



1. Stručná historie procesu osvědčování poskytovatelů letištní letové informační služby

1.1 Návštěvy letišť poskytující letištní letovou informační službu (AFIS)

Na základě uložených úkolů vyplývajících z evropských zákonných norem a auditu provedeného EASA u ÚCL v roce 2010, Úřad pro civilní letectví zahájil v roce 2011 proces osvědčování poskytovatelů letištní letové informační služby (AFIS). Počátečním krokem v tomto procesu bylo provedení návštěv letišť deklarovaných v té době jako letiště, kde je poskytována letištní letová informační služba. Cílem těchto návštěv bylo seznámit poskytovatele s legislativními požadavky na poskytování letištní letové informační služby (AFIS) na neřízených letištích v ČR a seznámit se s aktuální situací a podmínkami na těchto letištích.

Celkem bylo v průběhu roku 2011 (od 17.3. do 3.12.) navštíveno 74 letišť z celkového počtu 84. Po vyhodnocení bylo konstatováno, že úroveň vybavení a plnění požadavků legislativy je na jednotlivých navštívených letištích značně rozdílná, ale nikde nebyly zjištěny nedostatky, které by ohrožovaly bezpečnost letového provozu.

1.2 Vznik a náplň práce pracovní skupiny „AFIS 2011“

Na základě ustanovení nařízení Komise (ES) č. 2096/2005, které bylo koncem roku 2011 nahrazeno prováděcím nařízením Komise (EU) č. 1035/2011, jehož obsah se oproti původnímu nařízení v oblasti požadavků na plnění povinností poskytovatelů letových navigačních služeb (LNS) zásadně nezměnil, a dále na základě skutečností zjištěných v průběhu návštěv letišť bylo konstatováno, že to co se nazývá v ČR AFIS, není možno nadále provozovat jako takto prezentovanou službu.

Z těchto důvodů byla vytvořena na ÚCL pracovní skupina „AFIS 2011“ pro stanovení aktuálních provozních a technických požadavků na poskytování letištní letové informační služby (AFIS) a stanovení požadavků na případnou náhradu této služby, tzn. jiného způsobu poskytování letištních informací.

Skupina byla zřízena Rozhodnutím č. 191 Generálního ředitele ÚCL (čj. 3450-11-110) za účelem vytvoření návrhu, který by pro všechny zúčastněné subjekty uspokojivě a zároveň s dostatečnou mírou bezpečnosti vedl k vyřešení nestandardního stavu v poskytování AFIS na neřízených letištích v ČR.



1.2.1 Východiska a zásady pro stanovení provozních a technických požadavků

Prvotním úkolem, nezbytným pro definování provozních a technických požadavků na AFIS, bylo definovat, kam vlastně bude AFIS zařazena, tzn. zda AFIS patří do kategorie letových navigačních služeb (LNS) či do této kategorie nepatří.

Zdánlivě jednoduchý problém byl podroben důkladné analýze, neboť na zařazení AFIS se názory velmi lišily. Z provedené analýzy vyplynulo, že AFIS jednoznačně patří do letových navigačních služeb. Toto zařazení má oporu i v české letecké legislativě (v Hlavě II, Díl 1, zákona č. 49/1997 Sb.) a jeho prováděcím předpisu (v §16a, Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb.) i v rámci nadnárodní, evropské legislativy, kde je tato služba řazena do kategorie LNS, konkrétně jako jedna z letových provozních služeb (LPS).

Zařazení AFIS do letových provozních služeb (LPS) otevřelo celou řadu problémů, spojených především s plněním požadavků, které na LPS kladlo v té době platné nařízení Komise (ES) č. 2096/2005 nahrazené v roce 2011 prováděcím nařízením Komise (EU) č. 1035/2011.

