Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 923/2012

z dnia 26 września 2012 r.

ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r.	L 63	1	6.3.2015
►M2	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/1185 z dnia 20 lipca 2016 r.	L 196	3	21.7.2016
►M3	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/835 z dnia 12 maja 2017 r.	L 124	35	17.5.2017
►M4	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/469 z dnia 14 lutego 2020 r.	L 104	1	3.4.2020
►M5	zmienione rozporządzeniem wykonawcze Komisji (UE) 2020/1177 z dnia 7 sierpnia 2020 r.	L 259	12	10.8.2020
►M6	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/886 z dnia 26 czerwca 2020 r.	L 205	14	29.6.2020
►M7	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/666 z dnia 22 kwietnia 2021 r.	L 139	187	23.4.2021
►M8	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1772 z dnia 12 września 2023 r.	L 228	73	15.9.2023
►M9	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/379 z dnia 25 stycznia 2024 r.	L 379	1	26.1.2024

▼B

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 923/2012

z dnia 26 września 2012 r.

ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma na celu ustanowienie wspólnych zasad w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej, które mają zastosowanie do ogólnego ruchu powietrznego w zakresie objętym rozporządzeniem (WE) nr 551/2004.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się w szczególności do użytkowników przestrzeni powietrznej i statków powietrznych uczestniczących w ogólnym ruchu lotniczym:

a) wykonujących przewozy do i z Unii oraz w obrębie jej terytorium;

b) oznakowanych znakami przynależności państwowej i znakami rejestracyjnymi państwa członkowskiego Unii i wykonujących przewozy w dowolnej przestrzeni powietrznej w zakresie, w jakim nie są sprzeczne z przepisami opublikowanymi przez państwo posiadające jurysdykcję nad terytorium, nad którym przelatują.

▼M8

3. Niniejsze rozporządzenie ma ponadto zastosowanie do właściwych organów państw członkowskich, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, menedżera sieci, operatorów lotnisk i członków personelu naziemnego zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych.

▼M2

4. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do modeli statków powietrznych i statków powietrznych będących zabawką. Państwa członkowskie zapewniają jednak ustanowienie przepisów krajowych gwarantujących, że modele statków powietrznych i statki powietrzne będące zabawką są eksploatowane w sposób ograniczający do minimum zagrożenia dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, osób, mienia lub innych statków powietrznych.

▼B

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia przyjęto następujące definicje:

1) „dokładność” oznacza stopień zgodności między wartością oszacowaną lub zmierzoną a wartością rzeczywistą;

▼M2

_____

▼B

3) „przestrzeń powietrzna ze służbą doradczą” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach lub wyznaczoną trasę, na przestrzeni których zapewniana jest służba doradcza ruchu lotniczego;

▼B

4) „trasa ze służbą doradczą” oznacza wyznaczoną trasę, na której zapewniana jest służba doradcza ruchu lotniczego;

5) „lot akrobacyjny” oznacza celowy manewr obejmujący nagłą zmianę pozycji przestrzennej statku powietrznego, anormalną pozycję przestrzenną statku powietrznego lub anormalne jego przyspieszenie, które nie jest niezbędne do wykonywania normalnego lotu ani w procesie szkolenia do celów wydania licencji lub uprawnień innych niż uprawnienia akrobacyjne;

6) „lotnisko” oznacza wydzielony obszar (w tym wszystkie budynki, instalacje i urządzenia) na lądzie, na wodzie, na konstrukcji stałej albo na stałej lub pływającej konstrukcji pełnomorskiej, w całości lub w części przeznaczony do startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych;

7) „służba kontroli lotniska” oznacza służbę kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego;

8) „organ kontroli lotniska” oznacza organ ustanowiony dla zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego;

9) „ruch lotniskowy” oznacza wszelki ruch na polu manewrowym lotniska i ruch wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w sąsiedztwie lotniska. Statek powietrzny wykonujący loty w sąsiedztwie lotniska oznacza m.in. statek wchodzący w krąg nadlotniskowy lub go opuszczający;

10) „krąg nadlotniskowy” oznacza określoną trasę, na której statek powietrzny wykonuje lot w sąsiedztwie lotniska;

11) „strefa ruchu lotniskowego” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, ustanowioną wokół lotniska dla ochrony ruchu lotniskowego;

12) „prace lotnicze” oznaczają operacje lotnicze, podczas których statek powietrzny jest wykorzystywany do specjalistycznych usług w takich dziedzinach, jak rolnictwo, budownictwo, fotografowanie, miernictwo, obserwacje i patrole, poszukiwanie i ratunek lub reklama lotnicza;

13) „zbiór informacji lotniczych (AIP)” oznacza publikację wydawaną przez państwo lub z jego upoważnienia, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej;

14) „ruchoma służba lotnicza” oznacza służbę telekomunikacyjną między naziemnymi stacjami lotniczymi a lotniczymi stacjami pokładowymi lub między lotniczymi stacjami pokładowymi, w której mogą uczestniczyć także stacje jednostek ratunkowych; w służbie tej mogą również współdziałać awaryjne radiolatarnie wskazujące miejsce położenia na częstotliwościach przeznaczonych do stosowania w sytuacjach zagrożenia i awaryjnych;

15) „stacja lotnicza” oznacza stację naziemną ruchomej służby lotniczej. W pewnych przypadkach stacja lotnicza może być umieszczona np. na pokładzie statku wodnego lub na platformie morskiej;

▼B

16) „samolot” oznacza statek powietrzny o własnym napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, uzyskujący swoją siłę nośną w locie głównie na skutek reakcji aerodynamicznych na powierzchnie, które pozostają nieruchome w danych warunkach lotu;

17) „pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)” oznacza system pokładowy statku powietrznego oparty na wykorzystaniu sygnałów transpondera wtórnego radaru dozorowania (SSR), który działa niezależnie od wyposażenia naziemnego i zapewnia pilotowi informacje o potencjalnym zagrożeniu kolizją ze statkami powietrznymi wyposażonymi w transpondery SSR;

18) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może utrzymywać się w atmosferze dzięki oddziaływaniu powietrza innym niż oddziaływanie powietrza na powierzchnię ziemi;

19) „adres statku powietrznego” oznacza niepowtarzalną kombinację 24 bitów dostępną w celu przypisania statkowi powietrznemu na potrzeby łączności powietrze-ziemia, nawigacji i dozorowania;

▼M8

19a) „znak rozpoznawczy statku powietrznego” oznacza grupę liter, cyfr lub kombinację obu tych rodzajów znaków, która jest identyczna ze znakiem wywoławczym statku powietrznego używanym w łączności ziemia-powietrze, lub stanowi jego zakodowany odpowiednik, i wykorzystywana jest do identyfikowania statku powietrznego w łączności ziemia-ziemia służb ruchu lotniczego;

▼B

20) „obserwacja ze statku powietrznego” oznacza ocenę jednego lub kilku elementów meteorologicznych przeprowadzoną ze statku powietrznego w locie;

21) „informacja AIRMET” oznacza informację wydawaną przez meteorologiczne biuro nadzoru, dotyczącą określonych zjawisk meteorologicznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów na małych wysokościach, a które nie zostały jeszcze włączone do wydanej prognozy dla lotów na małych wysokościach w danym rejonie informacji powietrznej lub w jego części;

22) „łączność powietrze-ziemia” oznacza łączność dwukierunkową między statkami powietrznymi a stacjami lub punktami na powierzchni ziemi;

23) „radiostacja kontroli powietrze-ziemia” oznacza telekomunikacyjną stację lotniczą, która przede wszystkim jest odpowiedzialna za obsługę łączności w zakresie operacji i kontroli statków powietrznych w danym obszarze;

24) „meldunek z powietrza” oznacza meldunek ze statku powietrznego w locie, przygotowany zgodnie z wymogami dotyczącymi podawania danych pozycyjnych, operacyjnych lub meteorologicznych;

▼M2

25) „podlot” oznacza poruszanie się śmigłowca/pionowy start i lądowanie (VTOL) nad powierzchnią lotniska, zwykle z wykorzystaniem wpływu ziemi, z prędkością podróżną zwykle mniejszą niż 37 km/h (20 kt);

▼B

26) „ruch lotniczy” oznacza ruch wszystkich statków powietrznych podczas lotu oraz na polu manewrowym lotniska;

▼M2

27) „służba doradcza ruchu lotniczego” oznacza służbę zapewnianą w przestrzeni powietrznej ze służbą doradczą w celu zapewnienia, w miarę możliwości, separacji między statkami powietrznymi wykonującymi operacje według planów lotu na podstawie wskazań instrumentów (IFR);

28) „zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (ATC)” oznacza upoważnienie statku powietrznego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego;

▼B

29) „instrukcja kontroli ruchu lotniczego” oznacza polecenia wydawane przez kontrolę ruchu lotniczego, wymagające od pilota podjęcia określonego działania;

30) „służba kontroli ruchu lotniczego” oznacza służbę zapewnianą w celu:

a) zapobiegania kolizjom:

1) między statkami powietrznymi; i

2) statków powietrznych na polu manewrowym z innymi statkami powietrznymi i z przeszkodami; oraz

b) usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;

31) „organ kontroli ruchu lotniczego” oznacza wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio ośrodek kontroli obszaru, organ kontroli zbliżania lub organ kontroli lotniska;

32) „służby ruchu lotniczego (ATS)” oznaczają wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio służbę informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradczą ruchu lotniczego, służbę kontroli ruchu lotniczego (służba kontroli obszaru, służba kontroli zbliżania lub służba kontroli lotniska);

▼M2

33) „przestrzenie powietrzne służb ruchu lotniczego (ATS)” oznaczają oznaczone alfabetycznie przestrzenie powietrzne o określonych wymiarach, wewnątrz których mogą być wykonywane określone rodzaje lotów i dla których zostały ustalone służby ruchu lotniczego i przepisy operacyjne;

34) „biuro odpraw załóg (ARO)” oznacza organ ustanowiony w celu przyjmowania meldunków dotyczących służb ruchu lotniczego oraz planów lotu składanych przed wylotem;

34a) „służba dozorowania służb ruchu lotniczego (ATS)” oznacza służbę zapewnianą bezpośrednio za pomocą systemu kontroli radarowej ATS;

35) „organ służb ruchu lotniczego (ATS)” oznacza wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio organ kontroli ruchu lotniczego, ośrodek informacji powietrznej, organ lotniskowej służby informacji powietrznej lub biuro odpraw załóg;

▼B

36) „droga lotnicza” oznacza obszar kontrolowany lub jego część ustanowioną w postaci korytarza;

37) „służba alarmowa” oznacza służbę ustanowioną w celu zawiadamiania właściwych organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z nimi w razie potrzeby;

▼M2

38) „lotnisko zapasowe” oznacza lotnisko, na które statek powietrzny może się udać, jeżeli nie jest możliwe lub celowe wykonywanie lotu do lub lądowanie na lotnisku zamierzonego lądowania, na którym są dostępne niezbędne służby i urządzenia, na którym można spełnić wymagania dotyczące osiągów statku powietrznego i które funkcjonuje w przewidywanym czasie jego wykorzystania. Lotniska zapasowe dzieli się na:

a) lotniska zapasowe po starcie: lotniska zapasowe, na których statek powietrzny mógłby lądować, jeżeli byłoby to konieczne, wkrótce po starcie, w sytuacji gdy nie jest możliwe wykorzystanie lotniska startu;

b) lotniska zapasowe na trasie: lotniska zapasowe, na których statek powietrzny mógłby lądować, w przypadku gdy w czasie lotu okazałoby się, że zmiana kursu jest konieczna;

c) lotniska zapasowe dla lotniska docelowego: lotniska zapasowe, na których statek powietrzny mógłby wylądować, jeżeli lądowanie na lotnisku zamierzonego lądowania stałoby się niemożliwe lub niecelowe;

▼B

39) „wysokość bezwzględna” oznacza odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od średniego poziomu morza (MSL);

40) „służba kontroli zbliżania” oznacza służbę kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących lub wylatujących lotów kontrolowanych;

41) „organ kontroli zbliżania” oznacza organ ustanowiony dla zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych przylatujących lub wylatujących z jednego lub większej liczby lotnisk;

42) „płyta” oznacza określony obszar wydzielony dla postoju statków powietrznych, na którym odbywa się wsiadanie lub wysiadanie pasażerów, załadowanie lub wyładowanie poczty lub towaru, zaopatrywanie w paliwo, parkowanie lub obsługa tych statków;

43) „ośrodek kontroli obszaru (ACC)” oznacza organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych w podległych mu obszarach kontrolowanych;

44) „służba kontroli obszaru” oznacza służbę kontroli ruchu lotniczego dla lotów kontrolowanych wykonywanych w obszarach kontrolowanych;

45) „nawigacja obszarowa (RNAV)” oznacza metodę nawigacji, która pozwala na loty statków powietrznych po dowolnie określonym torze lotu w zasięgu naziemnych lub umieszczonych w przestrzeni urządzeń nawigacyjnych, w granicach możliwości urządzeń autonomicznych lub przy stosowaniu kombinacji tych urządzeń;

46) „trasa ATS” oznacza określoną trasę przeznaczoną do kanalizowania przepływu ruchu według potrzeb, w celu zapewnienia służb ruchu lotniczego;

47) „automatyczne zależne dozorowanie – rozgłaszanie (ADS-B)” oznacza sposób, za pomocą którego statki powietrzne, pojazdy lotniskowe i inne obiekty mogą w sposób automatyczny przekazywać lub otrzymywać dane takie jak znak rozpoznawczy, pozycja i, zależnie od przypadku, dodatkowe dane w trybie rozgłaszania, wykorzystując łącze transmisji danych;

▼B

48) „automatyczne zależne dozorowanie – kontrakt (ADS-C)” oznacza sposób, za pomocą którego będzie dokonywana wymiana informacji, zgodnie z warunkami kontraktu ADS-C, między systemem naziemnym a statkiem powietrznym z wykorzystaniem łącza transmisji danych, z określeniem sytuacji, w których meldunki ADS-C będą nadawane oraz danych w nich zawartych;

▼M2

48a) „automatyczne zależne dozorowanie – kontrakt (ADS-C)” oznacza plan przekazywania meldunków, ustalający warunki przekazywania danych ADS-C (tj. danych wymaganych przez organ służb ruchu lotniczego i częstotliwość meldunków ADS-C, które muszą być uzgodnione przed zastosowaniem ADS-C w zapewnianiu służb ruchu lotniczego);

▼B

49) „służba automatycznej informacji lotniskowej (ATIS)” oznacza automatyczne dostarczanie bieżących, rutynowych informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym, nieprzerwanie przez 24 godziny lub przez określoną część tego okresu:

a) „służba cyfrowej automatycznej informacji lotniskowej (D-ATIS)” oznacza dostarczanie ATIS przy pomocy łącza transmisji danych;

b) „foniczna służba automatycznej informacji lotniskowej (foniczny ATIS)” oznacza dostarczanie ATIS poprzez ciągłe i powtarzające się foniczne rozgłaszanie;

50) „pułap chmur” oznacza wysokość, nad ziemią lub wodą, podstawy najniższej warstwy chmur znajdujących się poniżej 6 000 m (20 000 ft) i pokrywających więcej niż połowę nieba;

51) „punkt zmiany namiaru” oznacza punkt, w którym statek powietrzny, wykonując lot na odcinku trasy ATS określony za pomocą ogólnokierunkowych radiolatarń bardzo wysokiej częstotliwości, przejdzie według przewidywań z wykorzystania, jako podstawowej pomocy, urządzenia znajdującego się za statkiem powietrznym na wykorzystanie następnego urządzenia, które znajduje się przed statkiem powietrznym;

52) „granica zezwolenia” oznacza punkt, do którego statkowi powietrznemu zostało udzielone zezwolenie kontroli ruchu lotniczego;

53) „chmura o znaczeniu operacyjnym” oznacza chmury o podstawie poniżej 1 500 m (5 000 ft) wysokości względnej lub poniżej najwyższej minimalnej wysokości bezwzględnej sektorowej, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, lub chmurę cumulonimbus lub cumulus wieżowy, występujące na dowolnej wysokości;

54) „kod (SSR)” oznacza liczbę przyporządkowaną określonemu wieloimpulsowemu sygnałowi odpowiedzi, przesyłanemu przez transponder w modzie A lub C;

55) „właściwy organ” oznacza organ wyznaczony przez państwo członkowskie jako właściwy do zapewnienia zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia;

56) „obszar kontrolowany” oznacza kontrolowaną przestrzeń powietrzną rozciągającą się w górę od określonej granicy nad ziemią;

▼M4

57) „lotnisko kontrolowane (ang. *controlled aerodrome*)” oznacza lotnisko, na którym w odniesieniu do ruchu lotniskowego zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego;

▼B

58) „przestrzeń powietrzna kontrolowana” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej;

59) „lot kontrolowany” oznacza każdy lot, na który wymaga się zezwolenia kontroli ruchu lotniczego;

60) „łączność kontroler–pilot łączem transmisji danych (CPDLC)” oznacza sposób komunikacji pomiędzy kontrolerem i pilotem z zastosowaniem łącza transmisji danych dla łączności ATC;

61) „strefa kontrolowana lotniska” oznacza kontrolowaną przestrzeń powietrzną rozciągającą się od powierzchni ziemi do określonej górnej granicy;

62) „przelot ze wznoszeniem” oznacza technikę przelotu samolotu polegającą na zwiększaniu wysokości bezwzględnej w wyniku zmniejszania się masy samolotu;

63) „poziom przelotu” oznacza poziom utrzymywany podczas znacznej części lotu;

64) „bieżący plan lotu (CPL)” oznacza plan lotu z ewentualnymi zmianami wynikającymi z kolejnych zezwoleń;

65) „strefa niebezpieczna” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której w danym czasie mogą odbywać się działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych;

66) „łączność łączem transmisji danych” oznacza rodzaj łączności przeznaczonej do wymiany depesz przy wykorzystaniu łącza transmisji danych;

67) „podstawa odniesienia” oznacza każdą wielkość lub zbiór wielkości, które mogą służyć jako odniesienie lub podstawa do obliczania innych wielkości;

68) „zezwolenie z wyprzedzeniem” oznacza zezwolenie wydane statkowi powietrznemu przez organ kontroli ruchu lotniczego, który w chwili wydawania zezwolenia nie zapewnia służby kontroli ruchu lotniczego danemu statkowi powietrznemu;

69) „przewidywany czas przelotu” oznacza przewidywany czas potrzebny na przebycie trasy od jednego znaczącego punktu nawigacyjnego do innego;

▼M8

69a) „przewidywana data odblokowania” oznacza przewidywaną datę, kiedy statek powietrzny rozpocznie ruch związany z odlotem;

▼B

70) „przewidywany czas odblokowania” oznacza przewidywany czas, kiedy statek powietrzny rozpocznie ruch związany z odlotem;

▼M2

71) „przewidywany czas przylotu (ETA)” oznacza, w przypadku lotów IFR, przewidywany czas przybycia statku powietrznego nad wyznaczony punkt, określony poprzez odniesienie do pomocy nawigacyjnych, od którego rozpoczęte zostaną procedury podejścia według wskazań przyrządów lub, gdy nie ma pomocy nawigacyjnej związanej z lotniskiem, czas, w którym statek powietrzny przybędzie nad lotnisko. Dla lotów wykonywanych zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR) jest to przewidywany czas przybycia statku powietrznego nad lotnisko;

▼B

72) „przewidywany czas podejścia” oznacza czas przewidywany przez kontrolę ruchu lotniczego (ATC), kiedy przybywający statek powietrzny w wyniku opóźnienia opuści pozycję oczekiwania w celu wykonania podejścia do lądowania. Aktualny czas opuszczenia pozycji oczekiwania będzie zależny od zezwolenia na podejście;

73) „złożony plan lotu (FPL)” oznacza plan lotu bez ewentualnych zmian, przedstawiony organowi ATS przez pilota lub jego upoważnionego przedstawiciela;

74) „członek załogi lotniczej” oznacza członka załogi posiadającego licencję, któremu powierzono pełnienie obowiązków istotnych dla eksploatacji statku powietrznego w okresie pełnienia czynności lotniczych;

75) „ośrodek informacji powietrznej” oznacza organ ustanowiony w celu zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej;

76) „rejon informacji powietrznej” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa;

77) „służba informacji powietrznej” oznacza służbę ustanowioną w celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów;

78) „poziom lotu (FL)” oznacza powierzchnię o stałym ciśnieniu atmosferycznym, odniesioną do określonej wartości ciśnienia atmosferycznego, 1 013,2 hektopaskala (hPa), i oddzieloną od innych takich powierzchni określonymi przedziałami ciśnienia;

79) „plan lotu” oznacza określone informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu statku powietrznego, dostarczane organom służb ruchu lotniczego;

80) „widzialność w locie” oznacza widzialność do przodu z kabiny pilota podczas lotu statku powietrznego;

81) „prognoza” oznacza opis warunków meteorologicznych przewidywanych na określony czas lub przedział czasu, dla określonego obszaru lub części przestrzeni powietrznej;

82) „widzialność przy ziemi” oznacza widzialność na lotnisku podawaną przez uprawnionego obserwatora lub przez systemy automatyczne;

83) „kurs” oznacza kierunek osi podłużnej statku powietrznego, wyrażany zwykle w stopniach w odniesieniu do północnego kierunku południka (geograficznego, magnetycznego, busoli lub siatki);

84) „wysokość względna” oznacza odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;

85) „śmigłowiec” oznacza statek powietrzny cięższy od powietrza, wytwarzający siłę nośną głównie w wyniku oddziaływania powietrza z jednym lub większą liczbą wirników o osiach zasadniczo pionowych;

86) „przestrzeń powietrzna nad morzem pełnym” oznacza przestrzeń powietrzną, która nie jest położona nad terytorium lądowym i morzami terytorialnymi, zgodnie z określeniem sprecyzowanym w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (Montego Bay, 1982 r.);

87) „IFR” jest to skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

▼B

88) „lot IFR” oznacza lot wykonywany zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

89) „IMC” jest to skrót odnoszący się do warunków meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów;

▼M2

89a) „operacja podejścia według wskazań przyrządów” oznacza podejście i lądowanie przy użyciu przyrządów do prowadzenia nawigacyjnego w oparciu o procedurę podejścia według wskazań przyrządów. Istnieją dwie metody wykonywania podejścia według wskazań przyrządów:

a) dwuwymiarowa (2D) operacja podejścia według wskazań przyrządów z wykorzystaniem jedynie poziomego prowadzenia nawigacyjnego; oraz

b) trójwymiarowa (3D) operacja podejścia według wskazań przyrządów z wykorzystaniem zarówno poziomego, jak i pionowego prowadzenia nawigacyjnego;

▼M8

89b) „zintegrowany system wstępnego przetwarzania planu lotu (IFPS)” oznacza system będący częścią europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym, poprzez który, w ramach przestrzeni powietrznej, do której niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie, działa scentralizowany system przetwarzania i dystrybucji planów lotu, do którego zadań należy odbieranie, zatwierdzanie i dystrybucja planów lotu;

▼B

90) „procedura podejścia według wskazań przyrządów (IAP)” oznacza szereg uprzednio ustalonych manewrów wykonywanych według wskazań przyrządów pokładowych z określonym zabezpieczeniem przed zderzeniem z przeszkodami, od pozycji rozpoczęcia podejścia początkowego lub – w stosownych przypadkach – od początku określonej trasy dolotu do punktu, od którego może być wykonane lądowanie, a jeśli lądowanie nie zostało wykonane – do pozycji, w której obowiązują odpowiednie kryteria przewyższenia nad przeszkodami dla lotu w oczekiwaniu lub po trasie. Klasyfikacja procedur podejścia według wskazań przyrządów:

▼M2

a) procedura podejścia nieprecyzyjnego (NPA). Procedura podejścia według wskazań przyrządów przeznaczona dla dwuwymiarowych operacji podejścia według wskazań przyrządów typu A;

b) procedura podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV). Procedura podejścia według wskazań przyrządów w ramach nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów przeznaczona dla trójwymiarowych operacji podejścia według wskazań przyrządów typu A;

c) procedura podejścia precyzyjnego (PA). Procedura podejścia według wskazań przyrządów w oparciu o system nawigacji (ILS, MLS, GLS i SBAS kat. I) przeznaczona dla trójwymiarowych operacji podejścia według wskazań przyrządów typu A lub B;

▼B

91) „warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów (IMC)” oznaczają warunki meteorologiczne – wyrażone za pomocą widzialności, odległości od chmur i pułapu chmur – będące poniżej minimalnych warunków meteorologicznych określonych dla lotów z widocznością;

92) „pole wzlotów” oznacza część pola ruchu naziemnego przeznaczoną do startów i lądowań statków powietrznych;

93) „poziom” oznacza wyrażenie ogólne odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej i oznaczające odpowiednio wysokość względną, wysokość bezwzględną lub poziom lotu;

94) „pole manewrowe” oznacza część lotniska, wyłączając płyty, przeznaczoną do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych;

▼M2

94 a) „minimalna ilość paliwa” oznacza termin opisujący sytuację, w której zasilanie paliwem statku powietrznego osiągnęło stan, w którym lot musi się zakończyć lądowaniem na określonym lotnisku, a jakiekolwiek dalsze opóźnienie nie jest dopuszczalne;

▼B

95) „mod (SSR)” oznacza konwencjonalny identyfikator związany ze specyficznymi funkcjami sygnałów zapytania przesyłanych przez interrogator SSR. W załączniku 10 ICAO określono cztery mody: A, C, S i mod pośredni;

▼M2

95a) „model statku powietrznego” oznacza bezzałogowy statek powietrzny inny niż statek powietrzny będący zabawką, o masie operacyjnej nieprzekraczającej dopuszczalnych wartości określonych przez właściwy organ, zdolny do ciągłego lotu w atmosferze i wykorzystywany wyłącznie na potrzeby pokazów lub rekreacji;

95b) „obszar górzysty” oznacza obszar o zmieniającym się ukształtowaniu terenu, w którym zmiany wysokości terenu przekraczają 900 m (3 000 stóp) na odcinku 18,5 km (10,0 mil morskich);

▼B

96) „pole ruchu naziemnego” oznacza część lotniska przeznaczoną do startów, lądowań i do kołowania statków powietrznych, składającą się z pola manewrowego i płyt(-y);

▼M8

96a) „menedżer sieci (NM)” oznacza podmiot, któremu powierzono zadania niezbędne do wykonywania funkcji, o których mowa w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004;

▼B

97) „noc” oznacza okres między końcem zmierzchu cywilnego a początkiem brzasku cywilnego. Cywilny zmierzch kończy się wieczorem, gdy środek tarczy słonecznej znajdzie się w punkcie położonym 6 stopni poniżej horyzontu, natomiast brzask cywilny rozpoczyna się rano, gdy środek tarczy słonecznej znajdzie się w punkcie położonym 6 stopni powyżej horyzontu;

▼M8

97a) „NOTAM” oznacza wiadomość rozpowszechnianą za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierającą informacje na temat ustanowienia, stanu bądź zmian urządzeń lotniczych, służb, procedur lub też informacje o zagrożeniu, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu zaangażowanego w operacje lotnicze;

▼B

98) „przeszkoda” oznacza wszystkie stałe (o charakterze czasowym lub trwałym) i ruchome obiekty albo ich części, które:

a) znajdują się w strefie przeznaczonej dla ruchu naziemnego statku powietrznego; lub

b) przekraczają określoną powierzchnię przeznaczoną do ochrony statku powietrznego w locie; lub

c) znajdują się poza tymi określonymi powierzchniami i zostały ocenione jako stanowiące zagrożenie dla żeglugi powietrznej;

99) „miejsce operacji lotniczej” oznacza miejsce wybrane przez użytkownika lub pilota dowódcę na wykonanie lądowania, startu lub operacji śmigłowcowej z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym;

▼M8

99a) „nadawca planu lotu” oznacza osobę lub organizację składającą do zintegrowanego systemu wstępnego przetwarzania planu lotu (IFPS) plany lotu oraz związane z nimi depesze aktualizujące, w tym piloci, przewoźnicy i przedstawiciele działający w ich imieniu oraz służby ATS;

▼B

100) „pilot dowódca” oznacza pilota wyznaczonego przez użytkownika lub w przypadku lotnictwa ogólnego przeznaczenia właściciela statku powietrznego do pełnienia obowiązków dowódcy i ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczne wykonanie lotu;

▼M8

100a) „faza poprzedzająca lot” oznacza okres od momentu pierwszego złożenia planu lotu do momentu wydania pierwszego zezwolenia kontroli ruchu lotniczego;

▼B

101) „barometryczna wysokość bezwzględna” oznacza ciśnienie atmosferyczne wyrażone za pomocą wysokości bezwzględnej, która odpowiada temu ciśnieniu według atmosfery wzorcowej zgodnie z definicją zawartą w części 1 załącznika 8 do konwencji chicagowskiej;

102) „ryzyko użycia środków” oznacza użycie przez personel lotniczy jednego lub kilku środków psychotropowych w sposób, który:

a) stanowi bezpośrednie ryzyko dla używającego ich człowieka lub zagraża życiu, zdrowiu lub dobru innych; lub

b) wywołuje lub pogarsza problemy lub zaburzenia o charakterze zawodowym, społecznym, umysłowym, psychicznym lub fizycznym;

103) „strefa zakazana” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi państwa, w której loty statków powietrznych są zabronione;

▼M1

104) „substancja psychotropowa” oznacza alkohol, opioidy, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokainę, inne stymulatory psychiczne, halucynogenne i lotne rozpuszczalniki, wyłączając kofeinę i tytoń;

▼B

105) „radar” oznacza urządzenie do wykrywania za pomocą fal radiowych, które przekazuje informacje dotyczące odległości, kierunku lub wysokości obiektów;

106) „strefa obowiązkowej łączności radiowej (RMZ)” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której obowiązkowe jest posiadanie na wyposażeniu działających urządzeń radiowych;

107) „służba radionawigacji” oznacza służbę zapewniającą wskazówki lub dane o pozycji w celu wykonania sprawnej i bezpiecznej operacji przez statki powietrzne, wspieraną przez jedną lub więcej pomocy radionawigacyjnych;

108) „radiotelefonia” oznacza rodzaj łączności radiowej przeznaczonej głównie do wymiany informacji w postaci fonicznej;

109) „powtarzalny plan lotu” oznacza plan lotu dotyczący serii często powtarzających się, regularnie odbywanych pojedynczych lotów o identycznych danych podstawowych, przekazywany przez użytkownika organom ATS do przechowania i do powtarzalnego wykorzystania;

110) „punkt meldowania” oznacza określone miejsce geograficzne, w odniesieniu do którego może być podawana pozycja statku powietrznego;

111) „strefa ograniczona” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi państwa, w której loty statków powietrznych są ograniczone zgodnie z pewnymi określonymi warunkami;

112) „odcinek trasy” oznacza trasę lub jej część, zazwyczaj pokonywaną bez międzylądowania;

113) „droga startowa” oznacza prostokątną powierzchnię wyznaczoną na lotnisku lądowym, przygotowaną do startów i lądowań statków powietrznych;

▼M2

114) „miejsce oczekiwania przy drodze startowej” oznacza miejsce przeznaczone do zabezpieczenia drogi startowej, powierzchni ograniczenia przeszkód lub strefy krytycznej/wrażliwej systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS)/mikrofalowego systemu lądowania (MLS), gdzie kołujące statki powietrzne i inne pojazdy zatrzymują się i oczekują, zgodnie z poleceniem organu kontroli lotniska;

▼B

115) „zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR)” oznacza odległość, z której pilot statku powietrznego, znajdującego się w osi drogi startowej, może zobaczyć oznakowanie tej drogi lub światła ją obrysowujące, lub zidentyfikować jej oś;

▼M2

116) „personel, od którego zależy bezpieczeństwo” oznacza osoby mogące zagrozić bezpieczeństwu lotniczemu, jeżeli niewłaściwie wykonują swoje obowiązki i funkcje, w tym członków załogi, personel obsługi statków powietrznych, personel ds. operacji lotniskowych, ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej, personel obsługi technicznej, personel mający samodzielny dostęp do pola ruchu naziemnego i kontrolerów ruchu lotniczego;

▼B

117) „szybowiec” oznacza statek powietrzny cięższy od powietrza, utrzymujący się w locie w wyniku oddziaływania powietrza na stałe powierzchnie nośne, którego lot swobodny nie jest zależny od silnika, w tym lotnie, paralotnie i inne podobne jednostki;

118) „radar wtórny (SSR)” oznacza system radarowego nadzoru, który wykorzystuje nadajniki/odbiorniki (interrogatory) i transpondery;

119) „informacja SIGMET” oznacza informację wydawaną przez meteorologiczne biuro nadzoru, dotyczącą określonych zjawisk meteorologicznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów;

120) „pole sygnałowe” oznacza powierzchnię na lotnisku wykorzystaną do umieszczania na niej sygnałów naziemnych;

121) „znaczący punkt nawigacyjny” oznacza ustalone miejsce geograficzne wykorzystywane do określania przebiegu trasy ATS lub toru lotu statku powietrznego albo do innych celów nawigacyjnych i ATS;

122) „lot specjalny VFR” oznacza lot VFR wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska, w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;

123) „statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną” oznacza statek powietrzny, który oddalił się znacznie od swej zamierzonej linii drogi lub który melduje, że utracił orientację;

124) „radar dozorowania” oznacza urządzenie radarowe wykorzystywane do określania pozycji statku powietrznego w odniesieniu do odległości i kierunku;

125) „kołowanie” oznacza ruch statku powietrznego po powierzchni lotniska lub w miejscu operacji lotniczej przy użyciu mocy własnej, wyłączając start i lądowanie;

126) „droga kołowania” oznacza określoną drogę na lotnisku lądowym, wyznaczoną do kołowania statków powietrznych i zapewniającą połączenie między określonymi częściami lotniska, włączając:

▼B

a) linię kołowania do stanowiska postojowego, która oznacza część płyty wyznaczoną jako droga kołowania i przeznaczoną do zapewnienia dostępu tylko do stanowisk postojowych statków powietrznych;

b) drogę kołowania po płycie, która oznacza część systemu dróg kołowania zlokalizowaną na płycie i mającą na celu zapewnienie kołowania bezpośrednio przez tę płytę;

c) drogę szybkiego skołowania, która oznacza drogę kołowania połączoną pod kątem ostrym z drogą startową i przeznaczoną do ułatwienia lądującym statkom powietrznym opuszczenia drogi startowej przy prędkościach większych niż osiągane na innych drogach kołowania i przez to zmniejszającą do minimum czas zajmowania drogi startowej;

127) „terytorium” oznacza obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne podlegające suwerenności, będące suzerenem, objęte ochroną lub mandatem państwa;

128) „próg drogi startowej” oznacza początek odcinka drogi startowej wykorzystywanego do lądowania;

129) „całkowity przewidywany czas przelotu” oznacza:

a) dla lotów IFR – przewidywany czas, określony w odniesieniu do pomocy nawigacyjnych, potrzebny od startu do przybycia nad wyznaczony punkt, od którego jest zamierzone rozpoczęcie procedury podejścia według wskazań przyrządów, lub – gdy nie ma pomocy nawigacyjnej związanej z lotniskiem docelowym – do przybycia na lotnisko docelowe;

b) dla lotów VFR – przewidywany czas niezbędny od startu do przybycia nad lotnisko docelowe;

▼M2

129a) „statek powietrzny będący zabawką” oznacza bezzałogowy statek powietrzny zaprojektowany lub przeznaczony, wyłącznie lub niewyłącznie, do zabawy dla dzieci poniżej 14 roku życia;

▼B

130) „linia drogi” oznacza rzut toru lotu statku powietrznego na powierzchnię ziemi, którego kierunek w każdym jego punkcie jest wyrażony zwykle w stopniach w odniesieniu do północnego kierunku południka (geograficznego, magnetycznego lub siatki);

131) „rada dla zapobieżenia kolizji” oznacza radę udzielaną przez organ służb ruchu lotniczego, określającą manewry pomagające pilotowi uniknąć kolizji;

132) „informacja o ruchu” oznacza informację podaną przez organ służb ruchu lotniczego celem ostrzeżenia pilota o innym znanym lub zaobserwowanym ruchu lotniczym, który może znajdować się w pobliżu jego pozycji lub zamierzonej trasy lotu, i udzielenia mu pomocy w celu zapobieżenia kolizji;

133) „punkt przekazania kontroli” oznacza określony punkt, znajdujący się na torze lotu statku powietrznego, w którym odpowiedzialność za zapewnienie statkowi służby kontroli ruchu lotniczego jest przekazywana z jednego organu kontroli lub stanowiska kontroli do następnego;

134) „wysokość bezwzględna przejściowa” oznacza wysokość bezwzględną, na lub poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej jest określana w odniesieniu do wysokości bezwzględnych;

135) „poziom przejściowy” oznacza najniższy poziom lotu, jaki można wykorzystać powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej;

▼B

136) „strefa obowiązkowego używania transpondera (TMZ)” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której obowiązkowe jest posiadanie na wyposażeniu działających transponderów informujących o wysokości ciśnieniowej;

137) „niezidentyfikowany statek powietrzny” oznacza statek powietrzny, który został zaobserwowany lub o którym zawiadomiono, że wykonuje lot w danym obszarze, lecz którego tożsamość nie została ustalona;

138) „balon wolny bezzałogowy” oznacza statek powietrzny lżejszy od powietrza, bez napędu i załogi, w locie swobodnym;

139) „VFR” jest to skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotu z widocznością;

140) „lot VFR” oznacza lot wykonywany zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością;

141) „widzialność” oznacza widzialność przyjętą dla celów lotniczych, która oznacza większą spośród poniżej podanych wartości:

a) największa odległość, z której czarny obiekt odpowiednich rozmiarów, umieszczony w pobliżu ziemi, obserwowany na jasnym tle, daje się zauważyć i rozpoznać;

b) największa odległość, z której światła o wartości około 1 000 kandeli mogą daje się zauważyć i rozpoznać na nieoświetlonym tle;

142) „warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością” oznaczają warunki meteorologiczne wyrażone za pomocą widzialności, odległości od chmur i pułapu chmur równych ustalonym minimom lub od nich większych;

143) „VMC” jest to skrót odnoszący się do warunków meteorologicznych dla lotów z widocznością;

▼M4

144) „strefa krytyczna (ang. *critical area*)” oznacza strefę o określonych wymiarach, rozciągającą się wokół urządzeń naziemnych systemu podejścia precyzyjnego, obecność pojazdu lub statku powietrznego w której powoduje niedopuszczalne zakłócenia sygnału naprowadzania;

145) „strefa wrażliwa (ang. *sensitive area*)” oznacza strefę rozciągającą się poza strefę krytyczną, w której parkowanie lub ruch statku powietrznego lub pojazdów lub oba te działania wpłyną na sygnał naprowadzający w zakresie, w jakim może to stanowić niedopuszczalne zakłócenie dla statku powietrznego wykorzystującego ten sygnał;

▼M7

146) „przestrzeń powietrzna U-space” oznacza wyznaczoną przez państwa członkowskie strefę geograficzną dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, w której operacje SBSP mogą być prowadzone wyłącznie przy wsparciu usług U-space;

147) „usługa U-space” oznacza usługę opartą na usługach cyfrowych i automatyzacji funkcji, przeznaczoną do wspierania bezpiecznego, pewnego i skutecznego dostępu dużej liczby systemów bezzałogowych statków powietrznych do przestrzeni powietrznej U-space.

▼B

Artykuł 3

Zgodność

Państwa członkowskie zapewniają przestrzeganie wspólnych zasad i przepisów określonych w załączniku do niniejszego rozporządzenia, bez uszczerbku dla zawartych w art. 14 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przepisów dotyczących elastyczności, oraz środków bezpieczeństwa zawartych w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

▼B

Artykuł 4

Zwolnienia dotyczące operacji specjalnych

▼M2

1. Z własnej inicjatywy lub na wniosek zainteresowanych podmiotów, właściwe organy mogą zwolnić poszczególne podmioty lub kategorie podmiotów z dowolnych wymogów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do wymienionych poniżej działań wykonywanych w interesie publicznym oraz szkoleń potrzebnych dla ich bezpiecznego prowadzenia:

▼B

a) działania policyjne i celne;

b) działania obejmujące dozorowanie ruchu i pościg;

c) działania w dziedzinie ochrony środowiska, prowadzone przez organy władzy publicznej lub w ich imieniu;

d) poszukiwanie i ratownictwo;

e) loty medyczne;

f) działania ewakuacyjne;

g) działania gaśnicze;

h) zwolnienia wymagane w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów głów państw, ministrów i innych funkcjonariuszy państwowych.

2. Właściwy organ przyznający zwolnienia informuje EASA o charakterze zwolnienia nie później niż po upływie dwóch miesięcy od jego zatwierdzenia.

3. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla przepisów art. 3 i może być stosowany w tych przypadkach, gdy działań wymienionych w ust. 1 nie można przeprowadzić w ramach operacyjnego ruchu lotniczego lub w sytuacji, gdy w przeciwnym wypadku nie mogłyby one skorzystać z zawartych w niniejszym rozporządzeniu przepisów dotyczących elastyczności.

▼M2

Niniejszy artykuł pozostaje również bez uszczerbku dla minimów operacyjnych dotyczących śmigłowców zawartych w zatwierdzeniach szczególnych przyznawanych przez właściwy organ, zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 ([1]).

▼M4

*Artykuł 4*a

Bardzo wysoka częstotliwość (VHF) – częstotliwość w niebezpieczeństwie

1. Nie naruszając przepisów ust. 2, państwa członkowskie zapewniają, aby VHF częstotliwość w niebezpieczeństwie (121,500 MHz) wykorzystywano jedynie do celów awaryjnych określonych w pkt SERA.14095 lit. d) załącznika.

2. Państwa członkowskie mogą wyjątkowo zezwolić na korzystanie z VHF częstotliwości w niebezpieczeństwie, o której mowa w ust. 1, do celów innych niż cele określone w pkt SERA.14095 lit. d) załącznika, jeżeli ograniczą je do niezbędnych do osiągnięcia celu, oraz dokonają tego, aby ograniczyć wpływ na statek powietrzny znajdujący się w sytuacji zagrożenia lub sytuacji awaryjnej oraz na działania organów służb ruchu lotniczego.

([1]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

▼B

Artykuł 5

Rozbieżności

1. Po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia i nie później niż do dnia jego stosowania państwa członkowskie:

a) oficjalnie powiadamiają ICAO o wycofaniu wszystkich uprzednio zgłoszonych rozbieżności dotyczących norm i zalecanych metod postępowania ICAO objętych niniejszym rozporządzeniem, z wyjątkiem rozbieżności związanych z podstawowymi interesami obronnymi i w zakresie bezpieczeństwa państw członkowskich zgodnie z art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;

b) powiadamiają ICAO o wspólnie uzgodnionych rozbieżnościach zawartych w suplemencie do załącznika do niniejszego rozporządzenia.

2. Zgodnie z załącznikiem 15 do konwencji chicagowskiej każde państwo członkowskie publikuje w swoim wydaniu zbioru informacji lotniczych wspólnie uzgodnione rozbieżności zgłoszone ICAO zgodnie z ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu, a także wszelkie inne postanowienia, które są nieodzowne z uwagi na lokalne względy bezpieczeństwa i obrony powietrznej zgodnie z ust. 1 lit. a) niniejszego artykułu.

Artykuł 6

Monitorowanie zmian

1. Po wejściu niniejszego rozporządzenia w życie Komisja, wspierana przez Eurocontrol i EASA, ustanowi stały proces:

a) zapewniający monitorowanie i analizę każdej zmiany przyjętej w ramach konwencji chicagowskiej, która jest istotna dla zakresu niniejszego rozporządzenia; oraz

b) ukierunkowany na opracowanie, w odpowiednich przypadkach, propozycji zmian w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

2. Przepisy art. 5 niniejszego rozporządzenia, dotyczące wycofywania i zgłaszania rozbieżności oraz ich publikowania w zbiorze informacji lotniczych, a także art. 7 dotyczące zmian w załączniku stosuje się odpowiednio.

Artykuł 7

Zmiany w załączniku

1. W załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

2. Zmiany, o których mowa w ust. 1, mogą obejmować m.in. zmiany wymagane w celu zapewnienia spójności przepisów prawnych w przypadku rozszerzenia w przyszłości niniejszego rozporządzenia, tak by zawierało ono odpowiednie przepisy zamieszczone w załącznikach i dokumentach ICAO innych niż załącznik 2, lub zmiany wynikające z aktualizacji tych załączników i dokumentów ICAO, lub ze zmian w odpowiednich rozporządzeniach Unii.

Artykuł 8

Środki przejściowe i dodatkowe

1. Państwa członkowskie, które przed wejściem niniejszego rozporządzenia w życie przyjęły przepisy dodatkowe uzupełniające normę ICAO, zapewniają ich zgodność z niniejszym rozporządzeniem.

▼B

2. Do celów niniejszego artykułu tego rodzaju dodatkowe przepisy uzupełniające normę ICAO nie stanowią rozbieżności w rozumieniu konwencji chicagowskiej. Państwa członkowskie publikują dodatkowe przepisy oraz wszelkie kwestie pozostawione do decyzji właściwego organu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w swoich wydaniach zbiorów informacji lotniczych. Ponadto powiadamiają Komisję i EASA o tym fakcie w terminie dwóch miesięcy od wejścia niniejszego rozporządzenia w życie lub z chwilą przyjęcia przepisu dodatkowego.

