

HLAVA 16 – RŮZNÉ POSTUPY

16.1 Odpovědnost vzhledem k vojenskému letovému provozu

16.1.1 Uznává se, že některé vojenské letecké činnosti vyžadují nevyhovění určitým postupům používaným v letovém provozu. Aby se zajistila bezpečnost letů, musí se od příslušných vojenských úřadů požadovat, aby předem oznamovaly, pokud je to proveditelné, příslušnému stanovišti řízení letového provozu uskutečňování takových manévrů.

16.1.2 Snížení minim rozstupů požadovaných nezbytnou vojenskou potřebou nebo jinými mimořádnými okolnostmi musí stanoviště řízení letového provozu akceptovat pouze, když obdrželo konkrétní požadavek v zaznamenané podobě od orgánu, který má jurisdikci nad příslušným letadlem. Nižší minima, která mají být potom dodržena, se musí vztahovat pouze na tato letadla. Stanoviště řízení letového provozu, kterého se to týká, musí vydat v zaznamenané podobě instrukci plně pokrývající toto snížení minim rozstupu.

16.1.3 Pro potřeby velkých skupinových letů nebo jiné vojenské letové činnosti se smí dočasně vyhradit pohyblivé nebo nepohyblivé vzdušné prostory. Rezervace takového vzdušného prostoru se musí provést koordinací mezi uživatelem a příslušným úřadem ATS. Tato koordinace se musí uskutečňovat v souladu s ustanoveními Předpisu L 11 a musí se dokončit dostatečně včas, aby umožnila v předstihu vydat informaci v souladu s ustanoveními Předpisu L 15.

16.2 Odpovědnost vzhledem k volným balónům bez pilota na palubě

16.2.1 Při příjmu oznámení o zamýšleném letu středního nebo těžkého volného balónu bez pilota na palubě musí stanoviště letových provozních služeb zařídit, aby tato informace byla rozšířena všem, kterých se to týká. Tato informace musí obsahovat:

- a) identifikaci letu balónu nebo kódové označení úkolu;
- b) klasifikaci a popis balónu;
- c) podle vhodnosti kód SSR nebo kmitočet NDB;
- d) místo vypouštění;
- e) předpokládaný čas zahájení vypouštění nebo plánované období vypouštění;
- f) předpokládaný směr výstupu;
- g) cestovní hladinu (hladiny / tlakové nadmořské výšky);
- h) předpokládanou celkovou dobu letu do průletu tlakové nadmořské výšky 18 000 m (60 000 ft) nebo do dosažení cestovní hladiny 18 000 m

(60 000 ft) nebo nižší, spolu s předpokládanou polohou.

16.2.2 Při příjmu oznámení, že střední nebo těžký volný balón bez pilota na palubě byl vypuštěn, musí stanoviště letových provozních služeb zařídit, aby tato informace byla rozšířena všem, kterých se to týká. Tato informace musí obsahovat:

- a) identifikaci balónu nebo kódové označení úkolu;
- b) klasifikaci a popis balónu;
- c) podle vhodnosti kód SSR nebo kmitočet NDB;
- d) místo vypouštění;
- e) čas(y) vypouštění;
- f) vypočítaný čas, ve kterém dojde k průletu tlakové výšky 18 000 m (60 000 ft), nebo vypočítaný čas dosažení cestovní hladiny, je-li tato v nebo pod 18 000 m (60 000 ft), a předpokládanou polohu;
- g) předpokládané datum a čas ukončení letu; a
- h) plánované místo dotyku se zemí, je-li to vhodné.

16.2.3 Pokud lze důvodně očekávat, že těžký nebo střední volný balón bez pilota na palubě přeletí státní hranice, musí příslušné stanoviště ATS zajistit předání předběžného oznámení o vypouštění a oznámení o vypouštění stanovišti (stanovištím) ATS státu (státům), jehož (jichž) se to týká, prostřednictvím NOTAMu. Jestliže se tak státy, jichž se to týká, dohodnou, může být oznámení o vypouštění předáno mezi zainteresovanými oblastními středisky řízení / letovými informačními středisky ústně po přímém hovorovém okruhu ATS.

16.2.4 Stanoviště letových provozních služeb musí v co největší míře udržovat pomocí radaru a/nebo ADS-B přehled o středních a těžkých volných balónech bez pilota na palubě. Je-li to nezbytné a vždy na žádost pilota letadla, musí s použitím přehledového systému ATS zajistit rozstup mezi letadlem a těmi balóny, které jsou identifikovány nebo jejichž přesná poloha je známá.