Plnění prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1035/2011 by bylo pro většinu poskytovatelů, kteří dnes spadají do kategorie AFIS, poměrně velkou zátěží. AFIS, jako jedna z LPS se automaticky stává plnohodnotně předmětem procesů realizovaných v rámci osvědčování poskytovatelů LNS, kdy důkazní břemeno dodržování veškerých stanovených požadavků nesou jejich poskytovatelé. Toto ze strany poskytovatelů AFIS představuje realizovat změny a/nebo jiné důkazní činnosti v oblasti technického vybavení, ale především splnit mnohé administrativní požadavky a zpracovat k nim nezbytnou agendu. Obě uvedené oblasti jsou v nejbližším časovém období pro většinu dnešních poskytovatelů AFIS nereálné.

S cílem zvládnout tuto situaci, bez likvidace zájmového leteckého provozu na většině současných letišť v ČR, bylo v rámci pracovní skupiny navrženo řešit ve dvou rovinách. Tam, kde to budou provozní podmínky nezbytně vyžadovat, anebo konkrétní poskytovatel (provozovatel) o vlastní vůli uplatní právní zájem o poskytování AFIS, bude nadále poskytována AFIS, za předpokladu splnění aktuálních požadavků na tuto službu kladených. Pro ostatní případy, (kterých bude s největší pravděpodobností většina), bude vydefinována další kategorie zajišťující poskytování informací známému letovému provozu na daném letišti a v jemu příslušné zóně ATZ. Jako limitující požadavek na takto poskytované informace bylo stanoveno, že nesmí být degradována bezpečnost letového provozu oproti současnému stavu. Z tohoto důvodu budou oba uváděné způsoby opravňovány a periodicky dozorovány vnitrostátním dozorovým orgánem (NSA/ÚCL).

Následně byla provedena analýza AFIS, jako letová navigační služba a poskytování informací známému provozu, jako činnost, nespádající do kategorie letových navigačních služeb. Ze závěrů této analýzy vyplývá, že na rozdíl od kvalifikované služby AFIS, bude předpokládané poskytování informací nekvalifikovanou činností a takto to bude muset být i vnímáno. Vzhledem k potřebě odlišení letišť, kde bude poskytována AFIS od letišť, kde budou poskytovány informace, bude nezbytné zavést rozdílné volací znaky, které budou jednoznačně signalizovat, zda je poskytována AFIS nebo pouze informace, z pohledu letových navigačních služeb nekvalifikovaným personálem.

V rámci činnosti pracovní skupiny byla řešena i otázka uzavírání koordinačních dohod mezi jednotlivými letišti, kde je poskytována AFIS v současné podobě a poskytovatelem služby



řízení letového provozu, což je v rámci ČR ŘLP ČR, s. p. Problematika koordinačních dohod, jako jedna z nedílných součástí zajištění bezpečnosti a plynulosti letového provozu v rámci vzdušného prostoru ČR (FIR Praha), je vnímána na obou stranách jako nezbytnost, nezávisle na tom, zda je poskytována AFIS nebo jsou poskytovány informace známému letovému provozu v zóně ATZ v jiném režimu. Proto je možno s ŘLP ČR, s. p. koordinační dohody uzavírat i mimo rámec poskytování AFIS.

V neposlední řadě bylo cílem činností realizovaných v rámci pracovní skupiny vytvoření podmínek, které by v rámci poskytování AFIS nebo při poskytování informací známému provozu mimo LNS zajistily dostatečnou bezpečnost letového provozu a současně naplňování těchto podmínek nadměrně nezatěžovalo, a to zejména organizace provozující letovou činnost jako činnost neprofesionální/ zájmovou.