Artykuł 9

Wymogi dotyczące bezpieczeństwa

Po wejściu niniejszego rozporządzenia w życie i bez uszczerbku dla art. 7, w celu utrzymania lub podniesienia istniejących poziomów bezpieczeństwa państwa członkowskie, w ramach procesu zarządzania bezpieczeństwem obejmującego wszystkie aspekty wdrożenia niniejszego rozporządzenia, zapewniają przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa planu wdrożenia, w tym identyfikację zagrożeń, ocenę i ograniczanie ryzyka, przed wprowadzeniem faktycznych zmian w uprzednio stosowanych procedurach. Tego rodzaju ograniczenie może obejmować stosowanie art. 3.

Artykuł 10

Zmiany w rozporządzeniach (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 1265/2007, (UE) nr 255/2010 i (UE) nr 1035/2011

1. W rozporządzeniu (WE) nr 730/2006 wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 2 pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) »IFR« oznacza skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

4) »VFR« oznacza skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotów z widocznością.”.

2. W rozporządzeniu (WE) nr 1033/2006 wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 2 ust. 2 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) »IFR« oznacza skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów.”;

b) art. 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1 Przepisy określone w załączniku stosuje się do składania, przyjmowania i dystrybucji planów lotu dla każdego lotu podlegającego niniejszemu rozporządzeniu oraz wszelkich zmian w kluczowych elementach planu lotu w fazie poprzedzającej lot, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.”;

c) nagłówek i pkt 1 załącznika otrzymują brzmienie:

„Przepisy, o których mowa w art. 3 ust. 1

1. Sekcja 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012. (*)

(*) Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1”.

3. W rozporządzeniu (WE) nr 1794/2006 wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 2 lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

▼B

„c) »IFR« oznacza skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

d) »VFR« oznacza skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotów z widocznością.”.

4. W rozporządzeniu (WE) nr 1265/2007 wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) »loty z widocznością« (loty VFR) oznaczają loty wykonywane zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością.”.

5. W rozporządzeniu (UE) nr 255/2010 wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) »IFR« oznacza skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów;”.

6. W rozporządzeniu (UE) nr 1035/2011 wprowadza się następujące zmiany:

a) w załączniku II pkt 4 lit. a) odniesienie: „załącznik 2, Przepisy ruchu lotniczego, wydanie dziesiąte z lipca 2005 r.” zastępuje się odniesieniem: „rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012”;

b) w załączniku II pkt 4 lit. c) w odniesieniu do: „załącznik 11, Służby ruchu lotniczego, wydanie trzynaste z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr 47-B” wprowadza się zmianę polegającą na dodaniu na końcu tego zdania wyrażenia „i rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012, zależnie od okoliczności”;

c) w załączniku III pkt 2 lit. b) w odniesieniu do: „załącznik 11, Służby ruchu lotniczego, wydanie trzynaste z lipca 2001 r. wraz ze wszystkimi poprawkami do nr. 47-B” wprowadza się zmianę polegającą na dodaniu na końcu tego zdania wyrażenia „i rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012, zależnie od okoliczności”.

Artykuł 11

Wejście w życie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Rozporządzenie stosuje się od dnia 4 grudnia 2012 r.

2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 akapit drugi państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia do dnia 4 grudnia 2014 r.

Jeżeli państwo członkowskie korzysta z takiej możliwości, powiadamia Komisję i EASA – zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – o przyczynach odstępstwa i okresie jego stosowania, a także o przewidywanych i powiązanych ramach czasowych dla wdrożenia niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK

PRAWO LOTNICZE

SEKCJA 1

Lot nad morzem pełnym

SERA.1001 Przepisy ogólne

a) W odniesieniu do lotu nad morzem pełnym stosowane są bez wyjątku przepisy określone w załączniku 2 do konwencji chicagowskiej. Do celów ciągłego i sprawnego funkcjonowania służb ruchu lotniczego, w szczególności w ramach funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, w przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym można stosować przepisy załącznika 11 do konwencji chicagowskiej zgodnie z zasadami stosowania tych przepisów nad terytorium państw członkowskich. Pozostaje to bez uszczerbku dla operacji państwowych statków powietrznych zgodnie z art. 3 konwencji chicagowskiej. Pozostaje to także bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich za zapewnienie bezpieczeństwa, skuteczności i sprawności w wykonywaniu przez statki powietrzne operacji w rejonach informacji powietrznej, w których odpowiadają za zapewnienie służb ruchu lotniczego zgodnie z porozumieniami ICAO dotyczącymi regionalnej żeglugi powietrznej.

b) Dla tych części morza pełnego, za które zgodnie z porozumieniem ICAO dotyczącym regionalnej żeglugi powietrznej państwo członkowskie przyjęło odpowiedzialność w odniesieniu do zapewnienia służb ruchu lotniczego, państwo to wyznacza instytucję zapewniającą ATS w celu zapewnienia tych służb.

SEKCJA 2

Stosowanie i zgodność

▼M8

SERA.2001 Przedmiot zastosowania

Bez uszczerbku dla przepisów zawartych w pkt SERA.1001, niniejszy załącznik dotyczy użytkowników przestrzeni powietrznej i statków powietrznych:

a) wykonujących przewozy do Unii, z Unii oraz w jej obrębie;

b) oznaczonych znakami przynależności państwowej i znakami rejestracyjnymi państwa członkowskiego Unii i wykonujących przewozy w dowolnej przestrzeni powietrznej w zakresie, w jakim nie są one sprzeczne z przepisami opublikowanymi przez państwo posiadające jurysdykcję nad terytorium, nad którym przelatują.

▼B

SERA.2005 Zgodność z prawem lotniczym

Użytkowanie statku powietrznego zarówno podczas lotu, jak i na polu ruchu naziemnego lotniska lub w miejscu operacji lotniczej, odbywa się zgodnie z przepisami ogólnymi, obowiązującymi przepisami lokalnymi, a podczas lotu ponadto z:

a) przepisami wykonywania lotów z widocznością; lub

b) przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

SERA.2010 Odpowiedzialność

a) Odpowiedzialność pilota dowódcy

Pilot dowódca statku powietrznego, niezależnie od tego, czy osobiście pilotuje statek powietrzny, czy też nie, jest odpowiedzialny za użytkowanie statku powietrznego zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia, od których wolno mu odstąpić w okolicznościach, w których takie odstępstwo jest bezwzględnie konieczne ze względów bezpieczeństwa.

▼B

b) Czynności przed lotem

Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca statku powietrznego zapoznaje się ze wszystkimi dostępnymi informacjami dotyczącymi zamierzonej operacji. Czynności przed lotami poza sąsiedztwo lotniska i przed wszystkimi lotami IFR obejmują dokładne zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami meteorologicznymi i prognozami pogody, z uwzględnieniem wymogów dotyczących paliwa oraz alternatywnego sposobu postępowania w przypadku, gdyby lot nie mógł się odbyć zgodnie z planem.

SERA.2015 Uprawnienia pilota dowódcy statku powietrznego

Podczas dowodzenia statkiem powietrznym ostateczną decyzję w sprawach dotyczących statku powietrznego podejmuje pilot dowódca statku powietrznego.

SERA.2020 Ryzyko użycia środków psychotropowych

Żadna osoba, której funkcja ma krytyczne znaczenie dla bezpieczeństwa lotniczego (personel, od którego zależy bezpieczeństwo), nie może wykonywać tej funkcji, będąc pod wpływem jakiegokolwiek środka psychotropowego ograniczającego sprawność organizmu ludzkiego. Żadna taka osoba nie może podejmować ryzyka związanego z użyciem tego rodzaju środków.

SEKCJA 3

Przepisy ogólne i zapobieganie kolizjom

ROZDZIAŁ 1

Ochrona osób i mienia

SERA.3101 Niedbałe lub nierozważne użytkowanie statku powietrznego

Statku powietrznego nie należy użytkować w sposób niedbały lub nierozważny, zagrażający życiu lub mieniu innych osób.

SERA.3105 Minimalne wysokości lotu

Z wyłączeniem sytuacji, w których jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie, lub w przypadku uzyskania zezwolenia właściwego organu, statek powietrzny nie wykonuje lotu nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu, chyba że lot odbywa się na takiej wysokości, która w przypadku sytuacji awaryjnej pozwoli na wykonanie lądowania bez nadmiernego narażania osób lub mienia na ziemi. Minimalne wysokości dla lotów VFR określono w SERA.5005 lit. f), a dla lotów IFR w SERA.5015 lit. b).

SERA.3110 Poziomy przelotu

Poziomy przelotu, na jakich ma się odbyć przelot lub jego część, są wyrażane jako:

a) poziomy lotu – dla lotów na najniższym dostępnym poziomie lotu lub powyżej tego poziomu albo, w stosownych przypadkach, powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej;

b) wysokości bezwzględne – dla lotów poniżej najniższego dostępnego poziomu lotu lub, w stosownych przypadkach, na wysokości bezwzględnej przejściowej lub poniżej tej wysokości.

SERA.3115 Zrzucanie lub rozpylanie substancji

Zrzucanie lub rozpylanie substancji ze statku powietrznego w locie jest prowadzone:

a) zgodnie z przepisami Unii lub, w stosownych przypadkach, przepisami krajowymi dotyczącymi operacji lotniczych regulowanych przez państwa członkowskie; oraz

b) zgodnie ze wskazówkami podanymi w odpowiednich informacjach, poradach lub zezwoleniu właściwego organu służb ruchu lotniczego.

▼B

SERA.3120 Holowanie

Statek powietrzny lub inny obiekt może być holowany przez statek powietrzny tylko:

a) zgodnie z przepisami Unii lub, w stosownych przypadkach, przepisami krajowymi dotyczącymi operacji lotniczych regulowanych przez państwa członkowskie; oraz

b) zgodnie ze wskazówkami podanymi w odpowiednich informacjach, poradach lub zezwoleniu odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego.

SERA.3125 Skoki spadochronowe

Skoki spadochronowe, z wyjątkiem skoków wykonywanych w sytuacjach awaryjnych, są wykonywane:

a) zgodnie z przepisami Unii lub, w stosownych przypadkach, przepisami krajowymi dotyczącymi operacji lotniczych regulowanych przez państwa członkowskie; oraz

b) zgodnie ze wskazówkami podanymi w odpowiednich informacjach, poradach lub zezwoleniu odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego.

SERA.3130 Loty akrobacyjne

Loty akrobacyjne są wykonywane tylko:

a) zgodnie z przepisami Unii lub, w stosownych przypadkach, przepisami krajowymi dotyczącymi operacji lotniczych regulowanych przez państwa członkowskie; oraz

b) zgodnie ze wskazówkami podanymi w odpowiednich informacjach, poradach lub zezwoleniu odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego.

SERA.3135 Loty grupowe

Statki powietrzne nie wykonują lotów w grupie, chyba że piloci dowódcy statków powietrznych uczestniczący w locie grupowym uzgodnili to wcześniej, a loty grupowe w przestrzeni powietrznej kontrolowanej spełniają warunki określone przez właściwy organ. Warunki te muszą zawierać niżej wymienione wymogi:

a) jeden z pilotów dowódców zostaje wyznaczony dowódcą statku powietrznego prowadzącego;

b) pod względem nawigacji i składania meldunku pozycyjnego grupa wykonuje lot jako pojedynczy statek powietrzny;

c) za zapewnienie separacji między statkami powietrznymi w locie odpowiada pilot dowódca statku powietrznego prowadzącego oraz piloci dowódcy innych statków powietrznych w locie, także w okresach przejściowych, w trakcie których statki powietrzne manewrują, ustalając własną separację w grupie, a także podczas formowania i rozformowywania grupy; oraz

d) w przypadku państwowych statków powietrznych maksymalna odległość poprzeczna, podłużna i pionowa między każdym statkiem powietrznym a dowódcą statku powietrznego prowadzącego jest zgodna z konwencją chicagowską. Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem państwowych, zachowują odległość od statku prowadzącego poprzeczną i podłużną nieprzekraczającą 1 km (0,5 nm) oraz 30 m (100 ft) w pionie.

SERA.3140 Balony wolne bezzałogowe

Balon wolny bezzałogowy jest użytkowany w taki sposób, aby ograniczyć do minimum zagrożenia dla osób, mienia lub innych statków powietrznych oraz zgodnie z wymogami określonymi w dodatku 2.

▼B

SERA.3145 Strefy zakazane i ograniczone

Statki powietrzne nie mogą wykonywać lotów w strefie zakazanej ani ograniczonej, której dane szczegółowe zostały należycie opublikowane, chyba że loty te odbywają się zgodnie z warunkami ograniczeń lub na podstawie zezwolenia państwa członkowskiego, nad którego terytorium ustanowiono te strefy.

ROZDZIAŁ 2

Zapobieganie kolizjom

SERA.3201 Przepisy ogólne

Żaden z przepisów niniejszego rozporządzenia nie zwalnia pilota dowódcy statku powietrznego z odpowiedzialności za podjęcie działania, łącznie z manewrami mającymi na celu zapobieganie kolizjom, opartymi na zalecanych manewrach zapewnianych przez urządzenia ACAS, które najlepiej zapobiegnie kolizji.

SERA.3205 Zbliżenie

Statek powietrzny nie zbliża się do innego statku powietrznego na odległość stwarzającą niebezpieczeństwo kolizji.

SERA.3210 Pierwszeństwo drogi

a) Pilot dowódca statku powietrznego mający pierwszeństwo drogi utrzymuje kurs i prędkość lotu.

b) Pilot dowódca statku powietrznego poinformowany o ograniczeniu zdolności manewrowych innego statku powietrznego daje mu pierwszeństwo drogi.

c) Pilot dowódca statku powietrznego, który na podstawie niżej podanych przepisów jest zobowiązany do pozostawania z dala od drogi innego statku powietrznego, unika przelatywania nad nim, pod nim lub przed nim, chyba że uczyni to w bezpiecznej odległości i uwzględni skutki turbulencji w strumieniu nadążającym.

1) *Zbliżanie na kierunkach przeciwnych.* Gdy dwa statki powietrzne zbliżają się do siebie na kierunkach przeciwnych lub prawie przeciwnych i grozi to niebezpieczeństwem zderzenia, pilot dowódca każdego z nich zmienia swój kurs w prawo.

2) *Zbliżanie na kierunkach zbieżnych.* Gdy dwa statki powietrzne zbliżają się do siebie na kierunkach zbieżnych i znajdują się w przybliżeniu na tym samym poziomie, pilot dowódca statku powietrznego, który ma inny statek powietrzny po swojej prawej stronie, daje mu pierwszeństwo drogi, z wyjątkiem następujących sytuacji:

(i) statki powietrzne o własnym napędzie silnikowym, cięższe od powietrza, dają pierwszeństwo drogi sterowcom, szybowcom i balonom;

(ii) sterowce dają pierwszeństwo drogi szybowcom i balonom;

(iii) szybowce dają pierwszeństwo drogi balonom;

(iv) statki powietrzne o własnym napędzie silnikowym dają pierwszeństwo drogi statkom powietrznym holującym inne statki powietrzne lub obiekty.

3) *Wyprzedzanie.* Wyprzedzającym statkiem powietrznym jest statek powietrzny, który zbliża się do innego statku powietrznego od tyłu, z kierunku tworzącego z płaszczyzną symetrii statku wyprzedzanego kąt mniejszy niż 70 stopni, tj. statek wyprzedzający znajduje się w takiej pozycji względem statku wyprzedzanego, z której w nocy nie byłoby widoczne albo lewe, albo prawe światło pozycyjne statku wyprzedzanego. Wyprzedzany statek powietrzny ma pierwszeństwo drogi, a pilot dowódca statku powietrznego wyprzedzającego, niezależnie od tego, czy się wznosi lub zniża, czy też wykonuje lot poziomy, pozostaje z dala od statku wyprzedzanego, zmieniając swój kurs w prawo; żadna następna zmiana we wzajemnym położeniu obu statków powietrznych nie zwalnia dowódcy statku powietrznego wyprzedającego od wymienionego obowiązku, dopóki nie minie statku wyprzedzanego i nie oddali się od niego.

(i) *Wyprzedzanie szybowców*. Pilot szybowca wyprzedzającego inny szybowiec może zmienić swój kurs w prawo lub w lewo.

▼B

4) *Lądowanie.* Pilot dowódca statku powietrznego w locie lub poruszającego się na ziemi albo na wodzie daje pierwszeństwo drogi statkom powietrznym lądującym lub będącym w końcowej fazie podejścia do lądowania.

(i) Gdy co najmniej dwa statki powietrzne cięższe od powietrza zbliżają się do lotniska lub miejsca operacji lotniczej z zamiarem lądowania, pilot dowódca statku powietrznego znajdującego się na wyższym poziomie daje pierwszeństwo drogi statkowi powietrznemu na niższym poziomie, lecz przepis ten nie powinien być wykorzystywany przez pilota dowódcę drugiego statku powietrznego w celu przecięcia drogi innego statku powietrznego będącego w końcowej fazie podejścia do lądowania lub wyprzedzenia go. Tym niemniej statki powietrzne o własnym napędzie silnikowym, cięższe od powietrza, dają pierwszeństwo drogi szybowcom.

(ii) *Lądowanie awaryjne.* Pilot dowódca statku powietrznego wiedząc, że inny statek powietrzny jest zmuszony do lądowania, daje temu statkowi pierwszeństwo drogi.

5) *Start.* Pilot dowódca statku powietrznego kołującego na polu manewrowym lotniska daje pierwszeństwo drogi statkom powietrznym startującym lub przygotowującym się do startu.

d) Ruch naziemny statków powietrznych, osób i pojazdów

1) W razie niebezpieczeństwa kolizji dwóch statków powietrznych kołujących na polu ruchu naziemnego lotniska lub równoważnej części miejsca operacji lotniczej mają zastosowanie następujące zasady:

(i) gdy dwa statki powietrzne zbliżają się do siebie na kierunkach przeciwnych lub zbliżonych do przeciwnych, każdy z nich zatrzymuje się lub, jeżeli jest to możliwe, zmienia kierunek ruchu w prawo, aby zachować bezpieczną odległość;

(ii) gdy dwa statki powietrzne znajdują się na kierunkach zbieżnych, statek powietrzny, który ma drugi statek po swojej prawej stronie, daje mu pierwszeństwo drogi;

(iii) statek powietrzny, który jest wyprzedzany przez inny statek powietrzny, ma pierwszeństwo drogi, a statek wyprzedzający zachowuje bezpieczną odległość od statku wyprzedzanego.

2) Na lotnisku kontrolowanym pilot dowódca statku powietrznego kołującego na polu manewrowym zatrzymuje się i oczekuje na wszystkich miejscach oczekiwania przy drodze startowej, chyba że otrzyma jednoznaczne zezwolenie na wjazd na drogę startową lub przejazd przez nią, wydane przez organ kontroli lotniska.

3) Pilot dowódca statku powietrznego kołującego na polu manewrowym zatrzymuje się i oczekuje przy wszystkich oświetlonych poprzeczkach zatrzymania i może kontynuować operację zgodnie z ust. 2 dopiero wtedy, gdy ich światła zostaną wyłączone.

4) Ruch osób i pojazdów na lotniskach

(i) Ruch osób lub pojazdów, w tym statków powietrznych holowanych, na polu manewrowym lotniska jest w miarę potrzeby kontrolowany przez organ kontroli lotniska, co ma na celu zapobieganie zagrożeniom dla tych osób, pojazdów i statków powietrznych lub statków powietrznych lądujących, kołujących lub startujących.

(ii) W warunkach stosowania procedur obowiązujących przy ograniczonej widzialności:

▼M4

A) ruch osób i pojazdów na polu manewrowym lotniska ograniczony jest do niezbędnego minimum, przy czym szczególnie uwzględnia się wymogi dotyczące ochrony strefy krytycznej i strefy wrażliwej (stref krytycznych i stref wrażliwych) pomocy radionawigacyjnych;

▼M4

B) z zastrzeżeniem przepisów ppkt (iii), stosuje się metodę lub metody separacji między pojazdami i kołującymi statkami powietrznymi określone przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej („ANSP”) i zatwierdzone przez właściwy organ, z uwzględnieniem dostępnych pomocy;

▼B

C) gdy na tej samej drodze startowej wykonywane są precyzyjne operacje według wskazań przyrządów ILS oraz MLS kategorii II lub kategorii III, wówczas zapewnia się bardziej restrykcyjną ochronę stref krytycznych i stref wrażliwych ILS lub MLS.

(iii) Pojazdom ratowniczym udającym się w kierunku statków powietrznych znajdujących się w stanie zagrożenia w celu niesienia pomocy udziela się pierwszeństwa przed każdym innym ruchem naziemnym.

(iv) Z zastrzeżeniem przepisów ppkt (iii) pojazdy znajdujące się na polu manewrowym przestrzegają następujących zasad:

▼M4

A) pojazdy i pojazdy holujące statki powietrzne dają pierwszeństwo drogi statkom powietrznym lądującym, startującym lub kołującym;

▼B

B) pojazdy dają pierwszeństwo drogi pojazdom holującym statki powietrzne;

C) pojazdy dają pierwszeństwo drogi innym pojazdom zgodnie z instrukcjami wydawanymi przez organ służb ruchu lotniczego;

D) z zastrzeżeniem przepisów lit. A), B) i C) pojazdy i pojazdy holujące statki powietrzne stosują się do instrukcji wydawanych przez organ kontroli lotniska.

SERA.3215 Światła, które powinny być włączone na statkach powietrznych

a) Z wyjątkiem przypadków wymienionych w lit. e), w nocy wszystkie statki powietrzne mają włączone:

1) światła antykolizyjne przeznaczone do zwracania uwagi na statki powietrzne; oraz

▼M2

2) z wyjątkiem balonów – światła pozycyjne przeznaczone do wskazywania obserwatorowi względnego toru lotu statku powietrznego. Inne światła nie mogą być włączone, jeżeli istnieje prawdopodobieństwo pomylenia ich ze światłami pozycyjnymi.

———————

▼B

b) Z wyjątkiem przypadków wymienionych w lit. e), w nocy:

1) wszystkie statki powietrzne poruszające się na polu ruchu naziemnego lotniska mają włączone światła pozycyjne przeznaczone do wskazywania obserwatorowi względnego toru poruszania się statku powietrznego; inne światła nie powinny być włączone, jeżeli istnieje prawdopodobieństwo pomylenia ich ze światłami pozycyjnymi;

▼M9

2) wszystkie statki powietrzne znajdujące się na polu ruchu naziemnego lotniska, z wyjątkiem statków powietrznych podczas postoju, którym zapewniono inne odpowiednie oświetlenie, mają włączone światła przeznaczone do oznaczania krańcowych punktów konstrukcji, chyba że jest to niecelowe ze względów praktycznych;

▼B

3) wszystkie statki powietrzne kołujące lub holowane na polu ruchu naziemnego lotniska mają włączone światła mające na celu zwrócenie uwagi na statek powietrzny; oraz

▼B

4) wszystkie statki powietrzne na polu ruchu naziemnego lotniska, z pracującymi silnikami, mają włączone światła sygnalizujące ten fakt.

c) Z wyjątkiem przypadków wymienionych w lit. e) wszystkie statki powietrzne w locie, które są wyposażone w światła antykolizyjne w celu spełnienia wymogów określonych w lit. a) pkt 1, mają je włączone również w dzień.

d) Z wyjątkiem przypadków wymienionych w lit. e) wszystkie statki powietrzne:

1) kołujące lub holowane na polu ruchu naziemnego lotniska, które są wyposażone w światła antykolizyjne w celu spełnienia wymogów określonych w lit. b) pkt 3; lub

2) znajdujące się na polu ruchu naziemnego lotniska, które są wyposażone w światła antykolizyjne w celu spełnienia wymogów określonych w lit. b) pkt 4;

mają je włączone również w dzień.

e) Pilot może wyłączyć każde światła błyskowe zamontowane w celu spełnienia wymogów określonych w lit. a), b), c) i d) lub zmniejszyć ich natężenie, jeżeli światła te:

1) utrudniają lub mogą utrudniać należyte wykonywanie obowiązków; lub

2) narażają obserwatora zewnętrznego na szkodliwe oślepienie.

SERA.3220 Loty w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów

Lot statku powietrznego w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów może być wykonywany tylko wtedy, gdy:

a) na statku powietrznym są zainstalowane w pełni sprawne podwójne urządzenia sterownicze; oraz

b) jedno z miejsc przy urządzeniach sterowniczych zajmuje dodatkowy wykwalifikowany pilot (zwany w tym przepisie pilotem bezpieczeństwa). który pełni funkcję pilota bezpieczeństwa dla osoby wykonującej lot w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów. Pilot bezpieczeństwa powinien mieć zapewnione odpowiednie pole widzenia do przodu i na obie strony statku powietrznego lub powinien posiadać łączność z kompetentnym obserwatorem znajdującym się w takim miejscu na statku powietrznym, z którego pole widzenia obserwatora odpowiednio uzupełnia pole widzenia pilota bezpieczeństwa.

SERA.3225 Operacje wykonywane na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska

Pilot dowódca statku powietrznego poruszającego się na lotnisku lub w jego sąsiedztwie:

a) obserwuje inny ruch lotniskowy w celu uniknięcia kolizji;

b) dostosowuje się do ruchu innych statków powietrznych lub trzyma się od nich z dala;

c) w czasie podejścia do lądowania i po starcie wykonuje wszystkie zakręty w lewo, chyba że otrzyma inne wskazówki lub instrukcje ATC; zasada ta nie dotyczy balonów;

d) ląduje i startuje pod wiatr, chyba że względy bezpieczeństwa, konfiguracja drogi startowej lub względy ruchu lotniczego uzasadniają przyjęcie innego korzystniejszego warunku; zasada ta nie dotyczy balonów.

▼B

SERA.3230 Operacje wykonywane na wodzie

a) Gdy dwa statki powietrzne lub statek powietrzny i statek wodny zbliżają się do siebie w taki sposób, że grozi to kolizją, pilot dowódca statku powietrznego prowadzi swój statek ze szczególnym uwzględnieniem istniejących okoliczności i warunków, w tym ograniczeń drugiego statku.

1) *Zbliżanie na kierunkach zbieżnych.* Pilot dowódca statku powietrznego mający inny statek powietrzny lub statek wodny po swojej prawej stronie daje mu pierwszeństwo drogi, zachowując bezpieczną odległość.

2) *Zbliżanie na kierunkach przeciwnych.* Pilot dowódca statku powietrznego zbliżającego się do innego statku powietrznego lub statku wodnego na kierunku przeciwnym lub zbliżonym do przeciwnego zmienia swój kurs w prawo tak, aby zachować bezpieczną odległość.

3) *Wyprzedzanie.* Wyprzedzany statek powietrzny lub statek wodny ma pierwszeństwo drogi, a pilot dowódca statku wyprzedającego zmienia swój kurs tak, aby zachować bezpieczną odległość.

4) *Lądowanie i start.* Pilot dowódca statku powietrznego lądującego na wodzie lub startującego z powierzchni wody zachowuje, o ile jest to możliwe, bezpieczną odległość od wszystkich statków wodnych i unika utrudniania im żeglugi.

b) *Światła, jakie powinny być włączone na statkach powietrznych znajdujących się na wodzie*. Nocą lub w innym okresie określonym przez właściwy organ wszystkie statki powietrzne znajdujące się na wodzie mają włączone światła wymagane na mocy Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., chyba że nie jest to uzasadnione ze względów praktycznych; wówczas mają włączone światła, których parametry i usytuowanie są możliwie zbliżone do wymaganych w przepisach międzynarodowych.

ROZDZIAŁ 3

Sygnały

SERA.3301 Przepisy ogólne

a) Pilot dowódca statku powietrznego po zauważeniu lub odebraniu jakiegokolwiek sygnału podanego w dodatku 1 podejmuje takie działania, jakie mogą być konieczne w związku ze znaczeniem danego sygnału podanym w tym dodatku.

b) Sygnały wymienione w dodatku 1 z chwilą użycia mają podane w nim znaczenie. Są używane wyłącznie we wskazanym celu i nie należy używać żadnych innych sygnałów, które mogłyby być z nimi mylone.

c) Sygnalista/koordynator ruchu naziemnego jest odpowiedzialny za przekazanie pilotowi dowódcy statku powietrznego standardowych sygnałów kierowania ruchem naziemnym, w jasny i precyzyjny sposób, posługując się sygnałami przedstawionymi w dodatku 1.

d) Funkcje sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego mogą pełnić jedynie osoby przeszkolone, wykwalifikowane i zatwierdzone zgodnie z wymogami określonymi w odpowiednich przepisach Unii lub krajowych.

e) Sygnalista/koordynator ruchu naziemnego jest ubrany w wyróżniającą go fluorescencyjną kamizelkę identyfikacyjną, która umożliwia załodze lotniczej zidentyfikowanie osoby odpowiedzialnej za koordynowanie ruchu naziemnego.

f) Przy świetle dziennym każdy członek personelu naziemnego uczestniczący w działaniach sygnalizacyjnych używa pałeczek, rakietek do tenisa stołowego lub rękawic o właściwościach fluorescencyjnych w świetle dziennym. W nocy lub w warunkach ograniczonej widzialności stosuje się oświetlone pałeczki.

▼B

ROZDZIAŁ 4

Czas

SERA.3401 Przepisy ogólne

a) Stosowany jest uniwersalny czas koordynowany (UTC) wyrażany w godzinach i minutach oraz, w miarę potrzeby, w sekundach, 24-godzinnej doby rozpoczynającej się od północy.

b) Weryfikacja czasu jest dokonywana przed rozpoczęciem lotu kontrolowanego i, w miarę potrzeby, w dowolnych chwilach podczas lotu.

c) Gdy czas jest wykorzystywany przy stosowaniu łącza transmisji danych, powinien być podawany z dokładnością do 1 sekundy UTC.

d) Czas podawany przez służby ruchu lotniczego

1) Przed rozpoczęciem kołowania statku powietrznego do startu organy kontroli lotniska podają pilotowi dokładny czas, chyba że ustalono, iż będzie on otrzymywał czas z innych źródeł. Ponadto organy służb ruchu lotniczego podają statkowi powietrznemu czas na żądanie. Weryfikacja czasu jest przeprowadzana z dokładnością co najmniej do najbliższej minuty.

SEKCJA 4

Plany lotów

SERA.4001 Składanie planu lotu

a) Informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu, które powinny być dostarczone organom służb ruchu lotniczego, są przedstawiane w postaci planu lotu. Termin „plan lotu” oznacza odpowiednio pełne informacje dotyczące wszystkich punktów zawartych w opisie planu lotu, obejmujące całą trasę lotu, lub ograniczone informacje wymagane m.in. w przypadku, gdy celem jest otrzymanie zezwolenia na wykonanie niewielkiej części lotu, takiej jak przecięcie drogi lotniczej, start z kontrolowanego lotniska lub lądowanie na nim.

b) Plan lotu jest przedstawiany:

1) służbie kontroli ruchu lotniczego przed rozpoczęciem każdego lotu lub jego części;

2) przed rozpoczęciem każdego lotu IFR w przestrzeni powietrznej ze służbą doradczą;

3) przed rozpoczęciem każdego lotu w obrębie lub do obszarów wyznaczonych przez właściwy organ, lub wzdłuż tras wyznaczonych przez ten organ, w celu ułatwienia przekazania informacji powietrznej, zapewnienia służb alarmowych oraz poszukiwawczych i ratowniczych;

4) przed wykonaniem każdego lotu w obrębie lub do obszarów wyznaczonych przez właściwy organ, lub wzdłuż tras wyznaczonych przez ten organ, w celu ułatwienia koordynacji z właściwymi organami wojskowymi lub organami służb ruchu lotniczego w sąsiednich państwach oraz uniknięcia ewentualnej potrzeby przechwytywania dla dokonania identyfikacji;

5) przed każdym lotem z przekroczeniem granic międzynarodowych, o ile zainteresowane państwa nie ustanowią inaczej;

6) przed każdym lotem zaplanowanym do wykonania w nocy, jeżeli wiąże się to z opuszczeniem sąsiedztwa lotniska.

▼M8

c) Plan lotu:

1) jest przedstawiany przed odlotem:

(i) menedżerowi sieci bezpośrednio lub za pośrednictwem biura odpraw załóg, zgodnie z instrukcją operacyjną zawierającą niezbędne instrukcje i informacje opracowaną i utrzymywaną przez menedżera sieci, jeżeli część lub cała trasa lotu wykonywanego zgodnie z IFR ma się odbyć w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; lub

▼M8

(ii) w biurze odpraw załóg w innych przypadkach;

2) jest przekazywany podczas lotu odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego lub radiostacji kontroli powietrze-ziemia.

d) O ile właściwy organ nie określi krótszego okresu czasu dla krajowych lotów VFR, plan lotu każdego lotu, podczas którego planowany jest przelot nad granicami międzynarodowymi, lub plan lotu, podczas którego ma być zapewniona służba kontroli ruchu lotniczego lub służba doradcza ruchu lotniczego, jest składany w następujący sposób:

1) nie wcześniej niż 120 godzin przed przewidywanym czasem odblokowania;

2) z wyprzedzeniem co najmniej 3 godzin przed przewidywanym czasem odblokowania w przypadku lotów, które mogą podlegać środkom zarządzania przepływem ruchu lotniczego;

3) z wyprzedzeniem co najmniej 60 minut przed odlotem w przypadku wszystkich innych lotów nieobjętych pkt 2; lub

4) jeżeli jest składany podczas lotu, to w czasie, który umożliwi jego odbiór przez odpowiedni organ ATS co najmniej 10 minut przed przewidywanym przybyciem statku powietrznego:

(i) do zamierzonego punktu wejścia do obszaru kontrolowanego lub obszaru ze służbą doradczą; lub

(ii) do zamierzonego punktu przecięcia drogi lotniczej lub trasy ze służbą doradczą.

e) W przypadku lotów odbywających się częściowo lub w całości zgodnie z IFR, wchodzących w obszar odpowiedzialności organu służb ruchu lotniczego, dla których nie otrzymano wcześniej planu lotu od menedżera sieci, dany organ przekazuje menedżerowi sieci: znak rozpoznawczy statku powietrznego, typ statku powietrznego, miejsce przekroczenia przestrzeni powietrznej podlegającej jego kompetencji, czasu i poziomu lotu w danym miejscu, trasę oraz lotnisko docelowe danego lotu.

f) Wymogi określone w lit. c), d) i e) nie mają zastosowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, która nie jest częścią regionu ICAO EUR.

SERA.4005 Treść planu lotu

a) Plan lotu zawiera wszystkie uznane przez właściwy organ za istotne informacje spośród niżej wymienionych:

1) znak rozpoznawczy statku powietrznego;

2) przepisy wykonywania lotu i rodzaj lotu;

3) liczba i typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych) oraz kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym;

4) wyposażenie statku powietrznego i jego możliwości;

5) lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej;

6) przewidywana data i czas odblokowania;

7) prędkość(-ci) przelotowa(-e);

8) poziom(-y) przelotu;

9) trasa zamierzonego lotu;

10) docelowe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej i całkowity przewidywany czas przelotu;

11) zapasowe lotnisko(-a) lub miejsce(-a) operacji lotniczej;

12) zapas paliwa;

▼M8

13) łączna liczba osób na pokładzie;

14) wyposażenie awaryjne i umożliwiające przetrwanie, w tym system wyrzucania balistycznego spadochronu ratowniczego;

15) inne informacje.

b) W planach lotu przekazywanych podczas lotu jako lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej podaje się miejsce, z którego w razie potrzeby można uzyskać dodatkowe informacje dotyczące lotu. Ponadto zamiast informacji dotyczącej przewidywanego czasu odblokowania podaje się czas przelotu nad pierwszym punktem trasy, której dotyczy plan lotu.

SERA.4010 Wypełnianie planu lotu

a) Zależnie od okoliczności, plan lotu zawiera informacje dotyczące odpowiednich elementów wymienionych w pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 1–11 w odniesieniu do całej trasy lub tej części, na którą plan lotu został złożony.

b) Operatorzy statków powietrznych, nadawcy planów lotu i organy służb ruchu lotniczego postępujący zgodnie z niezbędnymi instrukcjami, o których mowa w pkt SERA.4001 lit. c) pkt 1 ppkt (i), przestrzegają:

1) instrukcji wypełniania formularza planu lotu zawartych w dodatku 6;

2) wszelkich ograniczeń określonych w odpowiednich zbiorach informacji lotniczych.

c) Operatorzy statków powietrznych lub agenci działający w ich imieniu, którzy zamierzają wykonywać loty zgodnie z IFR w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na części trasy lub na całej trasie, wprowadzają odpowiedni wskaźnik dotyczący wyposażenia statku powietrznego dostępnego na pokładzie i jego możliwości zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1770 ([1]) w odpowiedniej pozycji planu lotu zgodnie z wymogami pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 4.

d) Operatorzy statków powietrznych niewyposażonych zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1770, którzy zamierzają wykonywać loty w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, wprowadzają odpowiedni wskaźnik dotyczący wyposażenia statku powietrznego dostępnego na pokładzie i jego możliwości, a także wszelkie potencjalne zwolnienia w odpowiednich pozycjach planu lotu odpowiednio zgodnie z pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 4 oraz pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 15. Dodatkowo, zależnie od okoliczności, plan lotu zawiera wszystkie informacje dotyczące pozostałych elementów, jeżeli są one wymagane przez właściwy organ lub z innych względów uznane za konieczne przez osobę składającą plan lotu.

SERA.4013 Przyjęcie planu lotu

a) Menedżer sieci, w odniesieniu do części trasy obsługiwanej zgodnie z IFR, oraz biuro odpraw załóg wdrażają niezbędne środki, by otrzymany plan lotu lub plan z wprowadzonymi zmianami, jeżeli był zmieniany, był:

1) zgodny z obowiązującymi ustaleniami dotyczącymi formatu i zawartych danych;

2) kompletny i, w miarę możliwości, dokładny;

3) w razie konieczności dostosowany do potrzeb służb ruchu lotniczego; oraz

([1]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1770 z dnia 12 września 2023 r. ustanawiające przepisy dotyczące wyposażenia statków powietrznych wymaganego do korzystania z jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz przepisy operacyjne dotyczące korzystania z jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 29/2009 i rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1206/2011, (UE) nr 1207/2011 i (UE) nr 1079/2012 (OJ L 228 z XX.9.2023, s. 39).

▼M8

4) przyjęty lub przyjęte były także wprowadzone w nim zmiany, o czym informuje się nadawcę danego planu lotu.

b) Organy ATC przekazują menedżerowi sieci wszelkie konieczne zmiany planu lotu mające wpływ na elementy dotyczące trasy lotu lub poziomu lotu wymienione w pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 1–10, mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu, w odniesieniu do planów lotu i związanych z nimi depesz aktualizujących, poprzednio otrzymanych przez te organy od menedżera sieci. W fazie poprzedzającej lot plan lotu nie podlega żadnym innym zmianom ani odwołaniu przez organ ATC bez uzgodnienia z operatorem statku powietrznego.

c) Menedżer sieci przekazuje wszystkim zainteresowanym organom ATS przyjęty plan lotu oraz przyjęte zmiany elementów wymienionych w pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 1–10 dla fazy poprzedzającej lot w planie lotu, a także związane z nimi depesze aktualizujące.

d) Menedżer sieci przekazuje operatorowi statku powietrznego wszelkie konieczne zmiany planu lotu mające wpływ na elementy dotyczące trasy lotu lub poziomu lotu dla fazy poprzedzającej lot wymienione w pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 1-10, mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu, w odniesieniu do planów lotu i związanych z nimi poprzednio otrzymanych depesz aktualizujących.

e) Nadawca planu lotu, w przypadku gdy nie jest operatorem statku powietrznego ani pilotem, zapewnia udostępnienie warunków przyjęcia planu lotu i wszelkich koniecznych zmian tych warunków, zgłoszonych przez menedżera sieci dla części lotu wykonywanej zgodnie z IFR lub przez biura odpraw załóg, operatorowi statku powietrznego lub pilotowi, który złożył plan lotu.

f) Operator statku powietrznego zapewnia, aby warunki przyjęcia planu lotu i wszelkie konieczne zmiany w tym planie zgłoszone nadawcy planu lotu przez menedżera sieci lub biuro odpraw załóg były włączone do zaplanowanej operacji lotniczej i przekazane pilotowi.

g) Operator statku powietrznego zapewnia przed operacją lotniczą, że treść planu lotu prawidłowo oddaje zamiary tego operatora.

h) Menedżer sieci przetwarza i rozpowszechnia informacje dotyczące możliwości w zakresie separacji międzykanałowej 8,33 kHz otrzymane w planach lotu.

i) Wymogi określone w lit. a)–h) nie mają zastosowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, która nie jest częścią regionu ICAO EUR.

SERA.4015 Zmiany w planie lotu

a) Wszystkie zmiany w planie lotu przedstawionym na lot IFR lub lot VFR wykonywany jako lot kontrolowany zgłasza się:

1) podczas fazy poprzedzającej lot do menedżera sieci w przypadku lotów, które mają być wykonywane zgodnie z IFR na części trasy lub całej trasie, oraz do biur odpraw załóg tak szybko, jak to możliwe;

2) podczas lotu, z zastrzeżeniem przepisów pkt SERA.8020 lit. b), do odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego.

W przypadku innych lotów VFR odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – znaczące zmiany w planie lotu.

▼M8

b) W przypadku opóźnienia przekraczającego o 30 minut przewidywany czas odblokowania dla lotu kontrolowanego lub opóźnienia wynoszącego 1 godzinę dla lotu niekontrolowanego, dla którego przedstawiono plan lotu, zmienia się plan lotu lub przedstawia nowy plan lotu, a stary plan anuluje, w zależności od przypadku. W przypadku każdego lotu wykonywanego zgodnie z IFR opóźnienia przekraczające 15 minut zgłasza się menedżerowi sieci.

c) W przypadku zmiany wyposażenia statku powietrznego i statusu jego zdolności do lotu operatorzy statków powietrznych lub agenci działający w ich imieniu wysyłają depeszę o zmianie do menedżera sieci lub biur odpraw załóg wpisawszy odpowiedni wskaźnik w odpowiedniej pozycji formularza planu lotu.

d) Jeżeli przedstawione przed odlotem informacje dotyczące zapasu paliwa lub łącznej liczby osób na pokładzie nie będą ścisłe w chwili odlotu, stanowią one istotne zmiany do plany lotu i podlegają zgłoszeniu.

e) Wymogi określone w lit. a)–d) nie mają zastosowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, która nie jest częścią regionu ICAO EUR.

▼B

SERA.4020 Zakończenie planu lotu

a) Meldunek o przylocie jest składany osobiście, za pomocą radiotelefonu, łącza transmisji danych lub w inny sposób określony przez właściwy organ, możliwie niezwłocznie po wylądowaniu, odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego na lotnisku przylotu w odniesieniu do każdego lotu, na który został przedstawiony plan lotu obejmujący cały lot lub pozostałą część lotu do lotniska docelowego.

   1) Złożenie meldunku o przylocie nie jest wymagane po wylądowaniu na lotnisku, na którym zapewniane są służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że komunikacja radiowa lub sygnały wzrokowe wskazują na fakt zaobserwowania lądowania.

b) Jeżeli plan lotu został przedstawiony tylko dla pewnej części lotu, innej niż pozostała część lotu do miejsca docelowego, w miarę potrzeby podaje się stosowny meldunek o zakończeniu tej części lotu odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego.

c) Jeżeli na lotnisku przylotu lub w miejscu operacji lotniczej nie ma organu służb ruchu lotniczego, meldunek o przylocie jest składany niezwłocznie po wylądowaniu najbliższemu organowi służb ruchu lotniczego za pomocą najszybszego środka przekazu informacji.

d) Jeżeli wiadomo, że urządzenia łączności na lotnisku przylotu lub w miejscu operacji lotniczej są niewystarczające i jeżeli nie ma innego sposobu przesłania z ziemi meldunków o przylocie, podejmuje się następujące działanie. Tuż przed lądowaniem pilot dowódca statku powietrznego, jeżeli jest to możliwe, nadaje do właściwego organu służb ruchu lotniczego depeszę odpowiadającą meldunkowi o przylocie, jeżeli tego rodzaju meldunek jest wymagany. Zazwyczaj depeszę nadaje się do stacji lotniczej obsługującej organ służb ruchu lotniczego odpowiedzialny za rejon informacji powietrznej, w którym porusza się statek powietrzny.

e) Meldunki o przylocie nadawane przez pilota dowódcę statku powietrznego zawierają następujące elementy informacji:

   1) znak rozpoznawczy statku powietrznego;

   2) lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej;

   3) lotnisko docelowe lub miejsce operacji lotniczej (tylko w przypadku zmiany miejsca lądowania);

   4) lotnisko przylotu lub miejsce operacji lotniczej;

   5) czas przylotu.

▼B

SEKCJA 5

Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością (VMC), przepisy wykonywania lotu z widocznością (VFR), loty specjalne VFR i przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR)

SERA.5001 Minima widzialności i odległości od chmur w VMC

Minima widzialności i odległości od chmur w VMC są zawarte w tabeli S5-1.

