

Warszawa, dnia 5 czerwca 2014 r.

Poz. 43

**WYTYCZNE Nr 8
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 5 czerwca 2014 r.

**w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację
Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 7030**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393) ogłasza się, co następuje:

§ 1. 1. W celu realizacji przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2008 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 37, poz. 203 oraz z 2010 r. Nr 72, poz. 463) zaleca się stosowanie wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 7030 (wydanie 5) „Regionalne procedury uzupełniające dla regionu Europy”.

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, określa załącznik do wytycznych.

§ 2. Tracą moc wytyczne nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 maja 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 7030.

§ 3. Wytyczne wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski

Załącznik do wytycznych Nr 8
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 5 czerwca 2014 r.

Doc 7030



Regionalne Procedury Uzupełniające

Zatwierdzone przez Radę
i opublikowane z upoważnienia Sekretarza Generalnego

Wydanie piąte — 2008

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

OGÓLNY SPIS TREŚCI

	<i>Strona</i>
Przedmowa	(v)
Procedura zmiany Regionalnych Procedur Uzupełniających	(vii)
Glosariusz	(ix)
Indeks do stosowania Regionalnych Procedur Uzupełniających	(xiii)
Regionalne Procedury Uzupełniające dla regionu Afryki - Oceanu Indyjskiego (AFI) Spis treści	AFI (i)
Regionalne Procedury Uzupełniające dla regionu Karaibów (CAR) Spis treści	CAR (i)
Regionalne Procedury Uzupełniające dla regionu Europy (EUR) Spis treści	EUR (i)
Regionalne Procedury Uzupełniające dla regionu Bliskiego Wschodu/Azji (MID/ASIA) Spis treści	MID/ASIA (i)
Regionalne Procedury Uzupełniające dla regionu Ameryki Północnej (NAM) Spis treści	NAM (i)
Regionalne Procedury Uzupełniające dla regionu Północnoatlantyckiego (NAT) Spis treści	NAT (i)
Regionalne Procedury Uzupełniające dla regionu Pacyfiku (PAC) Spis treści	PAC (i)
Regionalne Procedury Uzupełniające dla regionu Ameryki Południowej (SAM) Spis treści	SAM (i)

Opisy i materiały wykorzystane dla potrzeb niniejszej publikacji nie reprezentują oficjalnej opinii ICAO w sprawach dotyczących statusu prawnego danego państwa, terytorium, miasta lub obszaru czy też jego władz oraz przebiegu granic.

PRZEDMOWA

1. Regionalne Procedury Uzupełniające ICAO (SUPPS) stanowią proceduralną część Planów Żeglugi Powietrznej opracowanych podczas Regionalnych Posiedzeń Żeglugi Powietrznej (RAN), które mają na celu uwzględnienie potrzeb obszarów nieobjętych dotychczas powszechnymi przepisami. Procedury uzupełniają zestawienie wymagań dla urządzeń i usług zawartych w opublikowanym Planie Żeglugi Powietrznej. Procedury powszechnego zastosowania zawarte są w Załącznikach do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, jako Normy i Zalecane Metody Postępowania lub w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej (PANS).
2. Opracowanie Regionalnych Procedur Uzupełniających, wymaga spełnienia następujących wymogów:
 - a) Regionalne Procedury Uzupełniające powinny wskazywać sposób wdrażania przepisów proceduralnych w Załącznikach oraz w PANS, w odróżnieniu od instrukcji lub opisu wymaganych urządzeń i usług, które są opublikowane w Planie Żeglugi Powietrznej. Regionalne Procedury Uzupełniające mogą również wskazywać dopuszczalne uzupełnienia przepisów zawartych w Załącznikach i PANS, z zastrzeżeniem ograniczeń pkt b) i c).
 - b) Regionalne Procedury Uzupełniające nie mogą być sprzeczne z przepisami zawartymi w Załącznikach i PANS. Powinny one precyzować szczegółowe alternatywy dla tych przepisów, bądź rozszerzyć procedurę regionalną z jej uzasadnionym znaczeniem, jako uzupełnienie do istniejących przepisów w Załącznikach lub PANS.
 - c) Podczas opracowywania Regionalnych Procedur Uzupełniających należy unikać zmian w treści procedur o podobnej intencji, mających zastosowanie w więcej niż jednym obszarze.
3. Regionalne Procedury Uzupełniające nie mają takiego statusu jak Normy i Zalecane Metody Postępowania. Te ostatnie są przyjmowane przez Radę zgodnie z artykułem 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i podlegają pełnej procedurze artykułu 90. PANS są zatwierdzane przez Przewodniczącą Rady ICAO w imieniu Rady, natomiast SUPPS są zatwierdzane przez Radę. PANS są zalecane Umawiającym się Państwom do powszechnego stosowania, podczas gdy SUPPS są rekomendowane Umawiającym się Państwom do stosowania w odpowiednich rejonach informacji powietrznej.
4. PANS zostały pierwotnie opracowane na podstawie wspólnych zaleceń wynikłych podczas posiedzeń regionalnych i zostały wprowadzone do powszechnego użycia przez Radę ICAO po uprzednich pracach Działów ICAO. Następnie nastąpił stopniowy rozwój procedur z regionalnych do ogólnoświatowych z racji tego, że Działy ICAO mogły dostosować procedury opracowane regionalnie do wymagań ogólnoświatowych. Obecnie niektóre procedury ogólnoświatowe zostały uznane za właściwe do zaklasyfikowania jako Normy i Zalecane Metody Postępowania i dlatego są one stopniowo umieszczane w Załącznikach Konwencji.
5. Stosowanie Regionalnych Procedur Uzupełniających w niektórych regionach świata zostało określone według grup rejonów informacji powietrznej (FIR), jak ukazane na stronie (xiii). Skróty użyte na mapie, określające grupy rejonów informacji powietrznej, w których zastosowano konkretne zestawy SUPPS, zostały wybrane w odniesieniu do regionalnych oznaczników ICAO, jednak granice obszarów zastosowania niekoniecznie pokrywają się z granicami regionów ICAO.
6. Wszędzie, gdzie istnieje wyraźny związek pomiędzy procedurami uzupełniającymi oraz Załącznikiem lub PANS, zostało wskazane odniesienie do dokumentu macierzystego, odpowiedniego rozdziału, dodatku, itp. Wspomniane odniesienia pojawiają się powyżej tekstu, wraz z odpowiednimi skrótami, jak niżej:

A — Załączniki do Konwencji
P — Procedury Służb Żeglugi Powietrznej

Przykłady: (A2 - Rozdział 3) — Odnosi się do Rozdziału 3 Załącznika 2 — Przepisy ruchu lotniczego
(P-ATM - Rozdziały 7 i 9) — Odnosi się do Rozdziałów 7 i 9 Doc 4444 — Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym.

*(vi)**Regionalne Procedury Uzupełniające*

7. Stopień niezastosowania Regionalnych Procedur Uzupełniających lub różnice krajowe publikowane są w Zbiorze Informacji Lotniczych, zgodnie z przepisami Załącznika 15 - Służby Informacji Lotniczej (por. 4.1.1.; 4.1.2. c) oraz Dodatek 1).

8. Dokument w razie potrzeby jest aktualizowany poprzez wniesienie poprawek. O wszelkich błędach lub zaniechaniach należy powiadomić Sekretarza Generalnego, ICAO, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7.

PROCEDURA ZMIAN REGIONALNYCH PROCEDUR UZUPEŁNIAJĄCYCH

(Zatwierdzone przez Radę (25-2) 20/5/55, (84-5) 7/3/75, (153-3) 25/2/98)

1. WPROWADZENIE

1.1 Regionalne Procedury Uzupełniające ustanawiane są podczas regionalnych posiedzeń żeglugi powietrznej i wchodzi w życie po rozpatrzeniu przez Komitet Żeglugi Powietrznej i zatwierdzeniu przez Radę.

1.2 Zmiany Regionalnych Procedur Uzupełniających mogą zostać zawioskowane przez Umawiające się Państwo lub grupę Państw, zgodnie z procedurą zawartą w Sekcji 2, lub przez organizację międzynarodową, zgodnie z procedurą zawartą w Sekcji 3, jak również być konsekwencją działań Rady dotyczących przyjęcia lub zmiany Norm i Zalecanych Metod Postępowania lub przyjęcia bądź zmiany Procedur Służb Żeglugi Powietrznej, zgodnie z procedurą zawartą w Sekcji 4.

2. ZMIANY WNIOSKOWANE PRZEZ UMAWIAJĄCE SIĘ PAŃSTWA LUB GRUPĘ PAŃSTW

2.1 Jeżeli jakiegokolwiek Umawiające się Państwo lub grupa Państw danego regionu wyraża chęć wprowadzenia zmian Regionalnych Procedur Uzupełniających dla tego regionu, powinno przedłożyć odpowiednio udokumentowany wniosek na ręce Sekretarza Generalnego, za pośrednictwem Biura Regionalnego akredytowanego przy danym Państwie. Wniosek powinien zawierać wyjaśnienia, które uzasadniają konieczność wprowadzenia zmiany.

2.2 Odpowiednio udokumentowany wniosek, wraz z prośbą o uwagi do niego, zostanie rozesłany przez Sekretarza Generalnego do wszystkich Państw regionu, jak i Państw poza jego obszarem, oraz organizacji międzynarodowych, których wniosek może dotyczyć. Jednakże, jeśli Sekretarz Generalny uzna proponowane zmiany za będące w konflikcie z ustalonymi wcześniej zasadami polityki ICAO, bądź budzące wątpliwości, o których, zdaniem Sekretarza Generalnego, należałoby powiadomić Komisję Żeglugi Powietrznej, odpowiednio udokumentowany wniosek będzie w pierwszej kolejności przedstawiony Komisji. W wyżej wymienionych przypadkach Komisja podejmuje decyzje o wszczętych postępowaniach.

2.3 W przypadku gdy w odpowiedzi na prośbę Sekretarza Generalnego do Państw oraz wybranych organizacji międzynarodowych o uwagi, żadne zastrzeżenia do wniosku nie zostaną zgłoszone w określonym terminie, Sekretarz Generalny roześle protokół wraz ze zmianami do Przedstawicieli w Radzie oraz Członków Komisji Żeglugi Powietrznej, zachęcając jednocześnie każdego z nich do wyrażenia w ciągu siedmiu dni^{*} opinii, czy wskazane jest omówienie zaproponowanych zmian. W protokole znajdują się wyjaśnienia zaproponowanych zmian, podsumowanie otrzymanych uwag oraz odpowiednie uwagi Sekretariatu. W przypadku gdy w odpowiedzi na prośbę Sekretarza Generalnego do Państw oraz wybranych organizacji międzynarodowych o uwagi zostaną zgłoszone zastrzeżenia oraz nie zostaną one usunięte po dodatkowej konsultacji, udokumentowana sprawa oraz odpowiednie zalecenia Komisji zostaną przekazane Radzie do rozpatrzenia.

2.4 W przypadku gdy po upływie okresu siedmiu dni^{*} nie pojawi się żadna propozycja podjęcia rozmów na temat zmian, wniosek zostanie przedłożony do Przewodniczącego Rady, który jest uprawniony do zatwierdzenia zmian w imieniu Rady.

2.5 Jednakże, w przypadku gdy Przedstawiciel w Radzie, bądź Członek Komisji Żeglugi Powietrznej, zgłoszą chęć wszczęcia rozmów na temat zaproponowanych zmian, udokumentowana sprawa oraz odpowiednie zalecenia zostaną przekazane przez Komisję do ponownego rozpatrzenia przez Radę.

^{*} W okresie przerw w obradach dozwolone są trzy tygodnie.

*(viii)**Regionalne Procedury Uzupełniające*

3. ZMIANY WNIOSKOWANE PRZEZ ORGANIZACJE MIĘDZYNARODOWE

3.1 Wnioski zmian Regionalnych Procedur Uzupełniających złożone przez organizacje międzynarodowe, które są zainteresowane bezpośrednio eksploataowaniem statków powietrznych, oraz które mogą zostać zaproszone do uczestniczenia w posiedzeniach ICAO oraz uprzednio uczestniczyły w posiedzeniu(ach), podczas których przygotowano odpowiednie procedury, będą traktowane w taki sam sposób, jak wnioski otrzymane od Państw, z zastrzeżeniem, że przed przekazaniem wniosku Państwom oraz wybranym organizacjom międzynarodowym, zgodnie z pkt. 2.2., Sekretarz Generalny ustali, czy wniosek posiada odpowiednie poparcie Państw lub grupy Państw, których będą dotyczyły zmiany urządzeń, służb i procedur mających wpływ na eksploatację statków powietrznych. W przypadku braku poparcia, wniosek zostanie przedstawiony Komisji, która podejmie decyzję odnośnie dalszych działań.

4. ZMIANY W NASTĘPSTWIE

4.1 W przypadku gdy zmiany Regionalnych Procedur Uzupełniających okazują się niezbędne w konsekwencji działań podejmowanych przez Radę w związku z przyjęciem lub zmianą Norm i Zalecanych Metod Postępowania lub przyjęciem, bądź zmianą Procedur Służb Żeglugi Powietrznej, wniosek zmiany zostanie sporządzony przez Sekretarza Generalnego.

4.2 Wnioskowane zmiany wraz z odpowiednim materiałem wyjaśniającym, zostaną przekazane w formie protokołu przez Sekretarza Generalnego do każdego członka Komisji Żeglugi Powietrznej, który powinien poinformować Sekretarza, zazwyczaj w ciągu siedmiu dni^{*}, o ewentualnej potrzebie odbycia formalnych dyskusji na temat wniosku.

4.3 Jeżeli po upływie siedmiu dni^{*} nie wpłynął wniosek odnośnie przeprowadzenia dyskusji w związku z proponowanymi zmianami, formalne zatwierdzenie zmian zostanie dokonane przez Komisję Żeglugi Powietrznej, działającą w imieniu Rady^{**} lub, jeżeli Komisja ma przerwę w obradach, przez Przewodniczącego Rady.