1.2.2 Závěry z činnosti pracovní skupiny AFIS 2011

- Nezbytnou podmínkou zavedení poskytování informací známému provozu na neřízených letištích a v jejich zónách ATZ je provedení změny v dotčených částech Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb.
- S případnou změnou Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb. je nezbytné stanovit přechodné období, které zajistí možnost bezpečného provozování činností na neřízených letištích do doby zahájení regulérního poskytování AFIS nebo poskytování informací známému provozu na letišti a v příslušné zóně ATZ dle nových pravidel.
- AFIS, jako letištní letová informační služba patří do skupiny letových navigačních služeb. Proto je nezbytné na tuto službu aplikovat ustanovení Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1035/2011. To znamená, že pro legalizaci poskytování služby musí být proveden certifikační proces za účelem vydání osvědčení poskytovatele LNS – AFIS v plném rozsahu (s možností využití odpovídajících odchylek uvedených v čl. 5 předmětného nařízení).
- O oprávnění k poskytování AFIS musí požádat potenciální poskytovatel minimálně 60 dnů před zamýšleným zahájením poskytování této letové navigační služby.
- Pokud bude poskytovateli vydáno oprávnění k poskytování AFIS, musí být tato služba poskytována v publikované i vyžádané provozní době letiště a mimo tuto dobu, při ostatních činnostech na daném letišti, uvedených v Dodatku N leteckého předpisu L 11, realizovaných v zóně ATZ příslušného letiště.
- Oprávnění k poskytování informací známému provozu na letišti a v příslušné zóně ATZ, které nebude spadat do skupiny letových navigačních služeb, bude podléhat schvalovacímu procesu v rozsahu, stanoveném v navrhovaném Dodatku S leteckého předpisu L 11.
- **Poskytování informací známému provozu na letišti a v příslušné zóně ATZ bude povinně vyžadováno na všech letištích, kde nebude poskytována služba řízení letového provozu nebo AFIS.**
- Pokud bude pro letiště vydáno oprávnění k poskytování informací známému provozu na letišti a v příslušné zóně ATZ, musí být tyto informace poskytovány v publikované



i vyžádané provozní době letiště a mimo tuto dobu, při ostatních činnostech uvedených v zásadách pro poskytování informací mimo oblast LNS, realizovaných v zóně ATZ příslušného letiště.

1.2.3 Výstupem z činnosti pracovní skupiny AFIS 2011 byl:

- Návrh změn, přímo souvisejících s řešenou problematikou, požadovaných k provedení v dotčených částech Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb.
- Návrh na změny Dodatku N leteckého předpisu L11, které akceptují aktuální požadavky na AFIS jako letovou navigační službu.
- Návrh znění zásad pro poskytování informací mimo oblast letových navigačních služeb, jako Dodatek S leteckého předpisu L 11.

1.3 Vydání změny Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb.

1.3.1 Zdůvodnění návrhu změny Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb.

Předmětem navržených změn Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb., které byly předloženy v důvodové zprávě, byla úprava znění odstavců A., B., C., a D. přílohy 3 předmětné vyhlášky. Změny byly navrženy s následujícími záměry a cíli:

- naplnit požadavky prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1035/2011 v oblasti poskytování letových navigačních služeb (LNS) všude tam, kde je to nezbytné;
- zajistit dostačující míru bezpečnosti na letištích, kde letové navigační služby, potažmo AFIS, nebudou poskytovány; a
- zachovat možnost provádění regulace a dozoru vnitrostátního dozorového orgánu na letištích, kde jsou poskytovány AFIS i na letištích, kde je možno podávat pouze informace známému letovému provozu.

1.3.2 Odůvodnění předkládaného návrhu

Předpokládané změny se týkají převážně oblasti technických a provozních podmínek jednotlivých druhů letišť. Jsou vyvolány zejména aktuálním stavem v legislativě, souvisejícím s plněním podmínek v oblasti plnění požadavků pro jednotné evropské nebe (SES) a reálnými možnostmi provozovatelů některých letišť v ČR.

V současnosti je provozovatel každého letiště v ČR, bez ohledu na četnost a druh letecké činnosti provozované na konkrétním letišti, mj. povinen poskytovat:

- letištní službu řízení letového provozu (ATC) nebo
- letištní letovou informační službu (AFIS).

Tento stav byl poplatný době vzniku předmětné vyhlášky a v současnosti již neodpovídá potřebám, ale hlavně reálným možnostem provozovatelů letišť s nízkou intenzitou provozu a provozujících druhů letecké činnosti, mimo obchodní leteckou dopravu a výcvik v rámci



FTO. Jedná se o většinu letišť, která jsou provozována různými zájmovými organizacemi a sdruženími s cílem realizace sportovních a rekreačních leteckých činností.