16.3 Hlášení incidentu v letovém provozu

16.3.1 Hlášení incidentu v letovém provozu musí být předáno obvykle příslušnému stanovišti letových provozních služeb, pokud se jedná o incidenty, které se vztahují k poskytování letových provozních služeb, zahrnující události jako sblížení letadel (AIRPROX) nebo jiné vážné události, následkem kterých vzniklo nebezpečí pro letadla, způsobené například: nesprávnými postupy, nedodržováním postupů nebo poruchou pozemních zařízení.

16.3.2 Ke zvýšení bezpečnosti letadel by měly být stanoveny postupy pro hlášení sblížení letadel a pro jejich vyšetřování. Při vyšetřování

incidentu by měl být stanoven stupeň nebezpečí vzniklý sblížením letadel a označen jako „nebezpečí srážky“, „bezpečnost nezajištěna“, „žádné nebezpečí srážky“, nebo „nebezpečí neurčeno“.

16.3.3 Vyšetřování sblížení letadel, prováděné úřadem pro vyšetřování nehod/incidentů v letovém provozu by mělo zahrnovat aspekty letových provozních služeb.

Poznámka: V Doplnku 4 je uveden vzorový formulář pro hlášení incidentů v letovém provozu, spolu s pokyny pro jeho vyplňování. Další informace týkající se incidentů v letovém provozu obsahuje Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

16.4 Používání stálých letových plánů (RPL)

16.4.1 Všeobecně

16.4.1.1 RPL se nesmí používat pro jiné lety než IFR provozované pravidelně ve stejný den (dny) po sobě jdoucích týdnů a alespoň v deseti případech nebo každý den po dobu alespoň deseti po sobě jdoucích dnů. Prvky každého letového plánu musí mít vysoký stupeň stálosti.

Poznámka: Pro přípustné nahodilé změny údajů RPL, které ovlivňují provoz v jednom dni a nejsou zamýšleny jako změny v seznamu RPL, viz ust. 16.4.4.2.2 a 16.4.4.2.3.

16.4.1.2 RPL musí pokrývat celý let z letiště odletu až na letiště určení. RPL postupy se musí používat pouze tehdy, když všechny dotčené úřady ATS souhlasí s přijímáním RPL.

16.4.1.3 Použití RPL pro mezinárodní let musí být podmíněno tím, že dotčené sousední státy buď již RPL používají, nebo je budou v téže době používat. Postupy pro jejich používání mezi státy musí být předmětem buď dvoustranných, mnohostranných, nebo regionálních postupů ICAO, podle vhodnosti.

16.4.2 Postupy pro předkládání RPL provozovateli

16.4.2.1 Podmínky, kterými se řídí předkládání, oznamování změn nebo rušení RPL, musí být předmětem příslušných dohod mezi provozovateli a dotčným úřadem ATS nebo regionálních postupů ICAO.

16.4.2.2 RPL musí obsahovat ty z následujících bodů, které jsou příslušným úřadem ATS považovány za důležité:

- dobu platnosti letového plánu;
- dny provozu;
- identifikaci letadla;
- typ letadla a kategorie turbulence v úplavu;
- schopnost MLS;
- letiště odletu;
- čas zahájení pojíždění;
- cestovní rychlost(i);

- cestovní hladinu(y);
- trať letu;
- letiště určení;
- celkovou předpokládanou dobu letu;
- označení místa, kde jsou na vyžádání okamžitě k dispozici následující informace:
 - náhradní letiště;
 - vytrvalost letu;
 - celkový počet osob na palubě;
 - nouzové vybavení;
- další informace.

16.4.3 Předkládání celkových seznamů

16.4.3.1 RPL musí být předkládány formou seznamů, které obsahují požadované údaje letového plánu, buď na formuláři seznamu RPL zvlášť navrženého pro tento účel, nebo na jiných médiích vhodných pro elektronické zpracování dat. Způsob předkládání musí být určen buď místní, nebo regionální dohodou.

Poznámka: Vzor formuláře seznamu RPL je obsažen v Doplnku 2.

16.4.3.2 Počáteční předkládání úplných seznamů RPL a jakékoliv následné sezónní nové předložení úplných seznamů se musí provést dostatečně včas, aby si organizace ATS mohla správně přizpůsobit tyto údaje. Takové seznamy musí být předkládány s minimálním předstihem stanoveným dotčnými úřady a publikovaným v jejich AIP. Tento minimální předstih musí být alespoň dva týdny.