Tabela S5-1 (*)

Zakres wysokości bezwzględnej	Klasa przestrzeni powietrznej	Widzialność w locie	Odległość od chmur
Na poziomie 3 050 m (10 000 ft) AMSL i powyżej	A (**) B C D E F G	8 km	Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft)
Poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL i powyżej 900 m (3 000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1 000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa	A (**) B C D E F G	5 km	Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft)
Na i poniżej 900 m (3 000 ft) AMSL lub 300 m (1 000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa	A (**) B C D E	5 km	Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft)
	F G	5 km (***)	Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi

(*) Gdy względna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3 050 m (10 000 ft) AMSL, zamiast tych wartości należy używać FL 100.

(**) Minima VMC w przestrzeni powietrznej klasy A są wskazówką dla pilotów i nie oznaczają zgody na loty VFR w tej przestrzeni powietrznej.

(***) Jeżeli tak ustalił właściwy organ, można wykonywać loty:

a) przy zmniejszeniu widzialności w locie do nie mniej niż 1 500 m:

1) z prędkością przyrządową (IAS) 140 węzłów (kts) lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu lub wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji; lub

2) w warunkach, w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu będzie zazwyczaj małe, np. w strefach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac lotniczych na małych wysokościach;

►M2 b) można zezwolić na loty śmigłowców przy widzialności w locie mniejszej niż 1 500 m, ale nie mniejszej niż 800 m, jeżeli wykonują manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym dla uniknięcia kolizji. ◄

SERA.5005 Przepisy wykonywania lotu z widocznością

a) Z wyjątkiem lotów specjalnych VFR loty VFR są wykonywane tak, aby statek powietrzny leciał przy widzialności i w odległości od chmur równej lub większej niż wartości określone w tabeli S5-1.

b) Z wyjątkiem sytuacji, gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli specjalnego zezwolenia, w lotach VFR nie startuje się ani nie ląduje na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, nie wchodzi się do strefy ruchu lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku nie spełniają poniżej wymienionych wartości minimalnych:

1) pułap chmur jest niższy niż 450 m (1 500 ft); lub

2) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 5 km.

▼B

c) Jeżeli właściwy organ wyda odpowiednie przepisy, loty VFR mogą być wykonywane w nocy pod warunkiem stosowania się do następujących wymogów:

1) jeżeli lot nie będzie przebiegał tylko w sąsiedztwie lotniska, plan lotu przedstawia się zgodnie z przepisami zawartymi w SERA.4001 lit. b) pkt 6;

2) o ile jest to możliwe, operatorzy lotów nawiązują i utrzymują dwukierunkową łączność radiową na odpowiednim kanale komunikacyjnym ATS;

3) stosowane są wartości minimalne widzialności VMC i odległości od chmur określone w tabeli S5-1, z następującymi wyjątkami:

(i) pułap chmur nie może wynosić mniej niż 450 m (1 500 ft);

▼M2

(ii) przepisy dotyczące ograniczonej widzialności w locie, określone w tabeli S5-1 lit. a) i b), nie mają zastosowania;

(iii) w klasach przestrzeni powietrznej B, C, D, E, F i G, na wysokości równej lub mniejszej niż 900 m (3 000 ft) nad średnim poziomem morza (AMSL) lub 300 m (1 000 ft) nad terenem, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa, pilot stale utrzymuje kontakt wzrokowy z ziemią; oraz

_____

(v) dla obszaru górzystego właściwy organ może określić wyższe wartości minimalne widzialności VMC i odległości od chmur;

_____

▼B

5) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie albo gdy zostało udzielone specjalne zezwolenie przez właściwy organ, lot VFR w nocy jest wykonywany na poziomie odpowiadającym co najmniej minimalnej bezwzględnej wysokości lotu ustanowionej przez państwo, nad którego terytorium wykonywany jest przelot, a gdy nie jest ona ustalona, lot ten jest wykonywany:

(i) nad terenem wyżynnym lub nad obszarami górskimi – na poziomie co najmniej 600 m (2 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego;

(ii) nad terenem innym niż wymieniony w ppkt (i) – na poziomie co najmniej 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.

▼M2

d) Loty VFR nie mogą być wykonywane:

1) z prędkościami okołodźwiękowymi lub naddźwiękowymi, chyba że zezwoli na to właściwy organ;

2) powyżej FL 195. Wyjątki od tego wymogu są następujące:

(i) w przypadkach gdy jest to możliwe, państwa członkowskie ustanowiły zarezerwowaną przestrzeń powietrzną, w której można dopuścić loty VFR; lub

(ii) przestrzeń powietrzna aż do poziomu lotu FL 285 włącznie, w przypadku gdy ruch VFR w tej przestrzeni powietrznej został dopuszczony przez odpowiedzialny organ ATS zgodnie z procedurami dopuszczenia ustanowionymi przez państwa członkowie i opublikowanymi w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych.

▼B

e) Nie można udzielić zezwolenia na lot VFR powyżej FL 285, jeżeli powyżej FL 290 stosowane jest minimum separacji pionowej 300 m (1 000 ft).

f) Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie lub gdy uzyskano zezwolenie właściwego organu, lot VFR nie jest wykonywany:

1) nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego;

2) nad terenem innym niż wymieniony w pkt 1 na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą, lub 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 150 m (500 ft) od statku powietrznego.

g) Jeżeli w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego nie wskazano inaczej lub właściwy organ nie określił inaczej, loty VFR w przelotach poziomych wykonywanych powyżej 900 m (3 000 ft) nad ziemią lub wodą, lub na wyższym poziomie określonym przez właściwy organ, są wykonywane na poziomie przelotu odpowiednim dla danej linii drogi zgodnie z tabelą poziomów przelotu zamieszczoną w dodatku 3.

h) Loty VFR są wykonywane zgodnie z przepisami sekcji 8:

1) gdy są wykonywane w przestrzeniach powietrznych klasy B, C i D;

2) gdy stanowią część ruchu lotniskowego na lotniskach kontrolowanych; lub

3) gdy są wykonywane jako loty specjalne VFR.

i) Jeżeli lot VFR jest wykonywany w obrębie lub do obszarów wyznaczonych przez właściwy organ, lub wzdłuż tras wyznaczonych przez ten organ, zgodnie z przepisami zawartymi w SERA.4001 lit. b) pkt 3 lub 4, utrzymywany jest stały nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia i, gdy zachodzi taka potrzeba, jego pozycja jest zgłaszana organowi służb ruchu lotniczego zapewniającemu służbę informacji powietrznej.

j) Statek powietrzny wykonujący lot zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością, który zamierza przejść do lotu wykonywanego według wskazań przyrządów:

1) jeżeli plan lotu został przedstawiony, podaje konieczne zmiany, jakie mają być wprowadzone w jego bieżącym planie lotu; lub

2) zgodnie z wymogiem zawartym w SERA.4001 lit. b) przedstawia plan lotu właściwemu organowi służb ruchu lotniczego tak szybko, jak jest to możliwe, aby otrzymać zezwolenie przed rozpoczęciem lotu IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej.

SERA.5010 Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych

▼M2

Wykonywanie lotów specjalnych VFR w strefie kontrolowanej może być dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC. Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwoli na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych, takich jak m. in. operacje policyjne, medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz loty gaśnicze, obowiązują następujące warunki dodatkowe:

a) przedmiotowe loty specjalne VFR można wykonywać wyłącznie w ciągu dnia, chyba że właściwy organ w zezwoleniu ustali inaczej;

▼M2

b) w przypadku pilota:

1) z dala od chmur i z widzialnością terenu;

2) widzialność w locie jest nie mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m;

3) lot jest wykonywany z prędkością przyrządową (IAS) 140 kts lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji; oraz

c) organ kontroli ruchu lotniczego nie udziela statkowi powietrznemu specjalnego zezwolenia w lotach VFR na start ani na lądowanie na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, bądź na wejście do strefy ruchu lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku nie spełniają poniżej wymienionych wartości minimalnych:

1) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – mniejsza niż 800 m;

2) pułap chmur jest niższy niż 180 m (600 ft).

▼B

SERA.5015 Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów – przepisy dotyczące wszystkich lotów IFR

a) Wyposażenie statku powietrznego

Statek powietrzny powinien być wyposażony w odpowiednie przyrządy oraz urządzenia nawigacyjne właściwe dla planowanej trasy przelotu oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami o działalności lotniczej.

b) Minimalne poziomy

Z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie albo gdy zostało udzielone specjalne zezwolenie przez właściwy organ, lot IFR jest wykonywany na poziomie odpowiadającym co najmniej minimalnej bezwzględnej wysokości lotu ustanowionej przez państwo, nad którego terytorium wykonywany jest przelot, a gdy nie jest ona ustalona, lot ten jest wykonywany:

1) nad terenem wyżynnym lub nad obszarami górskimi – na poziomie co najmniej 600 m (2 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego;

2) nad terenem innym niż wymieniony w pkt 1) – na poziomie co najmniej 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.

c) Przejście z lotu IFR do lotu VFR

1) Statek powietrzny zamierzający przejść z lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów wykonywanych według wskazań przyrządów do lotu wykonywanego zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością powiadamia odpowiedni organ służb ruchu lotniczego, że anuluje lot IFR oraz podaje zmiany, jakie należy wprowadzić do jego bieżącego planu lotu.

2) Gdy statek powietrzny wykonuje lot zgodnie z przepisami dla lotów wykonywanych według wskazań przyrządów w warunkach meteorologicznych dla lotu z widocznością lub napotka takie warunki, to nie anuluje swojego planu lotu IFR, jeżeli nie przewiduje i nie zamierza kontynuować lotu przez dłuższy okres w stabilnych warunkach meteorologicznych dla lotu z widocznością.

▼M2

3) Przejście z lotu IFR do lotu VFR jest dopuszczalne wyłącznie w sytuacji, gdy organ ATS otrzymał depeszę zainicjowaną przez pilota dowódcę zawierającą konkretne wyrażenie „ANULUJĘ MÓJ LOT IFR (CANCELLING MY IFR FLIGHT)” wraz z ewentualnymi zmianami, jakie należy wprowadzić w bieżącym planie lotu. ATS nie proponuje przejścia z lotu IFR do lotu VFR bezpośrednio ani w sposób domyślny.

▼B

SERA.5020 Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej

a) Loty IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej są wykonywane zgodnie z przepisami zawartymi w sekcji 8.

▼B

b) Lot IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej odbywa się na poziomie przelotu wybranym z tabeli poziomów przelotu zamieszczonej w dodatku 3, chyba że za zezwoleniem organu ATS wykorzystywane są techniki wznoszenia się między dwoma poziomami lub ponad poziom. Zawarte w tej tabeli uzależnienie poziomów od linii drogi nie obowiązuje, jeżeli w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego stwierdzono inaczej, lub jeżeli tak postanowił właściwy organ w zbiorze informacji lotniczych.

SERA.5025 Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną

a) Poziomy przelotów

Lot IFR wykonywany jako przelot poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną odbywa się na poziomie przelotu odpowiednim dla jego linii drogi, jak podano w tabeli poziomów przelotu zamieszczonej w dodatku 3, chyba że właściwy organ określi inne ustalenia dla lotów wykonywanych na poziomie do 900 m (3 000 ft) nad średnim poziomem morza.

b) Łączność

W locie IFR wykonywanym poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną, ale w obrębie lub do obszarów wyznaczonych przez właściwy organ, lub wzdłuż tras wyznaczonych przez ten organ, zgodnie z przepisami zawartymi w SERA.4001 lit. b) pkt 3 lub 4, utrzymywany jest nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia i, gdy zachodzi taka potrzeba, nawiązywana jest dwukierunkowa łączność z organem służb ruchu lotniczego zapewniającym służbę informacji powietrznej.

c) Meldunki pozycyjne

Pilot dowódca statku powietrznego wykonującego lot poza przestrzenią kontrolowaną, od którego właściwy organ wymaga utrzymywania nasłuchu na odpowiednim kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia i nawiązywania, w razie potrzeby, dwukierunkowej łączności z organem służb ruchu lotniczego zapewniającym służbę informacji powietrznej, przekazuje meldunki pozycyjne w sposób określony w SERA.8025 dla lotów kontrolowanych.

SEKCJA 6

Klasyfikacja przestrzeni powietrznych

▼M2

SERA.6001 Klasyfikacja przestrzeni powietrznych

a) państwa członkowskie wyznaczają przestrzeń powietrzną zgodnie z następującą klasyfikacją przestrzeni powietrznych oraz dodatkiem 4:

1) *Klasa A*. Dozwolone są wyłącznie loty IFR. Wszystkie loty wykonywane są z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego i w separacji. W przypadku wszystkich lotów wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC.

2) *Klasa B*. Dozwolone są loty IFR i VFR. Wszystkie loty wykonywane są z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego i w separacji. W przypadku wszystkich lotów wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC.

3) *Klasa C*. Dozwolone są loty IFR i VFR. Wszystkie loty wykonywane są z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego, a loty IFR są odseparowane od innych lotów IFR i lotów VFR. Loty VFR są odseparowane od lotów IFR, a statki powietrzne je wykonujące otrzymują na żądanie informacje o ruchu dotyczące innych lotów VFR oraz rady dla zapobieżenia kolizji. W przypadku wszystkich lotów wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. W przypadku lotów VFR zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft), z wyjątkiem przypadków, gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia

▼M2

w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC.

4) *Klasa D*. Dozwolone są loty IFR i VFR, a dla wszystkich lotów zapewnia się służbę kontroli ruchu lotniczego. Loty IFR są odseparowane od innych lotów IFR, a statki powietrzne wykonujące te loty otrzymują na żądanie informacje o ruchu dotyczące lotów VFR oraz rady dla zapobieżenia kolizji. Statki powietrzne wykonujące loty VFR otrzymują na żądanie informacje o ruchu dotyczące wszystkich innych lotów oraz rady dla zapobieżenia kolizji. W przypadku wszystkich lotów wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia, a w przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC.

5) *Klasa E*. Dozwolone są loty IFR i VFR. Loty IFR wykonywane są z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego i są odseparowane od innych lotów IFR. O ile jest to możliwe, w przypadku wszystkich lotów zapewnia się informacje o ruchu. W przypadku lotów IFR wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. W przypadku wszystkich lotów IFR obowiązuje zezwolenie ATC. Klasy E nie stosuje się w odniesieniu do stref kontrolowanych.

6) *Klasa F*. Dozwolone są loty IFR i VFR. Wszystkim uczestniczącym statkom powietrznym wykonującym loty IFR zapewnia się służbę doradczą ruchu lotniczego, a w przypadku wszystkich lotów na żądanie zapewnia się służbę informacji powietrznej. W przypadku lotów IFR korzystających ze służby doradczej wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia, a wszystkie statki powietrzne wykonujące loty IFR muszą mieć możliwość nawiązania łączności fonicznej powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. Nie jest wymagane zezwolenie ATC.

7) *Klasa G*. Dozwolone są loty IFR i VFR, a w ich przypadku na żądanie zapewnia się służbę informacji powietrznej. Wszystkie statki powietrzne wykonujące loty IFR muszą mieć możliwość nawiązania łączności fonicznej powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. Nie jest wymagane zezwolenie ATC.

8) Stosowanie klasy F uważa się za środek tymczasowy do momentu, w którym będzie możliwe jej zastąpienie alternatywną klasyfikacją.

b) Wyznaczenie klasyfikacji przestrzeni powietrznej musi być odpowiednie do potrzeb państw członkowskich, przy czym całą przestrzeń powietrzną powyżej poziomu lotu FL 195 klasyfikuje się jako przestrzeń powietrzną klasy C.

▼M7

SERA.6005 Wymagania dotyczące łączności, transpondera SSR i widoczności elektronicznej w przestrzeni powietrznej U-space

a) Strefa obowiązkowej łączności radiowej (RMZ)

1) Statki powietrzne wykonujące loty VFR w częściach przestrzeni powietrznej klasy E, F lub G i loty IFR w częściach przestrzeni powietrznej klasy F lub G wyznaczonych przez właściwy organ jako strefa obowiązkowej łączności radiowej (RMZ) utrzymują ciągły nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności, chyba że alternatywne przepisy określone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla tej konkretnej przestrzeni powietrznej stanowią inaczej.

▼M7

2) Przed wejściem w strefę obowiązkowej łączności radiowej piloci dokonują na stosownym kanale łączności zgłoszenia początkowego ze wskazaniem wywoływanej stacji, znaku wywoławczego, typu statku powietrznego, pozycji, poziomu, celów lotu oraz innych informacji określonych przez właściwy organ.

b) Strefa obowiązkowego używania transpondera (TMZ)

Wszystkie statki powietrzne wykonujące loty w przestrzeni powietrznej wyznaczonej przez właściwy organ jako strefa obowiązkowego używania transpondera (TMZ) są wyposażone w działające transpondery SSR zdolne do działania w modach A i C lub w modzie S, chyba że alternatywne przepisy określone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla tej konkretnej przestrzeni powietrznej stanowią inaczej.

c) Przestrzeń powietrzna U-space

Załogowe statki powietrzne eksploatowane w przestrzeni powietrznej wyznaczonej przez właściwy organ jako przestrzeń powietrzna U-space i którym instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie zapewnia służb kontroli ruchu lotniczego muszą stale być elektronicznie widoczne dla instytucji świadczących usługę U-space.

d) Informacje o przestrzeniach powietrznych wyznaczonych jako strefy obowiązkowej łączności radiowej, strefy obowiązkowego używania transpondera lub przestrzeń powietrzna U-space są odpowiednio ogłaszane w zbiorach informacji lotniczych.

▼B

SEKCJA 7

Służby ruchu lotniczego

SERA.7001. Przepisy ogólne – Cele służb ruchu lotniczego

Cele służb ruchu lotniczego to:

a) zapobieganie kolizji statków powietrznych;

b) zapobieganie kolizji statków powietrznych na polu manewrowym z przeszkodami na tym polu;

c) usprawnianie i utrzymywanie uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;

d) zapewnianie porad i informacji potrzebnych do bezpiecznego i efektywnego wykonywania lotów;

e) zawiadamianie odpowiednich organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz współdziałanie z tymi organizacjami w razie potrzeby.

▼M2

SERA.7002 Informacje o niebezpieczeństwie kolizji, gdy zapewnia się ATS w oparciu o dozorowanie

a) W przypadku zaobserwowania, że zidentyfikowany statek powietrzny wykonujący lot kontrolowany jest na kolidującym torze lotu z nieznanym statkiem powietrznym, co uznaje się za niebezpieczeństwo kolizji, gdy jest to możliwe, pilot kontrolowanego lotu musi:

1) zostać poinformowany o nieznanym statku powietrznym oraz, jeżeli pilot tego zażąda lub jeżeli w opinii kontrolera wymaga tego sytuacja, musi otrzymać sugestię co do działania mającego na celu uniknięcie tej sytuacji; oraz

2) zostać powiadomiony, gdy konflikt przestanie występować.

▼B

SERA.7005 Koordynacja między użytkownikiem statku powietrznego a służbami ruchu lotniczego

a) Wykonując swoje zadania, organy służb ruchu lotniczego należycie uwzględniają potrzeby użytkowników statków powietrznych wynikające z ich obowiązków określonych we właściwych przepisach Unii Europejskiej dotyczących operacji powietrznych i jeżeli użytkownicy statków powietrznych tego zażądają, udostępniają im lub wskazanym przez nich przedstawicielom wszelkie informacje umożliwiające im lub wskazanym przez nich przedstawicielom wywiązanie się z tych obowiązków.

▼B

b) O ile jest to możliwe, depesze odebrane przez organy służb ruchu lotniczego (z meldunkami pozycyjnymi włącznie) i dotyczące operacji statku powietrznego, któremu jego użytkownik zapewnia służbę kontroli operacyjnej, są natychmiast, na prośbę użytkownika, udostępniane temu użytkownikowi lub upoważnionemu przez niego przedstawicielowi zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami.

SEKCJA 8

Służba kontroli ruchu lotniczego

SERA.8001 Stosowanie

Służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana:

a) wszystkim lotom IFR w przestrzeni powietrznej klas A, B, C, D i E;

b) wszystkim lotom VFR w przestrzeni powietrznej klas B, C i D;

c) wszystkim lotom specjalnym VFR;

d) całemu ruchowi lotniskowemu na lotniskach kontrolowanych.

SERA.8005 Zakres działania służby kontroli ruchu lotniczego

a) W celu zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego organ kontroli ruchu lotniczego:

1) otrzymuje informacje o zamierzonych ruchach każdego statku powietrznego lub o zmianach tych zamierzeń oraz bieżące informacje o postępie lotu każdego statku powietrznego;

2) ustala na podstawie otrzymywanych informacji pozycje znanych mu statków powietrznych wobec siebie;

▼M4

3) wydaje jedno lub więcej: zezwolenia, instrukcje lub informacje służące zapobieganiu kolizjom statków powietrznych znajdujących się pod jego kontrolą oraz usprawnieniu i utrzymaniu uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;

▼B

4) koordynuje według potrzeby zezwolenia z innymi organami:

(i) jeżeli w przeciwnym razie statek powietrzny mógłby spowodować sytuację konfliktową z innym ruchem będącym pod kontrolą tych organów;

(ii) przed przekazaniem kontroli nad statkiem powietrznym tym organom.

b) Zezwolenia wydawane przez organy kontroli ruchu lotniczego zapewniają separację:

1) między wszystkimi lotami w przestrzeni powietrznej klas A i B;

2) między lotami IFR w przestrzeni powietrznej klas C, D i E;

3) między lotami IFR a lotami VFR w przestrzeni powietrznej klasy C;

4) między lotami IFR a lotami specjalnymi VFR;

5) między lotami specjalnymi VFR, chyba że właściwy organ ustali inaczej;

z takim wyjątkiem, że na żądanie pilota statku powietrznego i po uzgodnieniu z pilotem innego statku powietrznego – jeżeli jest to zgodne z ustaleniami właściwego organu w przypadkach wymienionych w lit. b) powyżej w klasach przestrzeni powietrznej D i E – zezwolenie dla lotu może zostać wydane pod warunkiem zachowania własnej separacji w odniesieniu do określonej części danego lotu na wysokości poniżej 3 050 m (10 000 ft) podczas wznoszenia lub zniżania, wykonywanego w ciągu dnia w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością.

c) ►M4 Z wyjątkiem przypadków operacji na drogach startowych równoległych lub prawie równoległych, o których mowa w ATS.TR.255 w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 ([1]), lub przypadków, w których można zastosować redukcję minimów separacji w sąsiedztwie lotnisk, separację zapewnia organ kontroli ruchu lotniczego przez zastosowanie przynajmniej jednego z następujących rodzajów separacji: ◄

([1]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).

▼M4

1) separacji pionowej uzyskiwanej przez przydzielenie różnych poziomów wybranych z tabeli poziomów przelotu podanych w dodatku 3, z tym wyjątkiem, że określona w tej tabeli współzależność określanych poziomów i linii drogi nie ma zastosowania, jeżeli podano inaczej w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lub w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego. Minimum separacji pionowej wynosi nominalnie 300 m (1 000 ft) do poziomu FL 410 włącznie oraz nominalnie 600 m (2 000 ft) powyżej tego poziomu. Do wyznaczenia separacji pionowej nie wykorzystuje się informacji dotyczących wysokości geometrycznej;

▼B

2) separacji poziomej uzyskiwanej przez zapewnienie:

(i) separacji podłużnej polegającej na zachowaniu odstępu wyrażonego za pomocą czasu lub odległości między statkami powietrznymi na tej samej linii drogi bądź na krzyżujących się lub przeciwnych liniach drogi; lub

(ii) separacji bocznej polegającej na utrzymaniu statków powietrznych na różnych trasach lub w różnych obszarach geograficznych.

SERA.8010 Minima separacji

a) Wybór minimów separacji do stosowania w określonej części przestrzeni powietrznej jest dokonywany przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej (ANSP) odpowiedzialną za zapewnienie służb ruchu lotniczego i zatwierdzany przez właściwy organ.

b) W przypadku ruchu, który będzie przechodzić z jednej sąsiadującej przestrzeni powietrznej do drugiej, oraz tras przebiegających w takiej odległości od wspólnej granicy sąsiadujących przestrzeni powietrznych, która jest mniejsza niż minima separacji stosowane w danych okolicznościach, wybór minimów separacji jest dokonywany po konsultacji między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej (ANSP) odpowiedzialnymi za zapewnienie służb ruchu lotniczego w sąsiadujących przestrzeniach powietrznych.

c) O szczegółach wybranych minimów separacji oraz o obszarach ich stosowania powiadamia się:

1) zainteresowane organy służb ruchu lotniczego; oraz

2) pilotów i użytkowników statków powietrznych za pomocą zbioru informacji lotniczych, jeżeli separacja oparta jest na wykorzystywaniu przez statki powietrzne określonych pomocy nawigacyjnych lub technik nawigacyjnych.

▼M2

SERA.8012 Stosowanie separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym

▼M4

a) Organy kontroli ruchu lotniczego stosują minima separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym do statków powietrznych w fazach lotu: podejście i odlot w następujących okolicznościach:

1) statek powietrzny wykonuje lot bezpośrednio za innym statkiem powietrznym na tej samej wysokości bezwzględnej lub mniej niż 300 m (1 000 ft) poniżej;

2) oba statki powietrzne wykorzystują tę samą drogę startową lub równoległe drogi startowe oddalone od siebie o mniej niż 760 m (2 500 ft);

3) statek powietrzny wykonuje przelot za innym statkiem powietrznym na tej samej wysokości bezwzględnej lub mniej niż 300 m (1 000 ft) poniżej.

b) Lit. a) nie ma zastosowania do przylatujących lotów VFR oraz do przylatujących lotów IFR wykonujących podejście z widocznością w przypadku, gdy statek powietrzny zgłosił poprzedni statek w polu widzenia i otrzymał instrukcje, aby wykonywać przelot za tym statkiem powietrznym i samemu zachować separację od niego. W takich przypadkach organ kontroli ruchu lotniczego wydaje ostrzeżenie o turbulencji w śladzie aerodynamicznym.

▼B

SERA.8015 Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego

▼M2

a) Wydawanie zezwoleń kontroli ruchu lotniczego opiera się wyłącznie na następujących wymogach dotyczących zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego:

▼M2

1) zezwolenia są wydawane wyłącznie w celu usprawniania i separacji ruchu lotniczego i muszą się opierać na znanych warunkach ruchu mających wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji statku powietrznego. Przedmiotowe warunki ruchu uwzględniają nie tylko statki powietrzne w przestrzeni powietrznej i na polu manewrowym, które obejmuje kontrola, lecz również wszelki ruch pojazdów lub inne przeszkody, które nie zostały zainstalowane na stałe na użytkowanym polu manewrowym;

2) organy ATC wydają takie zezwolenia ATC w celu unikania kolizji oraz usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;

3) zezwolenia ATC wydaje się wystarczająco wcześnie, aby zapewnić ich przekazanie do statku powietrznego w terminie umożliwiającym ich realizację.

▼B

b) Działania wymagające zezwolenia

1) Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego jest otrzymywane przed rozpoczęciem lotu kontrolowanego lub części lotu wykonywanej jako lot kontrolowany. O zezwolenie wnioskuje się, przedstawiając plan lotu organowi kontroli ruchu lotniczego.

2) Pilot dowódca statku powietrznego powiadamia ATC, jeżeli zezwolenie kontroli ruchu lotniczego nie jest zadowalające. W takim przypadku ATC w miarę możliwości wydaje zmienione zezwolenie.

3) W przypadku wystąpienia dla statku powietrznego o zezwolenie wymagające pierwszeństwa, na żądanie odpowiedniego organu kontroli ruchu lotniczego przedstawiane jest uzasadnienie tego wniosku.

4) *Możliwa zmiana zezwolenia podczas lotu.* Jeżeli przed odlotem przewidywana jest, w zależności od zapasu paliwa i otrzymania zmiany zezwolenia podczas lotu, możliwość podjęcia decyzji w sprawie lotu na inne lotnisko docelowe, odpowiednie organy kontroli ruchu lotniczego są powiadamiane przez umieszczenie w planie lotu informacji dotyczącej zmiany trasy (jeżeli jest znana) i zmiany lotniska docelowego.

5) Statek powietrzny na lotnisku kontrolowanym nie kołuje na polu manewrowym bez zezwolenia organu kontroli lotniska i stosuje się do wszystkich wydawanych przez ten organ instrukcji.

▼M4

6) W przypadku wektorowania lub przebiegu trasy, które nie są ujęte w planie lotu, na skutek czego lot IFR znajduje się poza opublikowaną trasą ATS lub procedurą podejścia według wskazań przyrządów, kontroler ruchu lotniczego pełniący służbę dozorowania ATS wydaje zezwolenia tak, aby przewidziane przewyższenie nad przeszkodami istniało do czasu aż dany statek powietrzny osiągnie punkt, w którym pilot ponownie znajdzie się na trasie opisanej w planie lotu, na trasie ATS lub rozpocznie procedurę podejścia według wskazań przyrządów.

▼B

c) Zezwolenia dla lotu z prędkością okołodźwiękową

1) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego odnoszące się do fazy rozpędzania statku powietrznego do prędkości okołodźwiękowej są ważne co najmniej do końca tej fazy.

2) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego odnoszące się do fazy redukcji prędkości i zniżania statku powietrznego z właściwej dla przelotu naddźwiękowego do lotu poddźwiękowego zapewniają nieprzerwane zniżanie podczas całej tej fazy.

d) Treść zezwolenia

Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego zawiera:

1) znaki rozpoznawcze statku powietrznego odpowiadające znakom podanym w planie lotu;

2) granicę zezwolenia;

▼M2

3) trasę lotu:

(i) trasę lotu wyszczególnia się w każdym zezwoleniu, jeżeli uznaje się to za konieczne; oraz

(ii) wyrażenie „zezwolenie wydane na podstawie planowanej trasy lotu” nie może być używane przy udzielaniu zmiany zezwolenia;

▼B

4) poziom(-y) lotu dla całej trasy lub jej części i zmiany poziomów, jeżeli są konieczne;

▼M4

5) wszelkie niezbędne instrukcje lub informacje dotyczące innych zagadnień, takich jak przydział czasu na start wynikający z zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w stosownych przypadkach, manewry podejścia lub odlotu, łączność oraz czas wygaśnięcia zezwolenia.

▼B

e) ►M4 Potwierdzenie przez powtórzenie zezwoleń, instrukcji i informacji dotyczących bezpieczeństwa ◄

1) Załoga lotnicza potwierdza przez powtórzenie kontrolerowi ruchu lotniczego te części zezwoleń i instrukcji ATC otrzymanych drogą foniczną, które dotyczą zapewnienia bezpieczeństwa lotów. Poniższe pozycje są zawsze potwierdzane przez powtórzenie:

(i) zezwolenia ATC na lot;

(ii) zezwolenia i instrukcje na zajęcie drogi startowej, lądowanie, start, oczekiwanie przed drogą startową, przecięcie, kołowanie i zawracanie na drodze startowej; oraz

(iii) droga startowa w użyciu, nastawy wysokościomierza, kody SSR, nowo przydzielone kanały łączności, instrukcje dotyczące poziomu, kursu i prędkości; oraz

(iv) przekazywane przez kontrolera lub zawarte w rozgłaszanych komunikatach ATIS poziomy przejściowe.

2) Inne zezwolenia lub instrukcje, w tym zezwolenia warunkowe i instrukcje dotyczące kołowania, są powtarzane lub potwierdzane w sposób niepozostawiający wątpliwości, że zostały zrozumiane i zostaną zastosowane.

3) Kontroler weryfikuje powtórzenia, aby upewnić się, że zezwolenie lub instrukcja zostały potwierdzone prawidłowo przez załogę lotniczą, i podejmuje niezwłocznie działania celem wyeliminowania jakichkolwiek rozbieżności stwierdzonych przy powtórzeniu.

4) Z wyjątkiem przypadków określonych przez ANSP foniczne powtarzanie depesz CPDLC (nadanych w łączności kontroler–pilot z wykorzystaniem łącza transmisji danych) nie jest wymagane.

▼M2

ea) Zmiany zezwolenia dotyczące trasy lub poziomu

1) Wydając zezwolenie obejmujące wnioskowaną zmianę trasy lub poziomu, należy w nim określić szczegółowy charakter zmiany.

2) Jeżeli warunki ruchu nie pozwolą na wydanie zezwolenia dotyczącego wnioskowanej zmiany, należy stosować słowo „NIEMOŻLIWE (UNABLE)”. W przypadkach uzasadnionych okolicznościami proponuje się alternatywną trasę lub poziom.

eb) Zezwolenie dotyczące ustawienia wysokościomierza

1) W przypadku lotów w obszarach, w których ustanowiono wysokość bezwzględną przejściową, pozycja statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej, z wyjątkiem przepisów poniższego pkt 5, musi być wyrażana jako wysokość bezwzględna na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej lub jako poziom lotu na poziomie przejściowym lub powyżej poziomu przejściowego. Podczas przekraczania warstwy przejściowej pozycja w locie w płaszczyźnie pionowej musi być wyrażana jako poziom lotu przy wznoszeniu i jako wysokość bezwzględna przy zniżaniu.

2) Załodze lotniczej przekazuje się poziom przejściowy we właściwym czasie przed jego osiągnięciem podczas zniżania.

▼M4

3) Z wyjątkiem sytuacji gdy wiadomo, że statek powietrzny otrzymał już informacje w ramach bezpośredniego przekazu, ustawienie wysokościomierza QNH musi zostać uwzględnione w:

▼M4

(i) zezwoleniu na zniżanie przy pierwszym wydaniu zezwolenia na wysokości bezwzględnej poniżej poziomu przejściowego;

(ii) w zezwoleniach na podejście lub w zezwoleniach na wejście w krąg lotniskowy;

(iii) w zezwoleniach na kołowanie dla odlatującego statku powietrznego.

▼M2

4) Ustawienie wysokościomierza QFE przekazuje się statkowi powietrznemu na żądanie lub regularnie zgodnie z lokalnymi ustaleniami.

5) ►M4 Kiedy statek powietrzny otrzymał zezwolenie na lądowanie lub informację o dostępności drogi startowej do lądowania na lotniskach AFIS oraz wykonuje swoje podejście, wykorzystując ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska (QFE), pozycja statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej musi być wyrażana jako wysokość nad poziomem lotniska w czasie tej części lotu, dla której można wykorzystywać QFE, z zastrzeżeniem, że musi ona być wyrażana jako wysokość nad poziomem progu drogi startowej: ◄

(i) w przypadku dróg startowych przyrządowych, gdy próg pasa startowego jest położony co najmniej 2 m (7 ft) poniżej poziomu lotniska; oraz

(ii) w przypadku dróg startowych z podejściem precyzyjnym.

ec) Zezwolenia warunkowe

Wyrażenia dotyczące sytuacji, np. „za lądującym statkiem powietrznym” lub „po odlatującym statku powietrznym”, nie mogą być wykorzystywane na potrzeby manewrów mających wpływ na aktywne drogi startowe z wyjątkiem sytuacji, gdy przedmiotowe statki powietrzne lub pojazdy są widziane przez właściwego kontrolera i pilota. Statek powietrzny lub pojazd powodujący sytuację określoną w wydanym zezwoleniu musi być pierwszym statkiem powietrznym/pojazdem, który przejedzie przed innym przedmiotowym statkiem powietrznym. W każdym przypadku warunkowego zezwolenia udziela się w następującej kolejności i musi ono obejmować:

1) znak wywoławczy;

2) warunek;

3) zezwolenie; oraz

4) krótkie powtórzenie warunku.

▼B

f) Koordynacja zezwoleń

1) Zezwolenie kontroli ruchu jest koordynowane między organami kontroli ruchu lotniczego tak, aby dotyczyło całej trasy statku powietrznego lub jej określonej części, jak podano w pkt 2–6.

2) Zezwolenie jest udzielane statkowi powietrznemu na całą trasę lotu, aż do lotniska pierwszego zamierzonego lądowania:

(i) jeżeli wszystkie organy, pod kontrolą których statek powietrzny będzie wykonywał lot, miały możliwość skoordynowania warunków zezwolenia przed odlotem statku; lub

(ii) jeżeli istnieje wystarczająca pewność, że między organami, które będą kolejno przyjmowały kontrolę nad statkiem, zostanie uprzednio dokonana koordynacja.

3) Jeżeli koordynacja, o której mowa w pkt 2, nie została osiągnięta lub nie jest przewidywana, statek powietrzny otrzymuje zezwolenie tylko do punktu, do którego koordynacja jest zapewniona w wystarczającym stopniu; przed osiągnięciem tego punktu lub w tym punkcie statek powietrzny otrzymuje dalsze zezwolenie lub instrukcje oczekiwania, stosownie do okoliczności.

4) W przypadkach przewidzianych przez organ ATS statek powietrzny kontaktuje się z organem kontroli ruchu wydającym zezwolenie z wyprzedzeniem w celu uzyskania takiego zezwolenia przed punktem przekazania kontroli.

(i) Podczas uzyskiwania zezwolenia z wyprzedzeniem statek powietrzny utrzymuje niezbędną dwukierunkową łączność z organem kontroli ruchu lotniczego, pod którego kontrolą aktualnie się znajduje.

(ii) Zezwolenie wydane jako zezwolenie z wyprzedzeniem jest dla pilota łatwe do zidentyfikowania.

▼B

(iii) Jeżeli zezwoleń tych nie skoordynowano, zezwolenia z wyprzedzeniem nie wpływają na pierwotny profil lotu statku powietrznego w jakiejkolwiek przestrzeni powietrznej, z wyjątkiem przestrzeni powietrznej podlegającej organowi kontroli ruchu lotniczego, który odpowiada za wydanie zezwolenia z wyprzedzeniem.

5) Jeżeli statek powietrzny zamierza odlecieć z lotniska znajdującego się w obszarze kontrolowanym i wejść do innego obszaru kontrolowanego w ciągu trzydziestu minut lub w przedziale czasu uzgodnionym między zainteresowanymi ośrodkami kontroli obszaru, przed udzieleniem zezwolenia na odlot dokonuje się koordynacji z kolejnym ośrodkiem kontroli obszaru.

6) Jeżeli statek powietrzny zamierza opuścić obszar kontrolowany w celu wykonywania lotu poza tą przestrzenią powietrzną kontrolowaną, a następnie ponownie wejść do tego samego lub innego obszaru kontrolowanego, to może być udzielone zezwolenie na przelot od miejsca odlotu do lotniska pierwszego zamierzonego lądowania. Zezwolenie takie lub zmiany tego zezwolenia odnoszą się tylko do części lotu wykonywanych w przestrzeni powietrznej kontrolowanej.

SERA.8020 Stosowanie się do planu lotu

a) Z wyjątkiem przypadków omówionych w lit. b) i d) pilot dowódca statku powietrznego stosuje się do bieżącego planu lotu lub do odpowiedniej części planu przedstawionego dla lotu kontrolowanego, chyba że wnioskował o zmianę i otrzymał zezwolenie odpowiedniego organu kontroli ruchu lotniczego lub zaistniała sytuacja awaryjna wymagająca natychmiastowego podjęcia przez dowódcę statku powietrznego odpowiedniego działania. W tym ostatnim przypadku, gdy tylko jest to możliwe, po zakończeniu działania w sytuacji awaryjnej odpowiedni organ służb ruchu lotniczego jest powiadamiany o podjętym działaniu i o tym, że jego podjęcie nastąpiło w sytuacji awaryjnej.

1) Jeżeli pilot dowódca statku powietrznego wykonującego lot kontrolowany nie otrzymał innego polecenia właściwego organu lub wskazówek odpowiedniego organu kontroli ruchu lotniczego, podejmuje w miarę możliwości następujące działania:

(i) gdy znajduje się na ustanowionej trasie ATS – wykonuje lot wzdłuż określonej osi tej trasy; lub

(ii) gdy znajduje się na jakiejkolwiek inne trasie – wykonuje lot bezpośrednio między urządzeniami nawigacyjnymi lub punktami określającymi tę trasę.

2) Jeżeli pilot dowódca statku powietrznego wykonującego lot wzdłuż odcinka trasy ATS określonego za pomocą ogólnokierunkowych radiolatarń bardzo wysokiej częstotliwości nie otrzymał innego polecenia właściwego organu lub wskazówek odpowiedniego organu kontroli ruchu lotniczego, przechodzi na wykorzystanie jako zasadniczej pomocy nawigacyjnej z urządzenia znajdującego się za statkiem powietrznym na urządzenie znajdujące się przed nim – w punkcie zmiany namiaru, jeżeli został wyznaczony, lub możliwie najbliżej tego punktu.

▼M2

3) O odchyleniu od wymogów określonych w pkt 1 powiadamiany jest odpowiedni organ ATS.

▼B

b) *Niezamierzone zmiany.* Gdy pilot dowódca statku powietrznego wykonującego lot kontrolowany nieumyślnie odstąpi od bieżącego planu lotu, podejmuje następujące działania:

1) w przypadku odchylenia od linii drogi: jeżeli statek powietrzny zboczy z linii drogi, natychmiast zmienia kurs, aby jak najprędzej wejść ponownie na tę linię drogi;

2) w przypadku odchylenia od rzeczywistej prędkości powietrznej: jeżeli przeciętna rzeczywista prędkość powietrzna na poziomie przelotu między punktami meldowania różni się lub przewiduje się, że będzie się różnić w granicach plus lub minus 5 % od rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w planie lotu, powiadamia o tym odpowiedni organ służb ruchu lotniczego;

▼M2

3) w przypadku zmiany przewidywanego czasu: jeżeli przewiduje się, że czas przelotu nad następnym obowiązkowym punktem meldowania, granicą rejonu informacji powietrznej lub lotniskiem docelowym, w zależności od tego, który z powyższych punktów będzie pierwszy, różni się o więcej niż 2 minuty od czasu, który został podany ATS, lub różni się o odstęp czasu określony przez właściwy organ, niezwłocznie podaje odpowiedniemu organowi ATS poprawiony przewidywany czas;

▼B

4) Ponadto w sytuacji, gdy został zawarty kontrakt ADS-C, organ służb ruchu lotniczego jest automatycznie powiadamiany za pomocą łącza transmisji danych o zmianach wykraczających poza wartości progowe określone w porozumieniu dotyczącym przesyłania nieregularnych meldunków ADS.

c) *Zamierzone zmiany.* Wnioski o zmiany w planie lotu zawierają poniżej podane informacje:

1) zmiana poziomu przelotu: znak rozpoznawczy statku powietrznego; żądany nowy poziom przelotu i prędkość przelotowa na tym poziomie, poprawiony przewidywany czas przelotu nad granicami następnych rejonów informacji powietrznej (o ile ma zastosowanie);

2) zmiana trasy:

(i) *niezmienione miejsce docelowe:* znak rozpoznawczy statku powietrznego; przepisy wykonywania lotu; opis nowej trasy lotu wraz z odpowiednimi danymi planu lotu, począwszy od podania pozycji, znad której ma nastąpić wnioskowana zmiana trasy; poprawiony przewidywany czas; inne odpowiednie informacje;

(ii) *zmienione miejsce docelowe:* znak rozpoznawczy statku powietrznego; przepisy wykonywania lotu; opis zmienionej trasy lotu do zmienionego lotniska docelowego wraz z odpowiednimi danymi planu lotu, począwszy od podania pozycji, od której ma nastąpić wnioskowana zmiana trasy; poprawiony przewidywany czas; lotnisko(-a) zapasowe; inne odpowiednie informacje.

d) *Pogorszenie się warunków pogodowych poniżej VMC.* Gdy okaże się, że wykonanie lotu w VMC zgodnie z bieżącym planem lotu nie będzie możliwe, w przypadku wykonywania lotu VFR jako lotu kontrolowanego:

1) zgłaszany jest wniosek o zmianę zezwolenia umożliwiającą statkowi powietrznemu kontynuowanie lotu w VMC do lotniska docelowego lub zapasowego, lub opuszczenie przestrzeni powietrznej, w której wymagane jest zezwolenie ATC; lub

2) jeżeli uzyskanie zezwolenia zgodnie z lit. a) nie jest możliwe, utrzymywany jest lot w VMC i odpowiedni organ ATC jest powiadamiany o podjęciu działania w celu opuszczenia danej przestrzeni powietrznej lub lądowania na najbliższym dogodnym lotnisku; lub

3) w przypadku wykonywania lotu w strefie kontrolowanej zgłaszany jest wniosek o zezwolenie na wykonanie lotu jako lotu specjalnego VFR; lub

4) zgłaszany jest wniosek o zezwolenie na wykonanie lotu zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

SERA.8025 Meldunki pozycyjne

a) Pilot dowódca statku powietrznego wykonującego lot kontrolowany podaje odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego, możliwie jak najwcześniej, czas i poziom minięcia każdego kolejnego wyznaczonego obowiązkowego punktu meldowania wraz z innymi wymaganymi informacjami, chyba że został zwolniony z tego obowiązku przez właściwy organ lub przez odpowiedni organ służb ruchu lotniczego zgodnie z warunkami podanymi przez właściwy organ. Podobne meldunki pozycyjne są podawane w odniesieniu do dodatkowych punktów, jeżeli wymaga tego odpowiedni organ służb ruchu lotniczego. Jeżeli punkty meldowania nie zostały wyznaczone, meldunki pozycyjne są składane z częstotliwością ustaloną przez właściwy organ lub określoną przez odpowiedni organ służb ruchu lotniczego.

1) Statki powietrzne wykonujące loty kontrolowane i przekazujące informacje o pozycji odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego za pomocą łącza transmisji danych składają foniczne meldunki pozycyjne tylko na żądanie.

▼M2

2) W sytuacji gdy lot kontrolowany został zwolniony z wymogu zgłaszania w obowiązkowych punktach meldowania, o ile nie zostało wprowadzone automatyczne meldowanie pozycyjne, piloci muszą wznowić foniczne meldunki pozycyjne lub meldunki pozycyjne za pomocą CPDLC:

(i) gdy otrzymają taką instrukcję;

(ii) gdy zostaną powiadomieni, że służba dozorowania ATS została zakończona; lub

(iii) gdy zostaną powiadomieni, że służba dozorowania ATS została utracona.

3) format meldunków pozycyjnych musi być zgodny z dodatkiem 5 pkt A.

▼B

SERA.8030 Zakończenie kontroli

Pilot dowódca statku powietrznego wykonującego lot kontrolowany w przypadku ustania konieczności zapewniania mu służby kontroli ruchu lotniczego niezwłocznie powiadamia o tym odpowiedni organ ATC, z wyjątkiem sytuacji, gdy statek powietrzny ląduje na lotnisku kontrolowanym.

SERA.8035 Łączność

a) Statek powietrzny wykonujący lot kontrolowany utrzymuje ciągły nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz łączności dwukierunkowej z odpowiednim organem kontroli ruchu lotniczego, tak jak to jest wymagane, z wyjątkiem sytuacji, gdy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej stanowią inaczej w odniesieniu do statku powietrznego stanowiącego część ruchu lotniskowego na lotnisku kontrolowanym.

1) Wymóg utrzymywania przez statek powietrzny nasłuchu na częstotliwości łączności fonicznej powietrze-ziemia pozostaje w mocy również po ustanowieniu łączności po łączu transmisji danych (CPDLC).

▼M2

b) Państwa członkowskie stosują się do odpowiednich przepisów dotyczących awarii systemu łączności przyjętych zgodnie z konwencją chicagowską. Komisja musi przedsięwziąć konieczne środki w celu transpozycji tych przepisów do prawa unijnego w celu ustanowienia wspólnych europejskich procedur dotyczących awarii systemu łączności najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r.

▼B

SEKCJA 9

Służba informacji powietrznej

SERA.9001 Stosowanie

a) Odpowiednie organy służb ruchu lotniczego zapewniają służbę informacji powietrznej wszystkim statkom powietrznym, których te informacje mogą dotyczyć, oraz:

1) którym zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego; lub

2) o których odpowiednie organy służb ruchu lotniczego zostały w inny sposób zawiadomione.

b) Korzystanie ze służby informacji powietrznej nie zwalnia pilota dowódcy statku powietrznego z żadnej odpowiedzialności i do niego należy ostateczna decyzja co do proponowanej zmiany planu lotu.

c) Jeżeli organy służb ruchu lotniczego zapewniają jednocześnie służbę informacji powietrznej oraz służbę kontroli ruchu lotniczego, zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego ma pierwszeństwo przed służbą informacji powietrznej w każdym przypadku, w którym wymaga tego zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego.

SERA.9005 Zakres służby informacji powietrznej

a) Służba informacji powietrznej zapewnia następujące informacje:

1) informacje SIGMET i AIRMET;

▼B

2) informacje dotyczące przederupcyjnej aktywności wulkanicznej, erupcji wulkanicznej i chmur popiołów wulkanicznych;

3) informacje dotyczące przedostania się do atmosfery materiałów radioaktywnych lub toksycznych chemikaliów;

4) informacje o zmianach dotyczących dostępności służby radionawigacji;

5) informacje o zmianach stanu lotnisk i ich urządzeń wraz z informacją o stanie pól ruchu naziemnego, gdy są one pokryte śniegiem, lodem lub znaczną warstwą wody;

6) informacje o balonach wolnych bezzałogowych;

▼M4

7) informacje o anormalnej konfiguracji i stanie statku powietrznego;

8) inne informacje mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo.

_____

▼B

b) Służba informacji powietrznej zapewniana statkom powietrznym, poza informacjami wymienionymi w lit. a), obejmuje dostarczanie również informacji dotyczących:

1) warunków pogodowych aktualnych lub prognozowanych na lotniskach odlotu, docelowym i zapasowym;

2) niebezpieczeństwa kolizji statków powietrznych wykonujących loty w przestrzeniach powietrznych klas C, D, E, F i G;

▼M4

3) w przypadku lotów nad obszarami wodnymi, w miarę możliwości i gdy pilot tego zażąda – wszelkich dostępnych informacji, takich jak: radiowy znak wywoławczy, pozycja, rzeczywista linia drogi, prędkość itd. statków wodnych znajdujących się w danym obszarze; oraz;

4) komunikatów, w tym zezwoleń, otrzymanych od innych organów służb ruchu lotniczego, które mają być przekazane statkowi powietrznemu.

▼B

c) Służba informacji powietrznej zapewniana lotom VFR, poza informacjami wymienionymi w lit. a), obejmuje również dostarczanie dostępnych informacji dotyczących ruchu i warunków pogodowych wzdłuż trasy lotu, gdy mogłyby one uniemożliwić kontynuowanie lotu zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością.

▼M4

d) AFIS zapewniana statkom powietrznym, poza odnośnymi elementami wymienionymi w lit. a) i b), obejmuje również dostarczanie informacji dotyczących:

1) niebezpieczeństwa kolizji ze statkami powietrznymi, pojazdami i osobami pozostającymi w ruchu na polu manewrowym;

2) drogi startowej w użyciu.

▼B

SERA.9010 Służba automatycznej informacji lotniskowej (ATIS)

a) Stosowanie komunikatów ATIS w bezpośrednim przekazie zapytań i odpowiedzi

1) Na żądanie pilota odpowiedni organ służb ruchu lotniczego przekazuje odpowiedni(-e) komunikat(-y) ATIS.

2) Jeśli dostarczane są komunikaty foniczne ATIS lub D-ATIS, wówczas:

(i) statek powietrzny potwierdza otrzymanie informacji po nawiązaniu łączności odpowiednio z organem ATS zapewniającym służbę kontroli zbliżania, organem kontroli lotniska lub lotniskową służbą informacji powietrznej (AFIS); oraz

(ii) odpowiedni organ służb ruchu lotniczego podaje statkom powietrznym aktualne dane do nastawienia wysokościomierza, odpowiadając na potwierdzenie otrzymania komunikatu ATIS, lub w przypadku przylatujących statków powietrznych czyni to w innym czasie ustalonym przez właściwy organ.

▼B

3) Informacji zawartej w bieżącym komunikacie ATIS, którego odbiór został potwierdzony przez zainteresowany statek powietrzny, nie należy włączać do bezpośredniego przekazu skierowanego do statku powietrznego, z wyjątkiem informacji dotyczącej nastawienia wysokościomierza przekazanej zgodnie z pkt 2.

▼M4

4) Jeżeli statek powietrzny potwierdzi odbiór nieaktualnej informacji ATIS, organ ATS niezwłocznie podejmuje jedno z następujących działań:

(i) przekazuje statkowi powietrznemu wszelkie elementy informacji wymagające uaktualnienia;

(ii) wydaje statkowi powietrznemu polecenie uzyskania aktualnych informacji ATIS.

▼B

b) ATIS dla przylatujących i odlatujących statków powietrznych

W komunikatach ATIS zawierających informacje dla przylotów i odlotów podawane są następujące elementy informacji w wymienionej kolejności:

1) nazwa lotniska;

2) wskaźnik przylotu lub odlotu;

3) rodzaj kontraktu, jeżeli nadawanie jest prowadzone za pomocą D-ATIS;

4) oznacznik;

5) w stosownych przypadkach – czas obserwacji;

6) spodziewany(-e) rodzaj(-e) podejścia;

7) droga(-i) startowa(-e) w użyciu; status systemu hamowania stanowiący ewentualne niebezpieczeństwo;

8) istotne warunki na powierzchni drogi startowej oraz w stosownych przypadkach warunki hamowania;

9) w stosownych przypadkach – czas oczekiwania;

10) poziom przejściowy, jeżeli ma zastosowanie;

11) inne znaczące informacje operacyjne;

▼M2

12) prędkość i kierunek wiatru przyziemnego (w stopniach magnetycznych), łącznie z istotnymi zmianami, a gdy czujniki wiatromierzy są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych) w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników statków powietrznych;

13) widzialność i, w stosownych przypadkach, RVR ([1]), a gdy czujniki widzialności/RVR są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych) w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników;

▼B

14) aktualna pogoda ([1]);

15) zachmurzenie poniżej 1 500 m (5 000 ft) lub poniżej najwyższej minimalnej bezwzględnej wysokości sektorowej, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; cumulonimbus; jeżeli niebo nie jest widoczne – widzialność pionowa, gdy jest dostępna ([1]);

16) temperatura powietrza;

17) temperatura punktu rosy;

18) nastawy wysokościomierza(-y);

19) dostępne informacje o istotnych zjawiskach meteorologicznych w sektorach podejścia i wznoszenia, z uskokiem wiatru włącznie, oraz informacje o niedawnych warunkach pogodowych o znaczeniu operacyjnym;

20) prognoza dla lądowania typu trend, gdy jest dostępna; oraz

([1]) Elementy te są zastępowane określeniem „CAVOK”, gdy podczas obserwacji jednocześnie występują następujące warunki: a) widzialność: co najmniej 10 km i nie zgłoszono jej wartości najniższej; b) brak chmury o znaczeniu operacyjnym; oraz c) brak warunków pogodowych mających znaczenie dla żeglugi powietrznej.

▼B

21) szczególne instrukcje ATIS.

c) ATIS dla przylatujących statków powietrznych

W komunikatach ATIS zawierających tylko informacje dla przylatujących statków powietrznych podawane są następujące elementy informacji w wymienionej kolejności:

1) nazwa lotniska;
2) wskaźnik przylotu;
3) rodzaj kontraktu, jeżeli nadawanie jest prowadzone za pomocą D-ATIS;
4) oznacznik;
5) w stosownych przypadkach – czas obserwacji;
6) spodziewany(-e) rodzaj(-e) podejścia;
7) główna(-e) droga(-i) lądowania; status systemu hamowania stanowiący ewentualne niebezpieczeństwo;
8) istotne warunki na powierzchni drogi startowej oraz w stosownych przypadkach warunki hamowania;
9) w stosownych przypadkach – czas oczekiwania;
10) poziom przejściowy, jeżeli ma zastosowanie;
11) inne znaczące informacje operacyjne;

▼M2

12) prędkość i kierunek wiatru przyziemnego (w stopniach magnetycznych), łącznie z istotnymi zmianami, a gdy czujniki wiatromierzy są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych) w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników statków powietrznych;
13) widzialność i, w stosownych przypadkach, RVR ([1]), a gdy czujniki widzialności/RVR są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych) w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników;

▼B

14) aktualna pogoda ([1]);
15) zachmurzenie poniżej 1 500 m (5 000 ft) lub poniżej najwyższej minimalnej bezwzględnej wysokości sektorowej, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; cumulonimbus; jeżeli niebo nie jest widoczne – widzialność pionowa, gdy jest dostępna ([1]);
16) temperatura powietrza;
17) temperatura punktu rosy;
18) nastawy wysokościomierza(-y);
19) dostępne informacje o istotnych zjawiskach meteorologicznych w sektorze podejścia, z uskokiem wiatru włącznie, oraz informacje o niedawnych warunkach pogodowych o znaczeniu operacyjnym;
20) prognoza dla lądowania typu trend, gdy jest dostępna; oraz
21) szczególne instrukcje ATIS.

d) ATIS dla odlatujących statków powietrznych

W komunikatach ATIS zawierających tylko informacje dla odlatujących statków powietrznych podawane są następujące elementy informacji w wymienionej kolejności:

1) nazwa lotniska;
2) wskaźnik odlotu;
3) rodzaj kontraktu, jeżeli nadawanie jest prowadzone za pomocą D-ATIS;
4) oznacznik;
5) w stosownych przypadkach – czas obserwacji;
6) droga(-i) startowa(-e) w użyciu do startu; status systemu hamowania stanowiący ewentualne niebezpieczeństwo;
7) istotne warunki na powierzchni drogi startowej (dróg startowych) w użyciu do startu i w stosownych przypadkach warunki hamowania;

([1]) Elementy te są zastępowane określeniem „CAVOK”, gdy podczas obserwacji jednocześnie występują następujące warunki: a) widzialność: co najmniej 10 km i nie zgłoszono jej wartości najniższej; b) brak chmury o znaczeniu operacyjnym; oraz c) brak warunków pogodowych mających znaczenie dla żeglugi powietrznej.

▼B

8) w stosownych przypadkach – opóźnienie odlotu;

9) poziom przejściowy, jeżeli ma zastosowanie;

10) inne znaczące informacje operacyjne;

▼M2

11) prędkość i kierunek wiatru przyziemnego (w stopniach magnetycznych), łącznie z istotnymi zmianami, a gdy czujniki wiatromierzy są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych) w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników statków powietrznych;

12) widzialność i, w stosownych przypadkach, RVR ([1]), a gdy czujniki widzialności/RVR są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych) w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników;

▼B

13) aktualna pogoda ([1]);

14) zachmurzenie poniżej 1 500 m (5 000 ft) lub poniżej najwyższej minimalnej bezwzględnej wysokości sektorowej, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; cumulonimbus; jeżeli niebo nie jest widoczne – widzialność pionowa, gdy jest dostępna ([1]);

15) temperatura powietrza;

16) temperatura punktu rosy;

17) nastawy wysokościomierza(-y);

18) dostępne informacje o istotnych zjawiskach meteorologicznych w sektorze wznoszenia, z uskokiem wiatru włącznie;

19) prognoza dla lądowania typu trend, gdy jest dostępna; oraz

20) szczególne instrukcje ATIS.

SEKCJA 10

Służba alarmowa

SERA.10001 Stosowanie

a) Organy służb ruchu lotniczego zapewniają służbę alarmową:

1) wszystkim statkom powietrznym, którym zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego;

2) w miarę możliwości wszystkim innym statkom powietrznym, które złożyły plan lotu lub o których organy służb ruchu lotniczego zostały w inny sposób zawiadomione; oraz

3) statkom powietrznym, o których wiadomo lub przypuszcza się, że są przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji.

▼M2

b) O ile właściwy organ nie ustali inaczej, statki powietrzne wyposażone w odpowiednią dwukierunkową łączność radiową meldują się w okresie od dwudziestu do czterdziestu minut od ostatniego kontaktu, bez względu na cel takiego kontaktu, jedynie w celu wskazania, że lot odbywa się zgodnie z planem, przy czym taki meldunek musi obejmować identyfikację statku powietrznego i wyrażenie „Normalne działanie przebieg operacji (Operations normal)”.

c) Depesza „Normalne działanie (Operations normal)” musi być przesyłana w ramach łączności powietrze-ziemia do odpowiedniego organu ATS.

([1]) Elementy te są zastępowane określeniem „CAVOK”, gdy podczas obserwacji jednocześnie występują następujące warunki: a) widzialność: co najmniej 10 km i nie zgłoszono jej wartości najniższej; b) brak chmury o znaczeniu operacyjnym; oraz c) brak warunków pogodowych mających znaczenie dla żeglugi powietrznej.

▼B

SERA.10005 Informacje udzielane statkom powietrznym znajdującym się w sąsiedztwie statku powietrznego w sytuacji awaryjnej

a) Jeżeli organ służb ruchu lotniczego ustalił, że dany statek powietrzny znajduje się w sytuacji awaryjnej, o charakterze sytuacji informuje jak najszybciej inne statki powietrzne, o których wiadomo, że znajdują się w sąsiedztwie tego statku powietrznego, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w lit. b).

b) Jeżeli organ służb ruchu lotniczego wie lub sądzi, że statek powietrzny staje się przedmiotem bezprawnej ingerencji, w łączności ATS powietrze-ziemia nie wspomina się o charakterze sytuacji awaryjnej, chyba że była już wcześniej o nim mowa w komunikatach z tego statku powietrznego i istnieje pewność, że taka wzmianka nie pogorszy sytuacji.

SEKCJA 11

Ingerencja, sytuacje awaryjne i przechwytywanie

▼M2

SERA.11001 Przepisy ogólne

_____

c) W przypadku, w którym wiadomo lub sądzi się, że statek powietrzny znajduje się w sytuacji awaryjnej, w tym że stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji, organy ATS poświęcają mu jak największą uwagę, udzielają mu jak największej pomocy i dają mu pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi w takim stopniu, w jakim konieczność taka wynika z okoliczności.

d) Późniejsze działania ATC muszą się opierać na zamiarach pilota, ogólnej sytuacji w zakresie ruchu lotniczego i dynamice nieprzewidzianego zdarzenia w czasie rzeczywistym.

SERA.11005 Bezprawna ingerencja

_____

aa) Statek powietrzny, który jest przedmiotem bezprawnej ingerencji, stara się ustawić transponder na kod 7500 i zawiadomić odpowiedni organ ATS o tym fakcie, o wszystkich istotnych okolicznościach z tym związanych i o wszystkich odchyleniach od bieżącego planu lotu spowodowanych tymi okolicznościami, aby umożliwić organowi ATS udzielenie pierwszeństwa działań w stosunku do statku powietrznego i zminimalizowanie konfliktu z innymi statkami powietrznymi.

ab) Gdy statek powietrzny jest poddany bezprawnej ingerencji, pilot dowódca podejmuje wszelkie starania w celu jak najszybszego wylądowania na najbliższym dogodnym lotnisku lub na specjalnym lotnisku wyznaczonym przez właściwy organ, chyba że sytuacja na pokładzie statku powietrznego nakazuje inne postępowanie.

b) Jeżeli statek powietrzny jest przedmiotem faktycznej lub podejrzewanej bezprawnej ingerencji, organy służb ruchu lotniczego niezwłocznie spełniają żądania statku powietrznego. Następuje ciągłe przekazywanie informacji dotyczących bezpiecznego przebiegu lotu i podejmowane są działania niezbędne do usprawnienia przebiegu wszystkich etapów lotu, zwłaszcza bezpiecznego lądowania statku powietrznego.

c) Jeżeli statek powietrzny jest przedmiotem faktycznej lub podejrzewanej bezprawnej ingerencji, organy ATS zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami bezzwłocznie informują odpowiedni organ wyznaczony przez państwo oraz wymieniają niezbędne informacje z użytkownikiem statku powietrznego lub wskazanym przez niego przedstawicielem.

▼M2

SERA.11010 Statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną, lub niezidentyfikowany statek powietrzny

▼B

Statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną, lub niezidentyfikowany statek powietrzny

a) Gdy tylko organ służb ruchu lotniczego dowie się o statku powietrznym, którego załoga utraciła orientację geograficzną, podejmuje wszelkie niezbędne kroki określone w pkt 1 i 3 w celu udzielenia pomocy statkowi powietrznemu i zapewnienia bezpieczeństwa jego lotu.

1) Jeżeli pozycja statku powietrznego nie jest znana, organ służb ruchu powietrznego:

(i) podejmuje próbę nawiązania dwukierunkowej łączności ze statkiem powietrznym, chyba że łączność taka już istnieje;

(ii) wykorzystuje wszelkie dostępne środki w celu ustalenia jego pozycji;

(iii) informuje inne organy służb ruchu lotniczego, do których przestrzeni mógł lub może dotrzeć statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną, biorąc pod uwagę wszystkie czynniki, które mogły wpłynąć na lot statku powietrznego w tych okolicznościach;

(iv) informuje, zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami, odpowiednie organy wojskowe oraz dostarcza im plan lotu i inne dane dotyczące statku powietrznego, którego załoga utraciła orientację geograficzną;

(v) zwraca się do organów, o których mowa w ppkt (iii) i (iv), oraz do innych statków powietrznych w locie o wszelką pomoc w nawiązaniu łączności ze statkiem powietrznym i ustaleniu jego pozycji.

2) Wymogi określone w pkt 1 ppkt (iv) i (v) dotyczą również organów służb ruchu lotniczego informowanych zgodnie z pkt 1 ppkt (iii).

3) Jeżeli pozycja statku powietrznego zostanie ustalona, organ służb ruchu powietrznego:

▼M2

(i) powiadamia statek powietrzny o jego pozycji i działaniach naprawczych, które należy podjąć. Powiadomienie to następuje niezwłocznie po otrzymaniu przez organ ATS wiadomości o możliwości przechwycenia lub innego zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego; oraz

▼B

(ii) w razie konieczności dostarcza innym organom służb ruchu lotniczego i odpowiednim organom wojskowym właściwe informacje dotyczące statku powietrznego, którego załoga utraciła orientację geograficzną, oraz wszelkich udzielonych mu rad.

b) Gdy tylko organ służb ruchu lotniczego dowie się wiadomość o niezidentyfikowanym statku powietrznym w jego przestrzeni, podejmuje starania w celu jego identyfikacji, jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia służb ruchu lotniczego lub wymagane przez odpowiednie organy wojskowe zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami. W tym celu organ służb ruchu lotniczego podejmuje takie działania z niżej wymienionych, które są właściwe w danych okolicznościach:

1) podejmuje próbę nawiązania dwukierunkowej łączności ze statkiem powietrznym;

2) zwraca się do innych organów służb ruchu lotniczego w danym rejonie informacji powietrznej o informacje dotyczące lotu i pomoc w nawiązaniu dwukierunkowej łączności z tym statkiem powietrznym;

3) zwraca się do organów służb ruchu lotniczego obsługujących sąsiednie rejony informacji powietrznej o informacje dotyczące lotu i pomoc w nawiązaniu dwukierunkowej łączności z tym statkiem powietrznym;

▼B

4) podejmuje próbę uzyskania informacji od innych statków powietrznych znajdujących się w danej przestrzeni;

5) w razie konieczności organ służb ruchu lotniczego informuje odpowiedni organ wojskowy niezwłocznie po ustaleniu tożsamości statku powietrznego.

c) W przypadku statku powietrznego, którego załoga utraciła orientację geograficzną, lub niezidentyfikowanego statku powietrznego uwzględnia się możliwość, że statek powietrzny stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji. Odpowiedni organ wyznaczony przez państwo zostaje niezwłocznie poinformowany o uznaniu przez organ służb ruchu lotniczego, że statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną, lub niezidentyfikowany statek powietrzny może być przedmiotem bezprawnej ingerencji, co odbywa się zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami.

▼M2

SERA.11012 Minimalna ilość paliwa i sytuacja awaryjna związana ze wskazaniem małej ilości paliwa

a) W przypadku gdy pilot melduje minimalną ilość paliwa, kontroler w najkrótszym możliwym czasie powiadamia pilota o wszelkich przewidywanych opóźnieniach bądź o tym, że nie przewiduje się opóźnień.

b) Kiedy poziom paliwa powoduje, że konieczne jest ogłoszenie stanu zagrożenia, pilot – zgodnie z przepisami zawartymi w SERA.14095 – wskazuje przedmiotowy stan, używając sygnału zagrożenia nadanego za pomocą radiotelefonu (MAYDAY), najlepiej wypowiedzianego trzykrotnie, a następnie podając charakteru zagrożenia (FUEL).

SERA.11013 Pogorszenie charakterystyk technicznych statku powietrznego

a) Jeżeli w wyniku awarii lub pogorszenia działania systemów nawigacji, łączności, altimetrii, kontroli lotu lub innych systemów osiągi statku powietrznego ulegną pogorszeniu poniżej poziomu wymaganego dla przestrzeni powietrznej, w której jest on eksploatowany, załoga lotnicza powiadamia o tym niezwłocznie odpowiedni organ ATC. W przypadku gdy awaria lub pogorszenie działania ma wpływ na obecnie stosowane minima separacji, kontroler musi podjąć działania zmierzające do ustanowienia innego odpowiedniego rodzaju separacji lub minimum separacji.

b) Pogorszenie działania lub awaria systemu RNAV

Jeżeli w wyniku awarii lub pogorszenia działania systemu RNAV statek powietrzny nie może spełnić specyfikacji zgodnie z trasą lub procedurą RNAV, pilot musi zażądać zmiany zezwolenia.

c) Utrata dokładności nawigacji pionowej wymaganej dla przestrzeni powietrznej o zredukowanych minimach separacji pionowej (RVSM)

1) Pilot jak najszybciej powiadamia ATC o wszelkich okolicznościach, w których nie można spełnić wymogów dotyczących dokładności nawigacji pionowej dla przestrzeni powietrznej RVSM. W takich przypadkach pilot musi uzyskać, jeżeli jest to możliwe, zmianę zezwolenia ATC przed rozpoczęciem jakiegokolwiek odchylenia od trasy lub poziomu lotu określonych w zezwoleniu. Jeżeli zmiany zezwolenia ATC nie można uzyskać przed takim odchyleniem, pilot musi uzyskać zmianę zezwolenia jak najszybciej po dokonaniu przedmiotowego odstępstwa.

2) Podczas operacji w przestrzeni powietrznej RVSM lub pionowego tranzytu przez przestrzeń powietrzną RVSM statkiem powietrznym nieposiadającym zatwierdzenia dla operacji RVSM pilot musi zameldować niezatwierdzony status w następujący sytuacjach:

(i) przy wywołaniu początkowym na dowolnym kanale w przestrzeni powietrznej RVSM;

(ii) przy wszystkich żądaniach zmiany poziomu; oraz

(iii) przy wszystkich potwierdzeniach przez powtórzenie zezwoleń dotyczących poziomu.

3) Kontrolerzy ruchu lotniczego muszą wyraźnie potwierdzić otrzymanie depesz od statków powietrznych meldujących niezatwierdzony status RVSM.

▼M2

4) Pogorszenie działania wyposażenia statku powietrznego – zgłoszone przez pilota:

(i) Po powiadomieniu przez pilota statku powietrznego posiadającego zatwierdzenie do wykonywania operacji RVSM eksploatowanego w przestrzeni powietrznej RVSM, że wyposażenie statku powietrznego nie spełnia już wymogów RVSM, ATC uznaje statek powietrzny za nieposiadający zatwierdzenia do wykonywania operacji RVSM.

(ii) ATC musi podjąć natychmiastowe działania w celu zapewnienia minimalnej separacji pionowej wynoszącej 600 m (2 000 ft) lub odpowiedniej separacji poziomej od wszystkich pozostałych przedmiotowych statków powietrznych, które są eksploatowane w przestrzeni powietrznej RVSM. Statek powietrzny, który stał się statkiem powietrznym nieposiadającym zatwierdzenia do wykonywania operacji RVSM, musi w normalnych warunkach zostać usunięty przez ATC z przestrzeni powietrznej RVSM, kiedy wystąpi taka możliwość.

(iii) Piloci powiadamiają ATC, najszybciej jak to możliwe, o przywróceniu właściwego funkcjonowania wyposażenia niezbędnego do spełnienia wymogów RVSM.

(iv) Pierwszy ACC powiadomiony o zmianie statusu RVSM statku powietrznego prowadzi odpowiednio koordynację z sąsiednimi ACC.

5) Silna turbulencja – nieprzewidywana:

(i) Gdy statek powietrzny eksploatowany w przestrzeni powietrznej RVSM napotyka silne turbulencje spowodowane warunkami atmosferycznymi lub strumieniem nadążającym, które zdaniem pilota będą miały wpływ na zdolność statku powietrznego do utrzymania poziomu lotu określonego w zezwoleniu, pilot powiadamia o tym ATC. ATC ustanawia odpowiednią separację poziomą lub zwiększoną minimalną separację pionową.

(ii) ATC uwzględnia, w możliwym zakresie, żądania pilota dotyczące zmian poziomu lotu lub trasy i stosownie do potrzeb przekazuje informacje o ruchu lotniczym.

(iii) ATC nie żąda meldunków od innych statków powietrznych w celu ustalenia, czy RVSM powinno zostać zawieszone w całości lub w określonym przedziale wysokości lub obszaru lotu.

(iv) ACC zawieszający RVSM prowadzi z sąsiednimi ACC koordynację takiego zawieszenia i wszelkich niezbędnych korekt przepustowości sektora w celu zapewnienia uporządkowanego przebiegu procesu przekazywania ruchu.

6) Silna turbulencja – przewidywana:

(i) W sytuacjach gdy w prognozie meteorologicznej przewiduje się silne turbulencje w przestrzeni powietrznej RVSM, ATC określa, czy RVSM należy zawiesić, a jeśli tak, to na jak długo i dla których konkretnych poziomów lub obszarów lotu.

(ii) W przypadkach gdy RVSM zostaną zawieszone, ACC zawieszający RVSM prowadzi z sąsiednimi ACC koordynację w odniesieniu do poziomów lotu odpowiednich dla przekazywania ruchu lotniczego, chyba że w drodze porozumienia określono awaryjny system alokacji poziomów lotu. ACC zawieszający RVSM prowadzi również koordynację stosownych przepustowości sektora z ACC, odpowiednio do przypadku.

▼M2

SERA.11014 Propozycja rozwiązania (RA) ACAS

a) System ACAS II wykorzystywany jest w trakcie lotu, z wyjątkiem przypadków podanych w wykazie wyposażenia minimalnego określonym w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 ([1]), w trybie umożliwiającym wskazanie RA załodze lotniczej w razie wykrycia nadmiernego zbliżenia do innego statku powietrznego. Powyższy przepis nie ma zastosowania, jeżeli zablokowanie trybu RA (przy wyłącznym korzystaniu z sygnalizacji TA lub równoważnej) jest wywoływane przez procedurę nienormalną lub warunki ograniczające osiągi.

b) W przypadku ACAS RA piloci muszą:

1) zareagować natychmiast, wykonując RA, zgodnie ze wskazaniem, chyba że zagroziłoby to bezpieczeństwu statku powietrznego;

2) wykonać RA, nawet jeśli występuje konflikt między RA i instrukcją ATC w zakresie manewrowania;

3) wstrzymać się od manewrowania w kierunku odwrotnym do RA;

4) jak najszybciej, o ile pozwala na to obciążenie załogi lotniczej pracą, powiadomić właściwy organ ATC o każdym RA wymagającym odstępstwa od obecnej instrukcji lub zezwolenia ATC;

5) bezzwłocznie osiągnąć zgodność z każdym zmodyfikowanym RA;

6) ograniczyć zmiany toru lotu do minimalnego zakresu niezbędnego do osiągnięcia zgodności z RA;

7) bezzwłocznie powrócić do warunków instrukcji lub zezwolenia ATC, gdy konflikt zostanie usunięty; oraz

8) powiadomić ATC w przypadku powrotu do bieżącego zezwolenia.

c) W przypadku gdy pilot melduje ACAS RA, kontroler nie może próbować modyfikować toru lotu statku powietrznego, dopóki pilot nie zamelduje „KONFLIKT USUNIĘTO (CLEAR OF CONFLICT))".

d) Kiedy nastąpi odstępstwo statku powietrznego od jego zezwolenia lub instrukcji ATC zgodnie z RA lub gdy pilot zamelduje RA, kontroler przestaje być odpowiedzialny za zapewnianie separacji pomiędzy danym statkiem powietrznym i jakimkolwiek innym statkiem powietrznym, którego to dotyczy, w bezpośredniej konsekwencji manewru wywołanego przez RA. Kontroler musi podjąć odpowiedzialność za zapewnianie separacji wszystkich statków powietrznych, których to dotyczy, gdy:

1) kontroler przyjmuje meldunek załogi lotniczej o powrocie do bieżącego zezwolenia; lub

2) kontroler przyjmuje meldunek załogi lotniczej, że statek powietrzny powraca do bieżącego zezwolenia i wydaje alternatywne zezwolenie, które zostaje przyjęte przez załogę lotniczą.

▼B

SERA.11015 Przechwytywanie

a) Z wyjątkiem sytuacji, w której przechwytywanie i eskorta są zapewniane statkowi powietrznemu na żądanie, przechwytywanie cywilnych statków powietrznych regulują odpowiednie przepisy i wytyczne administracyjne wydane przez państwa członkowskie zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, w szczególności art. 3 lit. d), który stanowi, że umawiające się państwa zobowiązują się, przy ustalaniu przepisów dotyczących swoich państwowych statków powietrznych, mieć na względzie bezpieczeństwo żeglugi cywilnych statków powietrznych.

b) Pilot dowódca przechwytywanego cywilnego statku powietrznego:

([1]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

▼B

1) niezwłocznie wykonuje polecenia wydawane mu przez przechwytujący statek powietrzny, przyjmując i odpowiadając na sygnały wzrokowe zgodnie ze specyfikacjami podanymi w tabelach S11-1 i S11-2;

2) w miarę możliwości zawiadamia odpowiedni organ służb ruchu lotniczego;

3) stara się nawiązać łączność radiową z przechwytującym statkiem powietrznym lub odpowiednim organem kierującym przechwytywaniem, przez nadanie wywołania ogólnego na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz, podając identyfikację przechwytywanego statku powietrznego i rodzaj lotu; jeżeli nie uda się nawiązać łączności, w miarę możliwości powtarza to wywołanie na częstotliwości awaryjnej 243 MHz;

4) jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w transponder SSR, wybiera mod A kod 7700, chyba że otrzymał inne polecenie od odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego;

5) jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w ADS-B lub ADS-C, wybiera odpowiednią funkcję awaryjną, jeżeli jest dostępna, chyba że otrzymał inne polecenie od odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego.

Tabela S11 – 1

Sygnały podawane przez przechwytujący statek powietrzny i odpowiedzi na nie przechwytywanego statku powietrznego

Pozycja	Sygnały PRZECHWYTUJĄCEGO statku powietrznego	Znaczenie	Odpowiedzi PRZECHWYTYWANEGO statku powietrznego	Znaczenie
1	DZIEŃ lub NOC – przechylanie statku powietrznego i błyskanie światłami pozycyjnymi w nieregularnych odstępach czasu (i światłami lądowania w przypadku śmigłowca) z pozycji nieco powyżej, z przodu i zazwyczaj z lewej strony przechwytywanego statku powietrznego (lub z prawej strony, jeżeli przechwytywanym statkiem powietrznym jest śmigłowiec). Po potwierdzeniu zrozumienia sygnału wykonanie powolnego poziomego zakrętu, zazwyczaj w lewo (lub w prawo w przypadku śmigłowca) na żądany kurs. *Uwaga 1.* *Warunki meteorologiczne lub terenowe mogą wymagać od przechwytującego statku powietrznego zmiany pozycji i kierunku zakrętu podanego w pkt 1.* *Uwaga 2.* *Jeżeli przechwytywany statek powietrzny nie jest w stanie nadążyć za przechwytującym statkiem powietrznym, ten ostatni powinien wykonać kilka manewrów z dwoma zakrętami po 180° i przechylać statkiem powietrznym za każdym razem, gdy przelatuje obok przechwytywanego statku powietrznego.*	Zostałeś przechwycony. Leć za mną.	DZIEŃ lub NOC – przechylanie statku powietrznego, błyskanie światłami pozycyjnymi w nieregularnych odstępach czasu i lot za przechwytującym statkiem powietrznym.	Zrozumiałem, wykonam.
2	DZIEŃ lub NOC – energiczny manewr oddalania się od przechwytywanego statku powietrznego przez wykonanie zakrętu o 90° stopni lub więcej z równoczesnym zwiększeniem wysokości, bez przecinania linii lotu przechwytywanego statku powietrznego.	Możesz kontynuować lot.	DZIEŃ lub NOC – przechylanie statku powietrznego.	Zrozumiałem, wykonam.

▼B

Pozycja	Sygnały PRZECHWYTUJĄCEGO statku powietrznego	Znaczenie	Odpowiedzi PRZECHWYTYWANEGO statku powietrznego	Znaczenie
3	DZIEŃ lub NOC – wypuszczenie podwozia (jeżeli jest to możliwe), włączenie stałych świateł lądowania i przelot nad drogą startową w użyciu lub w przypadku, gdy przechwytywanym statkiem powietrznym jest śmigłowiec, przelot nad lądowiskiem dla śmigłowców. W przypadku śmigłowców przechwytujący śmigłowiec wykonuje podejście do lądowania z przejściem do zawisu w sąsiedztwie lądowiska.	Ląduj na tym lotnisku.	DZIEŃ lub NOC – wypuszczenie podwozia (jeżeli jest to możliwe), włączenie stałych świateł lądowania i lot za przechwytującym statkiem powietrznym; jeżeli po przelocie nad drogą startową, która jest w użyciu, lub nad lądowiskiem dla śmigłowców lądowanie zostanie uznane za bezpieczne – rozpoczęcie lądowania.	Zrozumiałem, wykonam.

Tabela S11 – 2

Sygnały podawane przez przechwytywany statek powietrzny i odpowiedzi na nie przechwytującego statku powietrznego

Pozycja	Sygnały PRZECHWYTYWANEGO statku powietrznego	Znaczenie	Odpowiedzi PRZECHWYTUJĄCEGO statku powietrznego	Znaczenie
4	DZIEŃ lub NOC – schowanie podwozia (jeżeli jest to możliwe) i błyskanie światłami lądowania przy przelocie nad drogą startową w użyciu lub nad lądowiskiem dla śmigłowców na wysokości powyżej 300 m (1 000 ft), ale nieprzekraczającej 600 m (2 000 ft) (w przypadku śmigłowców na wysokości powyżej 50 m (170 ft), ale nieprzekraczającej 100 m (330 ft)) nad poziomem lotniska i kontynuowanie krążenia nad drogą startową w użyciu lub nad lądowiskiem dla śmigłowców. Jeżeli błyskanie światłami do lądowania nie jest możliwe, należy błyskać innymi dostępnymi światłami.	Wyznaczone lotnisko nie jest odpowiednie.	DZIEŃ lub NOC – jeżeli wymagany jest lot przechwytywanego statku powietrznego za przechwytującym statkiem powietrznym na lotnisko zapasowe, przechwytujący statek powietrzny chowa swoje podwozie (jeżeli jest to możliwe) i przekazuje sygnały wymienione w pkt 1 dla przechwytującego statku powietrznego. Jeżeli zapadła decyzja o zwolnieniu przechwytywanego statku powietrznego, przechwytujący statek powietrzny przekazuje sygnały podane w pkt 2, przeznaczone dla przechwytującego statku powietrznego.	Zrozumiałem, leć za mną. Zrozumiałem, możesz kontynuować lot.
5	DZIEŃ lub NOC – regularne włączanie i wyłączanie wszystkich dostępnych świateł w sposób odróżniający je od świateł błyskowych.	Nie mogę wykonać.	DZIEŃ lub NOC – stosuje się sygnały wymienione w pkt 2, przeznaczone dla przechwytującego statku powietrznego.	Zrozumiałem.
6	DZIEŃ lub NOC – nieregularne błyskanie wszystkimi dostępnymi światłami.	Jestem w stanie zagrożenia.	DZIEŃ lub NOC – stosuje się sygnały wymienione w pkt 2, przeznaczone dla przechwytującego statku powietrznego.	Zrozumiałem.

c) Jeżeli instrukcje otrzymane przez radio z jakichkolwiek źródeł są sprzeczne z poleceniami podawanymi przez przechwytujący statek powietrzny za pośrednictwem sygnałów wzrokowych, przechwytywany statek powietrzny niezwłocznie prosi o wyjaśnienie, stosując się jednocześnie do instrukcji wzrokowych przekazywanych przez przechwytujący statek powietrzny.

d) Jeżeli instrukcje otrzymane przez radio z jakichkolwiek źródeł są sprzeczne z poleceniami podawanymi przez przechwytujący statek powietrzny drogą radiową, przechwytywany statek powietrzny niezwłocznie prosi o wyjaśnienie, stosując się jednocześnie do instrukcji radiowych przekazywanych przez przechwytujący statek powietrzny.

e) Jeżeli w trakcie przechwytywania nawiązana została łączność radiowa, ale porozumiewanie się we wspólnym języku nie jest możliwe, należy podjąć próbę przekazania poleceń, potwierdzenia przyjęcia poleceń i istotnych informacji, posługując się wyrażeniami z podaną wymową, zamieszczonymi w tabeli S11-3, przekazując każde z nich dwukrotnie:

▼B

Tabela S11-3

Wyrażenia do stosowania przez PRZECHWYTUJĄCY statek powietrzny			Wyrażenia do stosowania przez PRZECHWYTYWANY statek powietrzny		
Wyrażenie	Wymowa (1)	Znaczenie	Wyrażenie	Wymowa (1)	Znaczenie
CALL SIGN	KOL SA-IN	Jaki jest twój znak wywoławczy?	CALL SIGN (znak wywoławczy) (2)	KOL SA-IN (znak wywoławczy)	Mój znak wywoławczy to (znak wywoławczy)
FOLLOW	FOL-LO	Leć za mną	WILCO	VILL-KO	►M2 Understood, will comply (zrozumiałem, wykonam) ◄
DESCEND	DEE-SEND	Zniżaj się do lądowania	►M2 —— ◄		
			CAN NOT	KANN NOTT	Nie mogę wykonać
YOU LAND	YOU LAAND	Wyląduj na tym lotnisku	REPEAT	REE-PEET	Powtórz polecenie
			AM LOST	AM LOSST	Nie znam swojej pozycji
PROCEED	PRO-SEED	Możesz kontynuować lot			
			MAYDAY	MAYDAY	Jestem w stanie zagrożenia
			HIJACK (3)	HI-JACK	Jestem uprowadzony
			LAND (nazwa miejsca)	LAAND (nazwa miejsca)	Proszę o lądowanie w (nazwa miejsca)
			DESCEND	DEE-SEND	Proszę o zniżanie

(1) W drugiej kolumnie podkreślono sylaby, które należy zaakcentować.
(2) Wymagane jest przekazanie znaku wywoławczego używanego w łączności radiotelefonicznej z organami służb ruchu lotniczego i odpowiadającego znakowi rozpoznawczemu statku powietrznego podanemu w planie lotu.
(3) Nie zawsze okoliczności pozwalają na użycie wyrażenia „HIJACK” lub mogą sprawić, że jego użycie nie jest pożądane.

f) Gdy tylko organ służb ruchu lotniczego dowie się o tym, że w podlegającej mu przestrzeni przechwytywany jest statek powietrzny, podejmuje takie działania z niżej wymienionych, które są właściwe w danych okolicznościach:

1) podejmuje próbę nawiązania dwukierunkowej łączności z przechwytywanym statkiem powietrznym, wykorzystując dostępne środki, łącznie z awaryjną częstotliwością radiową 121,5 MHz, chyba że taka łączność już została nawiązana;

2) informuje pilota przechwytywanego statku powietrznego o fakcie przechwytywania statku;

3) nawiązuje kontakt z organem kierującym przechwytywaniem, utrzymującym dwukierunkową łączność z przechwytującym statkiem powietrznym, i przekazuje temu organowi dostępne informacje o przechwytywanym statku powietrznym;

4) w miarę potrzeby przekazuje treść depesz między przechwytującym statkiem powietrznym lub organem kierującym przechwytywaniem a przechwytywanym statkiem powietrznym;

5) w ścisłej koordynacji z organem kierującym przechwytywaniem podejmuje konieczne działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa przechwytywanemu statkowi powietrznemu;

6) informuje organy służb ruchu lotniczego obsługujące sąsiadujące rejony informacji powietrznej, jeżeli okaże się, że statek powietrzny z tych rejonów zabłądził.

▼B

g) Gdy tylko organ służb ruchu lotniczego dowie się o tym, że statek powietrzny jest przechwytywany poza podlegającą mu przestrzenią, podejmuje takie działania z niżej wymienionych, które są właściwe w danych okolicznościach:

1) informuje organ służb ruchu lotniczego obsługujący przestrzeń powietrzną, w której przechwytywanie ma miejsce, oraz dostarcza mu dostępne informacje, które będą pomocne przy identyfikacji statku powietrznego, i zwraca się do niego o podjęcie działania zgodnie z lit. f);

2) przekazuje treść komunikatów między przechwytywanym statkiem powietrznym a odpowiednim organem służb ruchu lotniczego, organem kierującym przechwytywaniem lub przechwytującym statkiem powietrznym.

SEKCJA 12

Służby związane z meteorologią – Obserwacje ze statku powietrznego i meldunki z powietrza przekazywane za pomocą łączności fonicznej

SERA.12001 Rodzaje obserwacji ze statku powietrznego

a) Podczas każdej fazy lotu wykonuje się następujące obserwacje ze statku powietrznego:

1) specjalne obserwacje ze statku powietrznego; oraz

2) inne nieregularne obserwacje ze statku powietrznego.

SERA.12005 Specjalne obserwacje ze statku powietrznego

a) Obserwacje specjalne są wykonywane i meldowane przez wszystkie statki powietrzne w przypadku napotkania lub zaobserwowania poniższych warunków:

1) umiarkowana lub silna turbulencja; lub

2) umiarkowane lub silne oblodzenie; lub

3) silne fale górskie; lub

4) burze bez gradu, które są zamaskowane, wbudowane, o znacznych rozmiarach przestrzennych lub występują w liniach szkwałów; lub

5) burze z gradem, które są zamaskowane, wbudowane, o znacznych rozmiarach przestrzennych lub występują w liniach szkwałów; lub

6) silna burza pyłowa lub piaskowa; lub

7) chmura pyłu wulkanicznego; lub

▼M4

8) przederupcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna; lub

9) stwierdzona skuteczność hamowania drogi startowej nie jest tak dobra, jak zgłoszono.

▼B

b) Właściwe organy określają w miarę potrzeby inne warunki, które podlegają zameldowaniu przez wszystkie statki powietrzne, jeżeli zostaną napotkane lub zaobserwowane.

▼M2

c) Załoga lotnicza opracowuje meldunki na formularzach według wzoru formularza AIREP SPECIAL zamieszczonego w pkt A dodatku 5. Meldunki muszą być zgodne ze szczegółowymi instrukcjami składania meldunków określonymi w pkt 2 dodatku 5.

1) Szczegółowe instrukcje, w tym formaty depesz i wyrażenia określone w dodatku 5, muszą być wykorzystywane przez załogi lotnicze przy przekazywaniu meldunków z powietrza i przez organy ATS przy dalszym przekazywaniu takich meldunków.

2) Specjalne meldunki z powietrza zawierające uwagi o aktywności wulkanicznej rejestruje się na formularzu specjalnych meldunków z powietrza dotyczących aktywności wulkanicznej. Dla załóg lotniczych wykonujących loty na trasach, na których mogą występować chmury popiołów wulkanicznych, należy zapewnić formularze, których podstawę stanowi wzór formularza dla specjalnych meldunków z powietrza dotyczących aktywności wulkanicznej określony w pkt B dodatku 5.

▼B

SERA.12010 Inne nieregularne obserwacje ze statku powietrznego

Jeżeli występują inne warunki meteorologiczne niż przedstawione w SERA.12005 lit. a), np. uskok wiatru, które w opinii pilota dowódcy mogą wpłynąć na bezpieczeństwo lub mogą mieć znaczny wpływ na efektywność lotów innych statków powietrznych, wówczas pilot dowódca powiadamia odpowiedni organ służb ruchu lotniczego tak szybko, jak jest to możliwe.

SERA.12015 Przekazywanie obserwacji ze statku powietrznego za pomocą łączności fonicznej

a) Obserwacje ze statku powietrznego są przekazywane podczas lotu w czasie wykonywania obserwacji lub tak szybko, jak jest to możliwe.

b) Obserwacje ze statku powietrznego są przekazywane jako meldunki z powietrza i są zgodne ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w dodatku 5.

SERA.12020 Wymiana meldunków z powietrza

a) Organy ATS przekazują, tak szybko jak jest to możliwe, specjalne i nieregularne meldunki z powietrza:

1) innym zainteresowanym statkom powietrznym;

▼M2

2) powiązanemu meteorologicznemu biuru nadzoru (MWO) zgodnie z pkt 3 dodatku 5; oraz

▼B

3) innym zainteresowanym organom ATS.

b) Komunikaty dla statków powietrznych są powtarzane na częstotliwości i przez okres, które określa dany organ ATS.

▼M2

SEKCJA 13

Transponder SSR

SERA.13001 Działanie transpondera SSR

a) Jeżeli statek powietrzny posiada sprawny transponder SSR, pilot korzysta z niego przez cały czas lotu, niezależnie od tego, czy statek powietrzny znajduje się w obrębie przestrzeni powietrznej, w której wykorzystuje się SSR na potrzeby ATS, czy poza tą przestrzenią.

b) Piloci nie mogą stosować funkcji IDENT, chyba że wymaga tego ATS.

c) Z wyjątkiem lotu w przestrzeni powietrznej wyznaczonej przez właściwy organ do obowiązkowego korzystania z transpondera, statki powietrzne bez wystarczającego źródła zasilania są wyłączone z wymogu korzystania z transpondera przez cały czas.

SERA.13005 Mod A transpondera SSR – ustawianie kodu

a) W celu wskazania szczególnej sytuacji awaryjnej pilot statku powietrznego wyposażonego w SSR:

1) wybiera kod 7700 w celu wskazania sytuacji awaryjnej, chyba że ATC uprzednio nakazała pilotowi korzystanie z transpondera na określonym kodzie. W tym ostatnim przypadku pilot może jednak wybrać kod 7700, gdy istnieje szczególny powód, by sądzić, że byłby to najlepszy sposób postępowania;

2) wybiera kod 7600 w celu wskazania awarii łączności radiowej;

▼M2

3) wybiera co do zasady kod 7500 w celu wskazania stanu bezprawnej ingerencji; Jeżeli uzasadniają to zaistniałe okoliczności, w zastępstwie należy zastosować kod 7700.

b) Z wyjątkiem przypadków opisanych w powyższej lit. a) pilot:

1) wybiera kody zgodnie z instrukcją organu ATS; lub

2) w przypadku braku instrukcji ATS dotyczących ustawiania kodu wybiera kod 2000 lub inny kod określony przez właściwy organ; lub

3) w przypadku nieotrzymania służb ruchu lotniczego wybiera kod 7000 w celu zwiększenia wykrywalności odpowiednio wyposażonych statków powietrznych, chyba że właściwy organ ustali inaczej.

c) Jeśli stwierdzono, że kod pokazywany na wyświetlaczu sytuacji różni się od kodu przypisanego statkowi powietrznemu:

1) pilot jest proszony o potwierdzenie wybranego kodu, a jeśli sytuacja to uzasadnia, wybiera ponownie właściwy kod; oraz

2) jeżeli rozbieżności między przypisanymi i pokazywanymi kodami się utrzymują, pilot może zostać poproszony o zaprzestanie użytkowania transpondera statku powietrznego. Powiadamia się odpowiednio kolejne stanowisko kontroli i wszystkie pozostałe organy, których to dotyczy, wykorzystujące SSR lub multilaterację (MLAT) przy zapewnianiu ATS.

SERA.13010 Informacje w oparciu o barometryczną wysokość bezwzględną

a) Jeżeli statek powietrzny posiada sprawne wyposażenie w modzie C, pilot musi w sposób ciągły wykorzystywać ten mod, chyba że ATC zdecyduje inaczej.

▼M4

b) O ile właściwy organ nie ustali inaczej, weryfikacja pokazywanych informacji o poziomie w oparciu o barometryczną wysokość bezwzględną wykonywana jest przynajmniej raz przez odpowiednio wyposażony organ ATS w momencie początkowego kontaktu z danym statkiem powietrznym lub, jeżeli nie jest to możliwe, jak najszybciej po tym momencie.

▼M2

SERA.13015 Mod S transpondera SSR – ustawianie adresu identyfikacyjnego statku powietrznego

a) Statki powietrzne wyposażone w mod S z funkcją znaku rozpoznawczego statku powietrznego nadają znak rozpoznawczy statku powietrznego określony w poz. 7 planu lotu ICAO lub, gdy plan lotu nie został złożony, znak rejestracyjny statku powietrznego.

b) Jeżeli zaobserwuje się na wyświetlaczu sytuacji, że znak rozpoznawczy statku powietrznego nadawany przez statek powietrzny wyposażony w mod S jest różny od znaku rozpoznawczego oczekiwanego od danego statku powietrznego, pilot jest proszony o potwierdzenie, a w razie potrzeby o ponowne wprowadzenie prawidłowego znaku rozpoznawczego statku powietrznego.

c) Jeżeli po potwierdzeniu przez pilota, że właściwy znak rozpoznawczy statku powietrznego został ustawiony w funkcji identyfikacji modu S, nadal występuje rozbieżność, kontroler podejmuje następujące działania:

1) powiadamia pilota o występującej rozbieżności;

2) w miarę możliwości, koryguje oznaczenie przedstawiające znak rozpoznawczy na wyświetlaczu sytuacji; oraz

▼M2

3) powiadamia kolejne stanowisko kontroli oraz inny odpowiedni organ wykorzystujący mod S na potrzeby identyfikacji, że nadawany przez statek powietrzny znak rozpoznawczy statku powietrznego jest błędny.

SERA.13020 Awaria transpondera SSR, gdy posiadanie sprawnego transpondera jest obowiązkowe

a) W przypadku awarii transpondera po odlocie organy ATC próbują zapewnić kontynuację lotu do lotniska docelowego zgodnie z planem lotu. Można jednakże oczekiwać, że piloci dostosują się do określonych ograniczeń.

b) W przypadku gdy transponder uległ awarii i nie można przywrócić jego sprawności przed odlotem, piloci muszą:

1) jak najszybciej poinformować ATS, najlepiej przed złożeniem planu lotu;

2) wpisać w poz. 10 formularza planu lotu ICAO dla SRR literę „N” w przypadku całkowitej niesprawności transpondera lub, w przypadku częściowej awarii transpondera, wpisać literę odpowiadającą pozostałym możliwościom działania transpondera; oraz

3) spełnić wymagania wszelkich opublikowanych procedur wnioskowania o zwolnienie z wymogów posiadania sprawnego transpondera SSR.

SEKCJA 14

Procedury łączności fonicznej

SERA.14001 Przepisy ogólne

Znormalizowane wyrażenia muszą być stosowane we wszystkich sytuacjach, dla których zostały określone. Jedynie w przypadkach gdy znormalizowane wyrażenia nie mogą służyć zamierzonemu przekazaniu informacji, używa się języka potocznego.

SERA.14005 Kategorie depesz

a) Kategorie depesz obsługiwanych przez ruchomą służbę lotniczą i kolejność pierwszeństwa w zakresie nawiązywania łączności i transmisji depesz muszą być zgodne z tabelą S14-1.

Tabela S14-1

Kategoria depesz i radiotelefoniczny sygnał kolejności pierwszeństwa	Sygnał radiotelefoniczny
a) Wezwanie w sytuacji zagrożenia, depesze o sytuacji zagrożenia i wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia	**MAYDAY**
b) Depesze pilne, w tym depesze poprzedzone sygnałem transportu medycznego	**PAN PAN** *lub* **PAN PAN MEDICAL**
c) Komunikaty dotyczące znajdowania kierunku	—
d) Depesze dotyczące bezpieczeństwa lotów	—
e) Depesze meteorologiczne	—
f) Depesze dotyczące regularności lotów	—

b) Depesze o sytuacji zagrożenia i wymianę korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia należy traktować zgodnie z przepisami SERA.14095.

▼M2

c) Depesze pilne i wymianę korespondencji dotyczącej sytuacji pilności, w tym depesze poprzedzone sygnałem transportu medycznego, należy traktować zgodnie z przepisami SERA.14095.

SERA.14010 Depesze dotyczące bezpieczeństwa lotów

Depesze dotyczące bezpieczeństwa lotów obejmują:

a) depesze dotyczące ruchu lotniczego i jego kontroli;

b) depesze redagowane przez użytkownika statku powietrznego lub przez statek powietrzny, mające bezpośrednie znaczenie dla statku powietrznego wykonującego lot;

c) depesze meteorologiczne mające bezpośrednie znaczenie dla statku powietrznego wykonującego lot lub mającego odlecieć (komunikowane indywidualnie lub na potrzeby nadawania);

d) inne depesze dotyczące statku powietrznego wykonującego lot lub mającego odlecieć.

SERA.14015 Język, który należy stosować w łączności powietrze-ziemia

a) Łączność radiotelefoniczną powietrze-ziemia prowadzi się w języku angielskim lub w języku zwyczajowo stosowanym przez stację naziemną.

b) Język angielski musi być dostępny na żądanie każdego statku powietrznego we wszystkich stacjach naziemnych obsługujących wyznaczone lotniska i trasy wykorzystywane przez międzynarodowe służby powietrzne. O ile właściwy organ nie określi inaczej w szczególnych przypadkach, język angielski jest stosowany na potrzeby łączności pomiędzy organem ATS i statkami powietrznymi na lotniskach obsługujących ponad 50 000 międzynarodowych operacji IFR rocznie. Państwa członkowskie, w których w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia język angielski nie jest jedynym językiem stosowanym na potrzeby łączności między organem ATS i statkami powietrznymi na takich lotniskach, mogą podjąć decyzję o niestosowaniu wymogu stosowania języka angielskiego i odpowiednio powiadamiają o tym Komisję. W takim przypadku przedmiotowe państwa członkowskie, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r., przeprowadzają analizę możliwości wprowadzenia obowiązku stosowania języka angielskiego na potrzeby łączności między organem ATS i statkami powietrznymi na przedmiotowych lotniskach ze względów bezpieczeństwa, tak aby uniknąć wtargnięcia statku powietrznego na zajętą drogę startową lub innych zagrożeń dla bezpieczeństwa, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa unijnego i krajowego dotyczących używania języków. Podają przedmiotową analizę do wiadomości publicznej, a wnioski przedstawiają Agencji i Komisji.

c) Języki dostępne w danej stacji naziemnej stanowią część zbioru informacji lotniczych i innych opublikowanych informacji lotniczych dotyczących tego rodzaju obiektów.

SERA.14020 Literowanie słów w radiotelefonii

Jeśli w rozmowach radiotelefonicznych używane są imiona własne, skróty służbowe i słowa, których pisownia jest trudna, stosuje się literowanie za pomocą alfabetu przedstawionego w tabeli S14-2.

Tabela S14-2

Alfabet literowania w radiotelefonii

Litera	Wyraz	Przybliżona wymowa (za pomocą alfabetu łacińskiego)
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE *lub* SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH

▼M2

Litera	Wyraz	Przybliżona wymowa (za pomocą alfabetu łacińskiego)
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIR RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NEE FORM *lub* OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

W przybliżonej wymowie przedstawionej za pomocą alfabetu łacińskiego akcentowane sylaby zostały podkreślone.

SERA.14025 Zasady regulujące identyfikację tras ATS innych niż standardowe trasy odlotu i dolotu

a) Wykorzystanie oznaczników trasy ATS w łączności

1) W łączności fonicznej podstawową literę oznacznika należy wymawiać zgodnie z alfabetem literowania podanym w tabeli S14-2.

2) W przypadku używania przedrostków K, U lub S w łączności fonicznej należy je wymawiać w następujący sposób:

(i) *K* – KOPTER

(ii) *U* – UPPER

(iii) *S* – SUPERSONIC

b) Wyraz „kopter” należy wymawiać jak w wyrazie „helicopter”, a wyrazy „upper” i „supersonic” należy wymawiać jak w języku angielskim.

▼M2

SERA.14026 Znaczące punkty nawigacyjne

W łączności fonicznej w celu odniesienia do znaczącego punktu nawigacyjnego wykorzystuje się normalnie zwykłą nazwę znaczących punktów nawigacyjnych oznaczonych przez stanowisko pomocy radionawigacyjnej lub możliwą do wymówienia niepowtarzalną pięcioliterową „nazwę kodową" dla znaczących punktów nawigacyjnych nieoznaczonych przez stanowisko pomocy radionawigacyjnej. Jeżeli zwykła nazwa dla stanowiska pomocy radionawigacyjnej nie jest stosowana, należy ją zastąpić zakodowanym oznacznikiem, który w łączności fonicznej musi być wymawiany zgodnie z alfabetem literowania.

SERA.14030 Wykorzystanie oznaczników dla standardowych tras odlotu i przylotu według wskazań przyrządów

Oznacznik w języku potocznym dla standardowych tras odlotu lub przylotu według wskazań przyrządów musi być stosowany w łączności fonicznej.

SERA.14035 Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej

a) Nadawanie liczb

1) Wszystkie liczby, które są wykorzystywane przy nadawaniu znaku wywoławczego statku powietrznego, kursu, drogi startowej, kierunku i prędkości wiatru, nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie.

(i) Poziomy lotów nadaje się wymawiając każdą liczbę oddzielnie, z wyjątkiem poziomów lotów w równych setkach.

(ii) Ustawienia wysokościomierza nadaje się wymawiając każdą liczbę oddzielnie, z wyjątkiem ustawienia 1 000 hPa, które nadaje się jako „JEDEN TYSIĄC (ONE THOUSAND)".

(iii) Wszystkie liczby używane w nadawaniu kodów transpondera nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie, z wyjątkiem sytuacji gdy kody transpondera zawierają wyłącznie równe tysiące, wtedy informację nadaje się wymawiając liczbę tysięcy, a następnie wyraz „TYSIĄC (THOUSAND)".

2) Wszystkie liczby używane w nadawaniu innych informacji niż te opisane w lit. a) pkt 1) nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie, z wyjątkiem wszystkich liczb równych setek i tysięcy, które to liczby nadaje się wymawiając każdą cyfrę liczby setek lub tysięcy, po której następuje, odpowiednio, wyraz „STO (HUNDRED)" lub „TYSIĄC (THOUSAND)". Połączenia tysięcy i równych setek nadaje się wymawiając każdą cyfrę w liczbie tysięcy, po czym następuje wyraz „TYSIĄC (THOUSAND)", a następnie podaje się liczbę setek i wyraz „STO (HUNDRED)".

3) W przypadkach gdy istnieje potrzeba wyjaśnienia liczby nadanej w postaci pełnych tysięcy lub pełnych setek, przedmiotową liczbę należy nadawać wymawiając każdą cyfrę oddzielnie.

4) Przy przekazywaniu informacji dotyczących namiaru względnego w stosunku do obiektu lub kolidującego ruchu na podstawie 12-godzinnej tarczy zegara, informacje podaje się wymawiając cyfry razem, np. „GODZINA DZIĘSIĄTA (TEN O'CLOCK)" lub „GODZINA JEDENASTA (ELEVEN O'CLOCK)".

5) Liczby zawierające ułamek dziesiętny nadaje się zgodnie z lit. a) pkt 1), z przecinkiem w odpowiedniej kolejności zaznaczonym wyrazem „PRZECINEK (DECIMAL)".

6) Wszystkie sześć cyfr numerycznego oznacznika należy wykorzystywać w celu identyfikacji kanału przekaźnikowego w łączności radiotelefonicznej bardzo wysokiej częstotliwości (VHF), z wyjątkiem przypadków, w których zarówno piątą, jak i szóstą cyfrą jest zero, kiedy to należy wykorzystywać tylko cztery pierwsze cyfry.

▼M2

SERA.14040 Wymawianie liczb

Jeżeli język stosowany na potrzeby łączności to język angielski liczby należy nadawać przy użyciu wzoru wymowy przedstawionego w tabeli S14-3:

Tabela S14-3

Liczebnik lub część liczebnika	Wymowa
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

SERA.14045 Technika nadawania

a) Nadawanie należy wykonywać w sposób zwięzły, używając normalnej intonacji dla rozmowy.

b) Następujących wyrazów i wyrażeń należy, w odpowiednich przypadkach, używać w łączności radiotelefonicznej i mają one znaczenie przypisane w tabeli S14-4:

Tabela S14-4

Wyrażenie	Znaczenie
POTWIERDŹ (ACKNOWLEDGE)	„Daj mi znać, że odebrałeś i zrozumiałeś depeszę (Let me know that you have received and understood this message.).”
POTWIERDZAM (AFFIRM)	„Tak.”
ZGADZAM SIĘ (APPROVED)	„Udziela się zezwolenia na proponowane działanie (Permission for proposed action granted.).”
ODSTĘP (BREAK)	„Niniejszym sygnalizuję o odstępie między częściami depeszy (I hereby indicate the separation between portions of the message.).”
ODSTĘP ODSTĘP (BREAK BREAK)	„Niniejszym sygnalizuję o odstępie między depeszami przykazywanymi do różnych statków powietrznych znajdujących się w przestrzeni o bardzo dużej intensywności ruchu lotniczego (I hereby indicate the separation between messages transmitted to different aircraft in a very busy environment.).”
ANULUJ (CANCEL)	„Anuluj poprzednio nadane zezwolenie (Annul the previously transmitted clearance.).”

▼**M2**

Wyrażenie	Znaczenie
SPRAWDŹ (CHECK)	„Sprawdź system lub procedurę (Examine a system or procedure.).”
ZEZWALAM (CLEARED)	„Zezwala się na kontynuowanie lotu w określonych warunkach (Authorised to proceed under the conditions specified.).”
POTWIERDŹ (CONFIRM)	„Proszę o weryfikację (I request verification of:) (*zezwolenia, instrukcji, działań, informacji* (*clearance, instruction, action, information*)).”v
NAWIĄŻ ŁĄCZNOŚĆ (CONTACT)	„Nawiąż łączność radiową z … (Establish communications with…).”
PRAWIDŁOWO (CORRECT)	„Prawdziwe (True)” lub „Dokładne (Accurate)”.
POPRAWIAM(CORRECTION):-	„Popełniono błąd podczas tego nadawania (*lub* we wskazanej depeszy) (An error has been made in this transmission (*or* message indicated).). Poprawna wersja … (The correct version is…).”
POMIŃ (DISREGARD)	„Zignoruj (Ignore).”
JAK MNIE SŁYSZYSZ (HOW DO YOU READ)	„Jak zrozumiano moje nadawanie (What is the readability of my transmission?)?” (zob. SERA.14070 lit. c))
POWTARZAM (I SAY AGAIN)	„Powtarzam dla jasności lub podkreślenia (I repeat for clarity or emphasis.).”
UTRZYMUJ (MAINTAIN)	„Kontynuuj zgodnie z określonymi warunkami (Continue in accordance with the condition(s) specified)” lub w sensie dosłownym.
NASŁUCHUJ (MONITOR)	„Nasłuchuj na … (częstotliwość) (Listen out on (frequency).).”
NIE/NIEPRAWIDŁOWO (NEGATIVE)	„Nie” *lub* „Zgody nie udzielono”, *lub* „To nie jest poprawne”, *lub* „Niemożliwe” („No” *or* „Permission not granted” *or* „That is not correct” *or* „Not capable”.).
ODBIÓR (OVER)	„Skończyłem nadawanie i oczekuję odpowiedzi (My transmission is ended, and I expect a response from you.).”
KONIEC (OUT)	„Wymiana informacji zakończona i nie oczekuje się odpowiedzi (This exchange of transmissions is ended and no response is expected.).”
POWTÓRZ (READ BACK)	„Powtórz całość lub określoną część depeszy tak dokładnie, jak ją odebrałeś (Repeat all, or the specified part, of this message back to me exactly as received.)”.
ZMIANA ZEZWOLENIA (RECLEARED)	„Została wprowadzona zmiana do ostatniego zezwolenia, a nowe zezwolenie zastępuje poprzednie lub jego część (A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof.).”
ZGŁOŚ (REPORT)	„Przekaż mi następujące informacje … (Pass me the following information…).”
PROSZĘ (REQUEST)	„Chciałbym wiedzieć … (I should like to know…).” *lub* „Pragnę otrzymać … (I wish to obtain…).”
ZROZUMIAŁEM (ROGER)	„Całą twoją transmisję odebrałem (I have received all of your last transmission.).”
POWTÓRZ (SAY AGAIN)	„Powtórz całość lub następującą część twojej ostatniej transmisji (Repeat all, or the following part, of your last transmission.).”
MÓW WOLNIEJ (SPEAK SLOWER)	„Mów wolniej (Reduce your rate of speech.).”
CZEKAJ (STANDBY)	„Czekaj, będę ciebie wywoływać (Wait and I will call you.).”
NIEMOŻLIWE (UNABLE)	„Nie mogę zastosować się do twojej prośby, instrukcji lub zezwolenia (I cannot comply with your request, instruction, or clearance.).”

▼M2

Wyrażenie	Znaczenie
WYKONAM (WILCO)	*(Angielski skrót od „will comply”)* „Zrozumiałem twoją depeszę i będę stosować się do niej (I understand your message and will comply with it.).”
DWUKROTNIE (WORDS TWICE):	a) *Jako prośba*: „Warunki łączności są trudne. Nadawaj każde słowo lub grupę słów dwukrotnie (Communication is difficult. Please send every word, or group of words, twice.).” b) *Jako zawiadomienie*: „Ze względu na trudne warunki łączności każde słowo lub grupa słów depeszy będą nadawane dwukrotnie (Since communication is difficult, every word, or group of words, in this message will be sent twice.).”

SERA.14050 Radiotelefoniczne znaki wywoławcze statków powietrznych

a) Pełne znaki wywoławcze

Radiotelefoniczny znak wywoławczy statku powietrznego musi należeć do jednego z następujących typów:

1) Typ a) – znaki odpowiadające znakom rejestracyjnym statku powietrznego; lub

2) Typ b) – oznacznik telefoniczny użytkownika statku powietrznego, poprzedzający ostatnie cztery znaki znaku rejestracyjnego statku powietrznego;

3) Typ c) – oznacznik telefoniczny użytkownika statku powietrznego poprzedzający identyfikację lotu.

b) Skrócone znaki wywoławcze

Radiotelefoniczne znaki wywoławcze statków powietrznych podane w lit. a), z wyjątkiem ujętych w typie c), mogą być skracane w sytuacjach opisanych w SERA.14055 lit. c). Skrócone znaki wywoławcze muszą mieć następującą formę:

1) Typ a) – pierwszy znak znaku rejestracyjnego i co najmniej dwa ostatnie znaki znaku wywoławczego;

2) Typ b) – oznacznik telefoniczny użytkownika statku powietrznego, który poprzedza co najmniej dwa ostatnie znaki znaku wywoławczego;

3) Typ c) – nie ma formy skróconej.

SERA.14055 Procedury radiotelefoniczne

a) Statek powietrzny nie może w trakcie lotu zmieniać znaku wywoławczego, z wyjątkiem zmian wprowadzanych okresowo na polecenie organu ATC w celach zapewnienia bezpieczeństwa. Z wyjątkiem przypadków gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa, żadna transmisja nie może być kierowana do statku powietrznego podczas startu, podczas ostatniej części podejścia końcowego lub podczas kołowania po lądowaniu.

b) Nawiązywanie łączności radiotelefonicznej

1) Podczas nawiązywania łączności zawsze należy używać pełnych radiotelefonicznych znaków wywoławczych. Podczas nawiązywania łączności statek powietrzny rozpoczyna wywoływanie od identyfikatora wywoływanej stacji, po którym następuje poprzedzającego identyfikator wywołującej stacji.

2) W odpowiedzi na powyższe wywołania należy stosować znak wywoławczy stacji wywołującej, po którym następuje znak wywoławczy stacji odpowiadającej, co należy traktować jak wezwanie do rozpoczęcia nadawania przez stację wywołującą. W przypadku przekazywania łączności w ramach jednego organu ATS znak wywoławczy ATS można pominąć, jeżeli zezwoli na to właściwy organ.

▼M2

3) Nawiązanie łączności rozpoczyna się wywołaniem i odpowiedzią na wywołanie, gdy nawiązanie kontaktu jest pożądane, jednakże gdy istnieje pewność, że stacja wywoływana odbierze wywołanie, to stacja wywołująca może nadać wiadomość, nie czekając na odpowiedź stacji wywoływanej.

c) Późniejsza łączność radiotelefoniczna

1) Skrócone radiotelefoniczne znaki wywoławcze, określone w SERA.14050 lit. b), są używane tylko po nawiązaniu zadowalającej łączności, pod warunkiem że nie wynikną z tego nieporozumienia. Statek powietrzny używa skróconego znaku wywoławczego dopiero po wywołaniu go w ten sposób przez stację lotniczą.

2) Przy wydawaniu zezwoleń ATC i ich powtarzaniu kontrolerzy i piloci zawsze dodają znak wywoławczy statku powietrznego, którego dotyczy zezwolenie. W przypadkach innych niż powyższe nieprzerywana dwustronna łączność po nawiązaniu kontaktu jest dozwolona bez dodatkowej identyfikacji lub wywołania aż do jego zakończenia.

SERA.14060 Przejście na inną częstotliwość VHF

a) Statek powietrzny musi zostać zawiadomiony przez właściwy organ ATS o przejściu na inną częstotliwość radiową zgodnie z uzgodnionymi procedurami. W przypadku braku powyższego zawiadomienia statek powietrzny zawiadamia organ ATS, zanim nastąpi takie przejście.

b) Przy wstępnym nawiązywaniu łączności na częstotliwości VHF lub przy jej zwalnianiu statek powietrzny nadaje taką informację, jaka została określona przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej odpowiedzialną za zapewnianie służb i zatwierdzoną przez właściwy organ.

SERA.14065 Procedury radiotelefoniczne dotyczące zmiany kanału w łączności fonicznej powietrze-ziemia

a) O ile instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej odpowiedzialna za zapewnianie służb nie określiła inaczej i nie zostało to zatwierdzone przez właściwy organ, wstępne wywołanie organu ATS także po zmianie kanału łączności fonicznej powietrze-ziemia musi obejmować następujące elementy:

1) identyfikator wywoływanego organu ATS;

2) znak wywoławczy oraz, dla statków powietrznych należących do kategorii ciężkiej turbulencji w śladzie aerodynamicznym, wyraz „ciężki (Heavy)” lub „super (Super)”, jeżeli dany statek powietrzny został w ten sposób zidentyfikowany przez właściwy organ;

3) poziom, w tym poziomy przelotu i poziomy określone w zezwoleniu, w przypadku nieutrzymania poziomu określonego w zezwoleniu;

4) prędkość, jeżeli nie została przypisana przez ATC; oraz

5) elementy dodatkowe wymagane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej odpowiedzialną za zapewnianie służb i zatwierdzone przez właściwy organ.

b) Piloci zapewniają informacje dotyczące poziomu w zaokrągleniu do najbliższych pełnych 30 m lub 100 ft zgodnie ze wskazaniami wysokościomierza pilota.

c) Wstępne wywołanie organu kontroli lotniska

W przypadku statku powietrznego, któremu zapewnia się służbę kontroli lotniska, wstępne wywołanie zawiera:

1) identyfikator wywoływanego organu ATS;

2) znak wywoławczy oraz, dla statków powietrznych należących do kategorii ciężkiej turbulencji w śladzie aerodynamicznym, wyraz „ciężki (heavy)” lub „super (super)”, jeżeli dany statek powietrzny został w ten sposób zidentyfikowany przez właściwy organ;

▼M2

3) pozycję; oraz

4) elementy dodatkowe wymagane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej odpowiedzialną za zapewnianie służb i zatwierdzone przez właściwy organ.

SERA.14070 Procedury kontrolne

a) Forma transmisji kontrolnych musi być następująca:

1) identyfikacja stacji wywoływanej;

2) identyfikacja stacji wywołującej;

3) wyrazy „SPRAWDZANIE ŁĄCZNOŚCI (RADIO CHECK)”;

4) używana częstotliwość.

b) Odpowiedź na transmisję kontrolną musi być następująca:

1) identyfikacja stacji wnioskującej o przeprowadzenie kontroli;

2) identyfikacja stacji odpowiadającej;

3) informacja dotycząca słyszalności transmisji stacji wnioskującej o przeprowadzenie kontroli.

c) Podczas przeprowadzania kontroli należy stosować następującą skalę słyszalności:

Skala słyszalności

1) *1* zła,

2) *2* chwilowa,

3) *3* rozróżniana z trudnością

4) *4* dobra

5) *5* bardzo dobra.

SERA.14075 Wymiana korespondencji

a) Wymiana korespondencji musi być zwięzła i jednoznaczna, a gdy jest to możliwe, należy stosować standardową frazeologię.

1) W przypadku nadawania przez statek powietrzny potwierdzenie odbioru depeszy musi zawierać znak wywoławczy statku powietrznego.

2) W przypadku gdy potwierdzenie odbioru jest nadawane przez organ ATS do statku powietrznego, musi ono obejmować znak wywoławczy statku powietrznego, po którym następuje, w razie konieczności, znak wywoławczy organu ATS.

b) Zakończenie wymiany korespondencji.

Wymianę korespondencji radiotelefonicznej zakańcza odbierający organ ATS lub statek powietrzny, nadając własny znak wywoławczy.

c) Poprawki i powtórzenia

1) Jeżeli podczas nadawania popełniono błąd, wypowiada się wyraz „POPRAWIAM (CORRECTION)”, powtarza ostatnią poprawnie nadaną grupę lub wyrażenie, a następnie nadaje poprawną wersję.

2) Jeżeli najlepszym sposobem wprowadzenia poprawki jest powtórzenie całej depeszy, to przed nadaniem depeszy po raz drugi, używa się wyrażenia„POPRAWIAM, POWTARZAM (CORRECTION, I SAY AGAIN)”.

3) Jeżeli stacja odbierająca ma wątpliwości co do poprawności odbioru depeszy, musi poprosić o powtórzenie całej depeszy lub jej części.

▼M2

4) Jeżeli konieczne jest powtórzenie całej depeszy, to należy wypowiedzieć wyrazy „POWTÓRZ (SAY AGAIN)”. Jeżeli konieczne jest powtórzenie części depeszy, używa się wyrażenia: „POWTÓRZ WSZYSTKO DO … (SAY AGAIN ALL BEFORE …)” (pierwszy wyraz odebrany poprawnie (first word satisfactorily received)); lub „POWTÓRZ WSZYSTKO OD (SAY AGAIN) … (wyraz przed brakującą częścią depeszy (word before missing portion)) DO (TO) … (wyraz po brakującej części depeszy) (word after missing portion))”; lub POWTÓRZ WSZYSTKO PO … (SAY AGAIN ALL AFTER …) (ostatnie słowo odebrane poprawnie … (last word satisfactorily received …)).

d) Jeżeli przy sprawdzaniu poprawności powtórzenia depeszy zostaną spostrzeżone błędy, po zakończeniu powtarzania nadaje się wyrazy „NIE, POWTARZAM (NEGATIVE I SAY AGAIN)”, po których następuje poprawne brzmienie odpowiednich części depeszy.

SERA.14080 Nasłuch/czas pracy

a) Podczas lotu statek powietrzny utrzymuje nasłuch zgodnie z wymogami właściwego organu i nie przerywa nasłuchu bez poinformowania o tym zainteresowanego organu ATS, z wyjątkiem przypadków gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa.

1) Statki powietrzne wykonujące długie loty nad wodami lub loty nad wyznaczonymi obszarami, nad którymi obowiązuje posiadanie na pokładzie nadajnika radiolatarni ratunkowej (ELT), muszą utrzymywać ciągły nasłuch na częstotliwości VHF w niebezpieczeństwie 121,5 MHz, z wyjątkiem czasu, w którym utrzymują łączność na innych częstotliwościach VHF lub gdy wyposażenie statku powietrznego bądź wykonywane obowiązki w kabinie pilota nie pozwalają na utrzymywanie równoczesnego nasłuchu na obu częstotliwościach jednocześnie.

2) Statki powietrzne muszą utrzymywać ciągły nasłuch na częstotliwości VHF w niebezpieczeństwie 121,5 MHz, w obszarach lub na trasach, na których nie wyklucza się możliwości przechwytywania statków powietrznych lub powstania innych niebezpiecznych sytuacji, a odpowiedni wymóg został ustanowiony przez właściwy organ.

b) Stacje lotnicze muszą utrzymywać ciągły nasłuch na kanale VHF w niebezpieczeństwie 121,5 MHz w godzinach pracy organów dysponujących takimi stacjami. Jeżeli co najmniej dwie takie stacje mają powiązaną lokalizację, to zapewnienie nasłuchu na częstotliwości 121,5 MHz w jednej z nich oznacza spełnienie tego wymogu.

c) W przypadku statek powietrzny lub organ ATS musi z jakiegokolwiek powodu zawiesić pracę, zawiadamia o tym, jeśli jest to możliwe, inne zainteresowane stacje, podając przewidywaną godzinę wznowienia pracy. Po wznowieniu pracy powiadamia się o tym fakcie inne zainteresowane stacje. Jeśli okaże się, że konieczne jest przedłużenie zawieszenia pracy wykraczające poza godzinę podaną w pierwotnym zawiadomieniu, to zmienioną godzinę wznowienia pracy nadaje się, jeśli jest to możliwe, w czasie określonym w pierwotnym zawiadomieniu lub w czasie do niego zbliżonym.

SERA.14085 Wykorzystanie nadawania „na ślepo”

a) Jeżeli statek powietrzny nie nawiąże kontaktu na wyznaczonym kanale, na poprzednio używanym kanale lub na innym kanale właściwym dla trasy ani nie nawiąże komunikacji z właściwym organem ATS, innym organem ATS lub innym statkiem powietrznym, wykorzystując wszelkie dostępne środki, to statek powietrzny nadaje swoją depeszę dwukrotnie na przydzielonym kanale (-łach), poprzedzając ją wyrażeniem „NADAJĘ NA ŚLEPO (TRANSMITTING BLIND)” oraz, w razie konieczności, podaje adresatów, dla których depesza jest przeznaczona.

b) Jeżeli statek powietrzny nie może nawiązać łączności z powodu uszkodzenia odbiornika, to nadaje meldunki w ustalonym czasie lub meldunki pozycyjne na normalnie używanym kanale, poprzedzając je wyrażeniem „NADAJĘ NA ŚLEPO Z POWODU USZKODZENIA ODBIORNIKA (TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE)”. Statek powietrzny musi:

1) nadawać zamierzoną depeszę, a następnie powtarzać ją w całości;

2) powiadamiać o godzinie następnego zamierzonego nadawania;

▼M2

3) w przypadku zapewnienia ATS nadawać informacje dotyczące zamiaru pilota dowódcy co do kontynuowania lotu.

SERA.14087 Wykorzystanie techniki przekazania łączności

a) W przypadku gdy organ ATS nie był w stanie nawiązać kontaktu ze statkiem powietrznym po wywołaniu na częstotliwościach, na których statek powietrzny powinien prowadzić nasłuch, musi:

1) zwrócić się do innych organów ATS o udzielenie pomocy poprzez wywołanie danego statku powietrznego i przekazanie łączności, w razie potrzeby; oraz

2) zwrócić się do statków powietrznych na tej trasie o próbę nawiązania łączności z danym statkiem powietrznym i przekazanie łączności, w razie potrzeby.

b) Przepisy lit. a) mają również zastosowanie:

1) na wniosek zainteresowanego organu ATS;

2) gdy nie uzyskano spodziewanej łączności ze statkiem powietrznym w takim okresie czasu, że można podejrzewać wystąpienie awarii łączności.

SERA.14090 Specjalne procedury łączności

a) Ruch pojazdów

Wyrażenia dotyczące ruchu pojazdów innych niż ciągniki lotniskowe na polu manewrowym muszą być takie same jak te używane na potrzeby manewrów statków powietrznych, z wyjątkiem instrukcji kołowania, w którym to przypadku w łączności z pojazdami wyraz „KOŁUJ (TAXI)” zastępuje się wyrazem „KONTYNUUJ (PROCEED)”.

b) Służba doradcza ruchu lotniczego

Służba doradcza ruchu lotniczego nie wydaje zezwoleń, a jedynie informacje doradcze i stosuje wyrazy „radzić (advise)” lub „sugerować (suggest)”, gdy proponuje się statkowi powietrznemu sposób postępowania.

c) Wskazanie kategorii ciężkiej turbulencji w śladzie aerodynamicznym

1) Dla statków powietrznych należących do kategorii ciężkiej turbulencji w śladzie aerodynamicznym wyraz „ciężki (heavy)” podaje się bezpośrednio po znaku wywoławczym statku powietrznego w początkowym kontakcie radiotelefonicznym pomiędzy takim statkiem powietrznym a organami ATS.

2) Dla określonych statków powietrznych należących do kategorii ciężkiej turbulencji w śladzie aerodynamicznym, określonej przez właściwy organ, wyraz „super (super)” podaje się bezpośrednio po znaku wywoławczym statku powietrznego w początkowym kontakcie radiotelefonicznym pomiędzy takim statkiem powietrznym a organami ATS.

d) Procedury związane z odchyleniem ze względu na warunki pogodowe

W przypadku gdy pilot nawiązuje łączność z ATC, szybką odpowiedź można uzyskać podając wyrażenie „KONIECZNE ODCHYLENIE ZE WZGLĘDU NA WARUNKI POGODOWE (WEATHER DEVIATION REQUIRED)” w celu wskazania, że wymagany jest priorytet na danej częstotliwości i dla odpowiedzi ATC. W razie konieczności pilot nawiązuje łączność, używając pilnego sygnału „PAN PAN” (najlepiej wypowiedzianego trzykrotnie).

▼M2

SERA.14095 Procedury łączności radiotelefonicznej w sytuacjach zagrożenia i pilności

a) Zasady ogólne

1) Wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia i pilności obejmuje wszystkie depesze radiotelefoniczne odnoszące się, odpowiednio, do sytuacji zagrożenia i pilności. Sytuacje zagrożenia i pilności określa się następująco:

(i) *Sytuacja zagrożenia*: sytuacja, w której istnieje zagrożenie poważnym lub bliskim niebezpieczeństwem i konieczne jest udzielenie natychmiastowej pomocy;

(ii) *Sytuacja pilności*: sytuacja, w której konieczne jest zapewnienie bezpieczeństwa statkowi powietrznemu lub innemu pojazdowi, bądź osobie znajdującej się na pokładzie albo będącej w zasięgu widzenia, lecz która nie wymaga udzielenia natychmiastowej pomocy.

2) Na początku pierwszego zawiadomienia o sytuacji zagrożenia należy użyć radiotelefonicznego sygnału zagrożenia „MAYDAY", a na początku pierwszego zawiadomienia o sytuacji pilności należy użyć radiofonicznego sygnału pilności „PAN PAN". Na początku każdego kolejnego zawiadomienia w wymianie korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia lub pilności musi być dozwolone używanie radiotelefonicznych sygnałów zagrożenia i pilności.

3) Nadawca depesz adresowanych do statku powietrznego znajdującego się w sytuacji zagrożenia lub w sytuacji pilności, musi ograniczać liczbę, objętość i treść takich depesz do minimum, stosownie do wymogów podyktowanych okolicznościami.

4) Jeżeli organ ATS nie potwierdzi odbioru nadanej do niego przez statek powietrzny depeszy o sytuacji zagrożenia lub sytuacji pilności, to inne organy ATS udzielają pomocy zgodnie z przepisami, odpowiednio, lit. b) pkt 2) i 3).

5) Wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia oraz sytuacji pilności odbywa się na częstotliwości, na której została rozpoczęta, dopóki nie okaże się, że skuteczniejszej pomocy można udzielić, przechodząc na inną częstotliwość.

6) W celu ułatwienia zapisywania korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia i pilności, nadawanie radiotelefoniczne musi być co do zasady powolne, wyraźne oraz z dokładnym wymawianiem każdego wyrazu.

b) Łączność radiotelefoniczna w sytuacji zagrożenia

1) Postępowanie na statku powietrznym znajdującym się w sytuacji zagrożenia

Depesza o sytuacji zagrożenia przekazywana ze statku powietrznego znajdującego się w sytuacji zagrożenia, poprzedzona powtarzanym trzykrotnie w mowie radiotelefonicznym sygnałem zagrożenia MAYDAY zgodnie z lit. a) pkt 2), musi:

(i) być przekazywana w relacji powietrze-ziemia na używanej w danej chwili częstotliwości;

(ii) zawierać jak najwięcej z niżej wymienionych elementów, które należy wymawiać wyraźnie i w miarę możliwości w następującej kolejności:

(A) nazwa organu ATS, do którego depesza jest adresowana (jeśli pozwalają na to czas i okoliczności);

(B) identyfikacja statku powietrznego;

(C) rodzaj sytuacji zagrożenia;

(D) zamiar pilota dowódcy;

(E) aktualna pozycja, poziom oraz kurs.

▼M2

2) Postępowanie organu ATS, do którego jest adresowana depesza o sytuacji zagrożenia lub organu ATS, który jako pierwszy potwierdził odbiór depeszy o sytuacji zagrożenia

Organ ATS, do którego statek powietrzny znajdujący się w sytuacji zagrożenia skierował depeszę, lub organ ATS potwierdzający jako pierwszy odbiór depeszy o sytuacji zagrożenia, musi:

(i) natychmiast potwierdzić odbiór depeszy o sytuacji zagrożenia;

(ii) objąć kontrolę nad łącznością lub w sposób jasny i wyraźny przekazać te obowiązki, zawiadamiając o tym statek powietrzny; oraz

(iii) podjąć natychmiast działanie w celu jak najszybszego udostępnienia wszystkich niezbędnych informacji:

(A) zainteresowanemu organowi ATS;

(B) zainteresowanemu użytkownikowi statku powietrznego lub jego przedstawicielowi, zgodnie z uprzednio zawartym porozumieniem;

(iv) ostrzec inne organy ATS, stosownie do przypadku, w celu zapobieżenia przejściu przez nie na częstotliwość, na której utrzymywana jest łączność w sytuacji zagrożenia.

3) Stosowanie ciszy radiowej

(i) Statek powietrzny znajdujący się w sytuacji zagrożenia lub organ ATS kierujący wymianą korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia może nakazać stosowanie ciszy radiowej wszystkim stacjom służby ruchomej danego obszaru bądź każdej stacji, która zakłóca wymianę korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia. W zależności od okoliczności kieruje te polecenia do wszystkich stacji lub tylko do jednej stacji. W każdym z powyższych przypadków wykorzystuje:

(A) sygnał „PRZERWAĆ NADAWANIE (STOP TRANSMITTING)”;

(B) radiotelefoniczny sygnał zagrożenia „MAYDAY”.

(ii) Używanie sygnałów wymienionych w lit. b) pkt 3 ppkt (i) jest zastrzeżone dla statków powietrznych znajdujących się w sytuacji zagrożenia i dla organu ATS kierującego wymianą korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia.

4) Postępowanie wszystkich pozostałych organów ATS/statków powietrznych

(i) Wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia ma bezwzględne pierwszeństwo przed wszelką inną wymianą korespondencji, a organy ATS/statki powietrzne, które wiedzą, że na danej częstotliwości odbywa się wymiana takiej korespondencji, nie mogą używać tej częstotliwości do nadawania, chyba że:

(A) sytuacja zagrożenia została odwołana albo wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia została zakończona;

(B) cała wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia została przeniesiona na inne częstotliwości;

(C) organ ATS kierujący wymianą korespondencji wyrazi na to zgodę;

(D) sam musi im udzielić pomocy.

(ii) Każdy organ ATS/statek powietrzny, który posiada wiadomość o odbywającej się wymianie korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia i który nie jest w stanie udzielić pomocy statkowi powietrznemu znajdującemu się w sytuacji zagrożenia, prowadzi nasłuch, dopóki nie upewni się, że taka pomoc jest udzielana.

5) Zakończenie wymiany korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia i odwołanie ciszy radiowej

(i) Jeśli statek powietrzny przestał znajdować się w sytuacji zagrożenia, to nadaje depeszę odwołującą sytuację zagrożenia.

▼M2

(ii) Jeśli organ ATS, który kierował wymianą korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia, został powiadomiony, że sytuacja zagrożenia przestała mieć miejsce, to natychmiast podejmuje on działania, aby powiadomić o tym jak najszybciej:

(A) zainteresowane organy ATS;

(B) zainteresowanego użytkownika statku powietrznego lub jego przedstawiciela, zgodnie z uprzednio zawartym porozumieniem;

(iii) Wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia i cisza radiowa zostaje zakończona poprzez nadanie depeszy zawierającej wyrazy „WYMIANA KORESPONDENCJI DOTYCZĄCEJ SYTACJI ZAGROŻENIA ZAKOŃCZONA (DISTRESS TRAFFIC ENDED)” na częstotliwości lub częstotliwościach, na których odbywała się wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia. Depeszę taką nadaje wyłącznie organ ATS kierujący wymianą korespondencji po otrzymaniu depeszy określonej w lit. b) pkt 5) ppkt (i), gdy jest do tego upoważniony przez właściwy organ.

c) Łączność radiotelefoniczna w sytuacjach pilności

1) Postępowanie statku powietrznego zawiadamiającego o sytuacji pilności, z wyjątkiem działań wymienionych w lit. c) pkt 4)

Depesza pilna wysyłana przez statek powietrzny zawiadamiający o sytuacji pilności, poprzedzona powtarzanym trzykrotnie radiotelefonicznym sygnałem pilności „PAN PAN” zgodnie z lit. a) pkt 2), gdzie każdy wyraz grupy wymawiany jest jak francuski wyraz „panne”, musi ponadto:

(i) być przekazywana w relacji powietrze-ziemia na używanej w danej chwili częstotliwości;

(ii) zawierać jak najwięcej z niżej wymienionych wymaganych elementów, które należy wymawiać wyraźnie i w miarę możliwości w następującej kolejności:

(A) nazwa organu ATS, do którego depesza jest adresowana;

(B) identyfikacja statku powietrznego;

(C) rodzaj sytuacji pilności;

(D) zamiar pilota dowódcy;

(E) aktualna pozycja, poziom oraz kurs;

(F) wszelkie inne użyteczne informacje.

2) Postępowanie organu ATS, do którego jest adresowana depesza pilna, lub organu ATS, który jako pierwszy potwierdził odbiór depeszy pilnej

Organ ATS, do którego statek powietrzny znajdujący się w sytuacji pilności skierował depeszę, lub organ ATS potwierdzający jako pierwszy odbiór depeszy pilnej, musi:

(i) potwierdzić odbiór depeszy pilnej;

(ii) podjąć natychmiast działanie w celu jak najszybszego udostępnienia wszystkich niezbędnych informacji:

(A) zainteresowanemu organowi ATS;

(B) zainteresowanemu użytkownikowi statku powietrznego lub jego przedstawicielowi, zgodnie z uprzednio zawartym porozumieniem;

(iii) sprawować kontrolę nad łącznością, jeżeli jest to konieczne.

▼M2

3) Postępowanie wszystkich pozostałych organów ATS/statków powietrznych

Wymiana korespondencji w sytuacjach pilności ma pierwszeństwo przed wszelką inną wymianą korespondencji, z wyjątkiem wymiany dotyczącej sytuacji zagrożenia, a wszystkie organy ATS/statki powietrzne uważają, aby nie przeszkadzać w przekazywaniu korespondencji dotyczącej sytuacji pilności.

4) Postępowanie statku powietrznego wykorzystywanego do transportu medycznego

(i) Stosowanie sygnału określonego w lit. c) pkt 4 ppkt (ii) oznacza, że następująca po nim depesza dotyczy ochranianego transportu medycznego zgodnie z konwencją genewską z 1949 r. i z protokołami dodatkowymi.

(ii) W celach zawiadomienia i identyfikacji statków powietrznych wykorzystywanych jako środki transportu medycznego po nadaniu radiotelefonicznego sygnału pilności „PAN PAN" powtarzanego trzykrotnie — gdzie każdy wyraz grupy jest wymawiany jak francuski wyraz „panne" — nadaje się radiotelefoniczny sygnał transportu medycznego „MAY-DEE-CAL" — wymawiany jak francuski wyraz „médical". Użycie opisanych wyżej sygnałów wskazuje, że następująca po nich depesza dotyczy ochranianego transportu medycznego.

Depesza musi zawierać następujące dane:

A) znak wywoławczy lub inne przyjęte oznaczenia identyfikacyjne środków transportu medycznego;

B) pozycje środków transportu medycznego;

C) liczbę i typy środków transportu medycznego;

D) planowaną trasę;

E) przewidywany czas przelotu, odlotu i przylotu, stosownie do przypadku; oraz

F) wszelkie inne informacje, takie jak: wysokość bezwzględna lotu, ochrona częstotliwości radiowych, używane języki oraz mody i kody radaru wtórnego.

5) Postępowanie wywołanych organów ATS lub innych stacji odbierających depesze transportu medycznego

Przepisy lit. c) pkt 2) i 3) stosuje się odpowiednio do organów ATS odbierających depesze transportu medycznego.

▼M4

d) Jak określono w art. 4a, częstotliwość VHF w niebezpieczeństwie (121 500 MHz) jest wykorzystywana wyłącznie do celów awaryjnych obejmujących:

1) udostępnienie niezakłóconego kanału między statkiem powietrznym znajdującym się w stanie zagrożenia lub w sytuacji awaryjnej a stacją naziemną, w przypadku gdy normalne kanały są wykorzystywane dla innego statku powietrznego;

2) udostępnienie kanału łączności na częstotliwości VHF między statkiem powietrznym a lotniskami, który nie jest zwykle wykorzystywany przez międzynarodowe służby lotnicze, na wypadek sytuacji awaryjnej;

3) udostępnienie wspólnego kanału łączności na częstotliwości VHF między statkiem powietrznym, cywilnym albo wojskowym, a także między takim statkiem powietrznym a służbami naziemnymi zaangażowanymi we wspólne operacje poszukiwawczo-ratownicze przed przejściem – w razie konieczności – na odpowiednią częstotliwość;

4) zapewnienie łączności ziemia-powietrze ze statkiem powietrznym, w przypadku gdy awaria wyposażenia pokładowego uniemożliwia korzystanie ze zwykłych kanałów;

5) udostępnienie kanału na potrzeby działania awaryjnych nadajników lokalizacyjnych oraz łączności między jednostką ratunkową a statkiem powietrznym biorącym udział w operacjach poszukiwawczo-ratowniczych;

▼M4

6) udostępnienie wspólnego kanału VHF na potrzeby łączności między cywilnym statkiem powietrznym a przechwytującym statkiem powietrznym lub organami kierującymi przechwytywaniem oraz między cywilnym lub przechwytującym statkiem powietrznym a organami służb ruchu lotniczego w przypadku przechwytywania cywilnego statku powietrznego.

▼M8

SEKCJA 15

Procedury łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych (CPDLC)

SERA.15001 Inicjacja i niepowodzenie inicjacji łącza transmisji danych

a) Adres identyfikacyjny związany z organem służb ruchu lotniczego publikuje się w krajowych zbiorach informacji lotniczych.

b) Po otrzymaniu ważnego żądania inicjacji łączności łącza transmisji danych od statku powietrznego zbliżającego się do obszaru usług łącza danych lub znajdującego się w tym obszarze, organ służb ruchu lotniczego przyjmuje żądanie i nawiązuje połączenie z danym statkiem powietrznym, jeżeli jest w stanie skorelować to żądanie z planem lotu.

c) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ustanawia procedury pozwalające jak najszybciej zaradzić niepowodzeniu inicjacji łącza transmisji danych.

d) Operator statku powietrznego ustanawia procedury pozwalające jak najszybciej zaradzić niepowodzeniu inicjacji łącza transmisji danych.

SERA.15005 Nawiązywanie CPDLC

a) CPDLC nawiązuje się z wystarczającym wyprzedzeniem, aby zapewnić łączność statku powietrznego z odpowiednim organem kontroli ruchu lotniczego.

b) Informacje dotyczące tego, kiedy i, w stosownych przypadkach, gdzie należy nawiązać CPDLC za pomocą systemów powietrznych lub naziemnych, publikuje się w biuletynach lub zbiorach informacji lotniczych.

c) Przez cały czas zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego pilot musi być w stanie zidentyfikować zapewniający ją organ kontroli ruchu lotniczego.

SERA.15010 Przekazywanie CPDLC

a) W przypadku przekazywania CPDLC przekazanie łączności fonicznej i CPDLC następuje jednocześnie.

b) Gdy statek powietrzny przekazuje się z organu kontroli ruchu lotniczego, w którym dostępna jest CPDLC, do organu kontroli ruchu lotniczego, w którym CPDLC nie jest dostępna, przerwanie CPDLC następuje jednocześnie z przekazaniem łączności fonicznej.

c) Przy próbie przekazania CPDLC skutkującej zmianą organu sprawującego kontrolę nad transmisją danych informuje się kontrolera ruchu lotniczego, jeżeli istnieją depesze wysłane łączem transmisji danych, w odniesieniu do których nie otrzymano komunikatu zamykającego. Gdy kontroler ruchu lotniczego podejmie decyzję o przekazaniu statku powietrznego bez otrzymania odpowiedzi pilota na zaległe wysłane depesze, kontroler ruchu lotniczego zwykle powraca do łączności fonicznej w celu wyjaśnienia wszelkich niejasności związanych z zaległymi wysłanymi depeszami.

▼M8

SERA.15015 Treść depesz CPDLC

a) Treść depesz CPDLC układa się w standardowym formacie depeszy, językiem potocznym lub skrótami i kodami. Należy unikać języka potocznego, gdy długość tekstu można zmniejszyć za pomocą odpowiednich skrótów i kodów. Nie należy używać nieistotnych słów i zwrotów, takich jak wyrażenia grzecznościowe.

b) Kontroler ruchu lotniczego i pilot układają depesze CPDLC przy użyciu standardowych elementów depesz, elementów depesz obejmujących dowolny tekst lub połączenia tych elementów. Należy unikać stosowania przez kontrolerów ruchu lotniczego lub pilotów elementów depesz obejmujących dowolny tekst.

c) W przypadku gdy we wdrożonym zestawie depesz CPDLC nie przewidziano szczególnych okoliczności, właściwy organ może ustalić, w porozumieniu z operatorami i innymi instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, że dopuszczalne jest stosowanie elementów depesz obejmujących dowolny tekst. W takich przypadkach właściwy organ określa format wyświetlania, przeznaczenie i atrybuty każdego elementu depeszy obejmującego dowolny tekst.

d) Treść depeszy CPDLC nie może przekraczać pięciu elementów depeszy z których tylko dwa mogą zawierać zmienną zezwolenia na lot.

e) Treść wieloelementowych depesz CPDLC:

1) Gdy wieloelementowa depesza CPDLC wymaga odpowiedzi, odpowiedź dotyczy wszystkich elementów tej depeszy.

2) Jeżeli nie można zastosować się do pojedynczego elementu wniosku o zezwolenie lub dowolnej części wieloelementowego wniosku o zezwolenie, pilot wysyła odpowiedź „NIEMOŻLIWE (UNABLE)” odnoszącą się do całego wniosku.

3) Kontroler odpowiada depeszą „NIEMOŻLIWE (UNABLE)”, która ma zastosowanie do wszystkich elementów wniosku, gdy nie można zatwierdzić żadnego z elementów jedno- lub wieloelementowego wniosku o zezwolenie. Nie ponawia się bieżącego(-ych) zezwolenie(-ń).

4) Gdy wieloelementowy wniosek o zezwolenie można uwzględnić tylko częściowo, kontroler odpowiada depeszą „NIEMOŻLIWE (UNABLE)” odnoszącą się do wszystkich elementów danego wniosku i, w stosownych przypadkach, podaje powód lub informacje o tym, kiedy można oczekiwać zezwolenia.

5) Gdy można uwzględnić wszystkie elementy jedno- lub wieloelementowego wniosku o zezwolenie, kontroler odpowiada zezwoleniami odpowiadającymi każdemu elementowi danego wniosku. Odpowiedź wysyła się w postaci jednej depeszy.

6) Gdy depesza CPDLC zawiera więcej niż jeden element, a atrybut odpowiedzi na tę depeszę ma wartość „Y”, pojedyncza depesza zwrotna, jeżeli jest nadawana, zawiera odpowiednią liczbę odpowiedzi w tej samej kolejności.

SERA.15020 Odpowiadanie na depesze CPDLC

a) Z wyjątkiem przypadków określonych przez właściwy organ foniczne powtarzanie depesz CPDLC nie jest wymagane.

▼M8

b) Z wyjątkiem sytuacji, gdy konieczne jest poprawienie przekazanej depeszy CPDLC, w przypadku gdy kontroler lub pilot komunikuje się za pośrednictwem CPDLC, odpowiedź zwykle przekazuje się za pośrednictwem CPDLC. Gdy kontroler lub pilot komunikuje się fonicznie, odpowiedź jest zazwyczaj foniczna.

SERA.15025 Poprawianie depesz CPDLC

a) W przypadku gdy uzna się za konieczne wprowadzenie poprawki do depeszy CPDLC lub gdy treść takiej depeszy wymaga wyjaśnienia, kontroler ruchu lotniczego i pilot wykorzystują najodpowiedniejsze dostępne środki w celu podania prawidłowych informacji lub udzielenia niezbędnych wyjaśnień.

b) W przypadku wykorzystania komunikacji fonicznej do poprawienia depeszy CPDLC, na którą nie otrzymano jeszcze odpowiedzi operacyjnej, transmisję foniczną kontrolera lub pilota poprzedza się wyrażeniem: „ZIGNOROWAĆ DEPESZĘ (rodzaj depeszy) CPDLC, ODSTĘP" (DISREGARD CPDLC (rodzaj depeszy) MESSAGE, BREAK), po którym następuje prawidłowe zezwolenie, prawidłowa instrukcja, informacja lub prośba.

c) Podczas odnoszenia się do depeszy CPDLC, która ma zostać zignorowana, i jej identyfikacji należy zachować ostrożność w użytych sformułowaniach, aby uniknąć jakichkolwiek niejasności w związku z wydaniem poprawki do zezwolenia, instrukcji, informacji lub prośby.

d) Jeżeli depesza CPDLC, która wymaga odpowiedzi operacyjnej, jest następnie uzgadniana fonicznie, należy wysłać odpowiednią odpowiedź oznaczającą zamknięcie depeszy CPDLC, aby zapewnić właściwą synchronizację dialogu CPDLC. Można to osiągnąć albo przez wyraźne poinstruowanie odbiorcy depeszy fonicznie, aby zamknął dialog, albo przez umożliwienie systemowi automatycznego zamknięcia dialogu.

SERA.15030 Procedury łączności kontrolera łączem transmisji danych w sytuacjach awaryjnych oraz w przypadku zagrożeń i awarii wyposażenia CPDLC

a) Gdy kontroler ruchu lotniczego lub pilot zostanie powiadomiony o problemie z jedną depeszą w ramach łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych, dany kontroler ruchu lotniczego lub pilot podejmuje odpowiednio jedno z następujących działań:

1) potwierdza fonicznie działania, które zostaną podjęte w odniesieniu do powiązanego dialogu, poprzedzając tę informację wyrażeniem: „PROBLEM Z DEPESZĄ CPDLC" (CPDLC MESSAGE FAILURE);

2) za pośrednictwem łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych ponownie wydaje w ramach tej łączności depeszę, której dotyczył problem.

b) Kontrolerzy ruchu lotniczego, którzy są zobowiązani do przekazania informacji o całkowitej awarii systemu naziemnej łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych do wszystkich stacji, które mogą ją przechwycić, powinni poprzedzić tę transmisję wywołaniem ogólnym: „WSZYSTKIE STACJE AWARIA CPDLC" (ALL STATIONS CPDLC FAILURE) – po którym następuje identyfikacja stacji wywołującej.

c) W przypadku awarii łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych i powrotu do łączności fonicznej, wszystkie zaległe depesze CPDLC należy uznać za niedostarczone, a cały dialog obejmujący te zaległe depesze należy wznowić fonicznie.

▼M8

d) W przypadku awarii łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych, którą przywrócono przed koniecznością powrotu do łączności fonicznej, wszystkie zaległe depesze uznaje się za niedostarczone, a cały dialog obejmujący te zaległe depesze wznawia się za pośrednictwem CPDLC.

SERA.15035 Celowe wyłączenie systemu CPDLC

a) W przypadku planowanego wyłączenia systemu sieci łączności lub systemu naziemnego CPDLC publikuje się NOTAM w celu poinformowania wszystkich zainteresowanych stron o okresie wyłączenia oraz, w razie potrzeby, o szczegółach dotyczących częstotliwości łączności fonicznej, z których należy korzystać.

b) Statki powietrzne komunikujące się z organami ATC informuje się fonicznie lub za pośrednictwem CPDLC o każdej zbliżającej się przerwie w usłudze CPDLC.

SERA.15040 Zawieszenie obsługi żądań CPDLC

a) Gdy kontroler wymaga unikania przez ograniczony czas wysyłania żądań CPDLC przez wszystkie stacje lub określony lot, używa się następującego wyrażenia: „((znak wywoławczy) lub WSZYSTKIE STACJE) PRZERWAĆ WYSYŁANIE ŻĄDAŃ CPDLC [DO CZASU POWIADOMIENIA] [(powód)]” (((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)]).

b) Wznowienie normalnej obsługi CPDLC należy zasygnalizować przy użyciu następującego wyrażenia: „((znak wywoławczy) lub WSZYSTKIE STACJE) WZNOWIĆ NORMALNE OPERACJE CPDLC” (((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS).

SERA.15045 Obsługa CPDLC w przypadku awarii łączności fonicznej powietrze-ziemia

Istnienie połączenia CPDLC między organem służb ruchu lotniczego a statkiem powietrznym nie powinno uniemożliwiać pilotowi i kontrolerowi ruchu lotniczego inicjowania i wykonywania wszystkich wymaganych działań w przypadku awarii łączności fonicznej powietrze-ziemia.

SERA.15050 Testowanie CPDLC

W przypadku gdy testowanie CPDLC ze statkiem powietrznym może mieć wpływ na służby ruchu lotniczego zapewniane temu statkowi powietrznemu, przed takim testowaniem należy przeprowadzić koordynację.

▼B

Dodatek 1

Sygnały

1. SYGNAŁY ZAGROŻENIA I SYGNAŁY PILNOŚCI

1.1. **Przepisy ogólne**

1.1.1. Żaden z przepisów w pkt 1.2 i 1.3 nie zabrania użycia przez statek powietrzny znajdujący się w stanie zagrożenia wszelkich środków, będących w jego dyspozycji, w celu zwrócenia na siebie uwagi, podania swojej pozycji i uzyskania pomocy.

▼M2

1.1.2. Procedury łączności dotyczące nadawania sygnałów zagrożenia i sygnałów pilności muszą być zgodne z wymogami zawartymi w sekcji 14.

▼B

1.2. **Sygnały zagrożenia**

1.2.1. Niżej podane sygnały, użyte razem lub osobno, oznaczają, że zagraża poważne i nieuniknione niebezpieczeństwo i potrzebna jest natychmiastowa pomoc:

a) sygnał nadany za pomocą radiotelegrafii lub innym sposobem sygnalizacyjnym, stanowiący grupę SOS (… — — — … w kodzie Morse'a);

b) sygnał zagrożenia nadany za pomocą radiotelefonu, składający się z wymawianego słowa MAYDAY;

c) komunikat o zagrożeniu wysłany za pomocą łącza transmisji danych, podający znaczenie słowa MAYDAY;

d) rakiety lub pociski dające czerwone światło, wystrzeliwane pojedynczo w krótkich odstępach czasu;

e) rakiety oświetlające na spadochronach, dające czerwone światło;

f) przestawienie transpondera na mod A kod 7700.

1.3. **Sygnały pilności**

1.3.1. Sygnały podane poniżej, użyte razem lub oddzielnie, oznaczają, że pilot dowódca statku powietrznego zawiadamia o trudnościach, które zmuszają go do lądowania, lecz nie wymaga natychmiastowej pomocy:

a) powtarzane włączanie i wyłączanie reflektorów do lądowania; lub

b) powtarzane włączanie i wyłączanie świateł pozycyjnych w taki sposób, aby odróżniały się od normalnych świateł pozycyjnych błyskowych.

1.3.2. Sygnały podane poniżej, użyte razem lub oddzielnie, oznaczają, że pilot dowódca statku powietrznego ma do zakomunikowania bardzo pilną wiadomość dotyczącą bezpieczeństwa statku wodnego, statku powietrznego lub innego pojazdu albo osoby znajdującej się na pokładzie lub w polu widzenia:

a) sygnał nadany za pomocą radiotelegrafii lub innym sposobem sygnalizacyjnym, stanowiący grupę XXX (—..— —..— —..— w kodzie Morse'a);

b) sygnał pilności nadany za pomocą radiotelefonu, składający się z wymawianych słów PAN, PAN;

c) komunikat pilności wysłany za pomocą łącza transmisji danych, podający znaczenie słów PAN, PAN.

2. SYGNAŁY WZROKOWE STOSOWANE DO OSTRZEGANIA NIEUPOWAŻNIONEGO STATKU POWIETRZNEGO LECĄCEGO W STREFIE OGRANICZONEJ, ZAKAZANEJ LUB NIEBEZPIECZNEJ ALBO WLATUJĄCEGO DO TAKICH STREF

▼B

2.1. Gdy w celu ostrzeżenia nieupoważnionego statku powietrznego lecącego w strefie ograniczonej, zakazanej lub niebezpiecznej albo wlatującego do takich stref w dzień i w nocy stosowane są sygnały wzrokowe, używa się serii pocisków wystrzeliwanych z ziemi co 10 sekund, z których każdy, dając przy wybuchu czerwone i zielone światło lub gwiazdy, wskazuje nieupoważnionemu statkowi powietrznemu, że leci w strefie ograniczonej, zakazanej lub niebezpiecznej albo wlatuje do takich stref i że powinien podjąć działania, jakie mogą być konieczne w danej sytuacji.

3. SYGNAŁY UŻYWANE W RUCHU LOTNISKOWYM

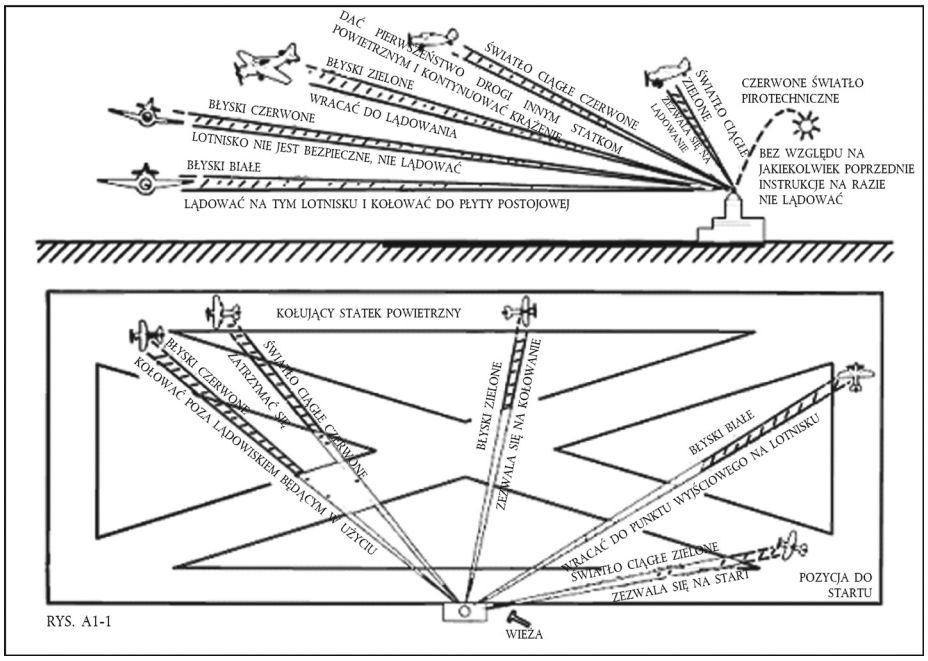
3.1. **Sygnały świetlne i pirotechniczne**

3.1.1. *Instrukcje*

Tabela AP1-1

Światło		Z kontroli lotniska do:	
		statku powietrznego w locie	statku powietrznego na ziemi
Skierowane w kierunku zainteresowanego tatku powietrznego (zob. rys. A1-1)	Ciągłe zielone	Zezwala się lądować	Zezwala się starować
	Ciągłe czerwone	Dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i kontynuować krążenie	Zatrzymać się
	Seria błysków zielonych	Wracać do lądowania (*)	Zezwala się kołować
	Seria błysków czerwonych	Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować	Kołować poza polem wzlotów będącym w użyciu
	Seria błysków białych	Lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej (*)	Wracać do punktu wyjściowego na lotnisku
Czerwone pirotechniczne		Bez względu na jakiekolwiek poprzednie instrukcje na razie nie lądować	

(*) Zezwolenia na lądowanie i kołowanie będą podawane w odpowiednim czasie.



RYS. A1-1

▼B

3.1.2. *Potwierdzenie przez statek powietrzny*

a) W locie:

1) przy świetle dziennym:

— przez przechylanie statku powietrznego ze skrzydła na skrzydło, z wyjątkiem podstawowego i końcowego etapu podejścia;

2) w ciemnościach:

— przez dwukrotne błyśnięcie światłami lądowania statku powietrznego lub, gdy nie jest on w nie wyposażony, przez dwukrotne włączenie i wyłączenie świateł pozycyjnych.

b) Na ziemi:

1) przy świetle dziennym:

— przez wychylenie lotek lub steru kierunku;

2) w ciemnościach:

— przez dwukrotne błyśnięcie światłami lądowania statku powietrznego lub, gdy nie jest on w nie wyposażony, przez dwukrotne włączenie i wyłączenie świateł pozycyjnych.

3.2. **Wzrokowe sygnały na ziemi**

3.2.1. *Zakaz lądowania*

3.2.1.1. Pozioma kwadratowa czerwona tarcza z żółtymi pasami przekątnymi (rys. A1-2), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że lądowanie jest zabronione i że zakaz ten może zostać przedłużony.



Rys. A1-2

3.2.2. *Konieczna szczególna ostrożność podczas podejścia lub lądowania*

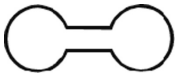
3.2.2.1. Pozioma kwadratowa czerwona tarcza z jednym żółtym pasem przekątnym (rys. A1-3), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że na skutek złego stanu pola manewrowego lub jakiejkolwiek innej przyczyny należy zachować szczególną ostrożność w czasie podejścia do lądowania lub lądowania.



Rys. A1-3

3.2.3. *Użytkowanie dróg startowych i dróg kołowania*

3.2.3.1. Pozioma biała tarcza w kształcie dwóch krążków połączonych poprzeczką (rys. A1-4), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że statki powietrzne lądują, startują i kołują tylko na drogach startowych i drogach kołowania.



Rys. A1-4

▼B

3.2.3.2. Taka sama biała tarcza w kształcie dwóch krążków połączonych poprzeczką jak w pkt 3.2.3.1, lecz z czarnymi pasami umieszczonymi na obu krążkach prostopadle do poprzeczki (rys. A1-5), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że statki powietrzne lądują i startują tylko na drogach startowych, lecz inne manewry nie muszą odbywać się tylko na drogach startowych i drogach kołowania.



Rys. A1-5

3.2.4. *Zamknięte drogi startowe lub drogi kołowania*

▼M2

3.2.4.1. Krzyże w jednym kontrastującym kolorze, białym na drogach startowych i żółtym na drogach kołowania (rys. A1-6), wyłożone poziomo na drogach startowych i drogach kołowania lub ich częściach, wskazują powierzchnię nienadającą się dla ruchu statków powietrznych.

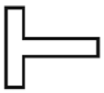
▼B



Rys. A1-6

3.2.5. *Kierunki lądowania lub startu*

3.2.5.1. Pozioma biała lub pomarańczowa litera T (rys. A1-7) wskazuje kierunek lądowania i startu statków powietrznych, które wykonywane są równolegle do trzonu litery T w kierunku ramienia poprzecznego. Gdy litera T jest używana w nocy, jest oświetlona lub wytyczona białymi światłami.



Rys. A1-7

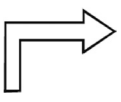
3.2.5.2. Liczba składająca się z dwóch cyfr (rys. A1-8), wystawiona pionowo na lub w pobliżu organu kontroli lotniska, podaje statkowi powietrznemu znajdującemu się na polu manewrowym kierunek startu wyrażony w dziesiątkach stopni busoli magnetycznej zaokrąglonych do najbliższej dziesiątki.



Rys. A1-8

3.2.6. *Prawostronny kierunek ruchu*

3.2.6.1. Wyłożona na polu sygnałowym lub poziomo na końcu drogi startowej albo pasa będącego w użyciu strzała jaskrawego koloru wskazująca w prawo (rys. A1-9) oznacza, że zakręty przed lądowaniem i po starcie są wykonywane w prawo.



Rys. A1-9

▼B

3.2.7. *Biuro odpraw załóg*

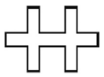
3.2.7.1. Litera C w kolorze czarnym, umieszczona pionowo na żółtym tle (rys. A1-10), wskazuje miejsce, w którym znajduje się biuro odpraw załóg.



Rys. A1-10

3.2.8. *Wykonywane są loty szybowcowe*

3.2.8.1. Podwójny biały krzyż umieszczony poziomo (rys. A1-11) na polu sygnałowym oznacza, że lotnisko użytkowane jest przez szybowce i że w danej chwili odbywają się na nim loty szybowców.



Rys. A1-11

4. SYGNAŁY KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM

4.1. **Od sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego do statku powietrznego**

4.1.1. Sygnały te przeznaczone są do stosowania przez sygnalistę/koordynatora ruchu naziemnego, w razie potrzeby wykonywane za pomocą oświetlonych rąk dla ułatwienia pilotowi ich widzenia, gdy sygnalista/koordynator ruchu naziemnego, zwrócony twarzą do statku powietrznego, znajduje się:

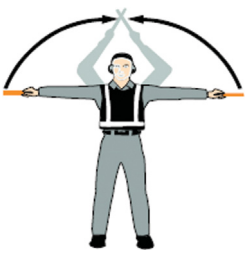
a) w przypadku statków powietrznych o skrzydłach stałych – po lewej stronie statku powietrznego, gdzie jest najlepiej widziany przez pilota; i

b) w przypadku śmigłowców – w miejscu, w którym jest najlepiej widziany przez pilota.

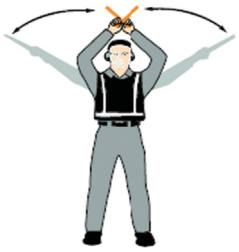
4.1.2. Przed użyciem następujących sygnałów sygnalista/koordynator ruchu naziemnego upewnia się, że obszar, w którym statek powietrzny ma być prowadzony, jest wolny od obiektów, z jakimi statek powietrzny, stosując się do wymogów zawartych w SERA.3301 lit. a), mógłby się zderzyć.

	1. **Skrzydłowy/kierujący** (*) Podnieść prawą rękę nad głową z pałeczką skierowaną do góry; poruszać skierowaną w dół pałeczką trzymaną w lewej ręce w kierunku ciała. (*) Za pomocą tego sygnału osoba znajdująca się przy końcu skrzydła statku powietrznego informuje pilota, koordynatora ruchu naziemnego lub operatora operacji wypychania, że ruch statku powietrznego do/z pozycji parkingowej może odbywać się bez przeszkód.
	2. **Wskazanie stanowiska postojowego** Podnieść w pełni wyprostowane ręce nad głowę, z pałeczkami skierowanymi do góry.

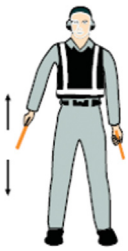
▼B

	3. **Kieruj się do następnego sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego lub w kierunku podanym przez wieżę/ kontrolę naziemną** Skierować obydwie ręce do góry; opuścić i wyciągnąć ręce przed siebie, pałeczkami wskazując kierunek do następnego sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego lub strefy kołowania.
	4. **Poruszaj się do przodu** Zgiąć rozciągnięte ręce w łokciach i poruszać pałeczkami do góry i na dół od wysokości klatki piersiowej do wysokości głowy.
	5a). **Skręć w lewo (z punktu widzenia pilota)** Prawa ręka z pałeczką ułożona pod kątem 90 stopni do tułowia, lewą ręką wykonywać sygnał „poruszaj się do przodu”. Tempo pokazywania sygnału wskazuje pilotowi szybkość zakrętu statku powietrznego.
	5b). **Skręć w prawo (z punktu widzenia pilota)** Lewa ręka z pałeczką ułożona pod kątem 90 stopni do tułowia, prawą ręką wykonywać sygnał „poruszaj się do przodu”. Tempo pokazywania sygnału wskazuje pilotowi szybkość zakrętu statku powietrznego.
	6a). **Zatrzymanie zwykłe** W pełni rozciągnąć ręce z pałeczkami pod kątem 90 stopni do tułowia i powoli podnieść je nad głowę, aż do skrzyżowania pałeczek.

▼B

	6b). **Zatrzymanie awaryjne** Szybko wyprostować ręce z pałeczkami nad głową, krzyżując pałeczki.
	7a). **Włącz hamulce** Podnieść rękę z otwartą dłonią trochę powyżej wysokości barku. Utrzymując kontakt wzrokowy z załogą lotniczą, zacisnąć pięść. **Nie** ruszać aż do chwili otrzymania potwierdzenia (kciuk skierowany do góry) od załogi lotniczej.
	7b). **Zwolnij hamulce** Podnieść rękę z zaciśniętą pięścią trochę powyżej wysokości barku. Utrzymując kontakt wzrokowy z załogą lotniczą, otworzyć dłoń. **Nie** ruszać aż do chwili otrzymania potwierdzenia (kciuk skierowany do góry) od załogi lotniczej.
	8a). **Kliny podłożone** Z rękoma z pałeczkami w pełni wyprostowanymi nad głową przesunąć pałeczki do siebie aż do ich zetknięcia. **Zaczekać** na potwierdzenie od załogi lotniczej.
	8b). **Kliny usunięte** Z rękoma z pałeczkami w pełni wyprostowanymi nad głową odsunąć pałeczki od siebie. **Nie** usuwać klinów bez potwierdzenia od załogi lotniczej.

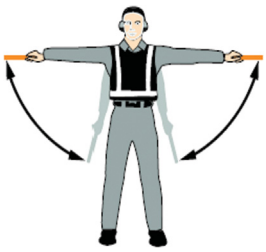
▼B

	9. **Uruchomić silnik(-i)** Podnieść prawą rękę do poziomu głowy z pałeczką skierowaną do góry i rozpocząć ruch okrężny dłonią. Jednocześnie lewą ręką podniesioną ponad poziom głowy wskazać silnik do uruchomienia.
	10. **Wyłączyć silniki** Wyciągnąć rękę z pałeczką przed siebie na poziomie barku, podnieść rękę z pałeczką do szczytu lewego barku i przesunąć pałeczkę do szczytu prawego barku „odcinającym” ruchem przez gardło.
	11. **Zmniejsz prędkość** Poruszać wyprostowanymi rękoma w dół, wykonując gest „przyklepywania”, poruszając pałeczkami w górę i w dół od pasa do kolan.
	12. **Zmniejsz obroty silnika(-ów) po wskazywanej stronie** Ręce opuszczone, pałeczki zwrócone do ziemi: *lewą* lub *prawą* pałeczką poruszać w górę i w dół, w celu wskazania, że liczba obrotów *lewego(-ych)* lub *prawego(-ych)* silnika(-ów) powinna być zmniejszona.
	13. **Cofaj się** Ustawić ręce przed sobą na wysokości pasa i poruszać nimi okrężnymi ruchami do przodu. W celu zatrzymania cofania użyć sygnałów 6a) lub 6b).

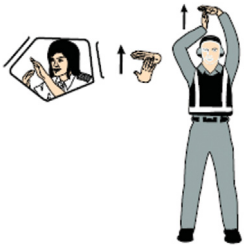
▼B

	14a). **Zakręty w czasie cofania (ogon w prawo)** Lewą rękę z pałeczką skierować w dół, prawą ręką poruszać z położenia pionowego nad głową do położenia poziomego z przodu. Powtarzać ruch prawej ręki.
	14b). **Zakręty w czasie cofania (ogon w lewo)** Prawą rękę z pałeczką skierować w dół, lewą ręką poruszać z położenia pionowego nad głową do położenia poziomego z przodu. Powtarzać ruch lewej ręki.
	15. **Potwierdzenie/wszystko w porządku** (*) Podnieść prawą rękę do poziomu głowy z pałeczką skierowaną do góry lub pokazać dłoń z kciukiem wyprostowanym do góry, utrzymując lewą rękę wzdłuż ciała przy kolanie. (*) Sygnał ten jest stosowany także jako sygnał łączności technicznej/obsługi.
	16. **Zawis** (*) W pełni rozciągnąć ręce z pałeczkami pod kątem 90 stopni do boków. (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.
	17. **Wejść wyżej** (*) Ręce z pałeczkami w pełni rozciągnięte pod kątem 90 stopni do boków, z dłońmi obróconymi do góry, wykonują ruchy do góry. Tempo ruchu rąk wskazuje szybkość wznoszenia. (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.

▼B

	18. **Zejść niżej** (*) Ręce z pałeczkami w pełni rozciągnięte pod kątem 90 stopni do boków, z dłońmi obróconymi do dołu, wykonują ruchy do dołu. Tempo ruchu rąk wskazuje prędkość zniżania. (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.
	19a). **Leć poziomo w lewo (z punktu widzenia pilota)** (*) Unieść rękę poziomo pod kątem 90 stopni do prawej strony ciała. Szerokim ruchem poruszać drugą ręką w tym samym kierunku. (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.
	19b). **Leć poziomo w prawo (z punktu widzenia pilota)** (*) Unieść rękę poziomo pod kątem 90 stopni do lewej strony ciała. Szerokim ruchem poruszać drugą ręką w tym samym kierunku. (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.
	20. **Ląduj** (*) Skrzyżować ręce z pałeczkami skierowanymi w dół z przodu ciała. (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.
	21. **Utrzymuj pozycję/czekaj** W pełni wyprostować ręce z pałeczkami skierowanymi w dół pod kątem 45 stopni do boków. Utrzymać pozycję do czasu otrzymania przez statek powietrzny zezwolenia na następny manewr.

▼B

	22. **Odprawienie statku powietrznego** Wykonać standardowy gest salutowania prawą ręką lub pałeczką w celu odprawienia statku powietrznego. Zachować kontakt wzrokowy z załogą lotniczą aż do momentu rozpoczęcia kołowania przez statek powietrzny.
	23. **Nie dotykaj urządzeń kontrolnych (sygnał łączności technicznej/obsługi)** Wyprostować w pełni prawą rękę nad głową i zacisnąć pięść lub trzymać pałeczkę w pozycji poziomej, pozostawiając lewą rękę opuszczoną wzdłuż ciała, przy kolanie.
	24. **Podłącz naziemne zasilanie (sygnał łączności technicznej/obsługi)** Trzymać ręce w pełni wyprostowane nad głową, otworzyć lewą dłoń i trzymać poziomo. Czubkami palców prawej dłoni dotknąć otwartej lewej dłoni (tworząc literę „T”). W nocy do utworzenia nad głową litery „T” można stosować także pałeczki świetlne.
	25. **Odłącz zasilanie (sygnał łączności technicznej/obsługi)** Trzymać ręce w pełni wyprostowane nad głową, dotykając czubkami palców prawej dłoni otwartej lewej dłoni (tworząc literę „T”). Następnie odsunąć prawą dłoń od lewej. **Nie** odłączać zasilania aż do momentu otrzymania potwierdzenia od załogi lotniczej. W nocy do utworzenia nad głową litery „T” można stosować także pałeczki świetlne.
	26. **Odpowiedź negatywna (sygnał łączności technicznej/obsługi)** Trzymać prawą rękę wyprostowaną pod kątem 90 stopni od barku i skierować pałeczkę w dół do ziemi lub wskazać kciukiem do dołu, utrzymując lewą rękę wzdłuż ciała przy kolanie.

▼B

	27. **Kontaktuj się przez interfon (sygnał łączności technicznej/obsługi)** Rozłożyć ręce pod kątem 90 stopni do ciała, a następnie zakryć rękoma uszy.
	28. **Otworzyć/zamknąć schody (sygnał łączności technicznej/obsługi)** (*) Z prawą ręką wzdłuż ciała, lewą ręką podniesioną pod kątem 45 stopni powyżej głowy, prawą ręką wykonać szeroki ruch w kierunku szczytu lewego barku. (*) Sygnał ten jest przeznaczony głównie dla statków powietrznych posiadających integralne schody w przedniej części.

4.2. **Od pilota statku powietrznego do sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego**

4.2.1. Sygnały te są przeznaczone do stosowania przez pilota znajdującego się w kabinie pilotów. Wykonuje on sygnały rękami dobrze widocznymi dla sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego, a w razie potrzeby oświetlonymi, dla ułatwienia widzenia ich przez sygnalistę/koordynatora ruchu naziemnego.

▼M2

	a) Hamulce włączone: podnieść poziomo na wysokość twarzy rękę i dłoń z wyprostowanymi palcami, następnie zacisnąć pięść.
	b) Hamulce zwolnione: podnieść poziomo na wysokość twarzy rękę z zaciśniętą pięścią, następnie wyprostować palce.
	c) Podłożyć kliny: ręce wyprostowane, dłonie zwrócone na zewnątrz: poruszać rękami do środka, krzyżując je przed twarzą.
	d) Wyjąć kliny: ręce skrzyżowane przed twarzą, dłonie odwrócone na zewnątrz: poruszać rękami na zewnątrz.

▼M2

	e) Gotów do uruchomienia silnika(-ów) Podnieść odpowiednią liczbę palców jednej ręki, wskazując numer silnika, który ma być uruchomiony.

▼B

4.3. **Sygnały łączności technicznej/obsługi**

4.3.1. W odniesieniu do sygnałów łączności technicznej/obsługi sygnały ręczne mogą być stosowane jedynie w przypadku, gdy komunikacja głosowa nie jest możliwa.

4.3.2. Sygnalizatorzy/koordynatorzy ruchu naziemnego zapewniają otrzymanie od załogi lotniczej potwierdzenia z uwzględnieniem sygnałów łączności technicznej/obsługi.

5. STANDARDOWE RĘCZNE SYGNAŁY AWARYJNE

5.1. Poniżej przedstawione sygnały ręczne zostały ustanowione jako minimalne wymogi dla komunikacji w sytuacji awaryjnej między kierującym akcją i strażakami lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej a załogą lotniczą lub personelem pokładowym zagrożonego statku powietrznego. Ręczne sygnały awaryjne powinny być podawane załodze lotniczej przez lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą przed statkiem powietrznym z jego lewej strony.

	1. **Polecenie ewakuacji** Polecenie ewakuacji w oparciu o ocenę sytuacji zewnętrznej przez lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą i kierującego akcją ratowniczą. Ręka odsunięta od ciała i utrzymywana w pozycji poziomej, dłoń podniesiona na wysokość oczu. Wygiętą do tyłu ręką wykonywać ruchy przywołujące. Druga ręka pozostaje ułożona wzdłuż ciała. Nocą – te same ruchy z użyciem pałeczek.
	2. **Polecenie zatrzymania** Polecenie wstrzymania ewakuacji. Wstrzymanie ruchu statku powietrznego lub innych podjętych działań. Ręce przed głową – skrzyżowane w nadgarstkach. Nocą – te same ruchy z użyciem pałeczek.
	3. **Zakończenie akcji** Brak oznak niebezpieczeństwa lub wszystko w porządku. Ręce wyprostowane na zewnątrz i skierowane do dołu pod kątem 45 stopni. Poruszać jednocześnie rękoma do wewnątrz poniżej pasa do chwili skrzyżowania rąk, a następnie wyprostować je na zewnątrz, powracając do pozycji wyjściowej. Nocą – te same ruchy z użyciem pałeczek.

▼B

	4. **Pożar** Poruszać prawą ręką ruchem „wachlującym” od barku do kolan, wskazując jednocześnie lewą ręką strefę pożaru. Nocą – te same ruchy z użyciem pałeczek.

▼B

Dodatek 2

Balony wolne bezzałogowe

1. KLASYFIKACJA BALONÓW WOLNYCH BEZZAŁOGOWYCH

1.1. **Balony wolne bezzałogowe są klasyfikowane w następujący sposób (zob. rys. AP2-1):**

a) *lekki:* balon wolny bezzałogowy, który przewozi ładunek użyteczny w postaci jednego lub większej liczby pakunków o łącznej masie poniżej 4 kg, o ile nie kwalifikuje się jako balon ciężki zgodnie z lit. c) pkt 2, 3 lub 4; lub

b) *średni:* balon wolny bezzałogowy, który przewozi ładunek użyteczny w postaci dwóch lub większej liczby pakunków o łącznej masie 4 kg lub większej, jednak nieprzekraczającej 6 kg, o ile nie kwalifikuje się jako balon ciężki zgodnie z lit. c) pkt 2, 3 lub 4; lub

c) *ciężki:* balon wolny bezzałogowy, przewożący ładunek użyteczny, który:

1) ma łączną masę 6 kg lub więcej; lub

2) zawiera pakunek o masie 3 kg lub więcej; lub

3) zawiera pakunek o masie 2 kg lub więcej o gęstości powierzchniowej powyżej 13 g/cm^2, wyznaczonej przez podzielenie całkowitej masy pakunku stanowiącego ładunek użyteczny, wyrażonej w gramach, przez wielkość najmniejszego jego pola powierzchni, wyrażoną w centymetrach kwadratowych; lub

4) posiada linę lub inne urządzenie do podwieszania ładunku użytecznego, które dla oddzielenia tego ładunku od balonu wymaga siły uderzenia co najmniej 230 N.

2. OGÓLNE PRZEPISY OPERACYJNE

2.1. Użytkowanie balonu wolnego bezzałogowego wymaga uzyskania zezwolenia państwa, w którym balon ten będzie wypuszczony.

2.2. Balon wolny bezzałogowy, z wyjątkiem balonu lekkiego używanego wyłącznie do celów meteorologicznych i w sposób określony przez właściwy organ, nie jest użytkowany na terytorium innego państwa bez uzyskania zgody tego państwa.

2.3. Zgoda, o której mowa w pkt 2.2, jest uzyskiwana przed wypuszczeniem balonu, jeżeli podczas planowania operacji istnieje uzasadnione przypuszczenie, że balon może zboczyć w przestrzeń powietrzną nad terytorium innego państwa. Zgodę można uzyskać dla serii lotów balonów lub dla szczególnego rodzaju powtarzających się lotów, np. balonowych lotów badawczych atmosfery.

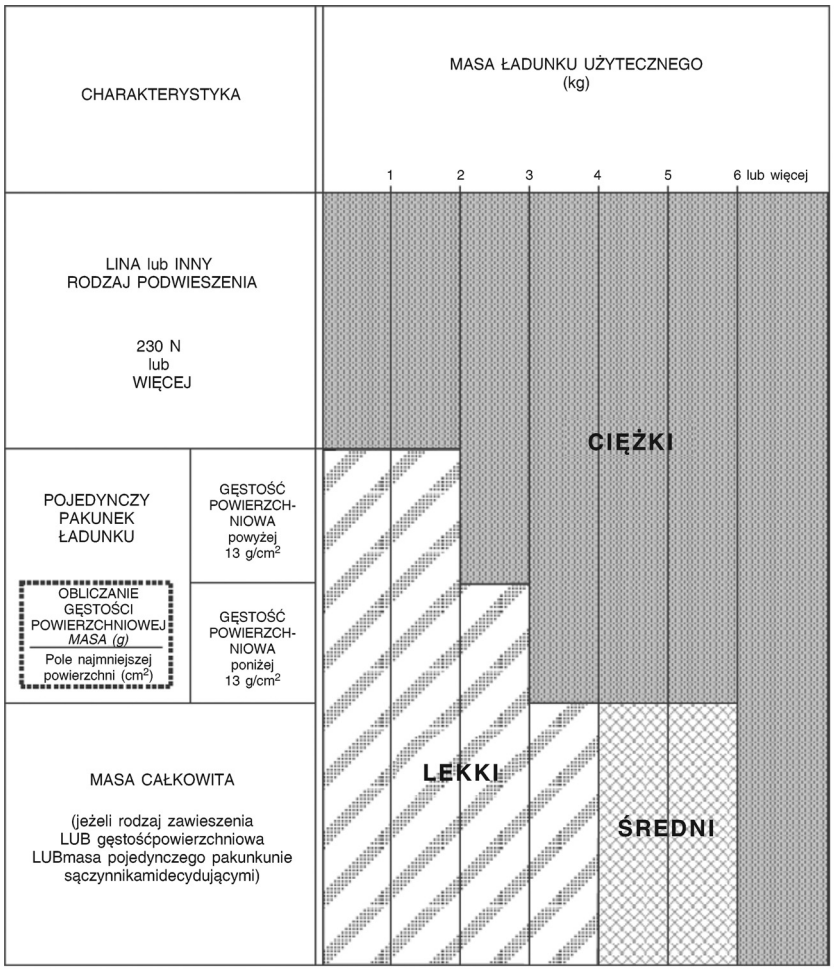
2.4. Balon wolny bezzałogowy jest użytkowany zgodnie z warunkami określonymi przez państwo rejestracji i państwa, przez których przestrzeń powietrzną będzie przelatywał.

2.5. Balon wolny bezzałogowy jest użytkowany w taki sposób, aby zderzenie balonu lub jakiejkolwiek jego części, łącznie z ładunkiem, z powierzchnią ziemi nie stwarzało zagrożenia dla osób ani mienia.

2.6. Ciężki balon wolny bezzałogowy nie jest użytkowany nad morzem pełnym bez uprzedniej koordynacji z instytucją(-ami) zapewniającą(-ymi) służby żeglugi powietrznej (ANSP).

▼B

Rys. AP2-1



3. OGRANICZENIA OPERACYJNE I WYMOGI DOTYCZĄCE WYPOSAŻENIA

3.1. Ciężki balon wolny bezzałogowy nie jest użytkowany bez zezwolenia ANSP na lub w jakimkolwiek poziomie poniżej 18 000 m (60 000 ft) barometrycznej wysokości bezwzględnej, na którym:

a) występują chmury lub zjawiska ograniczające widzialność o pokryciu powyżej czterech ósmych; lub

b) widzialność pozioma wynosi mniej niż 8 km.

3.2. Ciężki lub średni balon wolny bezzałogowy nie jest wypuszczany w sposób, który może spowodować, że lot będzie się odbywał na wysokości poniżej 300 m (1 000 ft) nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek lub osiedli lub nad zgromadzeniem niezwiązanych z przedsięwzięciem osób na wolnym powietrzu.

3.3. Ciężki balon wolny bezzałogowy jest użytkowany tylko pod warunkiem, że:

a) jest wyposażony w co najmniej dwa urządzenia lub systemy automatyczne lub zdalnie sterowane, które pozwalają na zakończenie lotu z ładunkiem użytecznym i pracują niezależnie od siebie;

b) w przypadku balonów polietylenowych o ciśnieniu zerowym do zakończenia lotu powłoki balonu stosowane są co najmniej dwie metody, systemy, urządzenia lub ich kombinacje, działające niezależnie od siebie;

▼B

c) powłoka balonu jest wyposażona albo w urządzenie(-a), albo w materiał odbijający fale radarowe, które dają echo dla radaru naziemnego pracującego w zakresie częstotliwości 200 MHz – 2 700 MHz, lub balon jest wyposażony w inne urządzenia, które pozwolą na stałe śledzenie przez użytkownika trasy lotu balonu poza zasięgiem radaru naziemnego.

3.4. Ciężki balon wolny bezzałogowy nie jest użytkowany w następujących warunkach:

a) na obszarze, na którym użytkowane jest naziemne urządzenie SSR, jeżeli nie jest on wyposażony w transponder wtórnego radaru dozorowania z możliwością przekazywania barometrycznej wysokości bezwzględnej, pracujący stale na przydzielonym kodzie lub który w razie potrzeby może zostać włączony przez stację śledzącą lot tego balonu; lub

b) na obszarze, na którym użytkowane jest naziemne urządzenie ADS-B, jeżeli nie jest on wyposażony w nadajnik ADS-B z możliwością przekazywania barometrycznej wysokości bezwzględnej, pracujący w sposób ciągły, lub który w razie potrzeby może zostać włączony przez stację śledzącą lot tego balonu.

3.5. Balon wolny bezzałogowy zaopatrzony w zwisającą antenę, która do jej zerwania w dowolnym punkcie wymaga siły większej niż 230 N, nie jest użytkowany, jeżeli antena nie zostanie zaopatrzona w kolorowe chorągiewki lub wstęgi rozmieszczone w odstępach nie większych niż 15 m.

3.6. Ciężki balon wolny bezzałogowy nie jest użytkowany na poziomie poniżej 18 000 m (60 000 ft) barometrycznej wysokości bezwzględnej w nocy lub w innym okresie określonym przez właściwy organ, jeżeli balon, jego urządzenia i ładunek użyteczny, niezależnie od tego, czy zostaną oddzielone w czasie lotu, nie są oświetlone.

3.7. Ciężki balon wolny bezzałogowy, który jest wyposażony w urządzenie podwieszające (inne niż otwarty spadochron w bardzo wyróżniającym się kolorze) o długości ponad 15 m, nie jest użytkowany w nocy na poziomie poniżej 18 000 m (60 000 ft) barometrycznej wysokości bezwzględnej, jeżeli urządzenie podwieszające nie jest pomalowane w naprzemiennie ułożone pasy o wyróżniających się kolorach lub nie zostały do niego przymocowane kolorowe chorągiewki.

4. PRZERWANIE LOTU

4.1. Użytkownik ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego uruchamia odpowiednie urządzenia kończące lot, wymagane zgodnie z pkt 3.3 lit. a) i b):

a) gdy okaże się, że warunki pogodowe są gorsze od określonych dla jego użytkowania;

b) jeżeli nieprawidłowe działanie lub inny powód sprawia, że jego dalsze użytkowanie staje się niebezpieczne dla ruchu lotniczego albo dla osób lub mienia na powierzchni ziemi; lub

c) przed wlotem bez upoważnienia w przestrzeń powietrzną nad terytorium innego państwa.

5. ZAWIADOMIENIE O LOCIE

5.1. **Zawiadomienie przed lotem**

5.1.1. Zawiadomienie o zamierzonym locie balonu wolnego bezzałogowego w kategorii średniej lub ciężkiej jest przedstawiane odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego niż później niż siedem dni przed datą zamierzonego lotu.

5.1.2. Zawiadomienie o zamierzonym locie zawiera te spośród poniżej podanych informacji, których wymaga odpowiedni organ służb ruchu lotniczego:

a) oznaczenie lotu balonu lub nazwę kodową przedsięwzięcia;

b) klasyfikację i opis balonu;

▼B

c) kod SSR, adres statku powietrznego lub częstotliwość NDB, zależnie od okoliczności;

d) nazwę i numer telefonu użytkownika;

e) miejsce wypuszczenia balonu;

f) przewidywany czas wypuszczenia (lub czas rozpoczęcia i zakończenia serii wypuszczeń);

g) liczbę balonów, które mają zostać wypuszczone, i planowany odstęp czasu między poszczególnymi wypuszczeniami (w przypadku wielu wypuszczeń);

h) przewidywany kierunek wznoszenia się;

i) poziom(-y) przelotu (barometryczna wysokość bezwzględna);

j) przewidywany upływ czasu do przekroczenia barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft) lub osiągnięcia poziomu przelotu, jeżeli nie przekracza 18 000 m (60 000 ft), łącznie z podaniem przewidywanej pozycji. Jeżeli w ramach operacji mają miejsce ciągłe wypuszczenia, podawanym czasem jest przewidywany czas, w którym pierwszy i ostatni balon w seriach osiągnie właściwy poziom (np. 122136Z–130330Z);

k) przewidywaną datę i czas zakończenia lotu oraz planowane miejsce upadku/odnalezienia. W przypadku balonów wykonujących loty długotrwałe używa się określenia „lot długotrwały”, ponieważ nie można dokładnie określić daty i czasu zakończenia lotu oraz miejsca upadku. Jeżeli możliwe jest więcej niż jedno miejsce upadku/odnalezienia, należy podać każde z nich wraz z odpowiednim przewidywanym czasem upadku. Jeżeli ma to być seria kolejnych upadków, podaje się czas pierwszego i ostatniego upadku w serii (np. 070330Z–072300Z).

▼M2

5.1.3. Wszelkie zmiany w informacjach przedstartowych złożonych zgodnie z pkt 5.1.2 są przekazywane zainteresowanemu organowi ATS nie później niż 6 godzin przed przewidywanym czasem startu, a w przypadku przeprowadzania badań zakłóceń słonecznych lub kosmicznych, w których czas jest elementem krytycznym, nie później niż 30 minut przed przewidywanym rozpoczęciem operacji.

▼B

5.2. **Zawiadamianie o wypuszczeniu balonu**

5.2.1. Niezwłocznie po wypuszczeniu średniego lub ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego użytkownik zawiadamia odpowiedni organ służb ruchu lotniczego, podając:

a) oznaczenie lotu balonu;

b) miejsce wypuszczenia balonu;

c) rzeczywisty czas wypuszczenia;

d) przewidywany czas przekroczenia barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft) lub przewidywany czas osiągnięcia poziomu przelotu, jeżeli nie przekracza on 18 000 m (60 000 ft), oraz przewidywane miejsce; i

e) wszelkie zmiany w uprzednio przekazanych informacjach, zgodnie z pkt 5.1.2 lit. g) i h).

5.3. **Zawiadamianie o odwołaniu**

5.3.1. Natychmiast po uzyskaniu informacji o odwołaniu zamierzonego lotu średniego lub ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego, zgłoszonego uprzednio zgodnie z pkt 5.1, użytkownik niezwłocznie zawiadamia o tym odpowiedni organ służb ruchu lotniczego.

▼B

6. REJESTRACJA POZYCJI I MELDUNKI

6.1. Użytkownik ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego operującego na poziomie barometrycznej wysokości bezwzględnej nieprzekraczającym 18 000 m (60 000 ft) śledzi ścieżkę lotu balonu i na żądanie służb ruchu lotniczego przekazuje meldunki o jego pozycji. Jeżeli służby ruchu lotniczego nie żądają meldunków o pozycji balonu w krótszych odstępach czasu, użytkownik rejestruje pozycję co 2 godziny.

6.2. Użytkownik ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego operującego na poziomie barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 18 000 m (60 000 ft) śledzi postęp lotu balonu i na żądanie służb ruchu lotniczego przekazuje meldunki o jego pozycji. Jeżeli służby ruchu lotniczego nie żądają meldunków o pozycji balonu w krótszych odstępach czasu, użytkownik rejestruje pozycję co 24 godziny.

6.3. Jeżeli pozycja nie może być podana zgodnie z wymogami pkt 6.1 i 6.2, użytkownik niezwłocznie zawiadamia o tym odpowiedni organ służb ruchu lotniczego. Zawiadomienie zawiera ostatnią zarejestrowaną pozycję balonu. Po ponownym ustaleniu pozycji balonu niezwłocznie zawiadamia się o tym odpowiedni organ służb ruchu lotniczego.

6.4. Na jedną godzinę przed planowanym rozpoczęciem zniżania lotu ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego użytkownik przekazuje odpowiedniemu organowi ATS następujące informacje dotyczące balonu:

a) bieżącą pozycję geograficzną;

b) bieżący poziom (barometryczną wysokość bezwzględną);

c) przewidywany czas przekroczenia poziomu barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft), jeżeli ma zastosowanie;

d) przewidywany czas i miejsce upadku na ziemię.

6.5. Użytkownik ciężkiego lub średniego balonu wolnego bezzałogowego zawiadamia odpowiedni organ służb ruchu lotniczego o zakończeniu operacji.

▼B

Dodatek 3

Tabela poziomów przelotu

1.1. Poniższa tabela przedstawia obowiązujące poziomy przelotu:

LINIA DROGI (*)											
Od 000° do 179°						Od 180° do 359°					
Loty IFR			Loty VFR			Loty IFR			Loty VFR		
Poziom			Poziom			Poziom			Poziom		
FL	Stopy	Metry	FL	Stopy	Metry	FL	Stopy	Metry	FL	Stopy	Metry
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
itd.	itd.	itd. itd.				itd.	itd.	itd.			

(*) Magnetyczna linia drogi lub w obszarach polarnych na szerokościach większych niż 70° oraz w dodatkowych przyległych obszarach wyznaczonych przez właściwe organy - linie drogi określone według siatki linii równoległych do południka Greenwich, naniesionej na stereograficzną mapę polarną, na której kierunek w stronę bieguna północnego wykorzystany jest jako północ tej siatki.

▼B

Dodatek 4

Klasy przestrzeni powietrznej ATS – zapewniane służby i wymogi dotyczące lotów

(zob. SERA.6001 i SERA.5025 lit. b))

Klasa	Rodzaj lotu	Zapewniana separacja	Zapewniana służba	Ograniczenie prędkości (*)	Wymagana łączność radiowa	Wymagana ciągła dwukierunkowa łączność foniczna powietrze-ziemia	Konieczność uzyskania zezwolenia ATC
A	Tylko IFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
B	IFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
	VFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
	VFR	VFR od IFR	1) Służba kontroli ruchu lotniczego w celu zapewnienia separowania od IFR; ►**M2** 2) Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji) ◄	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
D	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu dotycząca lotów VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak

▼B

Klasa	Rodzaj lotu	Zapewniana separacja	Zapewniana służba	Ograniczenie prędkości (*)	Wymagana łączność radiowa	Wymagana ciągła dwukierunkowa łączność foniczna powietrze-ziemia	Konieczność uzyskania zezwolenia ATC
	VFR	Brak	►M2 Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu IFR/VFR i VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji) ◄	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
E	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego i jeżeli to jest możliwe, informacja o ruchu dotycząca lotów VFR	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
	VFR	Brak	Informacja o ruchu, o ile jest to możliwe	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nie (**)	Nie (**)	Nie
F	IFR	IFR od IFR, o ile jest to możliwe	Służba doradcza ruchu lotniczego; służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak (***)	Nie (***)	Nie
	VFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nie (**)	Nie (**)	Nie
G	IFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak (**)	Nie (**)	Nie
	VFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nie (**)	Nie (**)	Nie

(*) Gdy bezwzględna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3 050 m (10 000 ft) AMSL, należy stosować FL 100 zamiast 10 000 ft. Właściwy organ może zwolnić z tego wymogu typy statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa.

(**) Piloci utrzymują ciągły nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności w RMZ.

(***) Foniczna łączność powietrze-ziemia jest obowiązkowa w przypadku lotów korzystających ze służby doradczej. Piloci utrzymują ciągły nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności w RMZ.

▼M2

Dodatek 5

Specyfikacje techniczne dotyczące obserwacji ze statków powietrznych i meldunków przekazywanych za pomocą łączności fonicznej

A. INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MELDUNKÓW

WZÓR AIREP SPECIAL

	PUNKT	PARAMETR	NADAWAĆ RADIOTELEFONICZNIE, zgodnie z potrzebą
	—	Oznacznik rodzaju depeszy — specjalny meldunek z powietrza	[AIREP] SPECIAL
Sekcja 1	1	Znak rozpoznawczy statkupowietrznego	*(znak rozpoznawczy statku powietrznego)*
	2	Pozycja:	POZYCJA *(szerokość i długość geograficzna)* PRZELOT NAD *(znaczący punkt nawigacyjny)* TRAWERS *(znaczący punkt nawigacyjny)* *(znaczący punkt nawigacyjny) (położenie) (pozycja)*
	3	Czas	*(czas)*
	4	Poziom	POZIOM LOTU (*liczba*) lub (*liczba*) METRY lub STOPY WZNOSZENIE DO POZIOMU LOTU (*liczba*) lub (*liczba*) METRY lub STOPY ZNIŻANIE DO POZIOMU LOTU (*liczba*) lub (*liczba*) METRY lub STOPY
	5	Kolejna pozycja i przewidywany czas przelotu	*(pozycja) (czas)*
	6	Następny znaczący punkt nawigacyjny	*(pozycja)* NASTĘPNY
Sekcja 2	7	Przewidywany czas przylotu	*(lotnisko) (czas)*
	8	Maksymalny czas lotu	MAKSYMALNY CZAS LOTU (godziny i minuty)
Sekcja 3	9	Napotkane lub zaobserwowane zjawisko powodujące specjalny meldunek z powietrza	
		— Umiarkowana turbulencja	TURBULENCJA UMIARKOWANA
		— Silna turbulencja	TURBULENCJA SILNA
		— Umiarkowane oblodzenie	OBLODZENIE UMIARKOWANE
		— Silne oblodzenie	OBLODZENIE SILNE
		— Silne fale górskie	SILNE FALE GÓRSKIE
		— Burze bez gradu	BURZE
		— Burze z gradem	BURZE Z GRADEM
		— Silna burza pyłowa/piaskowa	BURZA PYŁOWA LUB PIASKOWA SILNA
		— Chmura pyłu wulkanicznego	CHMURA PYŁU WULKANICZNEGO
		— Przederupcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna.	PRZEDERUPCYJNA AKTYWNOŚĆ WULKANICZNA LUB ERUPCJA WULKANICZNA

▼M2

1. TREŚĆ MELDUNKÓW Z POWIETRZA

1.1. **Meldunki pozycyjne i specjalne meldunki z powietrza**

1.1.1. Sekcja 1 wzoru określonego w pkt A jest obowiązkowa dla meldunków pozycyjnych i specjalnych meldunków z powietrza, niemniej jednak można pominąć pkt 5 i 6. Sekcję 2 dodaje się w całości lub w części, wyłącznie gdy tego zażąda użytkownik statku powietrznego lub jego upoważniony przedstawiciel lub gdy pilot dowódca uzna to za niezbędne. Sekcję 3 uwzględnia się w specjalnych meldunkach z powietrza.

1.1.2. Wybrany z listy przedstawionej w SERA.12005 lit. a) jeden z warunków uprawniających do wydania specjalnego meldunku z powietrza.

1.1.3. W przypadku specjalnego meldunku z powietrza zawierającego informacje na temat aktywności wulkanicznej po zakończeniu lotu sporządza się meldunek, wykorzystując do tego celu formularz meldunków dotyczących aktywności wulkanicznej (wzór VAR) określony w pkt B. Wszystkie zaobserwowane szczegóły należy odpowiednio odnotować i wskazać we właściwych miejscach wzoru formularza VAR.

1.1.4. Specjalne meldunki z powietrza muszą być wydawane jak najszybciej po zaobserwowaniu zjawiska wymagającego specjalnego meldunku.

2. SZCZEGÓŁOWE INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MELDUNKÓW

2.1. Pozycje meldunku z powietrza zgłasza się w kolejności, w jakiej są one wymienione we wzorze formularza AIREP SPECIAL.

— OZNACZNIK RODZAJU DEPESZY Podawać wyraz „SPECJALNY (SPECIAL)” w przypadku specjalnego meldunku z powietrza.

Sekcja 1

Punkt 1 – ZNAK ROZPOZNAWCZY STATKU POWIETRZNEGO. Podać radiotelefoniczny znak wywoławczy statku powietrznego określony w pkt SERA.14050.

Punkt 2 – POZYCJA. Podać pozycję według szerokości geograficznej (stopnie jako 2 cyfry lub stopnie i minuty jako 4 cyfry, następnie „północnej (North)” lub „południowej (South)”) i długości geograficznej (stopnie jako 3 cyfry lub stopnie i minuty jako 5 cyfr, następnie „wschodniej (East)” lub „zachodniej (West)”) lub według znaczącego punktu nawigacyjnego określonego za pomocą zakodowanego oznacznika (2–5 znaków) lub według znaczącego punktu nawigacyjnego poprzedzającego namiar magnetyczny (3 cyfry), a także odległość w milach morskich mierzoną od danego punktu. Poprzedzić znaczący punkt nawigacyjny wyrazem „TRAWERS (ABEAM)”, w stosownych przypadkach.

Punkt 3 – CZAS. Podać czas w godzinach i minutach UTC (4 cyfry), chyba że przewidziano czas meldunku w minutach po pełnej godzinie (2 cyfry) na podstawie porozumień dotyczących regionalnej żeglugi powietrznej. Podany czas musi być rzeczywistym czasem, kiedy statek powietrzny znalazł się w danej pozycji, a nie czasem powstania lub nadania meldunku. Czas podaje się zawsze w godzinach i minutach UTC w chwili wydawania specjalnego meldunku z powietrza.

Punkt 4 – POZIOM LOTU LUB WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA. Podać poziom lotu za pomocą 3 cyfr przy standardowym ustawieniu wysokościomierza barometrycznego. Podać wysokość bezwzględną w metrach poprzedzającą słowo „METRY (METRES)” lub w stopach poprzedzającą słowo „STOPY (FEET)” w przypadku wysokościomierza QNH. Meldować „WZNOSZENIE (CLIMBING)” (poprzedzające poziom) podczas wznoszenia lub „ZNIŻANIE (DESCENDING)” (poprzedzające poziom) podczas zniżania do nowego poziomu po minięciu znaczącego punktu nawigacyjnego.

▼M2

Punkt 5 – KOLEJNA POZYCJA I PRZEWIDYWANY CZAS PRZELOTU. Podać następny punkt meldowania oraz przewidywany czas przelotu nad takim punktem meldowania lub podać szacunkową pozycję, która zostanie osiągnięta godzinę później, zgodnie z obowiązującymi procedurami meldowania pozycyjnego. Wykorzystanie konwencji danych określonej w pkt 2 dla pozycji. Podać przewidywany czas przelotu nad tą pozycją. Podać czas w godzinach i minutach UTC (4 cyfry), chyba że w porozumieniach dotyczących regionalnej żeglugi powietrznej przewidziano czas meldunku w minutach po pełnej godzinie (2 cyfry).

Punkt 6 – NASTĘPNY ZNACZĄCY PUNKT NAWIGACYJNY. Meldować następny znaczący punkt nawigacyjny po „kolejnej pozycji i przewidywanym czasie przelotu (next position and estimated time over)".

Sekcja 2

Punkt 7 – PRZEWIDYWANY CZAS PRZYLOTU. Podać nazwę lotniska pierwszego zamierzonego lądowania, a następnie przewidywany czas przylotu na dane lotnisko w godzinach i minutach UTC (4 cyfry).

Punkt 8 – MAKSYMALNY CZAS LOTU. Podać „MAKSYMALNY CZAS LOTU (ENDURANCE)" poprzedzający zapas paliwa w godzinach i minutach (4 cyfry).

Sekcja 3

Punkt 9 – ZJAWISKO WYWOŁUJĄCE SPECJALNY MELDUNEK. Meldować jedno z poniższych napotkanych lub zaobserwowanych zjawisk:

— umiarkowana turbulencja jako „TURBULENCJA UMIARKOWANA (TURBULENCE MODERATE)"; oraz

— silna turbulencja jako „TURBULENCJA SILNA (TURBULENCE SEVERE)".

Zastosowanie mają następujące specyfikacje:

— Umiarkowana – warunki, w których mogą wystąpić średnie zmiany pozycji przestrzennej lub wysokości bezwzględnej statku powietrznego, ale statek powietrzny pozostaje przez cały czas pod kontrolą. Zazwyczaj występują niewielkie wahania prędkości lotu. Zmiany odczytów przyspieszeniomierza w zakresie 0,5–1,0 g dla środka ciężkości statku powietrznego. Trudności z chodzeniem. Osoby znajdujące się na pokładzie czują nacisk pasów bezpieczeństwa. Niezabezpieczone przedmioty przemieszczają się.

— Silna – warunki, w których mogą wystąpić nagłe zmiany pozycji przestrzennej lub wysokości bezwzględnej statku powietrznego; może nastąpić krótkotrwała utrata kontroli nad statkiem powietrznym. Zazwyczaj występują duże wahania prędkości lotu. Zmiany odczytów przyspieszeniomierza większe niż 1,0 g dla środka ciężkości statku powietrznego. Osoby znajdujące się na pokładzie czują gwałtowny nacisk pasów bezpieczeństwa. Niezabezpieczone przedmioty są przesuwane w różne miejsca.

— Umiarkowane oblodzenie jako „OBLODZENIE UMIARKOWANE (ICING MODERATE)", silne oblodzenie „OBLODZENIE SILNE (ICING SEVERE)".

Zastosowanie mają następujące specyfikacje:

— Umiarkowane – warunki, w których zmianę kursu lub wysokości bezwzględnej można uznać za pożądaną.

— Silne – warunki, w których natychmiastową zmianę kursu lub wysokości bezwzględnej uznaje się za niezbędną.

▼M2

— Silne fale górskie jako „FALE GÓRSKIE SILNE (MOUNTAIN WAVE SEVERE)”.

Zastosowanie ma następująca specyfikacja:

— Silne – warunki, w których towarzyszący prąd zstępujący ma prędkość co najmniej 3,0 m/s (600 ft/min) lub występuje silna turbulencja.

— Burza bez gradu jako „BURZA BEZ GRADU (THUNDERSTORM)” burza z gradem jako „BURZA Z GRADEM (THUNDERSTORM WITH HAIL)”.

Zastosowanie ma następująca specyfikacja:

Meldować wyłącznie burze, które:

— są zamaskowane zamgleniem, lub

— są osadzone w chmurach, lub

— mają znaczne rozmiary przestrzenne, lub

— tworzą linię szkwałów.

— Silna burza pyłowa lub piaskowa jako „BURZA PYŁOWA SILNA (DUSTSTORM HEAVY)” lub „BURZA PIASKOWA SILNA (SANDSTORM HEAVY)”.

— Chmura pyłu wulkanicznego jako „CHMURA PYŁU WULKANICZNEGO (VOLCANIC ASH CLOUD)”.

— Przederupcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna jako „PRZEDERUPCYJNA AKTYWNOŚĆ WULKANICZNA (PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY)” lub „ERUPCJA WULKANICZNA (VOLCANIC ERUPTION)”.

Zastosowanie ma następująca specyfikacja:

„Przederupcyjna aktywność wulkaniczna” oznacza w tym kontekście odbiegającą od zwykłej lub zwiększającą się aktywność wulkaniczną, która może zapowiadać erupcję wulkaniczną.

2.2. Informacje rejestrowane na formularzu meldunków dotyczących aktywności wulkanicznej (wzór VAR) nie są przeznaczone do nadawania drogą radiotelefoniczną, ale po przylocie na lotnisko użytkownik statku powietrznego lub członek załogi lotniczej przekazuje je bezzwłocznie do lotniskowego biura meteorologicznego. Jeżeli przedmiotowe biuro nie jest dostępne, wypełniony formularz dostarcza się zgodnie z lokalnymi ustaleniami pomiędzy instytucjami zapewniającymi MET i ATS a użytkownikiem statku powietrznego.

3. PRZEKAZYWANIE INFORMACJI METEOROLOGICZNYCH OTRZYMYWANYCH ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI FONICZNEJ

Otrzymując specjalne meldunki z powietrza, organy ATS przekazują je bezzwłocznie odpowiedniemu meteorologicznemu biuru nadzoru. W celu zapewnienia uwzględniania meldunków z powietrza w naziemnych systemach automatycznych, elementy takich meldunków należy nadawać z wykorzystaniem konwencji danych wyszczególnionych poniżej w określonej kolejności.

— ADRESAT. Podać wywoływaną stację oraz, w razie potrzeby, konieczne przekazanie.

— OZNACZNIK RODZAJU DEPESZY. Podać skrót „ARS” w przypadku specjalnego meldunku z powietrza.

— IDENTYFIKACJA STATKU POWIETRZNEGO. Podać identyfikację statku powietrznego z wykorzystaniem konwencji danych określonej dla pkt 7 planu lotu, bez odstępu pomiędzy oznacznikiem użytkownika statku powietrznego a znakiem rejestracyjnym statku powietrznego lub identyfikacją lotu, jeśli są stosowane.

▼M2

Sekcja 1

Punkt 0 – POZYCJA. Podać pozycję według szerokości geograficznej (stopnie jako 2 cyfry lub stopnie i minuty jako 4 cyfry, następnie bez odstępu N lub S) i według długości geograficznej (stopnie jako 3 cyfry lub stopnie i minuty jako 5 cyfr, następnie bez odstępu E lub W), bądź według znaczącego punktu nawigacyjnego określonego za pomocą zakodowanego oznacznika (2–5 znaków) lub według znaczącego punktu nawigacyjnego poprzedzającego namiar magnetyczny (3 cyfry), a także odległość w milach morskich (3 cyfry) mierzoną od danego punktu. Poprzedzić znaczący punkt nawigacyjny wyrazem „TRAWERS (ABEAM)", w stosownych przypadkach.

Punkt 1 – CZAS. Podać czas w godzinach i minutach UTC (4 cyfry).

Punkt 2 – POZIOM LOTU LUB WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA. Podać „F", a następnie 3 cyfry (np. „F310"), jeśli zameldowano poziom lotu. Podać wysokość bezwzględną w metrach poprzedzającą „M" lub w stopach poprzedzającą „FT", w przypadku gdy zameldowano wysokość bezwzględną. Podać „ASC" (poziom) podczas wznoszenia lub „DES" (poziom) podczas zniżania.

Sekcja 2

Punkt 9 – ZJAWISKO WYWOŁUJĄCE SPECJALNY MELDUNEK. Podawać zameldowane zjawisko w następujący sposób:

— umiarkowana turbulencja jako „TUR MOD";

— silna turbulencja jako „TURB SEV";

— umiarkowane oblodzenie jako „ICE MOD";

— silne oblodzenie jako „ICE SEV";

— silne fale górskie jako „MTW SEV";

— burza bez gradu jako „TS";

— burza z gradem jako „TSGR";

— silna burza pyłowa lub piaskowa jako „HVY SS";

— chmura pyłu wulkanicznego jako „VA CLD";

— przederupcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna jako „VA";

— grad jako „GR";

— chmury cumulonimbus jako „CB".

CZAS NADAWANY. Podać wyłącznie w przypadku gdy nadawana jest sekcja 3.

4. SZCZEGÓŁOWE PRZEPISY DOTYCZĄCE MELDOWANIA O USKOKU WIATRU I PYLE WULKANICZNYM

4.1. **Meldowanie o uskoku wiatru**

4.1.1. Jeżeli przekazuje się obserwacje ze statku powietrznego dotyczące obserwowanego uskoku wiatru w czasie wznoszenia po starcie lub podejścia do lądowania, podaje się w nich typ statku powietrznego.

▼M2

4.1.2. W przypadku kiedy w meldunkach lub prognozach podaje się informacje o uskoku wiatru dla stref wznoszenia po starcie lub podejścia do lądowania, ale faktycznie uskok wiatru nie występuje, pilot dowódca powiadamia o tym jak najszybciej odpowiedni organ ATS, chyba że pilotowi dowódcy wiadomo, że odpowiedni organ ATS został już o tym powiadomiony przez poprzedni statek powietrzny.

4.2. **Meldowanie o aktywności wulkanicznej po wykonaniu lotu**

4.2.1. Po przybyciu statku powietrznego na lotnisko użytkownik statku powietrznego lub członek załogi lotniczej bezzwłocznie dostarcza do lotniskowego biura meteorologicznego wypełniony formularz meldunku o aktywności wulkanicznej lub, jeżeli na lotnisku dostęp do lotniskowego biura meteorologicznego jest utrudniony, wypełniony formularz zostaje przekazany zgodnie z lokalnymi ustaleniami, dokonanymi przez instytucje zapewniające MET i ATS oraz użytkownika statku powietrznego.

4.2.2. Otrzymany przez biuro meteorologiczne wypełniony formularz komunikatu o aktywności wulkanicznej jest bezzwłocznie przekazywany do lotniskowego biura meteorologicznego nadzoru odpowiedzialnego za prowadzenie meteorologicznego nadzoru w rejonie informacji powietrznej, w którym aktywność wulkaniczna została zaobserwowana.

▼M2

B. SPECJALNY FORMULARZ MELDUNKÓW Z POWIETRZA DOTYCZĄCYCH AKTYWNOŚCI WULKANICZNEJ (WZÓR VAR)

WZÓR VAR: przeznaczony do wykorzystania na potrzeby składania meldunku po zakończeniu lotu

MELDUNEK DOTYCZĄCY AKTYWNOŚCI WULKANICZNEJ

Meldunki z powietrza mają pierwszorzędne znaczenie dla oceny zagrożeń, które chmura pyłu wulkanicznego stwarza dla eksploatacji statków powietrznych.

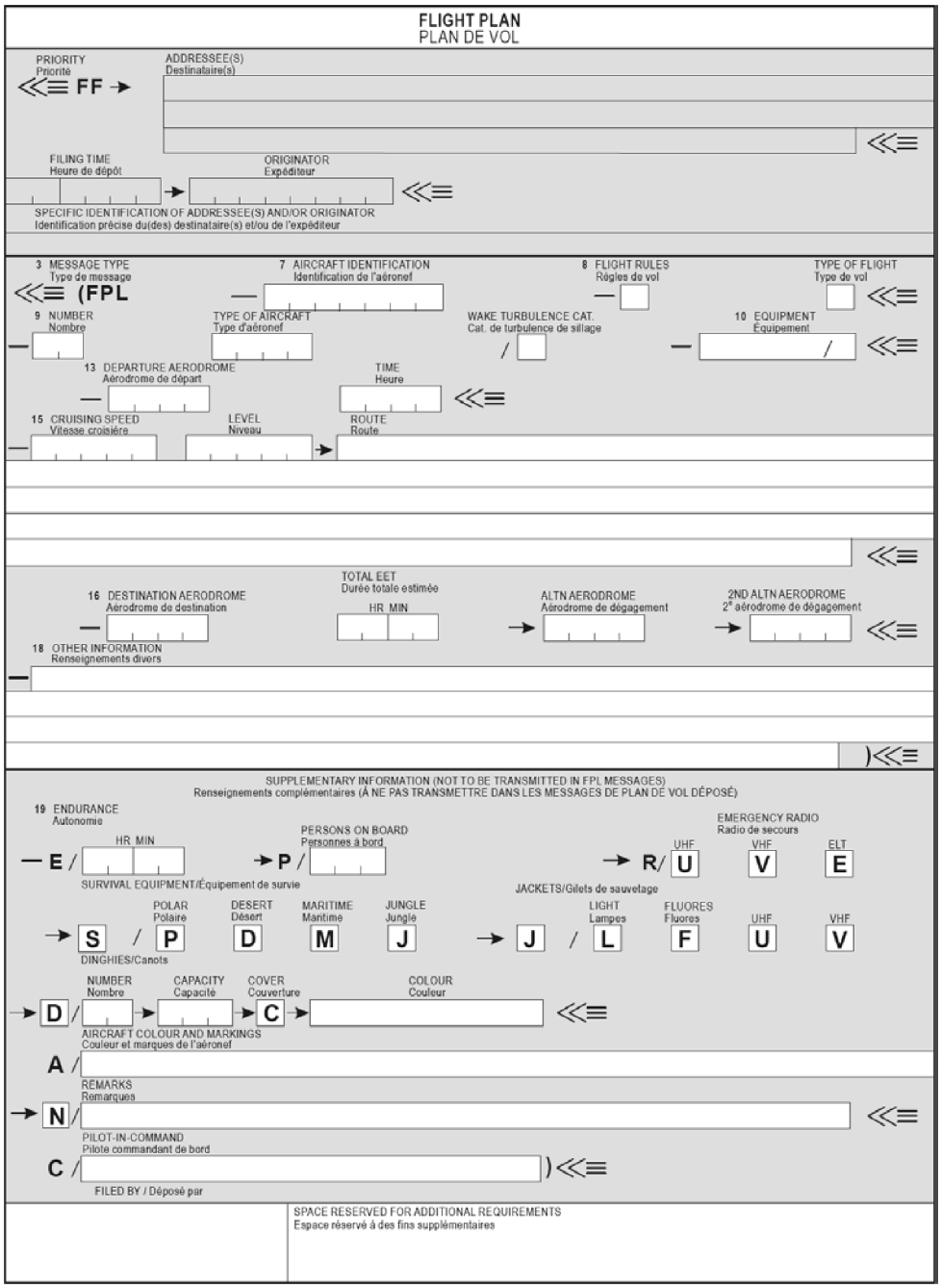
UŻYTKOWNIK STATKU POWIETRZNEGO:			IDENTYFIKACJA A/C: (podana w planie lotu)		
PILOT DOWÓDCA:					
WYLOT Z:	DATA:	GODZINA; UTC:	PRZYLOT DO:	DATA:	GODZINA, UTC:
ADRESAT			formularz AIREP SPECIAL		
Punkty 1-8 należy bezzwłocznie meldować organowi ATS, z którym masz kontakt.					
1) ZNAK ROZPOZNAWCZY STATKU POWIETRZNEGO			2) POZYCJA		
3) CZAS			4) POZIOM LOTU LUB WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA		
5) AKTYWNOŚĆ WULKANICZNĄ ZAOBSERWOWANO W (pozycja lub położenie, szacowany poziom chmury pyłu i odległość od statku powietrznego)					
6) TEMPERATURA POWIETRZA			7) POMIAR WIATRU PUNKTOWEGO		
8) INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE OBECNOŚĆ SO_2 tak ☐ nie ☐ Stwierdzono obecność pyłu tak ☐ nie ☐			Pozostałe _____ (krótki opis aktywności szczególnie zasięg pionowy i poziomy chmury pyłu oraz jeśli jest to możliwe, poziome przemieszczanie się, tempo wzrostu itp.)		
Po wylądowaniu wypełnić pkt 9-16, a następnie wysłać formularz faksem do: (numer faksu podają władze meteorologiczne w oparciu o lokalne ustalenia pomiędzy władzami meteorologicznymi i zainteresowanym użytkownikiem statku powietrznego)					
9) GĘSTOŚĆ CHMURY PYŁU	☐ a) Rzadka		☐ b) Średnio gęsta		☐ c) Bardzo gęsta
10) BARWA CHMURY PYŁU	☐ a) Biała		☐ b) Lekko szara		☐ c) Ciemnoszara
	☐ d) czarna		☐ e) inna_____		
11) ERUPCJA	☐ a) ciągła		☐ b) przerywana		☐ c) niewidoczna
12) MIEJSCE AKTYWNOŚCI	☐ a) Szczyt		☐ b) Zbocze		☐ c) Pojedyncze
	☐ d) Więcej niż jedno miejsce		☐ e) Nie zaobserwowano		
13) INNE ZAOBSERWOWANE CECHY ERUPCJI	☐ a) Błyskawice		☐ b) Żar		☐ c) Duże kawałki skał
	☐ d) Opad pyłu		☐ e) Chmura w kształcie grzyba		☐ f) Wszystkie
14) WPŁYW NA STATEK POWIETRZNY	☐ a) Łączność		☐ b) Systemy nawigacji		☐ c) Silniki
	☐ d) Statyka Pitota		☐ e) Osłona przeciwwietrzna		☐ f) Okna
15) POZOSTAŁE SKUTKI	☐ a) Turbulencja		☐ b) Ognie św. Elma		☐ c) Inne opary
16) POZOSTAŁE INFORMACJE (Wszelkie informacje uznane za przydatne)					

▼M8

Dodatek 6

WYPEŁNIANIE PLANU LOTU

1. **Wzór formularza planu lotu ICAO**



2. **Instrukcja wypełniania formularza planu lotu**

2.1. Zasady ogólne

Należy ściśle przestrzegać zalecanych formatów i sposobu podawania danych.

Wpisywanie danych należy rozpocząć w pierwszym przewidzianym do tego miejscu. Jeżeli dostępna jest nadwyżka miejsca, niewykorzystane miejsce należy pozostawić puste.

Wszystkie czasy zegarowe należy podawać w postaci 4 cyfr według UTC.

▼M8

Wszystkie szacowane czasy należy podawać w postaci 4 cyfr (godziny i minuty).

Zacienione rubryki poprzedzające pozycję 3 – wypełniają służby ATS i COM, chyba że przekazano odpowiedzialność za nadawanie depesz dotyczących planu lotu.

2.2. Instrukcje dotyczące wprowadzania danych ATS

Należy wypełnić pozycje 7–18 oraz, jeżeli jest to wymagane przez właściwy organ lub z innych względów uznane za konieczne, pozycję 19, jak wskazano poniżej.

WPISAĆ jeden z następujących identyfikatorów statku powietrznego, nie przekraczając 7 znaków alfanumerycznych oraz bez myślników i symboli:

a) kod ICAO operatora statku powietrznego, po którym następuje identyfikacja lotu (np. KLM511, NGA213, JTR25), gdy w radiotelefonii sygnał wywoławczy, który ma być używany przez dany statek powietrzny, składa się z oznacznika telefonicznego ICAO dla operatora, po którym następuje identyfikacja lotu (np. KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25); lub

b) znak przynależności państwowej lub wspólny znak i znak rejestracyjny danego statku powietrznego (np. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), gdy:

1) w radiotelefonii znak wywoławczy, który ma być używany przez dany statek powietrzny, składa się wyłącznie z tego znaku rozpoznawczego (np. CGAJS) lub poprzedza go oznacznik telefoniczny ICAO dla operatora statku powietrznego (np. BLIZZARD CGAJS);

2) dany statek powietrzny nie jest wyposażony w radio.

Przepisy wykonywania lotu

WPISAĆ jedną z poniższych liter oznaczających kategorię przepisów wykonywania lotów, których zamierza przestrzegać pilot:

I – jeżeli cały lot ma być wykonywany zgodnie z IFR; lub

V – jeżeli cały lot ma być wykonywany zgodnie z VFR; lub

Y – jeżeli lot jest początkowo wykonywany zgodnie z IFR, po czym następuje co najmniej jedna zmiana przepisów wykonywania lotu; lub

Z – jeżeli lot jest początkowo wykonywany zgodnie z VFR, po czym następuje co najmniej jedna zmiana przepisów wykonywania lotu.

W pozycji 15 należy określić punkt lub punkty, w których planowana jest zmiana przepisów wykonywania lotu.

Rodzaj lotu

WPISAĆ jedną z poniższych liter w celu oznaczenia rodzaju lotu, jeżeli jest to wymagane przez właściwy organ:

S – w przypadku regularnego przewozu lotniczego;

N – w przypadku nieregularnego przewozu lotniczego;

▼**M8**

G – w przypadku lotu lotnictwa ogólnego;

M – w przypadku lotu wojskowego;

X – w przypadku lotu innej kategorii niż określone powyżej.

Należy określić status lotu zgodnie ze wskaźnikiem STS w pozycji 18 lub, w razie potrzeby wskazania innych przyczyn szczególnej obsługi przez ATS, wskazać przyczynę zgodnie ze wskaźnikiem RMK w pozycji 18.

Liczba statków powietrznych (1 znak lub 2 znaki)

WPISAĆ liczbę statków powietrznych, jeżeli jest ich więcej niż jeden.

Typ statku powietrznego (od 2 do 4 znaków)

WPISAĆ odpowiedni oznacznik zgodnie z dokumentem 8643, Oznaczniki typu statku powietrznego, LUB, jeżeli nie przypisano takiego oznacznika lub w przypadku lotów grupowych obejmujących więcej niż jeden typ, WPISAĆ ZZZZ, oraz OKREŚLIĆ w pozycji 18 (liczbę oraz) typ lub typy statków powietrznych poprzedzone »TYP/

Kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym (1 znak)

WPISAĆ ukośnik, po którym następuje jedna z następujących liter w celu wskazania kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym statku powietrznego:

J – SUPER, aby wskazać typ statku powietrznego określony jako taki w dokumencie ICAO 8643, Oznaczniki typu statku powietrznego, najnowsze wydanie;

H – HEAVY, oznacza typ statku powietrznego o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przynajmniej 136 000 kg, z wyjątkiem typów statków powietrznych wymienionych w dokumencie ICAO 8643 w kategorii SUPER (J);

M – MEDIUM, dla wskazania typu statku powietrznego o maksymalnej certyfikowanej masie startowej poniżej 136 000 kg, ale powyżej 7 000 kg;

L – LIGHT, dla wskazania typu statku powietrznego o maksymalnej certyfikowanej masie startowej do 7 000 kg.

Możliwości obejmują następujące elementy:

a) obecność odpowiedniego sprawnego wyposażenia na pokładzie statku powietrznego;

b) wyposażenie i możliwości współmierne do kwalifikacji załogi lotniczej; oraz

c) w stosownych przypadkach zezwolenie właściwego organu.

Wyposażenie i możliwości w zakresie łączności radiowej, nawigacji i pomocy podejścia

▼**M8**

WPISAĆ jedną z następujących liter:

N – jeżeli na pokładzie nie ma wyposażenia służącego do łączności radiowej/nawigacji/pomocy podejścia dla trasy, na której ma odbyć się lot, lub wyposażenie to nie jest sprawne; lub

S – jeżeli na pokładzie znajduje się sprawne standardowe wyposażenie służące do łączności radiowej/nawigacji/pomocy podejścia dla trasy, na której ma odbyć się lot; lub

WPISAĆ co najmniej jedną z poniższych liter, aby wskazać sprawne wyposażenie służące do łączności radiowej/nawigacji/pomocy podejścia i dostępne możliwości:

A	system lądowania GBAS	**J7**	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV z SBAS)	**K**	MLS
C	Loran C	**L**	ILS
D	DME	**M1**	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	**M2**	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	**M3**	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	**O**	VOR
G	GNSS. Jeżeli jakakolwiek część lotu będzie wykonywana zgodnie z IFR, dotyczy to odbiorników GNSS zgodnych z tomem I załącznika 10 ICAO	**P1**	CPDLC RCP 400
		P2	CPDLC RCP240
		P3	SATVOICE RCP 400
H	HF RTF	**P4-P9**	Zarezerwowane na potrzeby wymaganej charakterystyki łączności
I	Nawigacja bezwładnościowa	**R**	Zatwierdzone do celów PBN
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2	**T**	TACAN
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	**U**	UHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A	**V**	VHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	**W**	Zatwierdzone do celów RVSM
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	**X**	Zatwierdzone zgodnie z MNPS
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	**Y**	VHF z separacją międzykanałową 8,33 kHz
		Z	Inne wyposażenie znajdujące się na pokładzie lub inne możliwości

▼**M8**

Wszelkie znaki alfanumeryczne niewskazane powyżej są zastrzeżone.

Wyposażenie i możliwości w zakresie dozorowania

WPISAĆ **N**, jeżeli na pokładzie nie ma wyposażenia służącego do dozorowania dla trasy, na której ma odbyć się lot, lub wyposażenie to nie jest sprawne;

LUB

WPISAĆ co najmniej jeden z poniższych deskryptorów, maksymalnie do 20 znaków, aby opisać sprawne wyposażenie lub możliwości w zakresie dozorowania na pokładzie:

Tryby A i C SSR

A – Transponder – tryb A (4 cyfry – 4 096 kodów)

C – Transponder – tryb A (4 cyfry – 4 096 kodów) i tryb C

Tryb S SSR

E – Transponder – tryb S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, barometrycznej wysokości bezwzględnej i rozszerzonego sygnału typu squitter (ADS-B)

H – Transponder – tryb S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, barometrycznej wysokości bezwzględnej i rozszerzonego dozorowania

I – Transponder – tryb S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, ale brak możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej

L – Transponder – tryb S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, barometrycznej wysokości bezwzględnej, rozszerzone możliwości w zakresie sygnału typu squitter (ADS-B) oraz rozszerzone możliwości w zakresie dozorowania

P – Transponder – tryb S, w tym możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej, ale brak możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego

S – Transponder – tryb S, w tym zarówno możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej, jak i możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego

X – Transponder – tryb S bez możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego ani możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej

ADS-B

B1 – ADS-B z dedykowanymi możliwościami w zakresie 1 090 MHz ADS-B „out”

B2 – ADS-B z dedykowanymi możliwościami w zakresie 1 090 MHz ADS-B „out” oraz „in”

▼**M8**

U1 – Możliwości w zakresie ADS-B „out” przy pomocy UAT

U2 – Możliwości w zakresie ADS-B „out” oraz „in” przy pomocy UAT

V1 – Możliwości w zakresie ADS-B „out” przy pomocy VDL trybu 4

V2 – Możliwości w zakresie ADS-B „out” oraz „in” przy pomocy VDL trybu 4

ADS-C

D1 – ADS-C z możliwościami w zakresie FANS 1/A

G1 – ADS-C z możliwościami w zakresie ATN

Znaki alfanumeryczne niewskazane powyżej są zastrzeżone.

WPISAĆ 4-literowy wskaźnik lokalizacji lotniska odlotu ICAO, jak określono w dokumencie 7910, *Wskaźniki lokalizacji*;

LUB, jeżeli nie przypisano wskaźnika lokalizacji,

WPISAĆ ZZZZ oraz OKREŚLIĆ w pozycji 18:

— nazwę i lokalizację lotniska poprzedzone DEP/; lub

— pierwszy punkt trasy lub radiolatarnię znacznikową poprzedzoną DEP/…, jeżeli dany statek powietrzny nie wystartował z lotniska;

LUB, – jeżeli plan lotu otrzymano od statku powietrznego w locie,

WPISAĆ AFIL, oraz OKREŚLIĆ w pozycji 18 4-literowy wskaźnik ICAO lokalizacji organu ATS, od którego można uzyskać dodatkowe dane planu lotu, poprzedzony DEP/.

NASTĘPNIE, BEZ SPACJI,

WPISAĆ w przypadku planu lotu przedstawionego przed odlotem przewidywany czas odblokowania lub, w przypadku planu lotu otrzymanego od statku powietrznego w locie, rzeczywisty lub przewidywany czas nad pierwszym punktem trasy, której dotyczy dany plan lotu.

WPISAĆ *pierwszą prędkość przelotową* jak w lit. a) i *pierwszy poziom przelotu* jak w lit. b), bez spacji między nimi.

NASTĘPNIE, po strzałce, WPISAĆ opis trasy zgodnie z lit. c).

a) *Prędkość przelotowa (maksymalnie 5 znaków)*

WPISAĆ *rzeczywistą prędkość powietrzną* dla pierwszej lub całej przelotowej części lotu, wyrażoną w:

kilometrach na godzinę, wyrażonych jako K, po którym następują 4 cyfry (np. K0830), lub

▼**M8**

węzłach, wyrażonych jako N, po którym następują 4 cyfry (np. N0485), lub

rzeczywistej liczbie Macha, jeżeli jest to zalecane przez właściwy organ, z dokładnością do jednej setnej jednostki Macha, wyrażonej jako M, po którym następują 3 cyfry (np. M082).

b) *Poziom przelotu (maksymalnie 5 znaków)*

WPISAĆ planowany poziom przelotu dla pierwszej lub całej części trasy, na której ma odbyć się lot, wyrażony jako:

poziom lotu, wyrażony jako F, po którym następują 3 cyfry (np. F085; F330), *lub*

standardowy poziom *metryczny w dziesiątkach metrów,* jeżeli jest to zalecane przez właściwy organ, wyrażony jako S, po którym następują 4 cyfry (np. S1130), *lub*

wysokość w setkach stóp, wyrażona jako F, po którym następują 3 cyfry (np. A045; A100), lub

wysokość w setkach metrów, wyrażona jako M, po którym następują 4 cyfry (np. M0840), lub

w przypadku niekontrolowanych lotów VFR litery VFR.

c) *Trasa (w tym zmiany poziomu prędkości lub przepisów wykonywania lotu)*

Loty wzdłuż wyznaczonych tras ATS

WPISAĆ, jeżeli lotnisko odlotu znajduje się na trasie ATS lub jest z nią połączone, oznaczenie pierwszej trasy ATS,

LUB, jeżeli lotnisko odlotu nie znajduje się na trasie ATS ani nie jest z nią połączone, litery DCT, po których następuje punkt połączenia z pierwszą trasą ATS, a następnie oznaczenie trasy ATS.

NASTĘPNIE

WPISAĆ każdy punkt, w którym planowane jest rozpoczęcie zmiany prędkości lub poziomu, lub planowana jest zmiana trasy ATS, lub zmiana przepisów wykonywania lotu,

A NASTĘPNIE KAŻDORAZOWO

oznacznik następnego odcinka trasy ATS, nawet jeżeli jest on taki sam jak poprzedni,

LUB DCT, jeżeli lot do następnego punktu odbywa się poza wyznaczoną trasą, chyba że oba punkty są określone współrzędnymi geograficznymi.

Loty poza wyznaczonymi trasami ATS

WPISAĆ punkty oddalone od siebie o nie więcej niż 30 minut lotu lub 370 km (200 mil morskich), w tym każdy punkt, w którym planowana jest zmiana prędkości lub poziomu, zmiana toru lotu lub zmiana przepisów wykonywania lotu,

▼**M8**

LUB, gdy jest to wymagane przez właściwy(-e) organ(-y),

OKREŚLIĆ trasę lotów wykonywanych głównie w kierunku wschód-zachód pomiędzy 70° szerokości geograficznej północnej a 70° szerokości geograficznej południowej przez odniesienie do znaczących punktów nawigacyjnych utworzonych przez przecięcia połowy lub całych stopni szerokości geograficznej z południkami rozmieszczonymi w odstępach co 10 stopni długości geograficznej. W przypadku lotów wykonywanych na obszarach poza tymi szerokościami geograficznymi trasy określa się za pośrednictwem znaczących punktów nawigacyjnych utworzonych przez przecięcia równoleżników szerokości geograficznej z południkami zwykle rozmieszczonymi co 20 stopni długości geograficznej. Odległość między znaczącymi punktami nawigacyjnymi nie może, w miarę możliwości, przekraczać 1 godziny czasu lotu. W razie potrzeby ustanawia się dodatkowe znaczące punkty nawigacyjne.

W przypadku lotów wykonywanych głównie w kierunku północ-południe trasy określa się przez odniesienie do znaczących punktów nawigacyjnych utworzonych przez przecięcie całych stopni długości geograficznej z określonymi równoleżnikami szerokości geograficznej, które są oddalone od siebie o 5 stopni.

WPISAĆ DCT pomiędzy kolejnymi punktami, chyba że oba punkty są określone przez współrzędne geograficzne lub namiar i odległość.

UŻYWAĆ WYŁĄCZNIE konwencji podanych w punktach 1–5 poniżej i ODDZIELAĆ każdy podpunkt spacją.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

Zakodowany oznacznik przypisany do trasy lub odcinka trasy, w tym, w stosownych przypadkach, zakodowany oznacznik przypisany do standardowej trasy odlotu lub przylotu (np. BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2 A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

Zakodowany oznacznik (od 2 do 5 znaków) przypisany do punktu (np. LN, MAY, HADDY),

lub, jeżeli nie przypisano zakodowanego oznacznika, jeden z następujących sposobów:

— Tylko stopnie (7 znaków):

2 cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach, po których następuje „N” (północ) lub „S” (południe), a następnie 3 cyfry określające długość geograficzną w stopniach, po których następuje „E” (wschód) lub „W” (zachód). W razie potrzeby należy uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera, np. 46N078 W.

— Stopnie i minuty (11 znaków):

4 cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach i dziesiątkach oraz jednostkach minut, po których następuje „N” (północ) lub „S” (południe), a następnie 5 cyfr określających długość geograficzną w stopniach i dziesiątkach oraz jednostkach minut, po których następuje „E” (wschód) lub „W” (zachód). W razie potrzeby należy uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera, np. 4620N07805 W.

▼**M8**

— Namiar i odległość od punktu odniesienia:

Identyfikacja punktu odniesienia, a następnie namiar od punktu w postaci 3 cyfr podających stopnie w odniesieniu do południka magnetycznego, a następnie odległość od danego punktu w postaci 3 cyfr wyrażających mile morskie. Na obszarach o dużej szerokości geograficznej, w przypadku których właściwy organ ustali, że podawanie stopni w odniesieniu do południka magnetycznego jest niepraktyczne, można użyć stopni geograficznych. W razie potrzeby należy uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera – np. punkt 180° magnetycznych w odległości 40 mil morskich od VOR „DUB” należy wyrazić jako DUB180040.

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

Punkt, w którym planowane jest rozpoczęcie zmiany prędkości (co najmniej 5 % TAS lub 0,01 Macha) lub zmiany poziomu, wyrażony dokładnie tak, jak w pkt 2 powyżej, po którym następuje ukośnik oraz zarówno prędkość przelotowa, jak i poziom przelotu, wyrażone dokładnie tak, jak w lit. a) i b) powyżej, bez spacji między nimi, nawet jeżeli tylko jedna z tych wielkości ulegnie zmianie.

Przykłady: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805 W/N0500F350

46N078 W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

Punkt, w którym planowana jest zmiana przepisów wykonywania lotu, wyrażony dokładnie tak, jak odpowiednio w pkt 2 lub 3 powyżej, po którym następuje spacja i jeden z poniższych elementów:

VFR, jeżeli z IFR na VFR

IFR, jeżeli z VFR na IFR

Przykłady: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

Litera C, po której następuje ukośnik; NASTĘPNIE punkt, w którym planowane jest rozpoczęcie przelotu ze wznoszeniem, wyrażony dokładnie jak w pkt 2 powyżej, po którym następuje ukośnik; NASTĘPNIE prędkość, która ma być utrzymywana podczas przelotu ze wznoszeniem, wyrażona dokładnie jak w lit. a) powyżej, po której następują dwa poziomy określające warstwę, która ma być zajmowana podczas tego przelotu ze wznoszeniem, każdy poziom wyrażony dokładnie jak w lit. b) powyżej, lub poziom, powyżej którego planowany jest przelot ze wznoszeniem, po którym następują litery PLUS, bez spacji między nimi.

Przykłady: C/48N050 W/M082F290F350

C/48N050 W/M082F290PLUS

C/52N050 W/M220F580F620

▼**M8**

Lotnisko docelowe i całkowity czas przelotu (8 znaków)

WPISAĆ 4-literowy wskaźnik lokalizacji lotniska docelowego ICAO, jak określono w dokumencie 7910, Wskaźniki lokalizacji,

LUB, jeżeli nie przypisano wskaźnika lokalizacji,

WPISAĆ ZZZZ oraz OKREŚLIĆ w pozycji 18 nazwę i lokalizację lotniska poprzedzone DEST/.

NASTĘPNIE, BEZ SPACJI,

WPISAĆ całkowity przewidywany czas przelotu.

Lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego

WPISAĆ 4-literowy(-e) wskaźnik(-i) lokalizacji ICAO dla nie więcej niż dwóch lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego, jak określono w dokumencie 7910, Wskaźniki lokalizacji, oddzielony(-e) spacją,

LUB, jeżeli do lotnisk(-a) zapasowych(-ego) dla lotniska docelowego nie przypisano wskaźnika lokalizacji,

WPISAĆ ZZZZ oraz OKREŚLIĆ w pozycji 18 nazwę i lokalizację lotnisk(-a) zapasowych(-ego) dla lotniska docelowego poprzedzone ALTN/.

Myślników lub ukośników należy używać wyłącznie zgodnie z poniższymi zaleceniami.

WPISAĆ **0** (zero) jeżeli nie ma dalszych informacji,

LUB, wszelkie inne niezbędne informacje w kolejności przedstawionej poniżej, w postaci odpowiedniego wskaźnika wybranego spośród wskaźników określonych poniżej, po którym następuje ukośnik i informacja, którą należy zapisać:

STS/ Powód specjalnej obsługi przez ATS, np. misja poszukiwawczo-ratownicza, jak poniżej:

ALTRV: w przypadku lotu wykonywanego zgodnie z rezerwacją wysokości;

ATFMX: w przypadku lotu zatwierdzonego do zwolnienia ze środków zarządzania przepływem ruchu lotniczego przez właściwy organ;

FFR: gaszenie pożarów;

FLTCK: kontrola lotu w celu kalibracji pomocy nawigacyjnych;

HAZMAT: w przypadku lotu przewożącego materiały niebezpieczne;

HEAD: lot ze statusem „szef państwa”;

▼M8

HOSP: w przypadku lotu medycznego zadeklarowanego przez organy medyczne;

HUM: w przypadku lotu wykonującego misję humanitarną;

MARSA: w przypadku lotu, w ramach którego jednostka wojskowa bierze odpowiedzialność za separację samolotu wojskowego;

MEDEVAC: w przypadku ewakuacji ze względu na stan zagrożenia życia w sytuacji nadzwyczajnej;

NONRVSM: w przypadku lotu bez możliwości w zakresie RVSM, który ma być wykonywany w przestrzeni powietrznej RVSM;

SAR: w przypadku lotu zaangażowanego w misję poszukiwawczo-ratowniczą; oraz

STATE: w przypadku lotu wykorzystywanego przez służby wojskowe, celne lub policyjne.

Inne powody wymagające specjalnej obsługi przez ATS należy oznaczyć symbolem „RMK/”.

PBN/ Wskazanie możliwości w zakresie RNAV lub RNP. Należy uwzględnić tyle poniższych deskryptorów, ile dotyczy danego lotu, maksymalnie 8 wpisów, tj. łącznie nie więcej niż 16 znaków.

SPECYFIKACJE RNAV

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	Wszystkie dopuszczone czujniki – RNAV 2
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	Wszystkie dopuszczone czujniki – RNAV 5	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	Wszystkie dopuszczone czujniki – RNAV 1
B5	RNAV 5 INS lub IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

SPECYFIKACJE RNP

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH z BARO-VNAV

▼M8

O1	Wszystkie dopuszczone czujniki – podstawowe RNP 1		
O2	Podstawowe RNP 1 GNSS	**T1**	RNP AR APCH z RF (wymagane specjalne zezwolenie)
O3	Podstawowe RNP 1 DME/DME	**T2**	RNP AR APCH bez RF (wymagane specjalne zezwolenie)
O4	Podstawowe RNP 1 DME/DME/IRU		

Wszelkie połączenia znaków alfanumerycznych niewskazane powyżej są zastrzeżone.

NAV/ Istotne dane związane z urządzeniami nawigacyjnymi, inne niż określone w PBN/, wymagane przez właściwy organ.

Należy wskazać rozszerzenie GNSS w ramach tego wskaźnika, z odstępem między przynajmniej dwiema metodami rozszerzenia, np. NAV/GBAS SBAS.

Należy wskazać EURPRNAV, jeżeli statek powietrzny z zatwierdzoną P-RNAV korzysta wyłącznie z VOR/DME do określania pozycji.

COM/ Należy wskazać wyposażenie i możliwości w zakresie łączności niewymienione w pozycji 10 lit. a).

DAT/ Należy wskazać wyposażenie i możliwości w zakresie transmisji danych niewymienione w pozycji 10 lit. a) lub „CPDLCX” w celu wskazania zwolnienia z wymogu wyposażenia w CPDLC-ATN-B1.

SUR/ Należy wskazać wyposażenie i możliwości w zakresie dozorowania niewymienione w pozycji 10 lit. b). Należy wskazać tyle specyfikacji wymaganej charakterystyki dozorowania, ile ma zastosowanie do danego lotu, używając oznaczeń bez spacji. Kilka specyfikacji wymaganej charakterystyki dozorowania oddziela się spacją. Przykład: RSP180 RSP400.

Wpisać EUADSBX, EUEHSX, EUELSX lub ich połączenie, aby wskazać przyznane zwolnienia z wymogu wyposażenia w transpondery SSR Tryb S lub nadajniki ADS-B.

DEP/ Nazwa i lokalizacja lotniska odlotu, jeżeli w pozycji 13 wpisano ZZZZ, lub organu ATS, od którego można uzyskać dodatkowe dane planu lotu, jeżeli w pozycji 13 wpisano AFIL. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać w następujący sposób:

▼**M8**

4 cyframi określającymi szerokość geograficzną w stopniach i dziesiątkach oraz jednostkach minut, po których następuje „N” (północ) lub „S” (południe), a następnie 5 cyfr określających długość geograficzną w stopniach i dziesiątkach oraz jednostkach minut, po których następuje „E” (wschód) lub „W” (zachód). W razie potrzeby uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera, np. 4620N07805 W (11 znaków).

LUB, Namiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu, jak poniżej:

Identyfikacja znaczącego punktu, a następnie namiar od punktu w postaci 3 cyfr podających stopnie magnetyczne, a następnie odległość od danego punktu w postaci 3 cyfr wyrażających mile morskie. Na obszarach o dużej szerokości geograficznej, w przypadku których właściwy organ ustali, że odniesienie do stopni magnetycznych jest niepraktyczne, można użyć stopni geograficznych. W razie potrzeby uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera, np. punkt 180° magnetycznych w odległości 40 mil morskich od VOR „DUB” należy wyrazić jako DUB180040.

LUB, Pierwszy punkt trasy (nazwa lub SZER/DŁUG) lub radiolatarnia znacznikowa, jeżeli dany statek powietrzny nie wystartował z lotniska.

DEST/ Nazwa i lokalizacja lotniska docelowego, jeżeli w pozycji 16 wpisano ZZZZ. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub namiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu, jak opisano w DEP/powyżej.

DOF/ Data odlotu w 6-cyfrowym formacie (RRMMDD, gdzie RR oznacza rok, MM oznacza miesiąc, a DD oznacza dzień).

REG/ Znak przynależności państwowej lub wspólny znak i znak rejestracyjny danego statku powietrznego, jeżeli różni się od znaku rozpoznawczego statku powietrznego w pozycji 7.

EET/ Znaczące punkty lub oznaczniki granic FIR oraz łączne przewidywane czasy przelotu od startów do takich punktów lub granic FIR, jeżeli jest to przewidziane na podstawie porozumień dotyczących regionalnej żeglugi powietrznej lub przez właściwy organ.

Przykłady: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

▼**M8**

SEL/ Kod SELCAL w przypadku odpowiednio wyposażonego statku powietrznego.

TYP/ Typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych), w razie potrzeby poprzedzony(-e) bez spacji numerem(-ami) statku(-ów) powietrznego(-ych) i oddzielony(-e) jedną spacją, jeżeli w pozycji 9 wpisano ZZZZ.

Przykład: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Adres statku powietrznego (wyrażony w postaci kodu alfanumerycznego składającego się z 6 znaków szesnastkowego systemu znaków), jeżeli jest wymagany przez właściwy organ. Przykład: „F00001” to najniższa wartość adresu statku powietrznego zawartego w określonym bloku zarządzanym przez ICAO.

DLE/ Opóźnienie na trasie lub oczekiwanie – WPISAĆ znaczący(-e) punkt(y) na trasie, w którym(-ych) planowane jest opóźnienie, a następnie podać długość opóźnienia, używając czterocyfrowego czasu w godzinach i minutach (ggmm).

Przykład: DLE/MDG0030

OPR/ Kod ICAO lub nazwa operatora statku powietrznego, jeżeli różni się od znaku rozpoznawczego statku powietrznego w pozycji 7.

ORGN/ 8-znakowy adres AFTN nadawcy lub inne odpowiednie dane kontaktowe, w przypadku gdy nie można łatwo określić nadawcy planu lotu, zgodnie z wymogami właściwego organu.

PER/ Dane dotyczące osiągów statku powietrznego, oznaczone pojedynczą literą, jak określono w dokumencie „Procedury służb żeglugi powietrznej – eksploatacja statków powietrznych” (PANS-OPS, dokument 8168), tom I – Procedury lotu, jeżeli jest to wymagane przez właściwy organ.

ALTN/ Nazwa i lokalizacja lotnisk(a) zapasowych(-ego), jeżeli w pozycji 16 wpisano ZZZZ. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub namiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu, jak opisano w DEP/powyżej.

RALT/ 4-literowy(-e) kod(y) ICAO dla lotnisk(a) zapasowych(-ego) na trasie, jak określono w dokumencie 7910 Wskaźniki lokalizacji, lub nazwy(-a) lotnisk(a) zapasowych(-ego) na trasie, jeżeli nie przydzielono kodu. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub namiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu, jak opisano w DEP/powyżej.

▼**M8**

TALT/ 4-literowy(-e) kod(y) ICAO lotniska zapasowego po starcie, jak określono w dokumencie 7910, Wskaźniki lokalizacji, lub nazwa lotniska zapasowego po starcie, jeżeli nie przydzielono kodu. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub namiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu, jak opisano w DEP/powyżej.

RIF/ Szczegółowe dane dotyczące trasy do zmienionego lotniska docelowego, a następnie 4-literowy wskaźnik lokalizacji lotniska ICAO. Zmieniona trasa podlega zmianie zezwolenia podczas lotu.

Przykłady: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Minimalny zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej dla lotu wyrażony w 3 cyfrach.

RFP/ Wskazanie liczby zastępczych planów lotu przedłożonych w formacie „Q”, po którym następuje 1 cyfra wskazująca wersję zastąpienia.

Przykłady: RFP/Q2.

RMK/ Wszelkie inne uwagi w języku potocznym, jeżeli są wymagane przez właściwy organ lub uznane za konieczne.

Maksymalny czas lotu

Po E/ WPISAĆ 4-cyfrową grupę podającą zapas paliwa w godzinach i minutach.

Osoby na pokładzie

Po P/ WPISAĆ łączną liczbę osób (pasażerów i załogi) na pokładzie, jeżeli jest to wymagane przez właściwy organ. WPISAĆ TBN (do zgłoszenia), jeżeli łączna liczba osób na pokładzie jest nieznana w chwili uzupełniania.

Wyposażenie awaryjne i umożliwiające przetrwanie

R/ (RADIO) SKREŚLIĆ U, jeżeli UHF na częstotliwości 243,0 MHz nie jest dostępna.
SKREŚLIĆ V, jeżeli VHF na częstotliwości 121,5 MHz nie jest dostępna.
SKREŚLIĆ E, jeżeli awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT) nie jest dostępny.

S/ (WYPOSAŻENIE UMOŻLIWIAJĄCE PRZETRWANIE) SKREŚLIĆ wszystkie wskaźniki, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie.
SKREŚLIĆ P, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie w warunkach polarnych.

▼**M8**

	SKREŚLIĆ D, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie w warunkach pustynnych. SKREŚLIĆ M, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie na morzu. SKREŚLIĆ J, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie w dżungli.
J/ (KAMIZELKI)	SKREŚLIĆ wszystkie wskaźniki, jeżeli nie przewozi się kamizelek ratunkowych. SKREŚLIĆ L, jeżeli kamizelki ratunkowe nie są wyposażone w światła. SKREŚLIĆ F, jeżeli kamizelki ratunkowe nie są wyposażone we fluoresceinę. SKREŚLIĆ U lub V lub obie te litery jak w R/ powyżej, aby wskazać ewentualne możliwości kamizelek w zakresie łączności radiowej.
D/ (SZALUPY) (LICZBA)	SKREŚLIĆ wskaźniki D i C, jeżeli nie przewozi się szalup; lub WPISAĆ liczbę przewożonych szalup; oraz (POJEMNOŚĆ) – WPISAĆ całkowitą pojemność, w liczbie osób, wszystkich przewożonych szalup; oraz (OSŁONA) – SKREŚLIĆ wskaźnik C, jeżeli szalupy nie mają osłon; oraz (KOLOR) – WPISAĆ kolor szalup, jeżeli są przewożone.
A/ (KOLOR I OZNAKOWANIA STATKU POWIETRZNEGO)	WPISAĆ kolor statku powietrznego i istotne oznakowania.
N/ (UWAGI)	SKREŚLIĆ wskaźnik N, w przypadku braku uwag, lub WSKAZAĆ wszelkie inne przewożone wyposażenie umożliwiające przetrwanie i wszelkie inne uwagi dotyczące tego wyposażenia.
C/ (PILOT)	WPISAĆ imię i nazwisko pilota dowódcy.

2.3 Uzupełnione przez

WPISAĆ	nazwę organu, agencji lub imię i nazwisko osoby uzupełniającej plan lotu.

▼B

Suplement do ZAŁĄCZNIKA

Spis wspólnie uzgodnionych rozbieżności, o których należy powiadomić ICAO zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia:

▼M2

Załącznik 2 ICAO

Rozbieżności między niniejszym rozporządzeniem a międzynarodowymi normami określonymi w załączniku 2 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (z późniejszymi zmianami)

▼B

Rozbieżność A2-01	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 3.2.2	Nowy przepis. SERA.3210 lit. b) rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 923/2012 stanowi: „b) *Pilot dowódca statku powietrznego poinformowany o ograniczeniu zdolności manewrowych innego statku powietrznego daje mu pierwszeństwo drogi.*”
Rozbieżność A2-02	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 3.2.3.2. b)	►**M9** SERA.3215 lit. b) pkt 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 stanowi (i dodaje do normy ICAO określonej w załączniku 2, pkt 3.2.3.2 lit. b), podkreślony tekst): „2) *wszystkie statki powietrzne znajdujące się na polu ruchu naziemnego lotniska, z wyjątkiem statków powietrznych podczas postoju, którym zapewniono inne odpowiednie oświetlenie, mają włączone światła przeznaczone do oznaczania krańcowych punktów konstrukcji,* chyba że jest to niecelowe ze względów praktycznych.” ◄
Rozbieżność A2-03	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 3.2.5. c) i d)	SERA.3225 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 różni się od normy ICAO określonej w załączniku 2, pkt 3.2.5 lit. c) i 3.2.5 lit. d) tym, że stanowi, iż wymogi określone w lit. c) i d) nie mają zastosowania do balonów: „c) *w czasie podejścia do lądowania i po starcie wykonuje wszystkie zakręty w lewo, chyba że otrzyma inne wskazówki lub instrukcje ATC;* zasada ta nie dotyczy balonów; d) *ląduje i startuje pod wiatr, chyba że względy bezpieczeństwa, konfiguracja drogi startowej lub względy ruchu lotniczego uzasadniają przyjęcie innego korzystniejszego warunku;* zasada ta nie dotyczy balonów.”
▼M2 **Rozbieżność A2-04**	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 3.3.1.2.	Pkt 3.3.1.2 załącznika 2 ICAO zastępuje się pkt SERA.4001 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012. Rozbieżności między tą normą ICAO a wspomnianym rozporządzeniem Unii są następujące: — W odniesieniu do lotów VFR planowanych do wykonania z przekroczeniem granic międzynarodowych rozporządzenie Unii (pkt SERA.4001 lit. b) pkt 5) różni się od normy ICAO określonej w załączniku 2, pkt 3.3.1.2 lit. e) dodanym podkreślonym tekstem w brzmieniu: *„przed każdym lotem z przekroczeniem granic międzynarodowych, o ile zainteresowane państwa nie ustalą inaczej.”*

▼M2

	— W odniesieniu do lotów VFR i IFR planowanych do wykonania w nocy we wspomnianym rozporządzeniu Unii w pkt SERA.4001 lit. b) pkt 6 dodano wymóg w brzmieniu: „6) *przed każdym lotem zaplanowanym do wykonania w nocy, jeżeli wiąże się to z opuszczeniem sąsiedztwa lotniska.”*

▼B

Rozbieżność A2-05	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 3.2.2.4.	Nowy przepis. SERA.3210 lit. c) pkt 3 ppkt (i) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 różni się od normy ICAO określonej w załączniku 2, pkt 3.2.2.4 tym, że stanowi: „(i) *Wyprzedzanie szybowców. Pilot szybowca wyprzedzającego inny szybowiec może zmienić swój kurs w prawo lub w lewo.*”

▼M2

—	

▼B

Rozbieżność A2-07	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 4 4.6	Pkt 4.6 w załączniku 2 ICAO zastępuje się pozycją SERA.5005 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012, która w lit. f) wprowadza kryteria przewyższenia nad przeszkodami w brzmieniu: „f) *Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie lub gdy uzyskano zezwolenie właściwego organu, lot VFR nie jest wykonywany:* 1) *nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego*; 2) *nad terenem innym niż wymieniony w pkt 1) na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą, lub 150 m (500 ft)* nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 150 m (500 ft) od statku powietrznego.”.
Rozbieżność A2-08	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 pkt 3.8 i dodatek 2	Wyrażenie „w stanie zagrożenia” (in distress) zawarte w rozdziale 3 część 3.8 nie występuje w prawie Unii, a więc zakres zadań obejmujących eskortę powietrzną został w ten sposób rozszerzony na każdy typ lotu, w przypadku którego eskorta będzie wymagana. Ponadto przepisy zawarte w załączniku 2, części 1.1 do 1.3 włącznie, jak również zamieszczone w załączniku A nie są zawarte w prawie Unii.

▼M2

Załącznik 3 ICAO

Rozbieżności między niniejszym rozporządzeniem a międzynarodowymi normami określonymi w załączniku 3 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (z późniejszymi zmianami)

Rozbieżność A3-01	
Załącznik 3 ICAO Rozdział 5	Nowy przepis. Pkt SERA.12005 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi: b) Właściwe organy określają w miarę potrzeby inne warunki, które podlegają zameldowaniu przez wszystkie statki powietrzne, jeżeli zostaną napotkane lub zaobserwowane.

Załącznik 10 ICAO

Rozbieżności między niniejszym rozporządzeniem a międzynarodowymi normami określonymi w załączniku 10 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (z późniejszymi zmianami)

Rozbieżność A10-01	
Załącznik 10 ICAO Tom II Rozdział 5 5.2.1.4.1	Załącznik 10 ICAO, tom II, rozdział 5.2.1.4.1 został przeniesiony do pkt SERA.14035 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 z pewnymi rozbieżnościami. Rozbieżności między tą normą ICAO a wspomnianym rozporządzeniem Unii są następujące: SERA.14035 Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej a) Nadawanie liczb 1) Wszystkie liczby, które są wykorzystywane przy nadawaniu znaku wywoławczego statku powietrznego, kursu, drogi startowej, kierunku i prędkości wiatru, nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie. (i) Poziomy lotów nadaje się wymawiając każdą liczbę oddzielnie, z wyjątkiem poziomów lotów w równych setkach. (ii) Ustawienia wysokościomierza nadaje się wymawiając każdą liczbę oddzielnie, z wyjątkiem ustawienia 1 000 hPa, które nadaje się jako „JEDEN TYSIĄC (ONE THOUSAND)". (iii) Wszystkie liczby używane w nadawaniu kodów transpondera nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie, z wyjątkiem sytuacji gdy kody transpondera zawierają wyłącznie równe tysiące, wtedy informację nadaje się wymawiając liczbę tysięcy, a następnie wyraz „TYSIĄC (THOUSAND)". 2) Wszystkie liczby używane w nadawaniu innych informacji niż te opisane w lit. a) pkt 1), nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie, z wyjątkiem wszystkich liczb równych setek i tysięcy, które to liczby nadaje się wymawiając każdą cyfrę liczby setek lub tysięcy, po której następuje, odpowiednio, wyraz „STO (HUNDRED)" lub „TYSIĄC (THOUSAND)". Połączenia tysięcy i równych setek nadaje się, wymawiając każdą cyfrę w liczbie tysięcy, po czym następuje wyraz „TYSIĄC (THOUSAND)", a następnie podaje się liczbę setek i wyraz „STO (HUNDRED)".

▼M2

	3) W przypadkach gdy istnieje potrzeba wyjaśnienia liczby nadanej w postaci pełnych tysięcy lub pełnych setek, przedmiotową liczbę należy nadawać wymawiając każdą cyfrę oddzielnie. 4) Przy przekazywaniu informacji dotyczących namiaru względnego w stosunku do obiektu lub kolidującego ruchu na podstawie 12-godzinnej tarczy zegara, informacje podaje się, wymawiając cyfry razem, np. „GODZINA DZIESIĄTA (TEN O'CLOCK)" lub „GODZINA JEDENASTA (ELEVEN O'CLOCK)". 5) Liczby zawierające ułamek dziesiętny nadaje się zgodnie z lit. a) pkt 1), z przecinkiem w odpowiedniej kolejności zaznaczonym słowem „PRZECINEK (DECIMAL)". 6) Wszystkie sześć cyfr numerycznego wskaźnika należy wykorzystywać w celu identyfikacji kanału przekaźnikowego w łączności radiotelefonicznej bardzo wysokiej częstotliwości (VHF), z wyjątkiem przypadków, w których zarówno piątą, jak i szóstą cyfrą jest zero, kiedy to należy wykorzystywać tylko cztery pierwsze cyfry.
Rozbieżność A10-02	
Załącznik 10 ICAO Tom II Rozdział 5 5.2.1.7.3.2.3	Załącznik 10 ICAO, tom II, rozdział 5.2.1.7.3.2.3 został przeniesiony do pkt SERA.14055 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 z rozbieżnością. Rozbieżność między tą normą ICAO a wspomnianym rozporządzeniem UE jest następująca: SERA.14055 Procedury radiotelefoniczne b) 2) W odpowiedzi na powyższe wywołania należy stosować znak wywoławczy stacji wywołującej, po którym następuje znak wywoławczy stacji odpowiadającej, co należy traktować jak wezwanie do rozpoczęcia nadawania przez stację wywołującą. W przypadku przekazywania łączności w ramach jednego organu ATS znak wywoławczy ATS można pominąć, jeżeli zezwoli na to właściwy organ.

▼M2

Załącznik 11 ICAO

Rozbieżności między niniejszym rozporządzeniem a międzynarodowymi normami określonymi w załączniku 11 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (z późniejszymi zmianami)

▼B

Rozbieżność A11-01	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 2 Pkt 2.25.5	Pozycja SERA.3401 lit. d) pkt 1 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 różni się od normy 2.25.5 określonej w załączniku 11 ICAO w następującym stwierdzeniu: „*Weryfikacja czasu jest przeprowadzana z dokładnością* co najmniej *do najbliższej* ~~połowy~~ *minuty*”.
Rozbieżność A11-02	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 2 Pkt 2.6.1	Możliwość zwolnienia. Pozycja SERA.6001 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 zezwala statkom powietrznym na przekraczanie dozwolonej prędkości wynoszącej 250 węzłów w sytuacji, gdy zostało to zatwierdzone przez właściwy organ dla typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa.
Rozbieżność A11-03	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 3	Nowy przepis. Pozycja SERA.8005 lit. b) w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi: b) Zezwolenia wydawane przez organy kontroli ruchu lotniczego zapewniają separację: 1) między wszystkimi lotami w przestrzeni powietrznej klas A i B; 2) między lotami IFR w przestrzeni powietrznej klas C, D i E; 3) między lotami IFR a lotami VFR w przestrzeni powietrznej klasy C; 4) między lotami IFR a lotami specjalnymi VFR; 5) między lotami specjalnymi VFR, chyba że właściwy organ ustali inaczej; z takim wyjątkiem, że na żądanie pilota statku powietrznego i po uzgodnieniu z pilotem innego statku powietrznego – jeżeli jest to zgodne z ustaleniami właściwego organu w przypadkach wymienionych w lit. b) powyżej w klasach przestrzeni powietrznej D i E – zezwolenie dla lotu może zostać wydane pod warunkiem zachowania własnej separacji w odniesieniu do określonej części danego lotu na wysokości poniżej 3 050 m (10 000 ft) podczas wznoszenia lub zniżania, wykonywanego w ciągu dnia w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością.
Rozbieżność A11-04	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 3	Pozycja SERA.8015 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi (i dodaje do normy ICAO określonej w załączniku 11, pkt 3.7.3.1 podkreślony tekst): e) Potwierdzenie przez powtórzenie zezwoleń i informacji dotyczących bezpieczeństwa

▼B

	1) Załoga lotnicza potwierdza przez powtórzenie kontrolerowi ruchu lotniczego te części zezwoleń i instrukcji ATC otrzymanych drogą foniczną, które dotyczą zapewnienia bezpieczeństwa lotów. Poniższe pozycje są zawsze potwierdzane przez powtórzenie: (i) zezwolenia ATC na lot; (ii) zezwolenia i instrukcje na zajęcie drogi startowej, lądowanie, start, oczekiwanie przed drogą startową, przecięcie, kołowanie i zawracanie na drodze startowej; oraz (iii) droga startowa w użyciu, nastawy wysokościomierza, kody SSR, nowo przydzielone kanały łączności, instrukcje dotyczące poziomu, kursu i prędkości; oraz (iv) przekazywane przez kontrolera lub zawarte w rozgłaszanych komunikatach ATIS poziomy przejściowe.
Rozbieżność A11-05	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 3	Pozycja SERA.8015 lit. e) pkt 2 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi (i dodaje do normy ICAO określonej w załączniku 11, pkt 3.7.3.1.1 podkreślony tekst): 2) Inne zezwolenia lub instrukcje, w tym zezwolenia warunkowe i instrukcje dotyczące kołowania, są powtarzane lub potwierdzane w sposób niepozostawiający wątpliwości, że zostały zrozumiane i zostaną zastosowane.

▼M2

Rozbieżność A11-06	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 3	Nowy przepis. Pkt SERA.5010 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi: **SERA.5010 Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych** Wykonywanie lotów specjalnych VFR w strefie kontrolowanej może być dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC. Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwoli na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych, takich jak m.in. operacje medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz loty gaśnicze, obowiązują następujące warunki dodatkowe: a) takie loty można wykonywać wyłącznie w ciągu dnia, chyba że właściwy organ w zezwoleniu ustali inaczej; ~~a)~~ b) w przypadku pilota: 1) z dala od chmur i z widzialnością terenu; 2) widzialność w locie jest nie mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m; 3) lot jest wykonywany z prędkością przyrządową (IAS) 140 kts lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji; oraz

▼M2

	c) Organ kontroli ruchu lotniczego nie udziela statkowi powietrznemu specjalnego zezwolenia w lotach VFR na start ani na lądowanie na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, bądź na wejście do strefy ruchu lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku nie spełniają poniżej wymienionych wartości minimalnych: ~~b) w przypadku ATC:~~ ~~1) wyłącznie w ciągu dnia, chyba że właściwy organ w zezwoleniu ustali inaczej;~~ ~~2)~~ 1) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m; 2) pułap chmur jest niższy niż 180 m (600 ft).

▼B

Rozbieżność A03-07	
Załącznik 3 ICAO Rozdział 5	Nowy przepis. Pozycja SERA.12005 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi: b) Właściwe organy określają w miarę potrzeby inne warunki, które podlegają zameldowaniu przez wszystkie statki powietrzne, jeżeli zostaną napotkane lub zaobserwowane.