4.4 Jeżeli którykolwiek Komisarz zasygnalizuje chęć podjęcia formalnej dyskusji na temat proponowanej zmiany, kwestia ta zostanie udokumentowana w celu formalnego rozpatrzenia jej przez Komisję Żeglugi Powietrznej. Komisja uprawniona jest do zatwierdzenia - w imieniu Rady^{**} - zmian w oryginalnej lub zmienionej formie, w sytuacji gdy uzna to za niezbędne.

5. PUBLIKACJA ZATWIERDZONYCH ZMIAN

5.1 Zatwierdzone zgodnie z powyższą procedurą zmiany Regionalnych Procedur Uzupełniających opublikowane zostaną w Doc 7030, Regionalne Procedury Uzupełniające.

^{*} W okresie przerw obradach dozwolone są trzy tygodnie.

^{**} Komisja Żeglugi Powietrznej została uprawniona [17-1, Doc 7328-1, (C/853-1)] do zatwierdzenia wynikających zmian w imieniu Rady.

Glosariusz

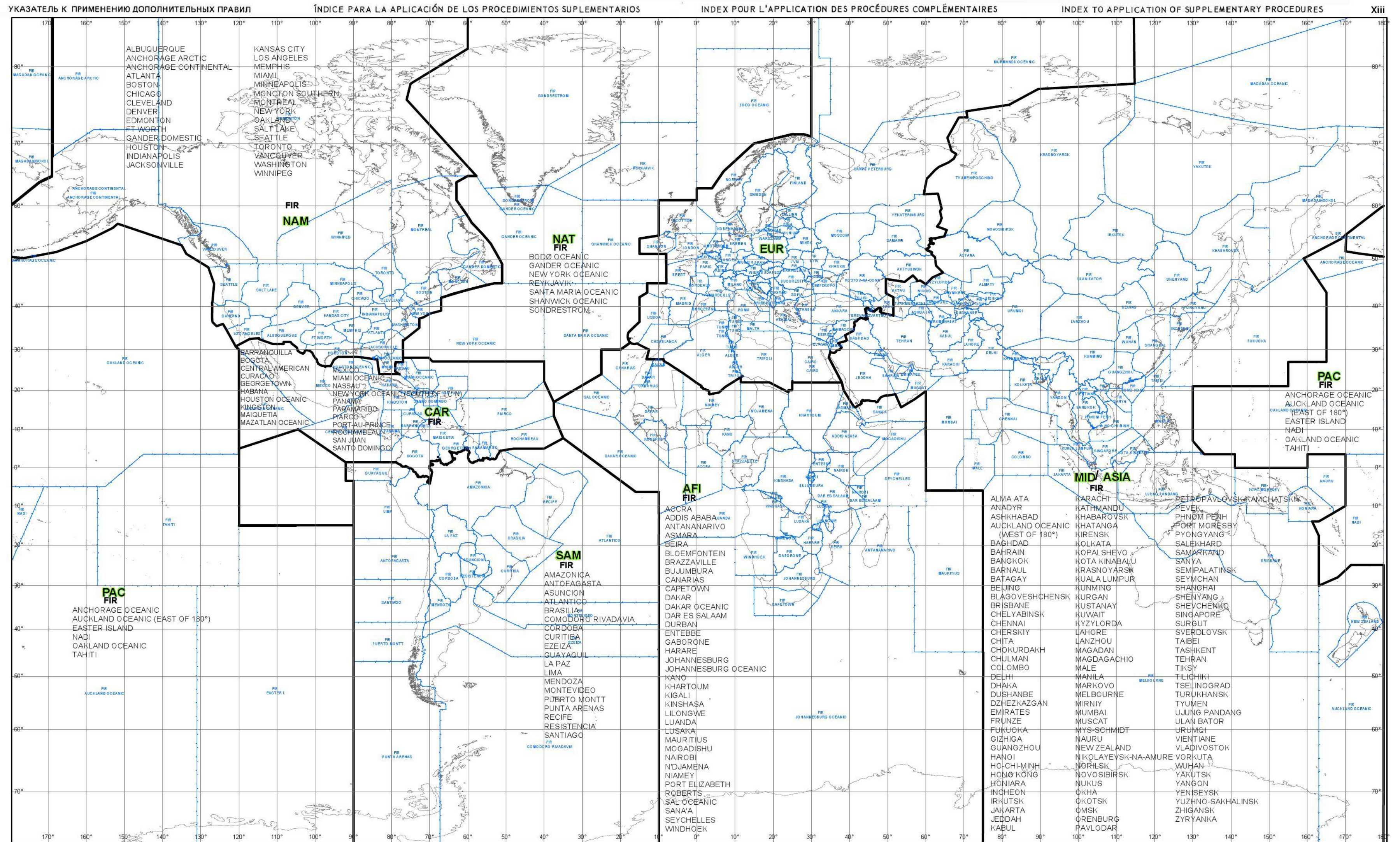
ACAS	pokładowy system zapobiegania kolizjom
ACC	ośrodek kontroli obszaru
ADLP	pokładowy procesor łącza transmisji danych
ADS-B	automatyczne zależne dozоровanie – rozgłaszanie
ADS-C	automatyczne zależne dozоровanie – kontrakt
AFCS	układ automatycznego sterowania lotem
AFTN	stała telekomunikacyjna sieć lotnicza
AIM	depesza informacyjna o przepływie ruchu lotniczego
AIP	zbiór informacji lotniczych
AIRAC	regulacja i kontrola rozpowszechniania informacji lotniczych
AIS	służby informacji lotniczej
ANM	depesza powiadamiająca o przepływie ruchu lotniczego
ANP	plan żeglugi powietrznej
ARO	biuro odpraw załóg
ASDA	rozporządzalna długość przerwanej startu
ASE	błąd systemu pomiaru wysokości
ASTER	system zarządzania przepływem ruchu lotniczego dla regionu Europy
ATC	kontrola ruchu lotniczego
ATFM	zarządzanie przepływem ruchu lotniczego
ATIS	służba automatycznej informacji lotniskowej
ATM	zarządzanie ruchem lotniczym
ATS	służby ruchu lotniczego
B-RNAV	podstawowa nawigacja obszarowa
CAP	plan przydziału kodów
CARSAMMA	agencja monitorująca dla regionów CAR/SAM
CFMU	centralny organ zarządzania przepływem ruchu lotniczego
CHG	modyfikacja depeszy
CNL	anulowanie depeszy
CPDLC	łączność kontroler-pilot przy wykorzystaniu linii przesyłania danych
CRAM	depesza o dostępności warunkowych dróg lotniczych
CTA	obszar kontrolowany
CTOT	obliczony czas startu
DAP	parametr połączenia statku powietrznego ze stacją naziemną
DES	depesza o zakończeniu zawieszenia wykonywania lotu
DME	radioodległościomierz
DOF	data wykonywania lotu
FIR	rejon informacji powietrznej
FIS	służba informacji powietrznej
FL	poziom lotu
FLAS	schemat przydziału poziomów lotu
FLS	depesza zawierająca wykonanie lotu
FPL	zgłoszony plan lotu
GAT	ogólny ruch lotniczy
HF	wysoka częstotliwość
IFBP	nadawanie podczas lotu przez pilota
IFF	rozpoznanie czy statek powietrzny jest statkiem swoim czy obcym
IFPS	system wstępnego przetwarzania planów lotu
IFR	przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów
IGA	międzynarodowe lotnictwo ogólne

(x)	Regionalne Procedury Uzupełniające
INS	bezwładnościowy system nawigacyjny
LAM	potwierdzenie logiczne depeszy
LSA	strefa wrażliwa radiolatarni kierunkowej
LVP	procedury ograniczonej widzialności
MASPS	minimalne standardy działania systemu żeglugi powietrznej
MFA	minimalna wysokość bezwzględna lotu
MNPS	specyfikacja minimalnej charakterystyki nawigacyjnej
MSA	minimalna sektorowa wysokość bezwzględna
NOF	międzynarodowe biuro NOTAM
NOTAM	wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi
OCA	oceaniczny obszar kontrolowany
OTS	zorganizowany system linii dróg
PACOTS	zorganizowany pacyficzny system tras
PBN	wymagana charakterystyka nawigacyjna
PIB	biuletyn informacji przed lotem
P-RNAV	precyzyjna nawigacja obszarowa
RFP	zastępczy plan lotu
RNAV	nawigacja obszarowa
RNAV 1	Specyfikacja RNAV o bocznej dokładności nawigacyjnej 1 NM. Statki powietrzne dopuszczone do RNAV 1 posiadają dopuszczenie do P-RNAV.
RNAV 5	Specyfikacja RNAV o bocznej dokładności nawigacyjnej 5 NM. Dla regionu Europy (EUR) RNAV 5 określone jest również jako B-RNAV.
RNP	wymagana charakterystyka nawigacyjna
RPL	powtarzalny plan lotu
RTF	radiotelefon
RVR	zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej
RVSM	zredukowane minimum separacji pionowej
SAM	depesza o przydzieleniu slotu
SRM	depesza o zmianie slotu
SATMA	agencja monitorująca dla regionu Południowego Atlantyku
SAT NAV	nawigacja satelitarna
SATCOM	łączość satelitarna
SD	standardowe odchylenie
SELCAL	wywoływanie selektywne
SID	standardowy odlot według wskazań przyrządów
SIF	urządzenie selektywnej identyfikacji
SLC	depesza o unieważnieniu wymagania slotu
SLOP	procedury dotyczące strategicznych przesunięć bocznych
SSR	radar wtórny dozoru
STAR	standardowy dolot według wskazań przyrządów
STS	szczególne traktowanie
TA	wysokość bezwzględna przejściowa
TAS	rzeczywista prędkość powietrzna
TLS	docelowy poziom bezpieczeństwa
TMA	rejon kontrolowany lotniska
TODA	rozporządzalna długość startu
TORA	rozporządzalna długość rozbiegu
TVE	całkowity błąd pionowy
UAC	ośrodek kontroli obszaru górnej przestrzeni powietrznej
UIR	górny rejon informacji powietrznej

Regionalne Procedury Uzupełniające

(xi)

VSM	minima separacji pionowej
VFR	przepisy wykonywania lotów z widocznością
VOLMET	informacje meteorologiczne dla statków powietrznych w locie
VOR	radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF
WATRS	System Tras Zachodniego Atlantyku



Xiii

REGIONALNE PROCEDURY UZUPEŁNIAJĄCE DLA REGIONU EUROPY

Niniejsze procedury stanowią uzupełnienie przepisów zawartych w Załączniku 2, Załączniku 6 (Część I i II), Załączniku 10 (Tomy IV i V), Załączniku 11, PANS-ATM (Doc 4444) i PANS-OPS (Doc 8168). Obszar stosowania Regionalnych Procedur Uzupełniających dla Regionu Europy jest zawarty w mapie znajdującej się w Indeksie do Stosowania Procedur Uzupełniających.

SPIS TREŚCI

	<i>Rozdział</i>	<i>Strona</i>
Przepisy wykonywania lotów.....	1	EUR 1-1
Plany lotów.....	2	EUR 2-1
Łączność.....	3	EUR 3-1
Nawigacja.....	4	EUR 4-1
Dozorowanie.....	5	EUR 5-1
Służby ruchu lotniczego (ATS).....	6	EUR 6-1
Monitorowanie bezpieczeństwa.....	7	EUR 7-1
Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM).....	8	EUR 8-1
Procedury specjalne.....	9	EUR 9-1
Frazeologia.....	10	EUR 10-1
Poszukiwanie i ratownictwo.....	11	EUR 11-1
Meteorologia.....	12	EUR 12-1
Służby informacji lotniczej.....	13	EUR 13-1

ROZDZIAŁ 1. PRZEPISY WYKONYWANIA LOTÓW

1.1 PRZEPISY WYKONYWANIA LOTÓW Z WIDOCZNOŚCIĄ (VFR)

1.1.1 Specjalne stosowanie

Brak.

1.2 PRZEPISY WYKONYWANIA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (IFR)

(Załącznik 2 – Rozdział 2 i Rozdział 5)

Uwaga. – Załącznik 2, ustęp 2.2. pozwala na wybór sposobu wykonywania lotu bądź to zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów, bądź zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością, gdy odbywa się on w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością, pod warunkiem respektowania pewnych ograniczeń, o których mowa w Rozdziale 4 tego Załącznika. Przedstawione poniżej procedury określają dalsze ograniczenia dotyczące tego wyboru.

1.2.1 Specjalne stosowanie

1.2.1.1 Loty należy wykonywać zgodnie z przepisami lotów według wskazań przyrządów, gdy odbywają się one powyżej FL 150 w rejonach informacji powietrznej (FIR): Amman, Beirut, Damascus, Nicosia i Tel Aviv.

1.2.1.2 Loty powinny być wykonywane zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów w przestrzeni powietrznej EUR RVSM lub powyżej tej przestrzeni, zgodnie z zapisem w ustępie 4.2.1.

1.2.2 Zmiany poziomu lotu

Brak.

1.3 SŁUŻBA DORADCZA RUCHU LOTNICZEGO

(P-ATM – Rozdział 9)

Uwaga. – Okoliczności, które nakładają obowiązek korzystania ze służb doradczych ruchu lotniczego, zostały przedstawione poniżej.

1.3.1 Wszystkie loty IFR powinny być zgodne z procedurami dla służby doradczej ruchu lotniczego, gdy są one wykonywane w przestrzeni powietrznej ze służbą doradczą w następujących rejonach informacji powietrznej: Amman, Beirut, Cairo, Damascus i Tel Aviv.

ROZDZIAŁ 2. PLANY LOTÓW

2.1 ZAWARTOŚĆ – ZASADY OGÓLNE (Załącznik 2 – Rozdział 3; P-ATM – Rozdział 11)

2.1.1 Data lotu

Brak.

2.1.2 Specyfikacje nawigacji obszarowej (RNAV)

2.1.2.1 Użytkownicy statków powietrznych zatwierdzonych do B-RNAV powinni wskazać w planie lotu dostępność wyposażenia i możliwości istotne / odpowiednie dla RNAV 5.

Uwaga. – Zezwolenia RNAV 5 i B-RNAV są równoważne.

