32002R0980

L 150/38 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* 8.6.2002

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 980/2002

z dnia 4 czerwca 2002 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2082/2000 przyjmujące normy Eurocontrol

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 93/65/EWG z dnia 19 lipca 1993 r. w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym ([1]), ostatnio zmienioną przez dyrektywę Komisji 97/15/WE ([2]), w szczególności jej art. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa 97/15/WE przyjmująca normy Eurocontrol i zmieniająca dyrektywę 93/65/EWG w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym, zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 2082/2000 ([3]), przyjęła standard Eurocontrol dla bezpośredniej wzajemnej wymiany danych (OLDI), edycja 1.0 i standard Eurocontrol dla prezentacji wymiany danych kontroli ruchu lotniczego (ADEXP), edycja 1.0.

(2) Rozporządzenie (WE) nr 2082/2000 przyjęło dwie późniejsze wersje tych dwóch norm Eurocontrol, mianowicie OLDI edycja 2.2 i ADEXP edycja 2.0, jak również nowy standard Eurocontrol nazwany wymianą danych lotu – dokument kontroli interfejsu (FDE-ICD).

(3) Od tego momentu Eurocontrol przyjęła zmiany OLDI edycja 2.2 i ADEXP edycja 2.0.

(4) Zmiany norm Eurocontrol wchodzące w zakres dyrektywy 93/65/EWG przyczyniają się do ujednolicenia narodowych systemów kontroli ruchu lotniczego Państw Członkowskich, w szczególności przekazywania lotów między centrami kontroli ruchu lotniczego (OLDI) i zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ADEXP).

(5) Zmiany te obejmują w szczególności wskazania dotyczące możliwości technicznych lotu i są konieczne dla ułatwienia sprawnego i bezpiecznego wykonania szeregu programów mających na celu zwiększenie przepustowości.

(6) W rozporządzeniu (WE) nr 2082/2000 należy wprowadzić stosowne zmiany.

(7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego w art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/65/EWG,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załącznikach I i II do rozporządzenia (WE) nr 2082/2000 wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszego rozporządzenia:

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie siódmego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 4 czerwca 2002 r.

W imieniu Komisji
Loyola DE PALACIO
Wiceprzewodniczący

([1]) Dz.U. L 187 z 29.7.1993, str. 52.
([2]) Dz.U. L 95 z 10.4.1997, str. 16.
([3]) Dz.U. L 254 z 9.10.2000, str. 1.

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I i II wprowadza się następujące zmiany:

1) W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) podpunkt 6.2.2 otrzymuje brzmienie:

„6.2.2. *Treść komunikatu*

Komunikat ABI zawiera następujące elementy danych:

— rodzaj komunikatu,

— numer komunikatu,

— identyfikację samolotu,

— tryb i kod SSR (jeśli dostępne),

— lotnisko odlotu,

— dane szacunkowe,

— lotnisko docelowe,

— numer i typ samolotu,

— rodzaj lotu,

— możliwości i status sprzętu,

— trasę (do wyboru),

— inne dane dotyczące planu lotu (do wyboru).

UWAGA: *Zasady wprowadzania danych, formatów i zawartości pól są określone w załączniku A.*";

b) podpunkty 6.2.5.1 i 6.2.5.2 otrzymują brzmienie:

„6.2.5.1. *ICAO*

(ABIE/L001-AMM253/A7012-LMML-BNE/1221F350-EGBB-9/B757/M-15/N0480F390 UB4 BNE UB4 BPK UB3 HON-80/N-81/W/EQ Y/NO)

6.2.5.2. *ADEXP*

TITLE ABI -REFDATA -SENDER -FAC E -RECVR -FAC L -SEQNUM 001 -ARCID AMM253 -SSRCODE A7012 -ADEP LMML -COORDATA -PTID BNE -TO 1221 -TFL F350 -ADES EGBB -ARCTYP B757 -FLTTYP N -BEGIN EQCST -EQPT W/EQ -EQPT Y/NO -END EQCST -ROUTE N0480F390 UB4 BNE UB4 BPK UB3 HON)";

c) podpunkt 6.3.2 otrzymuje brzmienie:

„6.3.2. *Treść komunikatu*

Komunikat ACT zawiera następujące elementy danych:

— rodzaj komunikatu,

— numer komunikatu,

— identyfikację samolotu,

— tryb i kod SSR,

— lotnisko odlotu,

— dane szacunkowe,

— lotnisko docelowe,

— numer i typ samolotu,

— rodzaj lotu,

— możliwości i status sprzętu,

— trasę (do wyboru),

— inne dane dotyczące planu lotu (do wyboru).