16.4.3.3 Provozovatelé musí předkládat seznamy určenému zprostředkovateli k distribuci příslušným stanovištím letových provozních služeb.

16.4.3.4 Poskytovat se obvykle musí ty informace, které jsou uvedeny v ust. 16.4.2.2, s tím, že úřady mohou rovněž požadovat poskytnutí předpokladů týkajících se hranic letových informačních oblastí a hlavního náhradního letiště. Je-li tak požadováno, musí se takové informace poskytovat, jak je uvedeno na formuláři seznamu stálého letového plánu zvlášť navrženého k tomuto účelu.

16.4.3.5 Informace týkající se náhradního letiště (náhradních letišť) a údajů doplnku letového plánu (informace normálně uváděné v poli 19 formuláře letového plánu ICAO) musí být snadno dosažitelné u provozovatele na letišti odletu nebo na jiném dohodnutém místě tak, aby na žádost stanovišť ATS mohly být neprodleně poskytnuty. Název úřadu, kde lze tuto informaci získat, musí být zaznamenán na formuláři seznamu RPL.

16.4.3.6 Potvrzení příjmu seznamů údajů letového plánu a/nebo jejich oprav se nesmí požadovat, ledaže tak bylo dohodnuto mezi provozovateli a příslušnou organizací.

16.4.4 Změny v seznamech RPL

16.4.4.1 Změny trvalé povahy

16.4.4.1.1 Změny trvalé povahy zahrnující zařazení nových letů, zrušení nebo změn letů v platném seznamu se musí předkládat formou opravených seznamů. Tyto seznamy musí být doručeny dotýčné organizaci letových provozních služeb nejméně sedm dní před účinností změny.

16.4.4.1.2 Kde byly seznamy RPL předloženy původně na mediích vhodných pro elektronické zpracování dat, musí být na základě vzájemné dohody mezi provozovatelem a příslušným úřadem (MD) přípustné předkládat některé změny na formulářích seznamů RPL.

16.4.4.1.3 Všechny změny RPL musí být předkládány v souladu s instrukcemi pro přípravu seznamů RPL.

16.4.4.2 Změny dočasné povahy

16.4.4.2.1 Změny RPL dočasné, neopakující se povahy, které se týkají typu letadla a kategorie turbulence v úplavu, rychlosti a/nebo cestovní hladiny, musí být oznámeny pro každý jednotlivý let co nejdříve, nejpozději však 30 minut před odletem, ohlašově ATS příslušné letišti odletu. Pouze změna cestovní hladiny smí být oznámena radiotelefonicky při prvním spojení letadla se stanovištěm ATS.

16.4.4.2.2 V případě nahodilé změny identifikace letadla, letiště odletu, trati a/nebo letiště určení se musí RPL pro daný den zrušit a předložit letový plán pro jednotlivý let.

16.4.4.2.3 Kdykoliv provozovatel předpokládá, že určitý let, na nějž byl předložen RPL, se pravděpodobně zdrží o 30 minut nebo více oproti času zahájení pojiždění uvedeném v letovém plánu, musí to okamžitě oznámit stanovišti ATS odpovědnému za letiště odletu.

Poznámka: Důsledkem nedodržení tohoto postupu provozovatelem může být, s ohledem na striktní požadavky řízení toku, automatické zrušení RPL pro daný let na jednom nebo více dotčených stanovištích ATS.

16.4.4.2.4 Kdykoliv je provozovateli známo, že byl zrušen jakýkoliv let, na který byl podán RPL, musí to oznámit stanovišti ATS odpovědnému za letiště odletu.

16.4.4.3 Vztah provozovatel/pilot

Provozovatel musí zajistit, aby aktuální údaje letového plánu, včetně trvalých a nahodilých změn, týkající se daného letu a řádně oznámené příslušné organizaci byly rovněž k dispozici veliteli letadla.

16.4.4.4 Postupy RPL pro stanoviště ATS

Zde popsané postupy pro zacházení s RPL platí bez ohledu na to, zda se používá vybavení pro automatické zpracování dat nebo zda se údaje letového plánu zpracovávají manuálně.

16.4.4.5 Zavádění postupů RPL

16.4.4.5.1 Postupy pro používání RPL mohou být zavedeny pro lety v jedné letové informační oblasti nebo v jednom státě.

16.4.4.5.2 Postupy mohou být rovněž zavedeny pro lety přes státní hranice za předpokladu, že dotýčné státy běžně používají nebo budou souběžně používat RPL.