Uwaga. – Jeżeli statek powietrzny posiada dopuszczenie do operacji RNAV-5, nie jest konieczne wstawianie dodatkowych informacji w planie lotu w celu wykazania dopuszczenia statku powietrznego do operacji B-RNAV.

2.1.2.2 Użytkownicy statków powietrznych zatwierdzonych do P-RNAV, nie opierający się wyłącznie na VOR/DME do określenia pozycji, powinni wskazać w planie lotu dostępność wyposażenia i możliwości istotne dla RNAV 1.

Uwaga. – Zezwolenia P-RNAV, z wyłączeniem tych wydanych dla statków powietrznych opierających się wyłącznie na VOR/DME do określenia pozycji, są równoważne z zezwoleniami RNAV 1.

Uwaga. – Jeżeli statek powietrzny posiada dopuszczenie do operacji RNAV 1, nie jest konieczne wstawianie dodatkowych informacji w planie lotu w celu wykazania dopuszczenia do operacji P-RNAV.

2.1.2.3 Użytkownicy statków powietrznych zatwierdzonych do P-RNAV, opierający się wyłącznie na VOR/DME do określenia pozycji, powinni wstawić literę Z w pozycji 10a formularza planu lotu oraz deskrypcje EURPRNAV w pozycji 18 formularza planu lotu, po wskaźniku NAV.

Uwaga. – Zezwolenia P-RNAV opierające się wyłącznie na VOR/DME do określenia pozycji i zezwolenia RNAV 1 nie są równoważne.

2.1.3 Specyfikacje wymaganej charakterystyki nawigacyjnej (RNP)

Brak.

2.1.4 Specyfikacje minimalnej charakterystyki nawigacyjnej (MNPS)

Brak.

2.1.5 Statki powietrzne dopuszczone do zredukowanego minimum separacji pionowej (RVSM)

EUR 2-2

Regionalne Procedury Uzupelniające

2.1.5.1 Rejestrację samolotu umieszcza się w pozycji 18 formularza planu lotu ICAO.

Uwaga. – Wprowadzenie rejestracji statku powietrznego nie ma zastosowania do zgłoszeń z wykorzystaniem powtarzalnego planu lotu (RPL).

2.1.5.2 Użytkownicy statków powietrznych dopuszczonych do lotów w przestrzeni powietrznej RVSM powinni również wstawić literę W w punkcie Q danego RPL, bez względu na żądany poziom lotu. Gdy zmiana statku powietrznego wykonującego lot zgodnie z RPL powoduje modyfikację podanego w punkcie Q statusu dopuszczenia do lotów w przestrzeni powietrznej RVSM, użytkownik powinien wysłać depeche modyfikującą (CHG).

2.1.5.3 Użytkownicy państwowych statków powietrznych w lotach grupowych nie powinni wstawiać litery W w punkcie 10 formularza planu lotu ICAO, bez względu na status dopuszczenia statków powietrznych, których to dotyczy. Użytkownicy państwowych statków powietrznych w lotach grupowych, zamierzający wykonywać loty w przestrzeni powietrznej RVSM, stosując się do ogólnego ruchu lotniczego (GAT), powinni wstawić STS/NONRVSM w punkcie 18 formularza planu lotu ICAO.

2.1.6 Statki powietrzne niedopuszczone do RVSM

2.1.6.1 Z wyjątkiem operacji wewnątrz przestrzeni powietrznej wyznaczonej zgodnie z pkt 9.7.1.1., użytkownicy statków powietrznych nie dopuszczonych do lotów w przestrzeni powietrznej RVSM powinni planować loty poza przestrzenią powietrzną RVSM.

2.1.7 Państwowe statki powietrzne niedopuszczone do RVSM

Brak.

2.1.8 Wskazanie wyposażenia radiowego z separacją międzykanałową 8.33 kHz

Brak.

2.1.9 Trasa

Brak.

2.1.10 Przewidywany czas

Brak.

2.1.11 Liczba Macha

Brak.

2.1.12 Alternatywny poziom lotu

Brak.

2.1.13 Obsługa specjalna (STS)

Brak.

2.1.14 Łączność kontroler-pilot przy wykorzystaniu linii przesyłania danych (CPDLC)

2.1.14.1 Planowanie lotów z wykorzystaniem lotniczej sieci telekomunikacyjnej (ATN) powinno zawierać w pozycji 18 formularza planu lotu ICAO wskaźnik CODE poprzedzający 24-bitowy adres statku powietrznego (wyrażony w postaci szesnastkowego kodu alfanumerycznego).

Przykład: KOD/F00001

2.2 TREŚĆ - ZARZĄDZANIE PRZEPIYWEM RUCHU LOTNICZEGO (ATFM)

2.2.1 Zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR)

2.2.1.1 Jeżeli w punkcie 18 formularza planu lotu ICAO („RVR/nnn”) zawarta jest informacja RVR określająca minimalne wymogi RVR dla danego lotu, może ona być wykorzystana dla celów ATFM.

2.2.2 Adresowanie i dystrybucja planu lotu

2.2.2.1 Plany lotów oraz depeche dotyczące wszystkich lotów IFR, łącznie z odcinkami lotów IFR mieszanych lotów IFR/VFR, które wlatują, przelatują lub wylatują ze strefy IFPZ, będą nadawane tylko na dwa adresy IFPS na tą część lotu odbywającego się w strefie IFPZ. Adres IFPZ, jaki powinien być zawarty w planach lotów i depechach, jakie składane są przez użytkowników, którzy zamieszają wleciec lub przeciąć strefę IFPZ, jest następujący:

Sieć	Adresy organów IFPS	
	IFPU Haren, Belgia	IFPU Brétigny, Francja
AFTN	EUCHZMFP	EUCBZMFP
SITA	BRUEP7X	PAREP7X

2.2.2.2 IFPS zapewni dystrybucję zaakceptowanego planu lotu do wszystkich właściwych organów ATS będących w jej obszarze odpowiedzialności. Nadawcy planów lotów do IFPS są odpowiedzialni za zapewnienie, że plan lotu i jego wszystkie modyfikacje zostały przekazane do wszystkich właściwych organów ATS znajdujących się poza strefą IFPZ. W celu zapewnienia zgodności pomiędzy danymi planu lotu dystrybuowanego w obszarze IFPZ i tego dystrybuowanego poza IFPZ, CFMU stworzyła „funkcję ponownego adresowania”. „Funkcja ponownego adresowania” jest przeznaczona przede wszystkim dla lotów rozpoczynających się w strefie IFPZ i kontynuowanych poza IFPZ.

Uwaga. – Szczegółowe procedury oraz informacje mające zastosowanie do adresowania i dystrybucji planów lotów zawarte są w „Podręczniku CFMU” EUROCONTROL.

2.2.3 Zwolnienia od przydzielania slotów ATFM

2.2.2.3 Następujące loty są wyłączone z przydzielania slotów ATFM:

- a) loty przewożące głowy państw lub o równoważnym statusie [„ST/HEAD”];
- b) loty mające na celu przeprowadzenie operacji poszukiwania i ratownictwa [„STS/SAR”];
- c) loty związane z ewakuacją medyczną w sytuacjach zagrożenia życia [„STS/MEDEVAC”];
- d) loty mające na celu zwalczanie pożarów [„STS/FFR”];
- e) loty, dla których wyjątek od stosowania środków ATFM zatwierdziła właściwa władza ATS [„STS/ATFMX”].

2.3 SKŁADANIE

(Załącznik 2 – Rozdział 3; P-ATM – Rozdział 3 i 4)

2.3.1 Zasady ogólne

2.3.1.1 W ramach EUROCONTROL CFMU stworzona została służba scentralizowanego przetwarzania planów lotów i ich dystrybucji. Służba ta jest zapewniana poprzez IFPS i obejmuje część regionu Europy ICAO określonego mianem strefy IFPZ.

2.3.1.2 W przypadku wszystkich lotów IFR, łącznie z odcinkami lotów IFR z mieszanymi lotami IFR/VFR, które wlatują, przelatują lub wylatują ze strefy IFPZ, plan lotu będzie składany do IFPS bezpośrednio albo przez biuro odpraw załóg (ARO) obsługujące lotnisko odlotu.

Uwaga 1. – Zakres stosowania i szczegółowe procedury dotyczące IFPZ zostały przedstawione w „Podręczniku CFMU” EUROCONTROL.

Uwaga 2. – Patrz pkt 2.2.2. na temat informacji dotyczących adresowania i dystrybucji planu lotu.

2.3.1.3 Plany lotów dla lotów, które mogą podlegać ATFM, powinny być przedstawione co najmniej 3 godziny przed EOBT.

2.3.2 Zmiany

(P-ATM – Rozdział 11)

2.3.2.1 Jakikolwiek zmiany w EOBT większe niż 15 minut na każdy lot IFR w IFPZ powinny być przekazywane do IFPS.

2.3.2.2 Gdy indywidualny plan lotu (FPL) lub powtarzalny plan lotu (RPL) został złożony, ale w przedziale 4 godzin po EOBT podjęto decyzje o wykorzystaniu zastępczej trasy między tymi samymi lotniskami – lotniskiem odlotu i lotniskiem docelowym, może zostać wysłana depeza modyfikująca (CHG), lub alternatywnie:

- a) depeza o anulowaniu (CNL) powinna być przesłana do IFPS;
- b) zastępczy plan lotu (RFP) jako FPL z tym samym znakiem wywoławczym powinien być przekazany po depezy CNL i z opóźnieniem nie mniejszym niż 5 minut;
- c) RFP powinien zawierać jako pierwszy element pkt 18 oznaczenie „RFP/Qn”, gdzie RFP oznacza „Zmienny plan lotu”, a „n” wynosi „1” przy pierwszej zmianie, „2” przy drugiej itd.; i
- d) ostatni RFP powinien być złożony nie później niż 30 minut przed EOBT.

Uwaga. – Zamienny plan lotu powinien być przedstawiony zgodnie z wymaganiami Państw co do uprzedniego zawiadomienia o locie (zgoda dyplomatyczna).

2.4 POWTARZALNE PLANY LOTÓW (RPLs)

(P-ATM- Rozdział 16 i Dodatek 2)

Uwaga. – Szczegółowe przepisy dotyczące obsługi RPL w ramach IFPZ zostały zawarte w „Podręczniku CFMU” EUROCONTROL.

2.4.1 W celu uniknięcia nadmiernego obciążenia pracą organów ATS, plany RPL nie powinny być przyjmowane na żadne loty wykonywane 25 grudnia. Na ten dzień na wszystkie loty powinny być sporządzane indywidualne plany lotu.

2.4.2 Wszyscy użytkownicy składający plany RPL powinni umieszczać w punkcie Q powtarzalnego planu lotu informację dotyczącą całego wyposażenia i jego możliwości nawigacyjnych, zgodnie z punktem 10 formularza plany lotu. Dotyczy to odpowiednich wskaźników/oznaczników, określonych w pkt 2.1.2.1. i 2.1.5.1.

2.4.3 W przypadku zmian w wyposażeniu bądź możliwościach nawigacyjnych w odniesieniu do lotu opisanego w RPL, w dniu lotu, nie wcześniej niż 20 godzin przed przewidywanym czasem odblokowania, zostanie przesłana depesza modyfikująca (CHG).

2.4.4 Podobnie w przypadku jakichkolwiek zmian, opóźnień lub odwołań, mających miejsce w dniu lotu, zostaną one przesłane nie wcześniej niż 20 godzin przed EOBT.

ROZDZIAŁ 3. ŁĄCZNOŚĆ

3.1 ŁĄCZNOŚĆ POWIETRZE-ZIEMIA I MELDUNKI PODCZAS LOTU

(Załącznik 2 – Rozdział 3 i 5; P-ATM – Rozdział 4)

Uwaga. – Załącznik 2, pkt 3.6.5.1. i 5.3.3. wymagają, aby podczas lotów kontrolowanych i niektórych lotów IFR wykonywanych poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną utrzymywano ciągły nasłuch na właściwej częstotliwości radiowej. W PANS-ATM, pkt 4.11.2. zezwala się właściwej władzy ATS na ograniczenie elementów wymaganych dla meldunków pozycyjnych w określonych okolicznościach. Procedury przedstawione poniżej rozszerzają te wymagania i określają dodatkowe szczegóły dotyczące przekazywania i treści meldunków podczas lotu.

3.1.1 Wyposażenie w łączności

Brak.

3.1.2 Ciągły nasłuch w przestrzeni niekontrolowanej

3.1.2.1 Statek powietrzny wykonujący lot w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej może być zobowiązany do utrzymania stałego nasłuchu na odpowiedniej częstotliwości powietrze-ziemia organu ATS obsługującego rejon informacji powietrznej, w którym ten statek wykonuje lot.

3.1.3 Meldunki pozycyjne

Brak.

3.1.4 Meldunki skrócone

3.1.4.1 Skrócone meldunki pozycyjne powinny zawierać jedynie znak rozpoznawczy statku powietrznego, pozycję, czas i poziom lotu lub wysokość bezwzględną, o ile nie ustalono inaczej.

3.1.4.2 W określonych częściach przestrzeni powietrznej, wyznaczonych przez właściwą władzę ATS, w których:

- a) za pomocą SSR można stale uzyskiwać indywidualne dane rozpoznawcze i sprawdzoną informację modu C w postaci formularzy związanych z pozycją radarową danego statku powietrznego; oraz
- b) istnieje niezawodne pokrycie łącznością powietrze-ziemia i bezpośrednia łączność pilota z kontrolerem;

początkowe wywołanie po zmianie częstotliwości radiowej może zawierać tylko znak rozpoznawczy statku powietrznego i poziom, a następnie każdy meldunek pozycyjny może zawierać tylko znak rozpoznawczy statku powietrznego, pozycję i czas.

3.1.5 Powtarzanie kanałów VHF

3.1.5.1 Gdy zlecono nawiązanie łączności z ATS na innym kanale VHF, pilot powinien powtórzyć nowo przydzielony kanał.

3.2 OBOWIĄZEK POSIADANIA WYPOSAŻENIA RADIOWEGO Z SEPARACJĄ MIĘDZYKANALOWĄ 8.33 kHz

(Załącznik 10, Tom V – Rozdział 4)

3.2.1 Wszystkie statki powietrzne wykonujące lot powyżej FL 195 w Regionie Europejskim powinny być wyposażone w urządzenia radiowe z separacją międzykanałową 8.33 kHz.