UWAGA: *Zasady wprowadzania danych, formatów i zawartości pól są określone w załączniku A.*";

d) podpunkty 6.3.5.1 i 6.3.5.2 otrzymują brzmienie:

„6.3.5.1. *ICAO*

(ACTE/L005-AMM253/A7012-LMML-BNE/1226F350-EGBB-9/B757/M-15/N0480F390 UB4 BNE UB4 BPK UB3 HON-80/N-81/W/EQ Y/NO)

6.3.5.2. *ADEXP*

-TITLE ACT -REFDATA -SENDER -FAC E -RECVR -FAC L -SEQNUM 005 -ARCID AMM253 -SSRCODE A7012 -ADEP LMML -COORDATA -PTID BNE -TO 1226 -TFL F350 -ADES EGBB -ARCTYP B757 -FLTTYP N-BEGIN EQCST-EQPT W/EQ -EQPT Y/NO -END EQCST-ROUTE N0480F390 UB4 BNE UB4 BPK UB3 HON";

e) podpunkt 7.3.2 otrzymuje brzmienie:

„7.3.2. *Treść komunikatu*

Komunikat REV zawiera następujące elementy danych:

— rodzaj komunikatu,

— numer komunikatu,

— identyfikację samolotu,

— lotnisko odlotu,

— dane szacunkowe i/lub punkt koordynacji,

— lotnisko docelowe,

— odnośnik komunikatu (do wyboru),

— tryb i kod SSR (do wyboru),

— trasę (do wyboru),

— możliwości i status sprzętu (do wyboru).

UWAGA: *Zasady wprowadzania danych, formatów i zawartości pól są określone w załączniku A.*";

f) punkty 7.3.3.1.2, 7.3.3.1.3 i 7.3.3.1.4 otrzymują brzmienie:

„7.3.3.1.2. Następujące elementy poddane będą weryfikacji:

— ETO przy COP,

— poziom(-y) przekazu,

— kod SSR,

— możliwości i status sprzętu.

7.3.3.1.3. Komunikat REV zostanie wysłany, gdy:

— ETO przy COP różni się od zamieszczonego w poprzednim komunikacie w stopniu większym niż dwustronnie uzgodniona wartość, z dokładnością do najbliższej liczby całkowitej,

— nastąpiła zmiana w poziomie (poziomach) przekazu, kodzie SSR lub możliwościach i statusie sprzętu.

7.3.3.1.4. W przypadku dwustronnego uzgodnienia komunikat REV wysyła się wówczas, gdy następuje zmiana niżej wymienionych elementów:

— COP,

— trasa.

UWAGA: *Zasady działania mogą wymagać, aby poprawki dokonane po ACT podlegały uprzedniej koordynacji między odnośnymi jednostkami.*";

g) punkty 7.3.3.2.1 i 7.3.3.2.2 otrzymują brzmienie:

„7.3.3.2.1. *Format ICAO*

Wszystkie komunikaty weryfikacyjne zawierają typy pól 3, 7, 13, 14 i 16. Stosuje się następujące zasady:

— zmiana ETO przy COP lub poziomu (poziomów) przekazu jest uwzględniona przez wprowadzenie zweryfikowanych danych w polu 14,

— zmiana kodu SSR zostanie zawarta jako elementy b) i c) pola 7.

Wszystkie inne poprawki uwzględnione są w formacie pola 22 po pięciu początkowych polach. Stosuje się następujące zasady:

— pola uwzględnione w formacie pola 22 mogą być w dowolnym porządku względem siebie,

— zmiany COP są wprowadzane jako dane pola 14 w formacie pola 22 (zob. załącznik B – Specjalne wymogi dotyczące ustalenia trasy),

— zmiany trasy są wprowadzane jako dane pola 15 w formacie pola 22. Zasady koordynacji takich zmian, w tym bezpośredniego ustalania trasy, są określone w załączniku B – Specjalne wymogi dotyczące ustalania trasy,

— możliwości i status sprzętu; jedynie możliwość lub możliwości, które mogą ulec zmianie winny być uwzględnione. Informacja zmieniająca możliwość, która wywołuje potrzebę włączenia danych dotyczących dodatkowej możliwości wymienionej w załączniku A ust. A.30, winna uwzględniać niniejszą dodatkową możliwość.