16.4.4.5.3 Uplatnění postupů RPL pro mezinárodní lety vyžaduje uzavření dvoustranných nebo mnohostranných dohod mezi zúčastněnými státy. Mnohostranné dohody zahrnující větší počet států mohou mít formu regionálních postupů ICAO.

16.4.4.5.4 Používání RPL vyžaduje dohody se zúčastněnými provozovateli k zavedení postupů předkládání a oprav RPL.

16.4.4.5.5 Dohody musí zahrnovat ustanovení pro tyto postupy:

- a) počáteční předložení;
- b) trvalé změny;
- c) dočasné a nahodilé změny;
- d) zrušení;
- e) dodatky; a
- f) zcela revidované seznamy vyvolané rozsáhlými změnami.

16.4.4.6 Sběr, ukládání a zpracovávání údajů RPL

16.4.4.6.1 Každý stát, který používá RPL, musí určit jednu nebo více organizací odpovědných za vedení takových údajů. Prostor odpovědnosti pro každou takovou určenou organizaci musí být alespoň jedna letová informační oblast. Část nebo celý prostor odpovědnosti jednoho nebo více států může však být spravován jednou organizací. Každá určená organizace musí rozesílat příslušné údaje RPL dotčeným stanovištím ATS ve svém prostoru odpovědnosti tak, aby tato stanoviště obdržela takové údaje dostatečně včas před jejich vstupem v platnost.

16.4.4.6.2 RPL musí být uloženy každým dotčeným stanovištěm ATS způsobem zajišťujícím, že budou systematicky aktivovány v příslušný den provedení letu v pořadí podle předpokládaných časů vstupu do prostoru odpovědnosti stanoviště. Aktivace se musí provést dostatečně včas, aby údaje byly předloženy řídicímu ve vhodné formě k analýze a řídicí činnosti.

16.4.4.7 Pozastavení postupů RPL

Příslušný úřad ATS, který je vlivem výjimečných okolností nucen dočasně pozastavit používání RPL v celém prostoru odpovědnosti nebo v jeho stanovené části, musí publikovat takové pozastavení co nejdříve a nejvhodnější formou se zřetelem k daným okolnostem.

16.4.4.8 Zprávy ATS, týkající se jednotlivých letů prováděných na základě RPL

Zprávy ATS týkající se jednotlivých letů prováděných na základě RPL musí být sestavovány a adresovány dotčeným stanovištěm ATS způsobem, který je shodný s tím, který se používá pro lety prováděné na základě jednotlivých letových plánů.

16.5 Postupy pro strategické lety OFFSET (SLOP) nad oceánem a v odlehlých vzdušných prostorech nad kontinentem

16.5.1 SLOP jsou schválené postupy umožňující let letadla na paralelní trati vpravo od osy tratě ve směru letu. Použití těchto postupů letadlem nemá vliv na uplatňování předepsaných standardních rozstupů.

Poznámka 1: Zvyšující se podíl letadel využívajících vysoce přesné navigační systémy (jako globální navigační satelitní systém - GNSS) má za následek snížení hodnoty příčných odchylek od osy tratě a následně zvýšení pravděpodobnosti srážky, která by mohla nastat při ztrátě vertikálního rozstupu mezi letadly na stejné trati.

Poznámka 2: Následující ustanovení zahrnuje postupy OFFSET pro zmírnění zvyšující se pravděpodobnosti příčného překrytí z důvodu zvýšené navigační přesnosti i střetnutí se s turbulencí v úplavu.

Poznámka 3: Ust. 3.6.2.1.1 Předpisu L 2 vyžaduje pro aplikaci strategických letů OFFSET schválení příslušným úřadem ATS odpovědným za vzdušný prostor, kterého se to týká.

16.5.2 Při schvalování použití strategických offsetů v konkrétním vzdušném prostoru příslušným úřadem ATS musí být vzato v úvahu následující:

- strategické offsety mohou být schváleny pouze na trati nad oceánem nebo v odlehlém prostoru nad kontinentem. Tam, kde je v části dotyčného vzdušného prostoru poskytována přehledová služba ATS, přelétávajícímu letadlu by mělo být za normálních okolností povoleno zahájit nebo pokračovat na trati offset.
- strategické offsety nemají vliv na minima příčných rozstupů a mohou být schváleny pro následující typy tratí (včetně protínajících se tratí nebo traťových systémů):
 - jednosměrné a obousměrné tratě; a
 - rovnoběžný traťový systém, kde rozstup mezi osami tratí není menší než 55,5 km (30 NM);
- v některých případech může být nezbytné nařídit omezení využívání strategických offsetů, např. tam, kde jejich užití může být nevhodné z důvodu vzdálenosti od překážek;
- postupy strategického offsetu by měly být zavedeny na regionální bázi po koordinaci mezi všemi zúčastněnými státy;
- tratě nebo vzdušný prostor, kde je použití strategických offsetů schváleno, a postupy, které mají být piloty dodržovány, musí být zveřejněny v leteckých informačních příručkách (AIP); a
- řídící letového provozu musí být informováni o vzdušném prostoru, kde jsou strategické offsety schváleny.

16.5.3 Rozhodnutí použít strategický offset musí být v odpovědnosti letové posádky. Letová posádka může aplikovat strategický offset pouze v prostoru, kde takové offsety byly schváleny příslušným úřadem ATS, a za předpokladu, že letadlo je vybaveno zařízením způsobilým k automatickému dodržování tratí offset.

16.5.4 Strategický offset musí být aplikován usazením ve vzdálenosti 1,85 km (1 NM) nebo 3,7 km (2 NM) vpravo od osy vztážené ke směru letu.

Poznámka 1: Piloti mohou pro koordinaci offsetů kontaktovat další letadla na kmitočtu 123,45 MHz – kanálem INTERPILOT.

Poznámka 2: Postup strategického offsetu je navržen tak, aby zahrnoval offsety pro zmírnění vlivu turbulence v úplavu od přecházejícího letadla. Jestliže je třeba vyhnout se turbulenci v úplavu, může být použit jeden ze tří dostupných způsobů (let v ose, let vpravo 1,85 km (1 NM) offset nebo let vpravo 3,7 km (2 NM) offset).

Poznámka 3: Od pilotů se nepožaduje, aby informovali ATC o aplikaci strategického offsetu.

16.6 Oznámení o podezření na nakažlivou chorobu na palubě letadla nebo jiné ohrožení veřejného zdraví

16.6.1 Posádka letadla na trati musí po zjištění podezření výskytu(ů) nakažlivé choroby nebo jiného ohrožení veřejného zdraví na palubě letadla bezprostředně uvědomit stanoviště ATS, kterému sdělí následující informace:

- identifikaci letadla;
- letišťe odletu;
- letišťe určení;
- předpokládaný čas příletu;
- počet osob na palubě;
- počet podezření na výskyt; a
- charakter ohrožení veřejného zdraví, pokud je znám.

16.6.2 Stanoviště ATS musí po přijetí informací od pilota, které se týkají podezření na nakažlivou chorobu nebo jiné ohrožení veřejného zdraví na palubě letadla, neprodleně předat zprávu stanovišti ATS obsluhujícímu letišťe určení/odletu, nejsou-li zavedeny příslušné postupy pro oznámení příslušnému úřadu určenému Státem a provozovateli letadla nebo jeho pověřenému zástupci.

16.6.3 Pokud bylo stanovištěm ATS obsluhujícím letišťe určení/odletu přijato oznámení o podezření na výskyt nakažlivé choroby nebo na jiné ohrožení veřejného zdraví na palubě letadla od jiného stanoviště ATS nebo od letadla nebo jeho provozovatele, musí toto stanoviště neprodleně předat zprávu:

- úřadu pro veřejné zdraví (PHA) nebo příslušnému úřadu určenému Státem;
- provozovateli letadla nebo jeho pověřenému zástupci; a

– správě letiště.

Poznámka 1: Viz Předpis L 9, Hlava 1 (Definice), Hlava 8, ust. 8.12 a 8.15 a Doplněk 1 pro doplňující informace související s problematikou nakažlivých chorob a ohrožení veřejného zdraví na palubě letadla.

Poznámka 2: Od PHA se očekává, že uvědomí zástupce letecké společnosti nebo provozní zastoupení a správu letiště, pokud je to proveditelné, pro následnou koordinaci s letadlem týkající se klinických podrobností a připravenosti letiště. V závislosti na dostupných komunikačních prostředcích se zástupcem letecké společnosti nebo

provozním zastoupením nemusí být možné kontaktovat letadlo, dokud není blíže letišti určení. Kromě počátečního uvědomění stanoviště ATS by se během letu letadla na trati mělo vyhnout komunikaci skrze kanály služeb ATC.

Poznámka 3: Informace, které jsou poskytnuty letišti odletu, zabrání možnému šíření nakažlivé choroby nebo jiného ohrožení veřejného zdraví prostřednictvím letadel odlétávajících ze stejného letiště.

Poznámka 4: Mohou být využity AFTN (pilnostní zpráva), telefon, fax nebo jiné způsoby přenosu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO