

Problematické užívání psychoaktivních látek (Problematic use of substances)

Užívání jedné nebo více psychoaktivních látek leteckým personálem způsobem, který:

- představuje přímé nebezpečí pro daného uživatele nebo ohrožuje životy, zdraví nebo pohodu ostatních a/nebo
- způsobí nebo zhorší profesní, společenské, duševní nebo fyzické problémy nebo potíže.

Prostorová navigace (RNAV) (Area navigation)

Způsob navigace, který umožňuje letadlu provést let po jakémkoliv požadované letové dráze, v dosahu pozemního nebo kosmického navigačního zařízení nebo v rozsahu možnosti vlastního vybavení letadla nebo kombinací obojího.

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

ICAO:**Provoz ve vizuálním dohledu (VLOS) (Visual line-of-sight operation)**

Provoz, při němž dálkově řídící pilot nebo pozorovatel RPA udržuje přímý vizuální kontakt s dálkově řízeným letadlem.

Provozní plocha (Manoeuvring area)

Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, s výjimkou odbavovacích ploch.

Provozovatel (Operator)

Právnícká nebo fyzická osoba, která provozuje letadlo nebo zaměstnává osoby k jeho provozu.

Poznámka: V souvislosti s dálkově řízenými letadly zahrnuje provoz letadla systém dálkově řízeného letadla.

Předpokládaný čas přiblížení (Expected approach time)

Čas, ve kterém ATC očekává, že přilétávající letadlo po zdržení opustí vyčkávací fix k dokončení svého přiblížení na přistání.

Poznámka: Skutečný čas opuštění vyčkávacího fixu závisí na povolení přiblížení.

Předpokládaný čas přiletu (ETA) (Estimated time of arrival)

Pro lety IFR čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad stanovený bod, který je vymezen ve vztahu k radionavigačním prostředkům a z kterého se předpokládá zahájení přiblížení podle přístrojů nebo není-li bod vyznačen radionavigačním prostředkem pro dané letiště, čas přiletu letadla nad letiště. Pro lety VFR čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad letiště.

Předpokládaný čas zahájení pojíždění (Estimated off-block time)

Předpokládaný čas, ve kterém letadlo zahájí pohyb související s odletem.

Převodní nadmořská výška (Transition altitude)

Nadmořská výška, ve které nebo pod níž se vertikální poloha letadla řídí nadmořskými výškami.

ICAO:**Přiblížení podle přístrojů (Instrument approach operations)**

Přiblížení a přistání využívající přístroje pro navigační vedení letadla založené na postupu přiblížení podle přístrojů. Pro provedení přiblížení podle přístrojů existují dvě metody:

- dvojměrné (2D) přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového navigačního vedení; a
- trojměrné (3D) přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního navigačního vedení.

Poznámka: Směrové a vertikální vedení se vztahuje k vedení zajišťovanému buď:

- pozemními radionavigačními prostředky; nebo
- počítačem generovanými navigačními daty z pozemních navigačních zařízení, z kosmických navigačních zařízení nebo z vlastního vybavení letadla nebo jejich kombinací.

Přiblížovací služba řízení (Approach control service)

Služba řízení letového provozu pro řízené lety přilétávajících a odlétávajících letadel.

Přiblížovací stanoviště řízení (Approach control unit)

Stanoviště ustanovené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům letadel, přilétávajících na jedno nebo na více letišť nebo odlétávajících z nich.

Příslušný úřad (Appropriate Authority)

- pokud jde o let nad volným mořem, příslušný úřad státu zápisu do rejstříku,
- pokud jde o let jiný, než nad volným mořem, příslušný úřad státu, se svrchovaností nad přelétávaným územím.

Příslušný úřad ATS (Appropriate ATS Authority)

Příslušný úřad určený (pověřený) státem, odpovědný za poskytování letových provozních služeb v příslušném vzdušném prostoru.

Přistávací plocha (Landing area)

Část pohybové plochy, určená pro přistání nebo vzlety letadel.

Přízemní dohlednost (Ground visibility)

Dohlednost na letišti hlášená oprávněným pozorovatelem nebo automatickými systémy.

Psychoaktivní látky (Psychoactive substances)

stanovištěm řízení letového provozu, nestanoví-li jinak příslušný úřad ATS pro letadla, která jsou součástí letištního provozu na řízeném letišti.

Poznámka 1: SELCAL nebo podobná automatická signalizační zařízení splňují požadavek na udržování poslechu hlasové komunikace letadlo - země.

Poznámka 2: Požadavek, aby letadlo udržovalo poslech hlasové komunikace letadlo- země, zůstává v platnosti i při použití CPDLC.

3.6.5.2 Ztráta spojení. Jestliže ztráta spojení nedovoluje vyhovět ustanovení 3.6.5.1, letadlo musí dodržovat postupy pro ztrátu hlasového spojení uvedené v Předpisu L 10/II a ty z následujících postupů, které jsou vhodné. Letadlo se musí pokusit navázat spojení s příslušným stanovištěm řízení letového provozu za použití všech dalších dostupných prostředků. Mimo to musí letadlo, které je součástí letištního provozu na řízeném letišti, sledovat takové instrukce, které mohou být vydány pomocí vizuálních signálů.

ČR:

3.6.5.2.1 Letí-li letadlo v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, letadlo musí:

- nastavit odpovídač SSR na kód 7600, pokračovat v letu v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, přistát na nejbližším vhodném letišti a ohlásit přistání nejrychlejšími prostředky příslušnému stanovišti řízení letového provozu;
- uváží-li za vhodné, dokončit let IFR v souladu s ust. 3.6.5.2.2.

3.6.5.2.2 Řízený let IFR letící se ztrátou spojení v podmínkách IMC, nebo když se nejví proveditelné pokračovat v souladu s ust. 3.6.5.2.1, musí:

- nastavit odpovídač SSR na kód 7600;
- udržovat po dobu 7 minut poslední přidělenou rychlost a hladinu nebo minimální letovou výšku, jestliže minimální letová výška je vyšší než poslední přidělená hladina. Interval 7 minut začíná:
 - jestliže let probíhá na trati bez povinných hlásných bodů nebo byl instruován vynechat hlášení poloh:
 - v čase, kdy je dosažena poslední přidělená hladina nebo minimální letová výška; nebo
 - v čase nastavení odpovídače na kód 7600;

podle toho, který je pozdější; nebo
 - jestliže let probíhá na trati s povinnými hlásnými body a nebyl instruován vynechat hlášení poloh:

- v čase, kdy je dosažena poslední přidělená hladina nebo minimální letová výška; nebo
- v dříve oznámeném výpočtu pilota na povinný hlásný bod; nebo
- v čase, kdy nenastane hlášení polohy nad povinným hlásným bodem;

podle toho, který je pozdější;

Poznámka: Časové období 7 minut má umožnit provést nezbytná opatření v řízení a koordinaci letového provozu.

- následně udržovat hladinu a rychlost v souladu s FPL;

Poznámka: Vzhledem ke změnám hladin a rychlosti se použije podaný FPL, což je letový plán, který byl podán pilotem nebo určeným zástupcem na stanovišti ATS bez jakýchkoli dalších změn.

- jestliže je let vektorován radarem nebo letí na paralelní trati (offset) podle **prostorové navigace RNAV**—bez určené meze povolení, pokračuje nejrychleším možným způsobem na trať platného letového plánu tak, aby se připojil ne později než na nejbližším význačném bodě, přičemž musí brát v úvahu použitelnou minimální letovou výšku;

Poznámka: Ve vztahu ke změnám trati, která je letěna, nebo času zahájení klesání na přistání na letišti, musí být použit CPL, který obsahuje všechny následující povolení, včetně změn, pokud nějaké jsou.

- pokračuje po trati podle CPL na příslušné určené navigační zařízení, sloužící letišti přiletu, a když je tak požadováno, aby se zajistil soulad s písm. f), vyčkává nad tímto zařízením až do zahájení klesání;
- zahájí klesání z navigačního zařízení specifikovaného v písm. e) v předpokládaném čase přiblížení (EAT) naposled přijatém a potvrzeném nebo co možná nejbližší, nebo jestliže EAT nebyl přijat a potvrzen, v předpokládaném čase přiletu (ETA) vyplývajícím z CPL nebo co možná nejbližší;
- provede normální postup přiblížení podle přístrojů, který je specifikován pro určené navigační zařízení; a
- přistane, jestliže je to možné, do 30 minut po předpokládaném čase přiletu (ETA), specifikovaném v písm. f) nebo posledním potvrzeném předpokládaném čase přiblížení (EAT), podle toho, který z nich je pozdější.

