Zakročování

PRAVIDLA A ADMINISTRATIVNÍ SMĚRNICE VYDANÉ ČLENSKÝMI STÁTY, KTERÝMI SE ŘÍDÍ ZAKROČOVÁNÍ PROTI CIVILNÍM LETADLŮM

Členské státy, které nad státním územím nebo teritoriálními vodami státu splňují alternativní způsob vyhovění odlišný od AMC1 SERA.11015(a) *Zakročování*, jsou povinny informovat ICAO o odchylce od Annexu 2. Pro let nad volným mořem platí bez výjimky pravidla podle Annexu 2 Chicagské úmluvy a bodu SERA.1001(a).

ODDÍL 12

Služby v oblasti meteorologie – Pozorování a hlášení z letadla hlasovým spojením

GM1 SERA.12020(a)(3) Výměna hlášení z letadel

OSTATNÍ STANOVIŠTĚ ATS, KTERÝCH SE TO TÝKÁ

Ostatní stanoviště ATS, kterých se to týká, jsou ta, která mají ve své pravomoci lety, od kterých se očekává vstup do dotčeného vzdušného prostoru v pozdější fázi letu. Tyto lety by mohly například požadovat přesměrování letu před vstupem do dotčeného vzdušného prostoru. Jako příklad může být uvedeno mimořádné hlášení z letadla týkající se vulkanického popelu nebo vulkanické erupce. Takové hlášení může být nezbytné předat letadlům, které by mohlo hlášení z letadla ovlivnit, prostřednictvím stanovišť ATS i v sousedních FIR.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC/GM k dodatkům

GM1 k Dodatku 1(4.1) SIGNÁLY K ŘÍZENÍ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

OD SIGNALISTY K LETADLU – VŠEOBECNĚ

- (a) Význam příslušných signálů zůstává stejný, použije-li se raději ručních signálních terčů, světelných tyčí nebo svítilen, než když signalista drží v rukou světla.
- (b) Motory letadel jsou číslovány pro signalistu stojícího čelem k letadlu zprava doleva (tj. motor číslo 1 je levý vnější motor).
- (c) Odkazy na tyče mohou být též chápány tak, že se za denního osvětlení týkají barevně fluoreskujících ručních signálních terčů nebo rukavic (pouze v denní době).
- (d) Zprávy pro signalistu se také mohou týkat řídicího na odbavovací ploše.
- (e) Konstrukce většiny letadel je taková, že při pohybech letadla po zemi není vždy možné z pilotní kabiny vizuálně pozorovat pohyby konců křídel, motorů a jiných okrajových částí.

GM1 k Dodatku 1(4.2.1.1) SIGNÁLY K ŘÍZENÍ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

OD SIGNALISTY K LETADLU – BRZDY

Při provádění signálu „zabrzděno“ okamžik sevření ruky v pěst odpovídá okamžiku zabrzdnění. Při provádění signálu „odbrzděno“ okamžik roztažení prstů odpovídá okamžiku odbrzdění.

GM1 k Dodatku 1(5.1) STANDARDNÍ NOUZOVÉ RUČNÍ SIGNÁLY

VŠEOBECNĚ

Pro účinnější komunikaci s palubními průvodčími mohou hasiči ARFF raději vysílat nouzové signály z jiných pozic než z těch, které by použili signalizátoři při poskytování standardních nouzových ručních signálů.

GM1 k Dodatku 2(3.3b) PROVOZNÍ OMEZENÍ A POŽADAVKY NA VYBAVENÍ

PŘETLAKOVÉ BALÓNY

Přetlakové balóny nevyžadují zařízení k ukončení letu, protože po odpoutání nákladu rychle stoupají a prasknou bez použití zařízení nebo systému k proražení obalu balónu. V této souvislosti je přetlakový balón jednoduchý neroztažitelný obal schopný vydržet rozdíl tlaku, který je uvnitř balónu vyšší, než je tlak okolí. Nafukuje se tak, aby nižší noční tlak plynu ještě plně roztáhl obal. Takový přetlakový balón bude udržovat v podstatě stejnou hladinu do té doby, než z něho unikne velké množství plynu.

GM1 k Dodatku 4 TŘÍDY VZDUŠNÝCH PROSTORŮ ATS – POSKYTOVANÉ SLUŽBY A LETOVÉ POŽADAVKY

VŠEOBECNĚ

Účelem tohoto Dodatku je ukázat stručné požadavky týkající se konkrétních tříd vzdušného prostoru. Proto tento Dodatek neposkytuje žádné další specifikace nad rámec těch, které jsou již vyjádřeny v prováděcích pravidlech.