3.2.2 Zwolnienia mogą być przekazywane przez zainteresowane Państwa dla określonych rodzajów operacji statków powietrznych i dla określonych obszarów operacji.

Uwaga. – Wszystkie zwolnienia udzielone przez Państwa, włącznie z warunkami, na których statki powietrzne z innych Państw mogą być zwolnione, powinny być publikowane w AIP Państw.

3.2.3 Gdy naziemna infrastruktura UHF pozwala na ścisły operacyjny związek z procedurą zarządzania przestrzenią powietrzną Państw, państwowe statki powietrzne posiadające wyposażenie UHF, lecz nie posiadające wyposażenia radiowego z separacją międzykanałową 8.33 kHz, będą dopuszczane do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej przeznaczonej dla operacji z separacją międzykanałową 8.33 kHz.

Uwaga. – Szczegóły dotyczące pokrycia UHF odpowiadające wymaganiom wyżej wspomnianej infrastruktury powinny być podane w AIP Państw.

3.3 ŁĄCZNOŚĆ KONTROLER-PILOT PRZY WYKORZYSTANIU LINII PRZESYŁANIA DANYCH (CPDLC)

3.3.1 Obszar stosowania

3.3.1.1. Wszystkie zainteresowane statki powietrzne wykonujące loty w ramach ogólnego ruchu lotniczego, zgodnie z zasadami lotów według wskazań przyrządów w określonej poniżej przestrzeni powietrznej, powinny być wyposażone w zarządzanie kontekstowe (CM) oraz łączność po linii przesyłania danych kontroler-pilot (CPDLC); wyposażenie to powinno umożliwić korzystanie z następujących usług łącza danych: nawiązanie połączenia poprzez łącze transmisji danych, wydawanie zezwoleń przez kontrolę ruchu lotniczego, zarządzanie łącznością kontroli ruchu lotniczego i sprawdzenie mikrofonu przez służby ruchu lotniczego:

- a) od dnia 7 lutego 2013 r. w następujących rejonach informacji powietrznej/górnym rejonach informacji powietrznej (FIR/UIR), powyżej FL 285: Amsterdam FIR, Wien FIR, Barcelona UIR, Brindisi UIR, Brussels UIR, Canarias UIR, France UIR, Hannover UIR, Lisboa UIR, London UIR, Madrid UIR, Milano UIR, Rhein UIR, Roma UIR, Scottish UIR, Shannon UIR i Switzerland UIR; oraz
- b) od dnia 5 lutego 2015 r. w następujących rejonach informacji powietrznej/górnym rejonach informacji powietrznej (FIR/UIR), powyżej FL 285: Bratislava FIR, Bucuresti FIR, Budapest FIR, Kobenhavn FIR, Ljubljana FIR, Nicosia FIR, Praha FIR, Sofia FIR, Warszawa FIR, Finland UIR południe od 61°30', Hellas UIR, Malta UIR, Riga UIR, Sweden UIR południe od 61°30', Tallin UIR, Vilnius UIR.

Uwaga. – Wymagania dla aplikacji CM oraz CPDLC, wspierających usługi łącza danych, zawarte są w RTCA DO-280B/EUROCAE ED-110B Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (INTEROP ATN B1) oraz w RTCA DO-280B/EUROCAE ED-120 Normy bezpieczeństwa i charakterystyk dla służb wymiany danych w ruchu lotniczym w kontynentalnej przestrzeni powietrznej (Kontynentalna norma SPR), włącznie ze zmianami 1 i 2, z wyjątkami:

- a) *Depesze po linii przesyłania danych "w górę" 135, CONFIRM ASSIGNED LEVEL oraz 233, USE OF LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT PROHIBITED, nie będą wykorzystywane przez systemy naziemne; i*
- b) *Depesza po linii przesyłania danych "w dół" 38, ASSIGNED LEVEL (level), nie jest wymagana przez statki powietrzne.*

3.3.1.2 W stosownych przypadkach zgodność z wymaganiami dotyczącymi wyposażenia i zezwolenie użytkownika zostaną zweryfikowane przez Państwa rejestracji lub Państwo użytkownika.

3.3.1.3 Zwolnieniu z obowiązku, określonego w pkt 3.3.1.1., podlegają:

- a) do dnia 5 lutego 2015 r. - statki powietrzne, których świadectwo zdatności do lotu wydane zostało po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2011 r.;
- b) do końca okresu przydatności do użycia – statki powietrzne, których świadectwo zdatności do lotu zostało wydane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2014 r., oraz wyposażone są w certyfikowane urządzenia łącza danych pod względem wymagań określonych w RTCA DO 258A/EUROCAE ED- 100A (lub DE-100);
- c) statki powietrzne, które posiadają świadectwo zdatności do lotu wydane po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 1997 r., i które przestaną być wykorzystywane w przestrzeni powietrznej, o której mowa w pkt 3.3.1.1., przed dniem 31 grudnia 2017 r.;
- d) państwowe statki powietrzne;
- e) statki powietrzne wykonujące loty w przestrzeni powietrznej, o której mowa w pkt 3.3.1.1., do badań, dostawy lub w celach obsługi technicznej; oraz
- f) użytkownicy statków powietrznych, które osiągnęły koniec przydatności do użycia i wyprodukowane zostały w ograniczonej ilości, lub statków powietrznych, których koszty dostosowania byłyby nieproporcjonalne ze względu na zamierzony projekt, mogą na podstawie wspomnianych kryteriów zwrócić się do odpowiedniej władzy z wnioskiem o przyznanie zwolnienia. Takie wnioski powinny być złożone przed dniem 30 września 2012 r. i zawierać szczegółowe informacje uzasadniające konieczność przyznania zwolnienia.

3.4 GŁOSOWA ŁĄCZNOŚĆ SATELITARNA (SATCOM)

Brak.

3.5 RUCHOMA SŁUŻBA LOTNICZA

3.5.1 Selekttywne wywoływanie (SELCAN)

Brak.

3.5.2 Operacje HF

Brak.

3.5.2.1 Przydzielanie danych głosowych do grup HF

Brak.

3.5.2.2 Procedury wzajemnej pomocy

Brak.

3.6 STAŁA SŁUŻBA LOTNICZA

3.6.1 Usprawnienie AFTN

Brak.

3.7 KANAŁY/CZĘSTOTLIWOŚCI RADIOWE

3.7.1 Łącze cyfrowe VHF (VDL) Tryb 2 – charakterystyka systemów instalacji naziemnych i powietrznych

(Załącznik 10, Tom III, Część I)

3.7.1.1 Z mocą od dnia 1 stycznia 2010 r., wszystkie nadajniki naziemne VDL Tryb 2, znajdujące się w Regionie Europejskim muszą spełniać wymagania określone w Załączniku 10, Tom III, Część I, pkt 6.2.4.1.1., 6.2.4.2.1., 6.2.4.2.2. i 6.2.4.3.1., w odniesieniu do emisji kanałów przyległych.

3.7.1.2 Z mocą od dnia 1 stycznia 2010 r., wszystkie nadajniki powietrzne VDL Tryb 2, znajdujące się w Regionie Europejskim muszą spełniać wymagania określone w Załączniku 10, Tom III, Część I, pkt 6.3.4.1.1., 6.3.4.2.1., 6.3.4.2.2. i 6.3.4.3.1., w odniesieniu do emisji kanałów przyległych.

3.7.1.3 Z mocą od dnia 1 stycznia 2010 r., funkcja odbiorcza wszystkich instalacji VDL Tryb 2, znajdujących się w Regionie Europejskim, muszą spełniać wymagania określone w Załączniku 10, Tom III, Część I, pkt 6.3.5.3.1., w odniesieniu do określonej stopy błędu.

ROZDZIAŁ 4. NAWIGACJA

4.1 WYMAGANA CHARAKTERYSTYKA NAWIGACYJNA (PBN)

Uwaga.— Z uwagi na fakt, że przejścia przez Region Europejski (EUR) do PBN są zawarte w Podręczniku wymaganej charakterystyki nawigacyjnej (Doc 9613), treści pkt 4.1. będą zmienione.

4.1.1 Specyfikacje nawigacji obszarowej (RNAV)

4.1.1.1 RNAV 10 (RNP 10)

Brak.

4.1.1.2 RNAV 5

Obszar stosowania

4.1.1.2.1 Wymagania zawarte w specyfikacji RNAV 5 (B-RNAV) dla lotów trasowych powinny być stosowane dla wszystkich operacji wykonywanych, według IFR na wyznaczonych trasach RNAV 5 w następujących rejonach informacji powietrznej (FIR), określonych w odpowiednich AIP lub NOTAM Państw:

Amman, Beirut, Cairo, Damascus i Tel Aviv.

Zgodność z wymaganiami

4.1.1.2.2 Zgodność z wymaganiami nawigacyjnymi powinna być sprawdzana przez Państwo rejestracji lub Państwo użytkownika w zależności od okoliczności.

Uwaga. — Materiał przewodni dotyczący wymagań nawigacyjnych dla operacji RNAV-5 (B-RNAV) jest zawarty w EASA AMC 20-4, Zatwierdzenie Zdatości i Kryteria Eksploatacyjne dla Użytkowania Systemów Nawigacyjnych w Europejskiej Przestrzeni Powietrznej Wyznaczonej dla Podstawowych Operacji RNAV.

Obszar stosowania

4.1.1.2.3 Wymagania zawarte w specyfikacji RNAV 5 (B-RNAV) dla operacji trasowych powinny być stosowane we wszystkich takich operacjach IFR po całej sieci tras ATS obwieszczonych przez właściwe władz państwowe w AIP, w następujących FIR/UIR:

Amsterdam, Ankara, Athinai, Baku, Barcelona, Bodø, Bordeaux, Bratislava, Bremen, Brest, Brindisi, Bruxelles, Bucuresti, Budapest, Canarias (obszar zastosowania AFI), Casablanca, Chisinau, Dnipropetrovs'k, France, Hannover, Istanbul, København, Kyiv, Langen, Lisboa, Ljubljana, London, L'viv, Madrid, Malta, Marseille, Milano, München, Nicosia, Odessa, Oslo, Paris, Praha, Reims, Riga, Roma, Rovaniemi, Scottish, Shannon, Simferopol, Skopje, Sofia, Stavanger, Sweden, Switzerland, Tallinn, Tampere, Tbilisi, Tirana, Trondheim, Tunis, Varna, Warszawa, Wien, Yerevan, Zagreb.

Zgodność z wymaganiami

4.1.1.2.4 Zgodność co do wymagań nawigacyjnych powinna być weryfikowana przez właściwe Państwo rejestracji lub Państwo użytkownika.

Uwaga. — Materiał przewodni dotyczący wymagań nawigacyjnych dla operacji RNAV-5 (B-RNAV) jest zawarty w EASA AMC 20-4, Zatwierdzenie Zdatości i Kryteria Eksploatacyjne dla Użytkowania Systemów Nawigacyjnych w Europejskiej Przestrzeni Powietrznej Wyznaczonej dla Podstawowych Operacji RNAV.

4.1.1.3 RNAV 2

Brak.

4.1.1.4 RNAV 1

Obszar stosowania

4.1.1.4.1 Wymogi zawarte w specyfikacji nawigacyjnej RNAV 1 i/lub P-RNAV powinny być wykorzystywane, kiedy stosowane są procedury kontroli obszaru lotniska (TMA) P-RNAV, za wyjątkiem segmentów podejścia końcowego i nieudanego podejścia.

Uwaga 1.— Dopuszczenia RNAV 1 lub/i P-RNAV nie są obowiązkowe w regionie EUR.

Uwaga 2.— Statki powietrzne dopuszczone do RNAV 1 posiadają dopuszczenie do P-RNAV.

Zgodność z wymaganiami

4.1.1.4.2 Zgodność co do wymagań nawigacyjnych powinna być weryfikowana przez właściwe Państwo rejestracji lub Państwo użytkownika.

Uwaga. — Materiał przewodni dotyczący wymagań odnośnie operacji P-RNAV został przedstawiony w dokumencie JAA Temporary Guidance Leaflet (TGL) No. 10 Revision 1.

4.1.1.5 Specyfikacje nawigacyjne przed PBN

Brak.

4.1.2 Specyfikacje wymaganej charakterystyki nawigacyjnej (RNP)

4.1.2.1 RNP 4

Brak.

4.1.2.1 Podstawowy RNP 1

Brak.

4.1.2.2 Zaawansowany RNP 1

Brak.

4.2 ZREDUKOWANE MINIMUM SEPARACJI PIONOWEJ (RVSM)

Obszar stosowania

4.2.1 RVSM należy stosować w przestrzeni powietrznej między FL 290 a FL 410 włącznie, w następujących rejonach informacji powietrznej/górnych rejonach informacji powietrznej (FIR/UIR):

Alger, Amman, Amsterdam, Ankara, Arkhangelsk, Baku, Barcelona, Beirut, Beograd, Berlin, Bodø, Bratislava, Brindisi, Bruxelles, Bucuresti, Budapest, Cairo, Casablanca, Chisinau, Damascus, Dnipropetrovs'k, France, Hannover, Hellas, Istanbul, Kaliningrad, Kazan, Kirov, København, Kotlas, Kyiv, Lisboa, Ljubljana, London, L'viv, Madrid, Malta, Milano, Minsk, Moscow, Murmansk, Murmansk Oceanic, Naryan-Mar, Nicosia, Novosibirsk, Odesa, Oslo, Penza, Perm, Petrozavodsk, Praha, Rhein, Riga, Roma, Rostov, Rovaniemi, Samara, Sankt-Peterburg, Saratov, Sarajevo, Scottish, Shannon, Simferopol, Skopje, Sofia, Stavanger, Sweden, Switzerland, Syktyvkar, Tallinn, Tampere, Tbilis, Tel Aviv, Tirana, Tripoli, Trondheim, Tunis, Ufa, Varna, Velikiye Luki, Vilnius, Vologda, Vorkuta, Warszawa, Wien, Yekaterinburg, Yerevan, Zagreb.

Zgodność z wymaganiami

Brak.

ROZDZIAŁ 5. DOZOROWANIE

(P-ATM – Rozdział 8; P-OPS, Tom I, Część III)

5.1 WTÓRNY RADAR DOZOROWANIA (SSR)

5.1.1 Pokrycie transponderami SSR zgłaszającymi barometryczną wysokość bezwzględną

Brak.

5.1.2 Metodologia przydzielania kodów

5.1.2.1 Wszystkie statki powietrzne wykonujące loty międzynarodowe powinny mieć przydzielony przez ośrodek ATS odpowiedni kod SSR na początku lotu, jeśli lot ma być wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów. Kod powinien być przydzielony zgodnie z *Planem Żeglugi Powietrznej dla Regionu Europy*, Tom II – *FASID* (Doc 7754), Część IV, Dodatek H, Zasady i procedury rozpowszechniania i zastosowania kodów SSR w Regionie Europy.

5.1.3 Przydzielanie kodów SSR

Brak.

5.1.4 Operacje transponderów SSR zgłaszających barometryczną wysokość bezwzględną

Brak.

5.1.5 Monitorowanie informacji uzyskanej przy pomocy SSR

Brak.

5.2 MOD S SSR

5.2.1 Pokładowe wyposażenie statków powietrznych w transpondery SSR z modem S i ich wykorzystanie

(Załącznik 10, Tom IV – Rozdział 2)

EUR 5-2

Regionalne Procedury Uzupelniające

5.2.1.1 Podstawowe wyposażenie i wykorzystanie modu S powinno być obowiązkowe w przestrzeni powietrznej określonej przez właściwe władze ATS w związku z wdrożeniem udoskonalonego dozoru za pomocą SSR mod S, zgodnie z poniższymi wymaganiami:

- a) Podstawowy zestaw funkcji modu S (ELS):
- 1) dla wszystkich lotów IFR, włącznie z ogólnym ruchem lotniczym (GAT):
 - transponder o poziomie 2 jako minimum, posiadający możliwość przekazywania po linii łączności „w dół” (DAP), oznaczony w postaci podstawowego zestawu funkcji, podanych szczegółowo w pkt 5.2.1.2.;
 - 2) dla lotów VFR wykonywanych w przestrzeni powietrznej ustalonej przez właściwą władzę ATS:
 - transponder o poziomie 2 jako minimum, posiadający możliwość DAP, oznaczony w postaci podstawowego zestawu funkcji, podanych szczegółowo w pkt 5.2.1.2.;
- b) Rozszerzony zakres funkcji dozoru modu S (EHS):
- 1) dla lotów IFR wykonywanych jako GAT przez statki powietrzne o maksymalnej masie startowej większej niż 5 700 kg lub osiągające maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową większą niż 200 kt zgłoszonych przez właściwy organ w wyznaczonej przestrzeni powietrznej:
 - transponder o poziomie 2 jako minimum, posiadający możliwość DAP, oznaczony w postaci podstawowego zestawu funkcji i rozszerzonego zestawu funkcji dozoru, podanych szczegółowo w pkt 5.2.1.2.;
- c) Statki powietrzne wyposażone w mod S powinny automatycznie przekazywać parametry podstawowych funkcji, zawierające dane identyfikacyjne statku powietrznego (w formie określonej w pkt 7 planu lotu ICAO);
- Uwaga 1. – Wymagana powyżej identyfikacja statku powietrznego zapewniana jest bez wykorzystania 24-bitowego dresu statku powietrznego.*
- Uwaga 2. – W regionie EUR nie przewiduje się wykorzystania transponderów o poziomie 1 do lotów międzynarodowych.*
- d) Statki powietrzne wyposażone w mod S o maksymalnej masie większej niż 5 700 kg lub osiągające prędkość przelotową większą niż 462 km/h (250 kt) powinny wykorzystywać antenę pracującą w układzie zróżnicowanym.

5.2.1.2 Szczegółne wymagania dotyczące parametrów DAP klasyfikuje się oddzielnie, jak przedstawiono w Tabeli 1 i 2.

Tabela 1. Podstawowy zakres funkcji dozoru

Podstawowy zestaw funkcji	Odpowiedni rejestr lub protokół
Automatyczne przekazywanie identyfikacji (znak wywoławczy statku powietrznego używany podczas lotu)	BDS 2.0

<i>Regionalne Procedury Uzupełniające</i>	<i>EUR 5-3</i>
Zgłaszanie możliwości transpondera	BDS 1.0 (umożliwia określenie funkcjonalnych możliwości linii przesyłania danych transpondera)
Zgłaszanie możliwości GIBC	BDS 1.7 (pozwala ustalić, jakie rejestry zapewnia transponder)
Zgłaszanie wysokości bezwzględnej w odstępach 25 stóp (w zależności od możliwości statku powietrznego)	Transmisja za pomocą modu S
Status lotu (w powietrzu/na ziemi)	Przepis dotyczący statusu lotu, zawarty w protokole modu S
Funkcje kodu identyfikacji dozorowania (SI)	

Tabela 2. Rozszerzony zakres funkcji dozorowania

<i>Rozszerzony zakres funkcji dozorowania</i>	<i>Odpowiedni rejestr</i>
Kurs magnetyczny Prędkość (IAS/liczba Macha) Prędkość pionowa (barometryczna prędkość wznoszenia/zniżania lub lepiej baro-bezwładnościowa)	BDS 6.0
Rzeczywista prędkość powietrza (TAS) Kąt przechylenia Zmiana kąta drogi Geograficzny kąt drogi Prędkość podróżna	BDS 5.0
Wybrana intencja pionowa	BDS 4.0 (w celu zapewnienia łatwego dostępu do informacji o bieżącej intencji pionowej statku powietrznego)

Ustawienie ciśnienia barometrycznego (w przypadkach łatwej dostępności)

Uwaga 1.— Każde dodatkowe wymaganie dla DAP, powstałe w wyniku początkowego zastosowania rozszerzonego zestawu funkcji dozorowania w modzie S, będzie opublikowane z uwzględnieniem uzgodnionego minimalnego pięcioletniego okresu zawiadomienia.

Uwaga 2.— IAS oraz liczba Macha uważane są za jeden parametr DAP (nawet jeżeli pod względem technicznym są to dwie różne etykiety ARINC). Jeżeli statek powietrzny może zapewnić zarówno jedno jak i drugie, musi to zrobić.

5.2.1.3 Państwowe organy regulacyjne przekazały EUROCONTROL Mode S Exemption Coordination Cell (ECC) zarządzanie wnioskami o zwolnieniu z obowiązkowego wykorzystania rozszerzonego zakresu funkcji dozorowania modu S (EHS) w następujących okolicznościach:

- a) gdy wyposażenie pokładowe statku powietrznego nie pozwala na wybór i transmisję pełnego zestawu parametrów podanych w DAP; i
- b) dla statków powietrznych wykonujących loty zgodnie z obowiązującymi przepisami w celu dostawy lub tranzytu do i z baz obsługi technicznej.

Te skoordynowane ustalenia dotyczące zwolnień i działania EUROCONTROL Mode S ECC powinny podlegać okresowemu przeglądowi.

Uwaga.— Użytkowników statków powietrznych, którzy otrzymali zwolnienia, informuje się, że nie będzie

*EUR 5-4**Regionalne Procedury Uzupełniające*

możliwe zapewnienie im tego samego poziomu obsługi ATM, jaki zapewnia się statkom powietrznym spełniającym wymóg posiadania i wykorzystania transpondera z modem S..

5.2.2 Przejście pomiędzy modem A/C i modem S

Brak.

5.3 POKŁADOWY SYSTEM ZAPOBIEGANIA KOLIZJOM (ACAS)

5.3.1 Wyposażenie i wykorzystanie ACAS II

(Załącznik 10, Tom IV – Rozdział 4; P-OPS, Tom I)

5.3.1.1 Wszystkie statki powietrzne z napędem turbinowym o maksymalnej masie startowej większej niż 5 700 kg lub zatwierdzonej liczbą miejsc pasażerskich większą niż 19, wykonujące operacje w Regionie EUR (włącznie z FIR Canarias), powinny być wyposażone w ACAS II.

5.4 AUTOMATYCZNE ZALEŻNE DOZOROWANIE – KONTRAKT (ADS-C)

Brak.

5.5 AUTOMATYCZNE ZALEŻNE DOZOROWANIE – ROZGLASZANIE (ADS-B)

Brak.

ROZDZIAŁ 6. SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO (ATS)

6.1 ZEZWOLENIA KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO (ATC) (Załącznik 11 – Rozdział 3; P-ATM – Rozdział 4)

6.1.1 Treść zezwoleń

Brak.

6.1.2 Utrzymywanie

6.1.2.1 Specjalne procedury dotyczące nieskoordynowanych lotów wykonywanych wzdłuż granic FIR w rejonie Morza Czerwonego (P-ATM – Rozdział 15; P-OPS, Tom I, Część III, Sekcja 3)

6.1.2.1.1 Nieskoordynowane loty wykonywane wzdłuż granic FIR na Morzu Czerwonym, w części Kairu, powinny odbywać się zgodnie z pkt 6.1.2.2. zawartym w Regionalnych Procedurach Uzupełniających dla region Bliskiego Wschodu/Azji (MID/ASIA).

6.2 SEPARACJA

6.2.1 Boczna

Brak.

6.2.2 Podłużna (P-ATM – Rozdział 5)

6.2.2.1 Minimum separacji podłużnej oparte o czas i odległość uzyskaną z radaru

6.2.2.1.1 Minimum separacji podłużnej wynoszące trzy minuty może być stosowane między statkami powietrznymi na tej samej linii drogi lub na przecinających się liniach drogi, wykonującymi lot na tym samym poziomie, wznoszącymi lub zniżającymi się, pod warunkiem, że:

- a) ich lot jest nieprzerwanie monitorowany za pomocą radaru będącego integralną częścią zainteresowanego organu ATC; i
- b) odległość między statkami powietrznymi, określona za pomocą radaru, nie jest nigdy mniejsza niż 37 km (20 NM).

Uwaga. – Stosowanie tej separacji podlega wszystkim ograniczeniom dotyczącym wykorzystania radaru, które określono w PANS-ATM, pkt 8.1.

6.2.3 Złożona

Brak.

6.2.4 Separacja pionowa

(P-ATM – Rozdział 5)

6.2.4.1 W przestrzeni powietrznej RVSM, jak określono w pkt 4.2.1., obowiązuje następujące minimum separacji pionowej:

- a) 300 m (1 000 ft) pomiędzy statkami powietrznymi dopuszczonymi do RVSM;
- b) 600 m (2 000 ft) pomiędzy:
 - 1) państwowymi statkami powietrznymi niedopuszczonymi do lotów w przestrzeni powietrznej RVSM i innymi statkami powietrznymi wykonującymi loty wewnątrz przestrzeni powietrznej RVSM;
 - 2) wszystkimi lotami grupowymi państwowych statków powietrznych i innymi statkami powietrznymi wykonującymi loty w przestrzeni powietrznej RVSM; i
 - 3) statkami powietrznymi niedopuszczonymi do lotów w przestrzeni powietrznej RVSM i każdym innym statkiem powietrznym wykonującym lot w przestrzeni powietrznej wyznaczonej zgodnie z pkt 9.7.1.1.

6.2.5 Radar

6.2.5.1 Przekazywanie kontroli radarowej

6.2.5.1.1 Przekazywanie kontroli radarowej opartej na procedurach określonych w PANS-ATM, w pkt 8.7.4., można stosować bez systematycznego korzystania z dwukierunkowych urządzeń fonicznych, którymi dysponują odpowiednie organy sąsiadujące, pod warunkiem, że:

- a) szczegółowe warunki, przy których ma zastosowanie takie przekazanie kontroli radarowej, są ujęte w dwustronnym porozumieniu; i
- b) minimalna odległość pomiędzy statkami powietrznymi lecącymi jeden za drugim w czasie przekazywania kontroli została uzgodniona jako jedna z niżej podanych wartości:
 - 1) 19 km (10 NM), gdy informacje SSR wykorzystuje się zgodnie z przepisami podanymi w PANS-ATM, pod warunkiem, że wzajemne pokrycie radarowe sąsiadujących organów wynosi co najmniej 56 km (30 NM); lub
 - 2) 9.3 km (5 NM), gdy są zachowane warunki podane w pkt 1) oraz gdy oba organy uczestniczące w przekazywaniu kontroli radarowej mają do dyspozycji środki elektroniczne do natychmiastowego określenia zwolnienia i przyjęcia pod kontrolę radarową przekazywanego statku powietrznego.

6.2.6 Zmniejszanie minimów separacji

Brak.

6.2.7 Rezerwowanie przestrzeni powietrznej

Brak.

6.3 MINIMALNY POZIOM LOTU

6.3.1 Ustalenie

(P-ATM – Rozdział 4, P-OPS, Tom I, Część III)

6.3.1.1 Na podstawie aktualnego i przewidywanego rozkładu ciśnienia atmosferycznego, ośrodki kontroli obszaru powinny koordynować, gdy to jest konieczne, najniższy poziom lotu, jaki może być wykorzystany.

6.3.1.2 Od dnia 7 marca 2015 r. poziom przejściowy powinien wynosić co najmniej 300 m (1 000 ft) powyżej bezwzględnej wysokości przejściowej w celu umożliwienia wykorzystania jednocześnie bezwzględnej wysokości przejściowej oraz poziomu przejściowego dla lotów poziomych z zapewnieniem separacji pionowej.

6.4 TRASY ATS

6.4.1 Systemy tras ATS

Brak.

6.4.2 RNAV

(Załącznik 11 – Dodatek 1 i 3)

6.4.2.1 Wszystkie standardowe instrumentalne procedury dolotu i odlotu RNAV powinny być odpowiednio oznaczone jako RNAV zgodnie z Załącznikiem 11, Dodatek 3.

6.4.2.2 Wszystkie pozostałe trasy RNAV powinny być oznaczone zgodnie z Załącznikiem 11, Dodatek 1.

6.5 OPERACJE LOTNISKOWE

6.5.1 Obszar stosowania

6.5.1.1 Przepisy zawarte w punktach 6.5.2. do 6.5.4. oraz pkt 13.2.1.1. powinny być stosowane w Canarias FIR (Region AFI) oraz we wszystkich rejonach informacji powietrznej (FIR) Regionu EUR, z wyłączeniem tych przedstawionych poniżej, które znajdują się w Regionie AFI lub MID:

Alger, Beirut, Cairo, Casablanca, Damascus, Tel Aviv, Tripoli i Tunis.

6.5.2 Start ze skrzyżowania drogi startowej

6.5.2.1 Statek powietrzny może otrzymać zgodę na odlot z zatwierdzonej pozycji startu ze skrzyżowania drogi startowej na wniosek pilota lub w wyniku działań kontroli ruchu lotniczego (ATC) i po akceptacji pilota pod warunkiem, że zostały spełnione przepisy zawarte w punktach 6.5.2.2. do 6.5.2.6.

6.5.2.2 Zmniejszone zadeklarowane długości dróg startowych dla każdej publikowanej pozycji startu ze

EUR 6-4

Regionalne Procedury Uzupełniające

skrzyżowania zawierać będą następujące dane:

- a) zmniejszoną rozporządzalną długość rozbiegu (TORA);
- b) zmniejszoną rozporządzalną długość startu (TODA);
- c) zmniejszoną wymaganą długość przerwane go startu (ASDA).

6.5.2.3 Punkt odniesienia, od którego mierzone są zmniejszone zadeklarowane długości dróg startowych, zgodny będzie z odpowiednimi przepisami *Planu Żeglugi Powietrznej dla Regionu Europy*, Tom II – FASID (Doc 7754), Część III – AOP.

6.5.2.4 Zmniejszone zadeklarowane długości dróg startowych dla pozycji startu ze skrzyżowania zostaną opublikowane w odpowiednim AIP, gdzie będą jednoznacznie odróżnione od pełnych zadeklarowanych długości dróg startowych.

6.5.2.5 Informacje o zmniejszonej rozporządzalnej długości rozbiegu (TORA) od skrzyżowania będą wydawane na wniosek załogi statku powietrznego lub gdy kontroler uzna to za niezbędne.

Uwaga.— Patrz pkt 10.1. w celu uzyskania informacji o frazeologii RTF.

6.5.2.6 Znaki powinny być zgodne z Załącznikiem 14, Tom I.

6.5.3 Wielokrotne zajęcie pozycji na tej samej drodze startowej

6.5.3.1 Instrukcje zajęcia pozycji na drodze startowej mogą zostać wydane dla więcej niż jednego statku powietrznego w różnych punktach na tej samej drodze startowej, biorąc pod uwagę spełnienie kryteriów startu ze skrzyżowania pod warunkiem, że:

- a) minimalna widoczność zostanie określona przez właściwy organ. Minima te umożliwią kontrolerowi i pilotowi ciągłą obserwację pozycji odpowiedniego statku powietrznego na obszarze manewrowym poprzez odniesienie wzrokowe;
- b) określone zostaną uwarunkowania lokalne, tj. układ portu lotniczego, dostępne wyposażenie radarowe oraz lokalne zjawiska pogodowe. Zostaną uwzględnione skutki podmuchu od silnika/strumień zaśmigłowy;
- c) służba ruchu lotniczego dla statku powietrznego biorącego udział w wielokrotnym zajęciu pozycji na tej samej drodze startowej powinna zostać zapewniana na tej samej częstotliwości radiowej;
- d) piloci otrzymają informację o pozycjach innych statków powietrznych na tej samej drodze startowej;
- e) nachylenie drogi startowej nie będzie rozciągać się przed kolejnymi statkami powietrznymi w kolejności odlotów czyniąc je niewidocznymi dla kolejnych statków powietrznych na tej samej drodze startowej;
- f) wymagane będzie potwierdzenie przez pilota odebrania instrukcji o zajęciu pozycji na drodze startowej, które zawierać będzie oznaczniki drogi startowej, nazwę skrzyżowania (jeśli ma zastosowanie) oraz numer w kolejności odlotów; oraz
- g) stosowana będzie separacja turbulencji w śladzie.

6.5.4 Odloty z widocznością

6.5.4.1 Odlot z widocznością to odlot wykonywany przez lot IFR, gdzie część lub całość procedury (standardowy odlot według wskazań przyrządów (SID)) została zakończona i odlot wykonywany jest przy zachowaniu widoczności wzrokowej terenu.

6.5.4.2 Lot IFR może otrzymać zgodę na wykonanie odlotu z widocznością na wniosek pilota lub w wyniku działań kontrolera i przy akceptacji pilota.

6.5.4.3 Aby wykonać odlot z widocznością osiągi startowe statków powietrznych powinny umożliwić wykonanie zakrętu po starcie. Po jego wykonaniu odlot z widocznością będzie wykonywany z zachowaniem następujących warunków:

- a) warunki meteorologiczne na kierunku startu i dalszego wznoszenia (climb-out) nie będą mieć wpływu na procedurę do wysokości bezwzględnej, która zostanie ustanowiona i opublikowana przez właściwy organ, np. do minimalnej wysokości bezwzględnej lotu (MFA) lub minimalnej wysokości bezwzględnej sektora (MSA);
- b) procedura będzie stosowana w ciągu dnia. Można rozważyć jej zastosowanie w nocy, co powinno zostać poprzedzone oddzielnym badaniem lotniczym wykonanym przez właściwy organ służb ruchu lotniczego (ATS);
- c) pilot będzie odpowiedzialny za utrzymanie przewyższenia nad przeszkodami do określonej wysokości bezwzględnej. Dalsza zgoda (dotycząca trasy, kursu, punktu) powinna zostać określona przez ATC; oraz
- d) pomiędzy statkiem powietrznym, który otrzymał zgodę na odlot z widocznością, a innymi odlatującymi i przylatującymi statkami powietrznymi powinna zostać zapewniona separacja.

6.5.4.4 Przed startem pilot powinien uzgodnić warunki odlotu z widocznością przez potwierdzenie otrzymania zezwolenia organu ATC.

6.5.4.5 Jakikolwiek dodatkowe ograniczenia lokalne zostaną uzgodnione na drodze konsultacji pomiędzy właściwym organem ATC i operatorami.

6.5.5 Podejście do lądowania z widocznością

Brak.

6.5.6 Zaawansowany system zarządzania i kontroli ruchu naziemnego na lotnisku (A-SMGCS)

(Załącznik 11 – Rozdział 11; P-ATM – Rozdział 7 i 8)

Uwaga. – Aby uzyskać więcej informacji patrz Podręcznik Zaawansowanych Systemów Kierowania i Kontroli Ruchu Naziemnego (A-SMGCS) Manual (Doc 9830).

6.5.6.1 Zasady ogólne

6.5.6.1.1 A-SMGCS zapewnia wykrywanie i wyświetlanie ruchu wszystkich statków powietrznych na polu ruchu naziemnego, jak również identyfikację wszystkich odpowiednio wyposażonych statków powietrznych.

6.5.6.1.2 A-SMGCS zapewnia wykrywanie i wyświetlanie ruchu wszystkich pojazdów na polu manewrowym, jak również identyfikację wszystkich odpowiednio wyposażonych pojazdów.

6.5.6.2 Funkcje A-SMGCS

6.5.6.2.1 W sytuacji gdy właściwa władza ATS określi warunki oraz wyda stosowne pozwolenie, informacje dostarczane na wyświetlaczu A-SMGCS mogą zostać użyte w celu:

- a) określenia pozycji statku powietrznego na polu ruchu naziemnego oraz określenia pozycji pojazdów

na polu manewrowym;

Uwaga. – Informacje dostarczone przez A-SMGCS mogą zastąpić obserwację wizualną, w przypadku gdy obserwacja wzrokowa prowadzona przez kontrolera lotniska nie jest możliwa lub gdy kontroler lotniska uzna to za stosowane.

- b) monitorowania statków powietrznych i pojazdów na polu manewrowym, co do zgodności z instrukcjami;
- c) określenia dostępności drogi startowej lub pomocy w określeniu dostępności drogi startowej przed lądowaniem lub odlotem;
- d) dostarczania informacji na temat istotnego ruchu lokalnego w pobliżu lub na polu manewrowym;
- e) dostarczania informacji o kierunku kołowania dla statku powietrznego, w wyniku żądania pilota lub gdy kontroler uzna to za niezbędne. Takie informacje nie powinny być wydawane w formie szczegółowych instrukcji o kursie (z wyjątkiem zaistnienia szczególnych okoliczności, np. katastrofy); i
- f) zapewnienia pomocy i doradztwa dla pojazdów ratunkowych.

6.5.6.3 Alarmy A-SMGCS

6.5.6.3.1 Lokalne instrukcje dotyczące korzystania z funkcji ostrzegania A-SMGCS, jeśli są dostępne, powinny określać w szczególności:

- a) statki powietrzne i pojazdy, mogące wywoływać ostrzeżenia;
- b) obszary na polu manewrowym, w których realizowana jest funkcja ostrzegania;
- c) sposób wyświetlania powiadomień dla kontrolera;
- d) kryteria ostrzegawcze dla włączenia sygnałów alarmowych, które mogą zależeć od sytuacji meteorologicznej, bądź rodzaju przeprowadzanych działań, jak i czasu ostrzeżeń alarmowych; oraz
- e) warunki, w których funkcja ostrzegania może zostać wstrzymana.

6.5.6.3.2 W przypadku otrzymania ostrzeżenia kontroler niezwłocznie ocenia sytuację i podejmuje w razie potrzeby odpowiednie działania.

6.5.6.3.3 Dla celów analizy i podniesienia ogólnego poziomu bezpieczeństwa właściwy organ ATS powinien zachować zapisy elektroniczne wszystkich otrzymanych ostrzeżeń.

6.5.6.4 Procedury identyfikacji A-SMGCS

Uwaga. – Patrz PANS-ATM, pkt 8.5., „Wykorzystanie transponderów SSR i nadajników ADS-B” oraz pkt 8.6.2., „Identyfikacja statków powietrznych”.

6.5.6.4.1 Wykorzystanie A-SMGCS pozwala na identyfikację statków powietrznych i pojazdów poprzez poniższe procedury lub te zawarte w PANS-ATM, pkt 8.6.2.:

- a) bezpośrednie rozpoznanie na etykietce A-SMGCS znaku rozpoznawczego statku powietrznego wyposażonego w mod S; oraz
- b) bezpośrednie rozpoznanie na etykietce A-SMGCS znaku rozpoznawczego odpowiednio wyposażonego pojazdu.

6.5.7 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności

(Załącznik 11 – Rozdział 3 i P-ATM – Rozdział 7)

Uwaga. – Dla celów opisanie świadczonych przez służbę kontroli lotniska usług, w kontekście zmiennej widzialności stosuje się następujące 4 warunki widzialności, określone zgodnie z Doc 9830, Dodatek A. Kryteria określające przejście pomiędzy warunkami widzialności, powinny zostać ustanowione przez właściwą władzę ATS dla lotnisk lokalnych w zgodzie z panującymi warunkami ruchu lotniczego.

- Warunek widzialności 1. Widzialność wystarczająca aby pilot wykonał kołowanie i uniknął kolizji z innymi użytkownikami na drodze kołowania i skrzyżowaniach dróg kołowania poprzez wzrokowe określenie pozycji, a dla personelu organów kontrolnych do sprawowania kontroli nad całym ruchem lotniskowym na podstawie obserwacji wzrokowej.
- Warunek widzialności 2. Widzialność wystarczająca aby pilot wykonał kołowanie i uniknął kolizji z innymi użytkownikami na drodze kołowania i skrzyżowaniach dróg kołowania poprzez wzrokowe określenie pozycji, ale niewystarczająca dla personelu organów kontrolnych do sprawowania kontroli nad całym ruchem lotniskowym na podstawie obserwacji wzrokowej.
- Warunek widzialności 3. Widzialność wystarczająca aby pilot wykonał kołowanie, jednocześnie niewystarczająca na uniknięcie kolizji z innymi użytkownikami na drodze kołowania i skrzyżowaniach dróg kołowania poprzez wzrokowe określenie pozycji i niewystarczająca personelowi organów kontrolnych na sprawowanie kontroli nad całym ruchem lotniskowym na podstawie obserwacji wzrokowej. Do kołowania przyjmuje się widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) mniejszą niż 400 m, ale nie większą niż 75 m.
- Warunek widzialności 4. Widzialność niewystarczająca aby pilot wykonał kołowanie wyłącznie przy pomocy wzrokowego określenia pozycji. Należy traktować jako widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) 75 m lub mniej.

6.5.7.1 W sytuacji kiedy istnieje wymóg operowania na polu manewrowym w warunkach niewystarczającej widzialności przez personel organu kontroli, sprawujący nadzór nad całym ruchem lotniskowym na podstawie obserwacji wzrokowej, organ ATC powinien przekazać pilotom i kierowcom pojazdów instrukcje oraz informację, umożliwiające nawigowanie oraz uniknięcie kolizji z innymi użytkownikami poprzez wzrokowe określenie pozycji. W warunkach widzialności 2 takie instrukcje oraz informacje mogą pochodzić z A-SMGCS, jeżeli jest dostępny.

6.5.7.2 W warunkach ograniczonej widoczności 3 i 4, system A-SMGCS, jeżeli jest dostępny, może zostać wykorzystany do określenia pozycji statku powietrznego i pojazdów na polu manewrowym.

Uwaga. – Podręcznik Systemów Kierowania i Kontroli Ruchu Naziemnego (SMGCS) (Doc 9476) i Podręcznik Zaawansowanych Systemów Kierowania i Kontroli Ruchu Naziemnego (A-SMGCS) Manual (Doc 9830) podają materiał przewodni odnośnie poruszania się po powierzchni lotniska, elementy kontroli i procedury.

6.5.7.3 Ogólne warunki, w których procedury ograniczonej widzialności (LVP) mają zastosowanie dla operacji według kategorii II/III (Cat II/III), powinny być publikowane w AIP, AD 1.1.