7.3.3.2.2. *Format ADEXP*

Wszystkie komunikaty weryfikacyjne w formacie ADEXP zawierają następujące pola podstawowe: TITLE REFDATA ARCID ADEP ADES. Stosuje się następujące zasady:

— zmiana ETO przy COP lub poziomu (poziomów) przekazu jest uwzględniona przez wprowadzenie zweryfikowanych danych w polu podstawowym COORDATA,

— należy uwzględnić pole podstawowe COP, chyba że zmiana ETA lub poziomu (poziomów) przekazu wymaga użycia pola podstawowego COORDATA. Zawiera ono COP, przez który lot jest aktualnie koordynowany, lub – jeżeli do COP wprowadzane są zmiany – COP, poprzez który lot był koordynowany uprzednio,

— zmiany COP wprowadza się przy użyciu pola podstawowego COORDATA (zob. dodatek B – Specjalne wymogi dotyczące ustalania trasy). Jak stwierdzono powyżej, komunikaty takie zawierają również pole podstawowe COP,

— zmiany trasy wprowadzane są przy użyciu pola podstawowego ROUTE. Zasady koordynacji takich zmian, w tym bezpośredniego ustalania trasy, są określone w załączniku B – Specjalne wymogi dotyczące ustalania trasy,

— zmiana kodu SSR wykazana jest przez uwzględnienie pola podstawowego SSRCODE,

— zmiana możliwości i statusu sprzętu wykorzystuje pole podstawowe EQCST; jedynie możliwość lub możliwości, które mogą ulec zmianie, winny być uwzględnione. Informacja zmieniająca możliwość, która wywołuje potrzebę włączenia danych dotyczących dodatkowej możliwości wymienionej w załączniku A ust. A.30, winna uwzględniać niniejszą dodatkową możliwość;"

h) punkty 7.3.5.1 i 7.3.5.2 otrzymują brzmienie:

„7.3.5.1. *ICAO*

a) (REVE/L002-AMM253-LMML-BNE/1226F310-EGBB)

b) (REVE/L010-AMM253/A2317-LMML-BNE/1226F310-EGBB)

c) (REVE/L019-AMM253-LMML-BNE/1237F350-EGBB-81/W/NO)

d) (REVBC/P873-BAF4486-EBMB-NEBUL/2201F250-LERT-81/W/NO U/EQ)

7.3.5.2. *ADEXP*

a) -TITLE REV -REFDATA -SENDER -FAC E -RECVR -FAC L -SEQNUM 002 -ARCID AMM253 -ADEP LMML -COORDATA -PTID BNE -TO 1226 -TFL F310 -ADES EGBB

b) -TITLE REV -REFDATA -SENDER -FAC E -RECVR -FAC L -SEQNUM 010 -ARCID AMM253 -ADEP LMML -COP BNE -ADES EGBB -SSRCODE A2317

c) -TITLE REV -REFDATA -SENDER -FAC E -RECVR -FAC L -SEQNUM 019 -ARCID AMM253 -ADEP LMML -COP BNE -ADES EGBB -BEGIN EQCST -EQPT W/NO -END EQCST

d) -TITLE REV -REFDATA -SENDER -FAC BC -RECVR -FAC P -SEQNUM 873 -ARCID BAF4486 -ADEP EBMB -COP NEBUL -ADES LERT -BEGIN EQCST -EQPT Y/NO -EQPT U/EQ -END EQCST";

i) załącznik A otrzymuje brzmienie:

— w spisie zawartości dodaje się pkt A.29 i A.30:

„A.29 Rodzaj lotu

A.30 Możliwości i status sprzętu”,

— dodaje się pkt A.2.2.a:

„A.2.2.a W niektórych przypadkach stosuje się nr pseudopola ICAO, w przypadku, gdy nie istnieje odpowiednie pole ICAO. Takie liczby zawierają dwucyfrowe wartości równe lub większe od 80.”;

— punkt A.14 otrzymuje brzmienie:

„A.14. Pole to dopuszcza możliwość uwzględnienia w określonych komunikatach danych o planie lotu, które z reguły nie występują jako część procedury koordynacji i nie są wymienione w tym dodatku. Dozwolone jest uwzględnienie następujących elementów, jak opisane w dodatku 2 wykazie 1, typy pól 8 i 18:

— zasady lotu,

— oznaczenia rejestrowe,

— nazwa operatora,

— powód dla specjalnego traktowania przez ATS,

— rodzaj,

— osiągi,

— nazwa lotniska odlotu docelowego lub alternatywnego,

— uwagi w prostym języku.

A.14.1. *ICAO*

Typ pola 8, element a) zasady lotu w formacie typu pola 22.

Jeden lub więcej z następujących elementów typu pola 18 w formacie typu pola 22:

REG, OPR, STS, TYP, PER, DEP, DEST, ALTN, RALT, RMK.

A.14.2. *ADEXP*

Pola podstawowe: »fltrul«, »depz«, »destz«, »opr«, »per«, »reg«, »rmk«, »altrnt1«, »altrnt2«, »sts« i »typz«.”,

— dodaje się pkt A.29 i A.30:

„A.29. **Rodzaj lotu**

Element ten odpowiada informacji zawartej w planie lotu lub podobnym informacjom pochodzącym z alternatywnego źródła. Jeżeli rodzaj lotu pominięto w planie lotu lub nie jest on znany z innych przyczyn, wstawia się literę X.

A.29.1. *ICAO*

Rodzaj lotu wstawia się jako pojedynczą literę w formacie typu pola 22 z użyciem liczby 80 jako pseudotypu pola.

A.29.2. *ADEXP*

Pole podstawowe »flttyp«.

A.30. **Możliwości i status sprzętu**

Element ten wskazuje możliwości i status sprzętu, który jest albo bezwzględnie wymagany dla lotu w określonych przestrzeniach powietrznych lub na określonych trasach, albo ma znaczący wpływ na świadczenie usług ATC. Istnienie takiej możliwości jest określone w planie lotu, ale może okazać się ona błędna lub ulec zmianie podczas lotu. Możliwości i status sprzętu określają aktualny status.

Status uwzględnia następujące elementy:

— możliwość RVSM,

— sprzęt 8.33 kHz RTF.

Status następujących elementów uwzględnia się dla lotów państwowych, jak określono w rodzaju lotu w planie lotu, dla którego nie istnieje informacja dotycząca udostępnienia sprzętu 8.33 kHz RTF:

— sprzęt UHF.

A.30.1. *ICAO*

Dane zostają wstawione w formacie typu pola 22 z użyciem liczby 81 jako pseudopola.

Dla każdej z możliwości zostają wstawione dwa elementy:

— możliwość sprzętu wyrażona pojedynczą literą, jak określono w typie pola 10 »Sprzęt« w planie lotu ICAO (zob. dodatek 3 wykazu 1), za którą bezpośrednio następuje,

— separator elementów – ukośnik (/), za którym bezpośrednio następuje,

— status wyrażony w postaci dwóch liter.

Status określa się za pomocą następujących wskaźników, w zależności od lotu:

a) EQ oznacza, że lot jest wyposażony, a sprzęt jest dostępny do używania przez dany lot;

b) NO oznacza, że lot nie jest wyposażony lub że z nieznanych przyczyn sprzęt nie może być używany przez dany lot;

c) UN oznacza, że nieznana jest zgodność z możliwościami.

Pierwszą grupę możliwości wstawia się bezpośrednio po ukośniku następującym po numerze pola. Kolejne grupy są oddzielone spacją. Kolejność możliwości sprzętu nie jest istotna.

A.30.2. *ADEXP*

Pole podstawowe »EQCST«".

.

2) W załączniku II załącznik A otrzymuje brzmienie:

a) w pkt A.2 dodaje się następujące wpisy:

Termin pomocniczy	Składnia	Semantyka	Używane w polu głównym	Używane w podpolu	Używane w polu pomocniczym
„eqptcode	1 {ALPHANUM} 2	Kod określający możliwość sprzętu. Może być identyczny z kodem sprzętu.		eqpt	
eqptstatus	2 {ALPHA}2	Dwuliterowa wartość statusu określająca status możliwości samolotu.		eqpt"	

b) w pkt A.3 dodaje się następujący wpis:

Podstawowy ADEXP	Rodzaj	Składnia	Semantyka
„eqcst	b	»–« »BEGIN« »EQCST« 1 {eqpt} »–« »END« »EQCST«	Lista kodów możliwości sprzętu; po każdym następuje wartość statusu określająca aktualny status możliwości"

c) w pkt A.4 dodaje się następujący wpis:

Podpole	Rodzaj	Składnia	Semantyka	Używane w polu podstawowym	Używane w podpolu
„eqpt	b	»–« »EQPT« eqptcode! »/« ! eqptstatus	Kod możliwości sprzętu, po którym następuje wartość statusu, która określa aktualny status możliwości.	eqcst"	