Na základě analýzy současného stavu této oblasti v ČR jako celku, provedené pracovníky ÚCL na základě návštěv letišť v roce 2011 a na základě výstupů z činnosti pracovní skupiny „AFIS 2011“ pro stanovení provozních a technických požadavků na AFIS, lze konstatovat, že AFIS jako letová provozní služba není nezbytná pro všechna letiště, pro která je dnes publikována.

Srovnatelná bezpečnost letového provozu může být zajištěna i jiným způsobem, např. poskytováním informací známému letovému provozu na dotčených letištích a v jejich zóně ATZ mimo rámec letových navigačních služeb (LNS).

V případě poskytování těchto informací v souladu se stanovenými zásadami v Dodatku S leteckého předpisu L 11, bude toto řešení pro provozovatele, kteří nebudou muset poskytovat ATS, méně náročné z hlediska technického, personálního a administrativního zabezpečení.

S přihlédnutím na konkrétní provozní podmínky je pak takové řešení pro provozovatele přínosem, zajišťuje míru bezpečnosti srovnatelnou se současným poskytováním AFIS, a nadále lze u provozovatele vykonávat regulatorní a dozorové činnosti, určeným vnitrostátním dozorovým orgánem.

Předmětná změna Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb. byla provedena ke dni 19. prosince 2012 s nabytím účinnosti dnem 15. ledna 2013.

1.4 Pracovní setkání s nejvýznamnějšími poskytovateli AFIS

Dne 26. června 2012 proběhlo na ÚCL zaměstnání k upřesnění průběhu certifikačního procesu poskytovatelů AFIS do doby vydání změny Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb. a mělo za cíl seznámit nejvýznamnější poskytovatele letištních letových informačních služeb (AFIS):

- s výsledky práce pracovní skupiny pro stanovení provozních a technických požadavků na AFIS;
- s procesem podání žádosti o provedení certifikace před provedením změny Vyhlášky a možnosti uplatnění výjimek popsanych v prováděcím nařízení Komise (EU) č. 1035/2011;
- s možným průběhem certifikačního procesu a požadavky na dokumentaci v souladu s Evropskou legislativou;
- s podrobným postupem pro provedení certifikace leteckých pozemních zařízení (LPZ);
- s postupem při kontrole dokumentace a vybavení stanoviště dispečera AFIS; a
- s uplatňováním požadavků na provozní bezpečnost a vytvořením možné varianty SMS manuálu v souladu s požadavky Evropské legislativy.

Na základě tohoto zaměstnání požádali o certifikaci ještě v minulém roce pouze letiště Kunovice a Hradec Králové. U Aircraft Industries, a.s., proběhl re-certifikační audit organizace poskytující AFIS dne 23. října 2012 a u Leteckých služeb Hradec Králové, a.s., ve dnech 10. a 11. prosince 2012.



1.5 Změna leteckého předpisu L 11 a to Dodatků N a S

Na základě provedené změny Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb. byla Odborem navigačních služeb ÚCL navržena změna Dodatku N leteckého předpisu L 11, která popisuje požadavky na poskytování letištní letové informační služby a pohotovostní služby na neřízených letištích, o kterých bylo rozhodnuto, že tyto služby budou poskytovat. Dále bylo navrženo znění Dodatku S, který popisuje poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány služby řízení letového provozu ani letištní letová informační služba.

Po provedení interního připomínkového řízení v rámci ÚCL bude návrh příslušné změny leteckého předpisu L 11 zveřejněn na internetových stránkách ÚCL na adrese www.caa.cz/legislativa/zmeny-v-predpisech . Po vypořádání vznesených připomínek ze strany letecké veřejnosti bude změna leteckého předpisu L 11 publikována cestou LIS ŘLP ČR, s.p.

Termín publikování předmětné změny bude zároveň závazný termín zahájení procesu certifikace letišť poskytujících AFIS a letišť poskytujících informace známému provozu.

Rozhodnutí o další činnosti v oblasti poskytování letových navigačních služeb nebo poskytování informací známému provozu je ponecháno na svobodné vůli konkrétních subjektů.

2. Postup procesu osvědčování po vstupu změny leteckého předpisu L 11 v platnost

Proces osvědčování neřízených letišť bude zahájen vydáním leteckého informačního oběžníku (AIC C), ve kterém bude publikována změna leteckého předpisu L 11, Dodatků N a S, a zároveň bude publikován postup procesu osvědčování.

Od tohoto data bude požadováno od provozovatelů letišť, ve lhůtě do 60 dnů, poskytnout ÚCL informaci o závazném rozhodnutí, který způsob provozu bude na daném letišti preferován.

Na základě tohoto rozhodnutí bude zpracován časový harmonogram pro provedení certifikace letišť, která se rozhodnou poskytovat letištní letovou informační službu a harmonogram provedení státního dozoru na letištích, která se rozhodnou pro poskytování informací známému provozu.

S letištem, které ve stanovené lhůtě nepožádá ani o jeden ze dvou možných způsobů provozu na daném letišti, bude Úřadem pro civilní letectví automaticky zahájeno správní řízení k degradaci letiště AFIS na letiště poskytující pouze informace známému provozu.



2.1 Postup osvědčování a vydání osvědčení poskytovatele letištní letové informační služby AFIS

Poskytování všech letových navigačních služeb, včetně letištní letové informační služby, podléhá v EU certifikaci/osvědčení, které je vydáváno členskými státy. V rámci České republiky je tato odpovědnost delegována v souladu s odst. 5 § 3 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů na Úřad pro civilní letectví.

Proces certifikace/osvědčování je prováděn v souladu se Směrnicí pro provádění certifikace poskytovatele letových navigačních služeb, CAA-ATM&A-I-16 a Směrnicí pro osvědčování poskytovatelů letištních letových informačních služeb (AFIS), CAA/S-SLS-004-2/2013, která bude v okamžiku publikování změny leteckého předpisu L 11 aktualizována a publikována na webových stránkách ÚCL.

Podání žádosti a její řízení je realizováno v souladu se zákonem č. 500/2004 Sb., Správní řád. Žadatel musí písemnou formou požádat o vydání osvědčení poskytovatele AFIS. Žádost se předkládá na ÚCL, včetně příloh, nejpozději 30 dní před datem předpokládaného nebo dohodnutého zahájení procesu osvědčování.

Žadatel o osvědčení může ve své žádosti uplatnit odchylky, které jsou přípustné pouze v souladu s článkem 5 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1035/2011 a tyto odchylky musí být ÚCL uznány jako odůvodněné.

Po obdržení žádosti o provedení certifikace poskytovatelem AFIS, ÚCL tuto žádost zaeviduje a přidělí k řešení odpovědnému auditorovi. Auditor na základě žádosti zahájí v souladu se zákonem č. 500/2004 Sb., správní řízení k provedení předmětné certifikace. Vyžádá si potřebnou dokumentaci a to zejména Příručku poskytovatele služeb, v odpovídajícím rozsahu zpracovaný SMS manuál a další dokumenty podporující objektivní vyhodnocení plnění všeobecných požadavků pro poskytování AFIS stanovených v příloze I, příslušné specifické požadavky přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1035/2011 a požadavků vyplývajících z Dodatku N leteckého předpisu L 11.

Poznámka:

Součástí vyžádané dokumentace může být i požadavek vyplnění příslušného dotazníku k plnění požadavků týkající se provozní bezpečnosti.

Po té co žadatel zašle vyžádanou dokumentaci, pověřený auditor provede posouzení předložené dokumentace, prověří, zda postupy uvedené v dokumentaci jsou skutečně užívány a organizací dostatečně implementovány. Pokud zjistí při studiu nedostatky, vyžádá si doplnění dokumentace nebo ověření zařadí do plánu auditu.

Po studiu dokumentace pověřený auditor zpracuje plán auditu a stanoví, které oblasti se budou prověřovat. Nemusí nutně prověřovat všechny společné požadavky ve všech oblastech, ale může vybrat specifický vzorek požadavků, který dostatečně jejich naplňování v dané oblasti reprezentuje.



Pověřený auditor po ukončení auditu vypracuje závěrečnou zprávu z tohoto auditu, kterou předloží řediteli Odboru navigačních služeb na ÚCL. Zjištěné nálezy by se měly týkat plnění společných požadavků vztahujících se k poskytovaným (deklarovaným) službám. Současně všechny společné požadavky, které se týkají nálezů, musí být explicitně uvedeny v závěrečné zprávě.

Organizace žadatele je odpovědná za stanovení nápravných opatření potřebných k odstranění zjištěných nálezů a je odpovědná za jejich implementaci.

Podmínkou pro vydání osvědčení/certifikátu je úspěšné ukončení procesu osvědčování (re-certifikačního procesu) včetně úplného vypořádání zjištěných nálezů. Certifikát je vydáván dvojjazyčně (v českém i v anglickém jazyce) na dobu stanovenou ÚCL.

2.2 Postup státního dohledu u poskytovatelů informací známému provozu na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu

Poskytování informací známému provozu na letišti a v letištní provozní zóně (ATZ) jiným způsobem bylo navrženo jako významná pomoc pro ty provozovatele, kteří nechtějí nebo nejsou schopni splnit požadavky definované pro letové navigační služby, včetně AFIS, prováděcím nařízením Komise (EU) č. 1035/2011.

Poskytování informací známému provozu na letišti a v letištní provozní zóně (ATZ) není zařazeno do kategorie letových navigačních služeb, ale musí být dozorováno ÚCL.

ÚCL vydá provozovateli letiště, kde jsou poskytovány pouze informace známému provozu souhlas k této činnosti, a to na základě prokázání splnění požadavků vyplývajících z Dodatku S leteckého předpisu L 11 v rámci vykonaného státního dozoru a způsobilost minimálně jedné rádiové stanice pro použití v leteckém kmitočtovém pásmu způsobilou k použití v civilním letectví ve smyslu § 16 zákona č. 49/1997 Sb.

ÚCL bude podle potřeby provádět kontrolu dodržování požadavků, kterými bylo podmíněno udělení tohoto souhlasu.

3. Informace o osvědčování leteckých pozemních zařízení

Na letištích kde je poskytována letištní letová informační služba (AFIS) musí být letecká pozemní zařízení způsobilá k použití v civilním letectví ve smyslu § 16 zákona č. 49/1997 Sb., a to v rozsahu:

- 2x rádiová stanice pro použití v leteckém kmitočtovém pásmu,
- meteorologické vybavení pro měření atmosférického tlaku a směru a rychlosti přízemního větru,



- zařízení pro záznam korespondence, a
- případně další nepovinná zařízení podle potřeb provozovatele.

Letecká pozemní zařízení, která jsou zařazena mezi povinné vybavení stanoviště AFIS, musí mít vydané a platné osvědčení provozní způsobilosti.

Vydání osvědčení provozní způsobilosti je:

- proces realizovaný k naplnění ustanovení § 16 zákona č. 49/1997 Sb.;
- provádí se samostatně nebo jako součást jiné činnosti;
- řídí se Směrnicí „Zásady pro získání osvědčení provozní způsobilosti pro nově instalovaná nebo modifikovaná LPZ“, CAA-SLS-002-4/09, která je dostupná na webových stránkách ÚCL.

V rámci procesu k získání osvědčení provozní způsobilosti se kontroluje pro dané letecké pozemní zařízení zejména:

- plnění specifikovaných parametrů,
- způsob instalace,
- prokazatelné vedení záznamů o provozu, údržbě a opravách,
- zajištění provozování kvalifikovanou obsluhou,
- bezpečnost provozování;

Vydání osvědčení provozní způsobilosti leteckého pozemního zařízení musí být, jako nutná podmínka, dokončeno před vydáním oprávnění poskytovat příslušnou službu.

Vydání osvědčení provozní způsobilosti je zpoplatněnou činností ve smyslu položky 57 zákona č. 634/2004 Sb. Poplatky jsou stanoveny 2.000,- Kč za zařízení a 4.000,- Kč za systém, Je možno vydání jednoho osvědčení provozní způsobilosti pro systém (LPZ pro poskytování AFIS) jako celku, což představuje 4.000,- Kč. V současnosti je připomínkována úprava zákona č. 634/2004 Sb., kde je předpoklad navýšení uváděných poplatků.

Na letištích kde je poskytována informace známému provozu a není poskytována letištní letová informační služba (AFIS) musí být letecká pozemní zařízení způsobilá k použití v civilním letectví ve smyslu § 16 zákona č. 49/1997 Sb., a to v rozsahu:

- 1x rádiová stanice pro použití v leteckém kmitočtovém pásmu,

Poznámka:

I nepovinné vybavení leteckým pozemním zařízením, které bude publikováno jako používané pro určitou činnost, musí mít toto zařízení osvědčení provozní způsobilosti v případě, že bude publikováno v rámci LIS (např. zařízení pro zobrazení informace o letovém provozu v prostoru zájmu, prvky světelného zabezpečovacího zařízení (SZZ) pro noční letovou činnost atd.).



3.1 Kmitočtová problematika leteckých rádiových stanic

V současnosti je používáno v civilním letectví kanálové dělení s odstupem 25 kHz, v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) č. 1079/2012 a je připravován přechod na kmitočtové dělení kanálů s odstupem 8,33 kHz. K této problematice byl vydán letecký informační oběžník AIC C 02/13. Pro provozovatele z něho vyplývá to, že pokud by se provozovatelé rozhodli z jakýchkoliv důvodů pro změnu charakteru využití v současnosti používaného kmitočtu po 17. listopadu 2013, jsou povinni zajistit provoz s dělením kanálů pro obě varianty, tzn. provozovat letadlové a letecké rádiové stanice, které umožňují přepínání 25/8,33 kHz.

Plán přechodu leteckých stanic z dělení 25 kHz na 8,33 kHz, platný pro všechny vlastníky radiostanic pracujících v civilním leteckém pásmu, bude zpracován MD OCL a předpokládá realizační období 2016 až 2017. Od 1. ledna 2018 musí být všechna letadla a sportovní létající zařízení vybavena letadlovou stanicí s šíří kanálu nejen 25 kHz, ale rovněž šíří 8,33 kHz.

Je doporučeno vzít v úvahu tuto informaci při jakémkoliv plánování obměny stávajícího radiokomunikačního vybavení.

4. Informace o poskytování meteorologických informací a osvědčování meteorologických zařízení

4.1 Požadavky na meteorologické vybavení při poskytování letištní letové informační služby (AFIS)

Meteorologická zařízení musí být schvalována ÚCL. Podmínkou certifikace je vydání osvědčení provozní způsobilosti na příslušné meteorologické zařízení a důkaz o zavedených postupech a výcviku personálu.

Poskytované meteorologické informace při poskytování letištní letové informační služby jsou:

- letištní tlak vzduchu (AD QNH);
- oblastní tlak vzduchu (REG QNH);
- směr a rychlost přízemního větru na letišti;
- teplota vzduchu na letišti; a
- aktuální meteorologické podmínky a informace z webové stránky ČHMÚ, www.chmi.cz, nebo z jiných důvěryhodných zdrojů.



Specifikace požadavky na umístění meteorologických zařízení:

- **Anemometr** se umísťuje podle leteckého předpis L 3, Doplňku 3, článku 3.1.1.1 ve výšce 10 +/-1 m nad zemí. Snímače je zakázáno instalovat na střeše řídicí věže. V souladu s ICAO Doc 9837, ust. 3.4.2.1 je doporučeno snímače umístit ve vzdálenosti nejméně 10x větší než je výška okolních překážek.
- **Tlakoměr** se zpravidla umísťuje na stanovišti AFIS, mimo přímého dosahu slunečních paprsků a zdrojů tepla.
- **Teploměr** by měl být umístěn mimo dosah slunečních paprsků s vyloučením dodatečného ohřevu, např. od zdí nebo betonových ploch.

Přesnost meteorologických měření musí být v souladu s leteckým předpisem L 3, Hlavou 4, ust. 4.1.9 a Dodatkem A „Požadavky na přesnost meteorologických měření“.

4.2 Požadavky na meteorologické vybavení při poskytování informací známému provozu

Meteorologické zařízení není schvalováno ÚCL a osvědčení provozní způsobilosti na meteorologická zařízení není požadováno v případě, že se nejedná o pozemní elektronické zabezpečovací zařízení v provozním využití.

Dostupné meteorologické informace na letišti, kde jsou poskytovány informace známému provozu, jsou:

- letištní tlak vzduchu AD QNH (např. pomocí mechanického barometru);
- směr a síla přízemního větru na letišti (zjišťováno prostřednictvím větrného rukávu);
- aktuální meteorologické podmínky a informace z webových stránek ČHMÚ, www.chmi.cz, nebo z jiných důvěryhodných zdrojů.

5. Informace o průkazu radiotelefonisty letecké pevné služby

V poslední době se v návaznosti na působení orgánů EU (EASA) dostává do popředí ÚCL problematika dozorování poskytování letových provozních služeb na neřízených letištích.

Vzhledem k tomu, že činnosti dispečerů AFIS a pracovníků poskytujících nekvalifikovanou informaci budou vykonávat lidé v převážné většině jako zájmové aktivity, lze předpokládat, že ne všichni budou vlastníky všeobecného průkazu radiotelefonisty letecké pohyblivé služby.



S cílem předcházení budoucím dohadům a nejednoznačností v požadavcích ÚCL na kompetence těchto pracovníků byl Český telekomunikační úřad požádán o sdělení stanoviska k tomu, **zda může i držitel omezeného průkazu radiotelefonisty letecké pohyblivé služby využívat (obsluhovat) na přiděleném kmitočtu pozemní leteckou stanici**, tzn. letecké pozemní zařízení ve smyslu §16 zák. č. 49/1997 Sb.

Odpovědí na dotaz ÚCL bylo ze strany Českého telekomunikačního úřadu následující stanovisko:

- Pro obsluhu leteckých stanic (leteckých pozemních zařízení) je podle § 2, písm. a) Vyhláška č. 157/2005 Sb., o náležitostech přihlášky ke zkoušce k prokázání odborné způsobilosti k obsluze vysílacích rádiových zařízení, o rozsahu znalostí potřebných pro jednotlivé druhy odborné způsobilosti, o způsobu provádění zkoušek, o druzích průkazů odborné způsobilosti a době jejich platnosti, je kompetentní pouze obsluha vybavená všeobecným průkazem radiotelefonisty letecké pohyblivé služby a nezáleží na tom, zda se jedná o leteckou stanici **poskytující letové provozní služby či nekvalifikované informace**. Nezáleží ani na to, zda ovládání vysílače stanice spočívá v obsluze jednoduchých vnějších ovládacích prvků.
- Omezený průkaz radiotelefonisty letecké pohyblivé služby opravňuje podle § 2, písm. b) vyhlášky jeho držitele obsluhovat pouze stanice na palubě letadla (letadlové stanice a letadlové pozemské stanice) a to za předpokladu, že ovládání vysílače spočívá jen v obsluze jednoduchých vnějších ovládacích prvků.
- Český telekomunikační úřad není správním orgánem kompetentním k provádění úprav vyhlášky. Gestorem vyhlášky je Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, kde je nutno v případě nutnosti uplatnit podněty týkající se změn jejího znění.