6.5.7.4 W uzupełnieniu do przepisów określonych w PANS-ATM, pkt 7.12.2., przepisy dotyczące LVP powinny określać:

- a) wymóg informowania załóg statków powietrznych o obowiązywaniu procedur LVP i ich anulowaniu;
- b) odstępy pomiędzy kolejnymi lądującymi i/lub odlatującymi statkami powietrznymi w celu ochrony obszarów wrażliwych i krytycznych; oraz
- c) wszelkie realizowane przez ATFM przedsięwzięcia.

Uwaga. – Aby uzyskać więcej informacji, patrz Podręcznik Planowania Służb Ruchu Lotniczego (Doc 9426).

6.5.7.5 Gdy automatyczne podejście ILS na pas startowy wykonywane jest poza warunkami słabej widzialności (procedury LVP nie obowiązują), możliwe jest wystąpienie niektórych zakłóceń sygnału ILS. W przypadku gdy ochrona strefy wrażliwej radiolatarni kierunkowej (LSA) nie może zostać zapewniona, organ ATC powinien poinformować o tym załogę statku powietrznego, którego pilot zażądał automatycznego podejścia do lądowania.

6.6 PROCEDURY DLA NAWIGACJI OBSZAROWEJ

6.6.1 Zasady ogólne

6.6.1.1 Operacja systemowa RNAV

6.6.1.1.1 Prawdopodobność operacji statku powietrznego wyposażonego w system RNAV powinna być ustalona do czasu wejścia na trasę RNAV i w czasie operacji RNAV na trasie. Procedura ta powinna zawierać potwierdzenie, że:

- a) trasa lotu jest zgodna z otrzymanym zezwoleniem; i
- b) dokładność nawigacji RNAV statku powietrznego spełnia wymogi dokładności nawigacji trasy RNAV i procedury przylotu lub odlotu, w zależności od tego co ma zastosowanie.

6.6.1.2 Przewyższenie nad przeszkodami

(Załącznik 2 – Rozdział 5; P-ATM – Rozdział 4 i 8)

6.6.1.2.1 Jeżeli statek powietrzny IFR nie otrzymuje prowadzenia nawigacyjnego w formie wektorowania radarowego od ATC, pilot jest odpowiedzialny za zachowanie przewyższeń nad przeszkodami. Dlatego zastosowanie RNAV nie zwalnia pilota z odpowiedzialności sprawdzenia, czy każda zgoda lub instrukcja wydana przez ATC jest bezpieczna w kontekście przewyższeń nad przeszkodami. ATC przydzieli poziomy, które znajdują się na minimalnych ustanowionych wysokościach bezwzględnych lotu lub powyżej.

6.6.2 Procedury dla operacji po trasach RNAV

Brak.

6.6.3 Port lotniczy

6.6.3.1 W przypadku lotów na trasach odlotu lub przylotu RNAV, gdzie zgoda wydawana jest przez ATC dla procedury RNAV, do której statek powietrzny nie został zatwierdzony, pilot powinien udzielić wskazówek kontroli ruchu lotniczego, która postara się zapewnić alternatywną trasę.

Uwaga. – Patrz pkt 10.1. w celu uzyskania informacji o frazeologii RTF.

6.6.3.2 Statki powietrzne wyposażone w sprzęt RNAV, posiadające zdolność utrzymywania linii drogi z dokładnością $\pm 5\text{NM}$ (2 SD) wraz z możliwością określania pozycji poziomej z dokładnością wystarczającą do spełnienia wymogu utrzymywania linii drogi oraz posiadające odpowiednią funkcjonalność, zwane dalej podstawową nawigacją obszarową (B-RNAV), mogą stosować (segmenty) RNAV tras dolotu i odlotu, jeżeli spełniają one następujące kryteria:

- a) część B-RNAV trasy musi:

- 1) znajdować się powyżej odpowiedniej minimalnej wysokości bezwzględnej lotu (MFA) (np. minimalnej wysokości bezwzględnej wektorowania radarowego (MRVA), minimalnej wysokości bezwzględnej sektora (MSA)), itp.;
- 2) być zgodna z ustanowionymi kryteriami PANS-OPS dla operacji trasowych; oraz
- 3) przestrzegać zasady projektowania trasowego B-RNAV;

Uwaga. – Minimalna wysokość bezwzględna lotu – patrz Załącznik 11, pkt 2.22.

- b) procedury odlotu muszą być konwencjonalne (nie-RNAV) do pozycji konwencjonalnej (lub minimalnej wysokości bezwzględnej). Powyżej tej pozycji (lub minimalnej wysokości bezwzględnej), procedura B-RNAV może zostać zapewniona zgodnie z kryteriami podanymi powyżej w punkcie a); oraz
- c) część B-RNAV trasy przylotu musi zakończyć się w pozycji konwencjonalnej zgodnie z kryteriami podanymi powyżej. Powyżej tej pozycji przyłot będzie wykonywany według procedury konwencjonalnej (nie-RNAV) lub poprzez zapewnienie wektorowania radarowego; oraz
- d) należy zwrócić uwagę na te procedury działania użytkowników, które mogą mieć wpływ na działanie systemu. Przykłady obejmują m.in. ustalenie wstępnej pozycji na drodze startowej, wysokości bezwzględne wykorzystania systemu AFCAS; oraz
- e) procedury przylotowe i odlotowe, które mogą być wykorzystywane przez sprzęt B-RNAV, zostaną jednoznacznie określone zgodnie z ich akceptacją do zastosowania B-RNAV.

6.6.4 Państwowe statki powietrzne

(Załącznik 11 – Rozdział 3)

6.6.4.1 Procedury ATC przeznaczone dla państwowych statków powietrznych niewyposażonych w RNAV, lecz posiadające dokładność nawigacyjną RNP 5

6.6.4.1.1 Wewnątrz TMA państwowe statki powietrzne mogą być kierowane jedynie przy pomocy procedur obszaru lotniska RNAV, jeżeli statki te są wyposażone w odpowiedni sprzęt RNAV (pkt 4.1.1.5.2. i 6.6.3.2. mają zastosowanie).

6.6.4.1.2 Dla takich statków powietrznych na trasie lotu stosuje się następujące procedury:

- a) państwowe statki powietrzne skierowuje się przez VOR/DME określonych tras ATS; lub
- b) jeżeli trasy takie nie są dostępne, państwowe statki powietrzne skierowuje się na trasy wyposażone w konwencjonalne pomoce nawigacyjne, np. VOR/DME.

Uwaga. – Państwowe statki powietrzne skierowane zgodnie z pkt a) lub b) mogą wymagać ciągłego radarowego monitorowania przez właściwy organ ATC.

6.6.4.1.3 Gdy wyżej wymienione procedury nie mogą być zastosowane, wówczas organ ATC powinien zapewnić państwowemu statkowi powietrznemu wektorowanie radarowe do czasu, dopóki statek powietrzny nie będzie w stanie przejść na nawigację własną.

6.7 PROCEDURY WYMAGANEJ CHARAKTERYSTYKI NAWIGACYJNEJ (RNP)

6.7.1 Zasady ogólne

Brak.

6.7.2 Procedury dla operacji po trasach RNP

Brak.

6.7.3 Port lotniczy

Brak.

6.7.4 Państwowe statki powietrzne

Brak.

6.8 PROCEDURY ZŁOŻONE

Brak.

6.9 PROCEDURY MINIMALNYCH CHARAKTERYSYK NAWIGACYJNYCH (MNPS)

Brak.

6.10 PROCEDURY ZREDUKOWANEGO MINIMUM SEPARACJI PIONOWEJ (RVSM)

6.10.1 Zasady ogólne

6.10.1.1 Z wyjątkiem lotów wewnątrz przestrzeni powietrznej przejściowej EUR RVSM, jak podano w pkt 9.7.1.1., tylko statkom powietrznym dopuszczonym do lotów w przestrzeni powietrznej RVSM i państwowym statkom powietrznym niedopuszczonym do lotów w przestrzeni RVSM, należy wydawać zezwolenie ATC na wejście w przestrzeń powietrzną EUR RVSM.

6.10.1.2 Nie należy wydawać zezwolenia ATC na wejście w przestrzeń powietrzną EUR RVSM statkom powietrznym wykonującym loty grupowe.

6.10.2 Przejście do/z przestrzeni powietrznej RVSM

(P-ATM – Rozdział 10)

6.11 KOORDYNACJA SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO (ATS)

6.11.1 Koordynacja między organami zapewniającymi służby kontroli obszaru

(P-ATM – Rozdział 10)

6.11.1.1 Jeżeli statek powietrzny ma wlecieć do przyległego obszaru, to informacja dotycząca ewentualnej zmiany przewidywanego czasu o 3 minuty lub więcej powinna być przekazana sąsiedniemu ośrodkowi kontroli obszaru, zwykle za pomocą telefonu.

6.11.2 Zredukowane minimum separacji pionowej (RNAV)

(P-ATM – Rozdział 11)

Statek powietrzny, w którym nastąpiło uszkodzenie lub zmniejszenie dokładności systemu RNAV — komputerowa koordynacja o przewidywanym wlocie

6.11.2.1 W przypadku zautomatyzowanej wymiany depech nie zawierających informacji w punkcie 18 planu lotu, organ ATC wysyłający depeczę powinien poinformować o tym organ ATC przyjmujący depeczę, uzupełniając depeczę ATC ustnie, używając wyrażenia „RNAV NIE DZIAŁA” („RNAV OUT OF SERVICE”) po znaku wywoławczym danego statku powietrznego.

Statek powietrzny, w którym nastąpiło uszkodzenie lub zmniejszenie dokładności systemu RNAV — ustna koordynacja depech o przewidywanym wlocie

6.11.2.2 Gdy stosowany jest ustny proces koordynacji, wtedy organ ATC wysyłający depeczę powinien dodać wyrażenie „RNAV NIE DZIAŁA” („RNAV OUT OF SERVICE”) na końcu depechy.

Państwowe statki powietrzne niewyposażone w RNAV — koordynacja przy wykorzystaniu komputera o przewidywanym wlocie

6.11.2.3 W przypadku zautomatyzowanej wymiany depech nie zawierających żadnej informacji w punkcie 18 planu lotu, organ ATC wysyłający depeczę powinien poinformować o tym przyjmujący organ ATC, uzupełniając depeczę ACT ustną frazą „NEGATIVE-RNAV” po znaku wywoławczym właściwego statku powietrznego.

Państwowe statki powietrzne niewyposażone w RNAV — ustna koordynacja o przewidywanym wlocie

6.11.2.4 W procesie ustnej koordynacji organ ATC wysyłający depeczę powinien włączyć frazę „NEGATIVE-RNAV” na końcu danej depechy.

6.11.3 Wymagana charakterystyka nawigacyjna (RNP)

Brak.

6.11.4 Zredukowane minimum separacji pionowej (RVSM)

6.11.4.1 Jeśli organ przyjmujący nie otrzymał planu lotu, wówczas wysyłający organ ATC powinien ustnie poinformować organ przyjmujący o tym, czy statek powietrzny jest statkiem dopuszczonym do RVSM czy też statkiem powietrznym niedopuszczonym do RVSM.

6.11.4.2 Gdy automatyczna depecha nie zawiera w punkcie 18 formularza planu ICAO informacji dotyczącej wykonywania lotów RVSM, wtedy organ ATC wysyłający depeczę powinien o tym poinformować ustnie organ przyjmujący, wysyłając dodatkową depeczę i używając zwrotów „statek powietrzny bez RVSM” („NEGATIVE RVSM”) lub „państwowy statek powietrzny bez RVSM” („NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT”), w zależności od sytuacji.

6.11.4.3 Gdy zastosowano proces ustnej koordynacji, organ ATC wysyłający powinien włączyć informację zawartą w polu 18 formularza planu lotu ICAO, dotyczącą wykonywania lotów RVSM, na końcu ustnej depechy używając zwrotów „statek powietrzny bez RVSM” („NEGATIVE RVSM”) lub „państwowy statek powietrzny bez RVSM” („NEGATIVE RVSM”), w zależności od sytuacji.

6.11.4.4 Gdy pojedynczy statek powietrzny znajdzie się w szczególnej sytuacji mającej wpływ na wykonywanie lotów RVSM, związana z tą sytuacją depecha o koordynacji powinna być ustnie uzupełniona, określając przyczynę tej szczególnej sytuacji.

6.11.5 Kody SSR

Brak.

6.12 DEPESE SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO (ATS)

6.12.1 Plan lotu i odlot

(P-ATM – Rozdział 11)

6.12.1.1 Depesze zgłoszonego planu lotu dla lotów, które zamierza się wykonać w regionie NAT w odległości 110 km (60 NM) lub mniej od północnych i południowych granic rejonów informacji powietrznej Gander Oceanic i Shanwick Oceanic, powinny być adresowane do odpowiednich ośrodków kontroli obszaru, które działają w rejonach informacji powietrznej rejonu NAT wzdłuż trasy oraz dodatkowo do ośrodków kontroli obszaru, które działają w najbliższych sąsiednich rejonach informacji powietrznej regionu NAT.

6.12.1.2 Dla statków powietrznych odlatujących z punktów w przyległych regionach i wlatujących do regionu NAT bez międzylądowań depesze zgłoszonego planu lotu powinny być przesłane do odpowiednich ośrodków kontroli obszaru niezwłocznie po złożeniu planu lotu.

6.12.1.3 Depeszy startowych można nie wysyłać dla lotów IFR, wykonywanych w obszarach lub wzdłuż tras wyznaczonych na podstawie wzajemnych porozumień między zainteresowanymi Państwami pod warunkiem, że między kolejnymi organami ATS zainteresowanymi tymi lotami zapewni się niezawodne łącza foniczne ATS.

6.12.2 Przyłot

Brak.

6.12.3 Przewidywane czasy przelotu granic

6.12.3.1 Gdy zostało to opublikowane przez zainteresowane Państwo w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP), plany lotów i związane z nimi depesze o lotach w przestrzeni powietrznej danego Państwa lub o wlocie do tej przestrzeni, w której jest ono odpowiedzialne za zapewnienie służb ruchu lotniczego, nie muszą ujmować przewidywanych czasów przelotu granic rejonu informacji powietrznej.