Poznámka 1: Piloti si musí uvědomit, že letadlo nemusí být v dosahu pokrytí sekundárním radarem.

Poznámka 2: Poskytování služby řízení letového provozu ostatním letům v daném vzdušném prostoru se zakládá na předpokladu, že letadlo se ztratou

spojení bude dodržovat pravidla uvedená v ust. 3.6.5.2.2.

Poznámka 3: Viz též ust. 5.1.2.

3.7 Protiprávní čin

EU:

3.7.1 Letadlo, které je předmětem protiprávního činu, musí usilovat o nastavení odpovídající na kód 7500 a vyznění příslušného stanoviště ATS o každé význačné okolnosti s tím spojené a o jakékoli odchylce od platného letového plánu vynucenou okolnostmi. To umožní stanovišti ATS dát tomuto letadlu přednost, a tak snížit na minimum možnost konfliktu s jinými letadly.

Poznámka 1: Odpovědnost stanovišť ATS v případě protiprávního činu je stanovena v Předpisu L 11.

Poznámka 2: Pokyny, jak postupovat v případech, kdy dojde k protiprávnímu činu a letadlo nemůže tuto skutečnost oznámit stanovišti ATS, jsou obsaženy v Doplňku B tohoto předpisu.

Poznámka 3: Opatření, která mají učinit letadla vybavená odpovídačem SSR, ADS-B a ADS-C, jsou-li vystavena protiprávnímu činu, jsou obsažena v Předpisu L 11, Předpisu L 4444 a Předpisu L 8168.

Poznámka 4: Opatření, která má učinit letadlo vybavené CPDLC, je-li vystaveno protiprávnímu činu, jsou obsažena v Předpisu L 11, Předpisu L 4444 a v [Manual of Air Traffic Services Data Link Applications \(ICAO Doc 9694\)](#) [Global Operational Data Link \(GOLD\) Manual \(Doc 10037\)](#).

3.7.2 Jestliže je letadlo vystaveno protiprávnímu činu, musí se velitel letadla pokusit přistát co nejdříve, jak je to možné, na nejbližším vhodném letišti nebo na vyhrazeném letišti určeném příslušným úřadem, pokud by závažnost situace na palubě letadla nevyžadovala jiné řešení.

Poznámka 1: Požadavky na státní úřady, pokud jde o letadla na zemi, která jsou předmětem protiprávního činu, jsou obsaženy v Předpisu L 17, Hlava 5, ust. 5.2.4.

Poznámka 2: Viz ust. 2.4 ohledně pravomocí velitele letadla.

3.8 Zakročování

Poznámka: Výraz „zakročování“ v této souvislosti nezahrnuje zákrok a doprovodnou službu, poskytovanou na žádost letadla v tísni, v souladu s Volume II a III International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual (ICAO Doc 9731).

3.8.1 Zakročování proti civilním letadlům se musí řídit příslušnými pravidly a směrnici, vydávanými smluvními státy v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví, zvláště s čl. 3d), podle kterého smluvní státy musí zajistit, aby při vydávání pravidel pro státní letadla byl brán patřičný ohled na bezpečnost civilních letadel. Podobně při tvorbě příslušných pravidel a směrnic se musí patřičně zohlednit ustanovení Dodatku 1, článku 2 a Dodatku 2, článku 1.

Poznámka: Pro bezpečnost letu je nezbytné, aby jakékoli vizuální signály uplatňované v případě zakročování, které by se měly používat jako poslední možnost, byly správně aplikovány a chápány civilními a vojenskými letadly na celém světě. Z toho důvodu Rada ICAO, když schvalovala vizuální signály v Dodatku 1 Přílohy 2, vyzvala smluvní státy, aby zajistily jejich striktní dodržování vlastními státními letadly. Protože je zakročování proti civilním letadlům ve všech případech potenciálně nebezpečné, Rada dále formulovala zvláštní doporučení a vyzvala smluvní státy, aby je jednotně uplatňovaly. Tato zvláštní doporučení jsou obsažena v Doplňku A.

3.8.2 Velitel civilního letadla, proti kterému se zakročuje, musí dodržovat požadavky uvedené v Dodatku 2, článku 2 a 3, uposlechnout a odpovídat na vizuální signály, jak je stanoveno v Dodatku 1, článku 2.

Poznámka: Viz také ust. 2.1.1 a 3.4 tohoto předpisu.

3.9 Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti

EU:

Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti jsou obsažena v Tabulce 1 níže.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO