

Warszawa, dnia 12 lipca 2019 r.

Poz. 1290

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 28 czerwca 2019 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania Specyfikacji EUROCONTROL dotyczącej ujednoczonych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT)

Na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 oraz z 2019 r. poz. 235 i 730) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Wprowadza się do stosowania wymagania międzynarodowe ustanowione przez Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) – Specyfikację EUROCONTROL dotyczącą ujednoczonych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT), z wyjątkiem pkt 2.3.4.1 i 2.3.4.2, w tym rozdział krajowy, zwane dalej „Specyfikacją”, ogłoszone w załączniku do obwieszczenia nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie sprostowania błędów i ogłoszenia sprostowanego tekstu Specyfikacji EUROCONTROL dotyczącej ujednoczonych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT) (Dz. Urz. ULC poz. 36) (w brzmieniu z dnia 24 maja 2019 r.).

2. Rozdział krajowy stanowi załącznik do rozporządzenia.

§ 2. 1. Kompetencje władz krajowych, o których mowa w pkt 1.3.4 ppkt iii Specyfikacji, wykonuje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Kompetencje właściwej władzy krajowej, o której mowa w pkt 2.3.1.3 Specyfikacji, wykonuje Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

3. Przez właściwą władzę, o której mowa w pkt 2.7.1.2 Specyfikacji, rozumie się właściwego dowódcę, w przyporządkowaniu którego znajdują się statki powietrzne, oraz Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

4. Przez właściwe władze, o których mowa w pkt 3.6.1.1 Specyfikacji, rozumie się Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

ROZDZIAŁ KRAJOWY

I. Wyjaśnienie skrótów

Ilekroć w załączniku jest mowa o:

- 1) rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1332/2011 – należy przez to rozumieć rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu (Dz. Urz. UE L 336 z 20.12.2011, str. 20, z późn. zm.¹⁾);
- 2) rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 – należy przez to rozumieć 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 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm.²⁾).

II. Rozdział krajowy³⁾**2.1. Zastosowanie przepisów ruchu lotniczego ICAO**

- 2.1.4. W FIR EPWW obcy wojskowy statek powietrzny może wykonywać lot jako GAT, OAT albo mieszany GAT/OAT. Lot w ugrupowaniu standardowym powinien być wykonywany jako OAT, jeżeli przypuszcza się, że mogą zajść okoliczności naruszające zasady ICAO (np. rozdzielenie formacji, w tym rozdzielenie awaryjne i w chmurach). Lot w formacji niestandardowej będzie wykonywany jako OAT.

2.2.2. Plan lotu

- 2.2.2.2.1. W FIR EPWW przy składaniu planu lotu dla lotów OAT należy użyć oznacznika „OAT”. Oznacznik „OAT” należy umieścić na początku zapisywanej trasy/odcinka lotu planowanego jako OAT, a w polu 18 planu lotu należy umieścić „RMK/OAT OVER POLAND”.

Uwaga: Wymaga się, by statki powietrzne, które planują swój lot jako mieszany GAT/OAT, planowały te odcinki lotu, na których mają zamiar wykonywać manewry OAT (np. tworzenie formacji, rozdzielenie formacji, tankowanie w powietrzu), jako lot OAT. Składanie planu lotu dla lotów OAT odbywa się zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012. Szczegółowe informacje w tym zakresie podlegają publikacji w MIL AIP Polska ENR 1.10.

- 2.2.2.2.2. W FIR EPWW dopuszcza się używanie taktycznych znaków wywoławczych przez załogi statków powietrznych bazujących w Polsce. Użycie taktycznych znaków wywoławczych przez załogi obcych statków powietrznych wymaga akceptacji Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.
- 2.2.2.2.3. W czasie ćwiczeń lotnictwa wojskowego dopuszcza się używanie taktycznych znaków wywoławczych przez obce wojskowe statki powietrzne wlatujące do FIR EPWW, jeżeli zostało to skoordynowane przez organizatora ćwiczeń. Jeżeli zostanie użyty międzynarodowy znak wywoławczy, to w polu 18 planu lotu należy umieścić przydzielony na ćwiczenia taktyczny znak wywoławczy.
- 2.2.2.2.4. Wykaz punktów koordynacyjnych OAT (PKO), określonych współrzędnymi geograficznymi, wykorzystywanych przez właściwy organ ATC, do których odnoszą się procedury koordynacyjne, podlega publikacji w MIL AIP Polska ENR 2.3 oraz ENR 2.3.0-1.

2.3. Wykonywanie lotu**2.3.1. Pokładowy system zapobiegania kolizjom statków powietrznych (ACAS/TCAS)**

- 2.3.1.4.1. System ACAS, w który jest wyposażony statek powietrzny, spełnia wymagania określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1332/2011. Wymagania te podlegają publikacji w AIP Polska GEN 1.5.

¹⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 101 z 16.04.2016, str. 7.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 196 z 21.07.2016, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 124 z 17.05.2017, str. 35.

³⁾ Użyta w rozdziale krajowym numeracja odnosi się do numeracji przyjętej w Specyfikacji EUROCONTROL dotyczącej ujednoczonych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT).

2.3.3. Nastawianie wysokościomierza

2.3.3.4. W FIR EPWW ustala się wysokość przejściową na 6500 ft QNH, a poziom przejściowy, w zależności od rozkładu ciśnienia atmosferycznego, na FL 80 lub FL 90. Procedury nastawiania wysokościomierza podlegają publikacji w AIP Polska ENR 1.7.

2.3.4. Ograniczenia prędkości

2.3.4.3. Wykonywanie lotów poniżej FL 100 z prędkością przekraczającą 250 KIAS jest dozwolone:

- i. w niesklasyfikowanych elementach struktury przestrzeni powietrznej wydzielonych na potrzeby lotnictwa wojskowego;
- ii. w przestrzeniach kontrolowanych w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu ATC;
- iii. w lotach wykonywanych na hasło ALFA SCRAMBLE;
- iv. na podstawie zwolnienia udzielanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012.

2.3.4.4. W polskiej przestrzeni powietrznej obowiązuje zakaz przekraczania prędkości dźwięku i lotu z prędkością nad dźwiękową:

- i. na i poniżej FL 340;
- ii. w godzinach 22.00–06.00 LMT.

Zakaz nie dotyczy lotów wykonywanych na hasło ALFA SCRAMBLE.

2.3.5. Loty specjalne OAT w FIR EPWW

2.3.5.1. Misje AWACS

Misje AWACS są wykonywane pod kontrolą ACC Warszawa (OAT) w rejonach lotów AWACS. Misje AWACS należy planować jako OAT w trasie lotu lub w polu 18 planu lotu RMK/OAT OVER POLAND.

2.3.5.2. Procedura dynamicznej zmiany wysokości

Na każde wznoszenie z dynamicznym naborem wysokości (ZOOM CLIMB) wykonywane w przestrzeni kontrolowanej jest wymagane zezwolenie kontroli ruchu lotniczego.

Na każde zniżanie z dynamiczną zmianą wysokości (COMBAT DESCENT) wykonywane w przestrzeni kontrolowanej jest wymagane zezwolenie kontroli ruchu lotniczego.

2.3.5.3. Procedura tankowania w powietrzu

W FIR EPWW tankowanie w powietrzu odbywa się w wyznaczonych do tego strefach tankowania. Przestrzeń powietrzna w strefach tankowania pozostaje niesklasyfikowana.

Aktywne strefy tankowania nie mogą być wykorzystywane przez innych użytkowników niezwiązanych z tankowaniem i do innych celów.

Wykorzystywanie stref tankowania ma priorytet przed wykorzystaniem innych elastycznych struktur przestrzeni powietrznej kolizyjnych ze strefą tankowania, o ile Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej nie określi inaczej.

Dolot do strefy tankowania odbywa się na podstawie złożonego planu lotu jako OAT i na łączności z ACC Warszawa (OAT).

2.4.1. Ogólne zasady dotyczące lotów grupowych

2.4.1.4. Loty grupowe w przestrzeni RVSM są traktowane jako non RVSM.

2.4.4. Formacja niestandardowa

2.4.4.5.1. Dopuszcza się formację niestandardową, w której statki powietrzne wykonują lot w jednej linii na tej samej wysokości w locie poziomym, zachowując odległość między liderem a ostatnim prowadzonym statkiem powietrznym nie większą niż 10 NM.

Ostatni statek powietrzny w formacji ma włączony kod transpondera 2000, jeżeli ATC nie określi inaczej.

Lider formacji podaje do ATC odległości pomiędzy poszczególnymi statkami powietrznymi.

UWAGA: Podczas zniżania lub wznoszenia formacji niestandardowej samoloty mogą znajdować się na różnych wysokościach w jednej linii.

Loty grupowe wykonuje się zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SERA.3135 lit. a–d rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012. Szczegółowe procedury wykonywania lotów grupowych w formacji standardowej oraz niestandardowej podlegają publikacji w MIL AIP Polska ENR 1.15 pkt 3.

2.4.6. Tworzenie formacji (procedura Join-Up)

2.4.6.3. Procedura Join-Up jest realizowana pod kontrolą radarową właściwego organu ATC.

Procedurę Join-Up inicjuje pilot lub w celach treningowych kontroler radarowy z właściwego organu ATC za zgodą pilota i lidera formacji.

Właściwy organ ATC może zabronić wykonywania procedury Join-Up z powodów bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

2.4.7. Rozdzielenie formacji (procedura Break-Up/Split)

2.4.7.7. Procedura Break-Up/Split jest realizowana pod kontrolą radarową właściwego organu ATC.

Procedurę Break-Up/Split inicjuje lider formacji lub w celach treningowych kontroler radarowy z właściwego organu ATC za zgodą lidera formacji.

Każdy statek powietrzny po oddzieleniu od grupy musi:

- i. zostać zidentyfikowany;
- ii. mieć własny plan lotu (np. AFIL);
- iii. otrzymać indywidualne zezwolenie właściwego organu ATC na dalszy lot.

2.4.8. Utrata łączności w locie grupowym

2.4.8.1.1. W przypadku utraty łączności w wydzielonym elemencie przestrzeni (TSA, TRA) pilot:

- i. ustawia kod transpondera 7600;
- ii. wykonuje lot do PKO;
- iii. nad PKO wykonuje oczekiwanie w kręgu;
- iv. odlatuje znad PKO minimum po 7 minutach, licząc od czasu włączenia kodu transpondera 7600, jeżeli pozostałość paliwa to umożliwia;
- v. opuszcza strefę wykonując lot zgodnie ze złożonym planem lotu.

Procedura dodatkowa w przypadku pracy tylko za pomocą fali nośnej radiostacji.

Naciśnięcie przycisku nadawania radiostacji oznacza:

- i. 1 naciśnięcie = yes (tak);
- ii. 2 naciśnięcia = no (nie);
- iii. 3 naciśnięcia = say again (powtórz);
- iv. (...) Kod Morse'a litera H (Morse code letter H = for homing /RTB/);
- v. długie wcisnięcie wskazuje zakończenie lub przerwanie wcześniejszej procedury lub instrukcji;
- vi. (_ . . _) Kod Morse'a litera X (Morse code letter X) – wskazuje dodatkową awarię/ niebezpieczeństwo.

2.4.9. Zgubienie skrzydłowego/prowadzącego (procedura Lost-Wingman)

2.4.9.1.1. W przypadku awaryjnego (nieplanowanego) rozluźnienia ugrupowania załogi wykonują manewry zgodnie z poniższą procedurą.

Procedura rozluźnienia ugrupowania 4 statków powietrznych (A, B, C, D):

- i. A – kontynuuje lot po prostej;
- ii. B – skręca w prawo z przechyleniem 20° przez 20 sekund i wraca na kurs;

- iii. C – skręca w lewo z przechyleniem 20° przez 20 sekund i wraca na kurs;
- iv. D – skręca w lewo z przechyleniem 30° przez 30 sekund i wraca na kurs.

Lider formacji w takiej sytuacji natychmiast włącza kod transpondera 7700 i informuje właściwy organ ATC o zamiarach grupy.

Właściwy organ ATC, po rozluźnieniu ugrupowania, przydziela indywidualne kody transponderów poszczególnym statkom powietrznym i wydaje zezwolenia na kontynuowanie lotu pojedynczo z zachowaniem separacji ATC.

Na prośbę lidera formacji właściwy organ ATC może wydać zezwolenie na kontynuowanie lotu w formacji niestandardowej.

2.5.1. Loty w ARES

- 2.5.1.2. Przed wylotem z aktywnej przestrzeni ARES, która stanowi część opublikowanej struktury przestrzeni powietrznej, w przestrzeń kontrolowaną jest wymagane zezwolenie ATC.

2.5.4. Minimalne odległości od granic elementów struktury przestrzeni powietrznej

- 2.5.4.1. Tabela minimalnych odległości od granic elementów struktury przestrzeni powietrznej podlega publikacji w AIP Polska ENR 2.2.2.

2.7.4. Nieplanowany powrót z uzbrojeniem

- 2.7.4.5. Podczas powrotu z zaciętym (zablokowanym) uzbrojeniem należy użyć zwrotu „RED SPOT RECOVERY” podczas kontaktu z organem ATC. W razie potrzeby należy włączyć kod transpondera 7700.

2.7.5. Procedura w przypadku utraty łączności radiowej (NORDO)

- 2.7.5.1.1. W przypadku utraty łączności w wydzielonym elemencie przestrzeni (TSA, TRA) pilot:

- i. ustawia kod transpondera 7600;
- ii. wykonuje lot do PKO;
- iii. nad PKO wykonuje oczekiwanie w kręgu;
- iv. odlatuje znad PKO minimum po 7 minutach, licząc od czasu włączenia kodu transpondera 7600, jeżeli pozostałość paliwa to umożliwia;
- v. opuszcza strefę wykonując lot zgodnie ze złożonym planem lotu.

Procedura dodatkowa w przypadku pracy tylko za pomocą fali nośnej radiostacji.

Naciśnięcie przycisku nadawania radiostacji oznacza:

- i. 1 naciśnięcie = yes (tak);
- ii. 2 naciśnięcia = no (nie);
- iii. 3 naciśnięcia = say again (powtórz);
- iv. (...) Kod Morse’a litera H (Morse code letter H = for homing /RTB/);
- v. długie wciśnięcie wskazuje zakończenie lub przerwanie wcześniejszej procedury lub instrukcji;
- vi. (_ . . _) Kod Morse’a litera X (Morse code letter X) – wskazuje dodatkową awarię/ niebezpieczeństwo.

3.3. Zapewnianie ATS

- 3.3.1.3. Służby ruchu lotniczego dla ruchu OAT w obszarze kontrolowanym FIR EPWW są zapewniane przez właściwe organy ATC w określonych przestrzeniach, które podlegają publikacji w AIP Polska.

3.4.2. Formacja standardowa

- 3.4.2.4.1. Loty grupowe w przestrzeni RVSM są traktowane jako non RVSM.