6.12.4 Koordynacja przy wykorzystaniu komputera

(P-ATM – Rozdział 10)

6.12.4.1 Zasady ogólne

6.12.4.1.1 Gdy uzgodniono to pomiędzy sąsiadującymi ze sobą organami ATC, wówczas wprowadza się koordynację przy wykorzystaniu komputera w celu wyeliminowania potrzeby ustnej koordynacji przelotu granicy i zmniejszeniu zakresu danych bieżących wprowadzanych ręcznie do komputera ATC.

6.12.4.1.2 Gdy został wprowadzony pomiędzy sąsiadującymi ośrodkami kontroli obszaru proces przetwarzania danych w celu aktywizacji i uaktualnienia depesz FPL lub RPL, to powinien opierać się on na depeszach i procedurach opisanych w punktach 6.12.4.2., 6.12.4.3. i 6.12.4.4.

6.12.4.1.3 Jako minimum dla osiągnięcia aktywizacji danych planu lotu wymagana jest znajomość treści

depeszy o przewidywanym wlocie (EST). Gdy zostało tak uzgodnione pomiędzy sąsiadującymi organami, to należy wykorzystać depeszę o aktywizacji (ACT) zamiast depeszy EST, umożliwiając przesłanie informacji dodatkowych.

6.12.4.1.4 Środki łączności i stosowane procedury dla wymiany depesz w procesach koordynacji przy wykorzystaniu komputera powinny być określone w dwustronnych porozumieniach między zainteresowanymi organami ATC.

6.12.4.2 Depesze

6.12.4.2.1 Depesza EST i depesza ACT są alternatywnymi środkami wykorzystania do aktywizacji planów lotu. Depesza EST powinna zawierać typy pól: 3, 7, 13a, 14 i 16a. Depesza ACT powinna zawierać typy pól: 3, 7, 13a, 14 i 16a, identycznie do pól zawartych w depeszy EST i ponadto jeden lub kilka typów pola 22 do włączenia innych bieżących informacji związanych z planem lotu, zgodnie z dwustronnym porozumieniem między sąsiadującymi organami ATC.

6.12.4.2.2 Depesza o logicznym potwierdzeniu (LAM) jest środkiem, za pomocą którego organ ATS odbierający zawiadamia organ ATS przekazujący o zabezpieczeniu przekazanej depeszy. Depesza LAM powinna zawierać pole typu 3 (rodzaj depeszy, numer i dane odniesienia) z powołaniem się na odpowiednia depeszę ATS, która to potwierdza.

Przykład: (LAMP/M178M/P100)
Znaczenie: LAM wysłana z Paryża (P) do Maastricht (M), następnie numer serii organu wysyłającego depeszę (178), następnie identyfikatory organu ATS (M/P) i numer seryjny (100) lub przewidywanych danych.

6.12.4.3 Procedury operacyjne

6.12.4.3.1 Należy stosować następujące podstawowe zasady przy wykorzystaniu depesz EST i ACT:

- a) sporządzanie, wymiana i przetwarzanie tych depesz powinno być dokonywane automatycznie, aby uniknąć udziału człowieka w możliwie największym zakresie;
- b) dla każdego lotu należy wysłać oddzielną depeszę, a każda następująca zmiana powinna podlegać ustnej koordynacji;
- c) depesza powinna zawierać najbardziej aktualne informacje o wszystkich warunkach przekazania kontroli w czasie jej nadawania;
- d) należy zakładać, że organ przyjmujący zaakceptował warunki przekazania kontroli określonej w depeszy, chyba że organ ten rozpoczął ustną koordynację, aby zmienić warunki przekazania;

Uwaga. – Może wyniknąć potrzeba dwustronnych ustaleń uwzględniających przypadek uszkodzenia łącza sztywnego ATS dla łączności fonicznej.

- e) powinno być zawarte dwustronne porozumienie dotyczące punktu granicznego i czasu przekazania dla każdej trasy. Zwykle przekazanie powinno odbyć się 15 minut przed przewidywanym przelotem granicy przez dany statek powietrzny;
- f) w przypadku gdy dane nie są skorelowane przez przyjmujący komputer z danymi wejściowymi w bazie planów lotu, wówczas komputer powinien skierować ostrzeżenie do odpowiedniego sektora ATC, aby podjąć konieczną akcję w celu uzyskania brakujących szczegółów planu lotu. Zwykle czyni się to przez telefoniczne zapytanie;

- g) w przypadku wykrycia w depeszy niezrozumiałych lub nielogicznych danych, komputer powinien skierować odpowiednie ostrzeżenie do odpowiedniego sektora ATC, jeżeli może on być określony, dla podjęcia dalszego działania.

Uwaga. – Każde ostrzeżenie wypracowane przez system wymaga przejścia do ustnej koordynacji.

6.12.4.4 Procedura ochrony danych

6.12.4.4.1 Dla procesu automatyczne łączności powinny być zapewnione odpowiednie środki ochrony, stosując procedurę logicznego potwierdzenia.

6.12.4.4.2 Procedura ta powinna być oparta na niżej podanych podstawowych zasadach:

- a) przyjmujący komputer powinien przekazać depeszę LAM odpowiadając na depeszę aktywizującą, otrzymaną i przetworzoną, aż do miejsca gdzie treść operacyjna będzie przekazana właściwemu kontrolerowi ruchu lotniczego;
- b) przekazujący organ ATC powinien ustalić parametr czasu do dwóch minut na reakcję uzgadniającą, licząc od nadania depeszy aktywizacyjnej. Jeżeli LAM nie zostanie otrzymana w granicach tego parametru czasu, to należy wydać ostrzeżenie operacyjne i przystąpić do działania, za pomocą telefonu i trybu ręcznego. Jeżeli odpowiedni sektor ATC nie może być określony, wówczas depesza LAM nie powinna być przekazywana.

6.13 SŁUŻBA INFORMACJI POWIETRZNEJ (FIS)

6.13.1 Służba automatycznej informacji lotniskowej (ATIS)

(Załącznik 11 – Rozdział 4)

6.13.1.1 Dla rozgłaszania ATIS nie jest wymagany przydział częstotliwości VHF, co zwykle jest dokonywane w ramach międzynarodowego przydziału częstotliwości.

6.13.1.2 Rozgłaszanie ATIS zawierające tylko informację o odlocie wymagają, w razie konieczności, transmisji na wydzielonej częstotliwości, powinno być dokonane na częstotliwość VHF, używanej przez kontrolę naziemną.

6.13.1.3 Rozgłaszane komunikaty ATIS nie muszą zawierać instrukcji, która przy pierwszym kontakcie z właściwym ośrodkiem ATIS zobowiązuje pilota do potwierdzenia otrzymania komunikatu ATIS.

6.13.2 SIGMET

(P-ATM – Rozdział 9)

6.13.2.1 Informacja SIGMET powinna być przekazywana statkom powietrznym z inicjatywy właściwego organu ATS możliwie bez opóźnienia, przy czym preferowanym sposobem jest bezpośrednio przekazywanie informacji z potwierdzeniem jej odbioru przez statek powietrzny lub przez wywołanie ogólne, gdy ilość statków powietrznych uniemożliwia stosowanie sposobu pierwszego.

6.13.3 Specjalne meldunki z powietrza

(P-ATM – Rozdział 9)

6.13.3.1 Specjalne meldunki z powietrza powinny być nadawane, z możliwie najmniejszym opóźnieniem

do statków powietrznych, dla których mogą one mieć znaczenie. Powinny obejmować część trasy do jednej godziny lotu w kierunku lotu statku powietrznego.

6.13.4 Zmieniona prognoza dla lotniska

(P-ATM – Rozdział 9)

6.13.4.1 Poprawione prognozy dla lotniska powinny być przekazywane statkom powietrznym około 60 minut przed lotniskiem docelowym, o ile informacje te nie zostały przekazane przy pomocy innych środków.

6.13.5 Prognozy przy lądowaniu

Brak.

6.14 SŁUŻBY ALARMOWE

(P-ATM – Rozdział 9)

6.14.1 Procedury dla służby alarmowej wymienione w PANS-ATM, pkt 9.2., mają zastosowanie do wszystkich rodzajów lotów nad górami lub słabo zaludnionymi obszarami, włącznie z obszarami mórz.

ROZDZIAŁ 7. MONITOROWANIE BEZPIECZEŃSTWA

7.1 PROCEDURY STRATEGICZNEGO WYRÓWNANIA BOCZNEGO (SLOP)

7.2 MONITOROWANIE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

7.2.1 Zasady ogólne

Brak.

7.2.2 RNAV

Brak.

7.2.3 RNP

Brak.

7.2.4 RVSM

7.2.4.1 W przestrzeni powietrznej EUR RVSM należy prowadzić monitorowanie operacji lotniczych dla oceny, co do oszacowania ciągłej zdolności statków powietrznych do dokładnego utrzymywania wymaganych charakterystyk dotyczących wysokości lotu.

ROZDZIAŁ 8. ZARZĄDZANIE PRZEPIŁYWEM RUCHU LOTNICZEGO (ATFM)

8.1 ZAPEWNIANIE

(P-ATM – Rozdział 3)

8.1.1 ATFM jest dostępne dla wszystkich Państw Regionu EUR i jest zapewniane zgodnie z przepisami zawartymi w PANS-ATM (Doc 4444) i *Planie żeglugi powietrznej EUR* (Doc 7754).

Uwaga. – Lista Państw otrzymujących służby w ramach systemu ATFM Regionu EUR (ASTER) została przedstawiona w Planie żeglugi powietrznej dla regionu europejskiego, Tom II – Dokument w sprawie wdrożenia służb i wyposażenia FASID (Doc 7754), Część V.III, Załącznik B.

8.2 ZASTOSOWANIE

8.2.1 Wszystkie loty IFR, łącznie z odcinkami lotów IFR z lotami mieszanymi IFR/VFR, niezależnie od ich statusu, są brane pod uwagę w trakcie określania wymogów w zakresie przepustowości ATC. Kiedykolwiek konieczne okaże się zarządzanie takimi wymogami, istnieje możliwość wykorzystania ATFM i podania slotów odlotów przy pomocy obliczonych czasów startu.

8.2.2 Jak określono w Planie żeglugi powietrznej dla regionu europejskiego FASID, Część V.III, Załącznik C, loty z obszarów znajdujących się poza sąsiednimi rejonami informacji powietrznej (FIR) są zwolnione z przydzielania slotów przez CFMU ATFM.

Uwaga. 1 – Lista rejonów FIR/UFR sąsiadujących z obszarem odpowiedzialności EUROCONTROL CFMU otrzymujących służby ASTER z CFMU została przedstawiona w Planie żeglugi powietrznej dla regionu europejskiego, Tom II - FASID, Część V.III, Załącznik C.

Uwaga. 2 – Szczegółowe procedury mające zastosowanie w obszarze odpowiedzialności CFMU zostały przedstawione w „Podstawowym Podręczniku CFMU” EUROCONTROL.

8.3 WYJĄTKI OD PRZYDZIELANIA SŁOTÓW ATFM

(P-ATM – Rozdział 3)

8.3.1 Loty przewożące głowy państw lub o równoważnym statusie [„ST/HEAD”] są wyłączone z przydzielania slotów ATFM.

Uwaga. – Wymagania w zakresie planowania lotów związanych z ATFM są przedstawione w pkt 2.2.3.

8.3.2 Państwa uzyskujące usługi z Systemu ATFM dla Rejonu EUR (ASTER), jak określono w Planie żeglugi powietrznej dla rejonu europejskiego, Tom II, Dokument w sprawie wdrożenia służb i wyposażenia – FASID, Część V.III, Załącznik B i C, mogą zatwierdzić dodatkowe wyjątki od przydzielania slotów ATFM dla poszczególnych lotów odlatujących z lotniska położonego w granicach ich terytorium.

8.3.3 Państwa publikują procedury zgłaszania wyjątków od przydziału slotów ATFM w swoich krajowych AIP.

Uwaga. – Procedury szczegółowe i informacje dotyczące wyjątków od przydziału slotów ATFM, dla obszaru objętego działaniem CFMU, są zawarte w „Podstawowym Podręczniku CFMU” EUROCONTROL.

8.3.4 Państwa prowadzą monitoring zgodności wyjątków od przydziału slotów ATFM, udzielanych zgodnie z pkt 8.3.1. i 8.3.2.

8.4 MONITOROWANIE SLOTÓW ODLOTU

8.4.1 ATC jest odpowiedzialna za monitorowanie slotów odlotu na lotniskach odlotu. Stosowana procedura będzie uzależniona od sposobu zorganizowania ATS na każdym lotnisku. Istnieją jednak trzy wymogi:

- a) Państwa powinny zapewnić, aby slot ATFM, jeśli ma zastosowanie, stanowił część zezwolenia ATC. ATC powinno wziąć pod uwagę stosowany slot lub zawieszenie lotu, jeżeli zezwolenie zostało wydane.
- b) Organy ATC odpowiedzialne za monitorowanie slotów odlotu, powinny posiadać niezbędne informacje dotyczące obowiązujących ograniczeń i przydzielonych slotów.
- c) Użytkownicy statków powietrznych, powinni informować się o i stosować się do:
 - 1) ogólnych procedur ATFM obejmujących wypełnianie planu lotu, strategicznych przedsięwzięć ATFM oraz wymogu wymiany depesz; i
 - 2) bieżących przedsięwzięć ATFM (np. konkretnych przedsięwzięć wykonywanych w danym dniu, takich jak sloty ATFM lub zawieszenie lotów).

8.5 PUBLIKACJA INFORMACJI O PRZEDSIĘWZIĘCIACH ATFM

8.5.1 Strategiczne przedsięwzięcia ATFM

(Załącznik 15 – Rozdział 4; P-ATM – Rozdział 3)

8.5.1.1 W przypadku konieczności posiadania strategicznego schematu przebiegu tras oraz stosownie do porozumienia zawartego przez wszystkie zainteresowane Państwa, organy ATFM opublikują go wraz ze schematem innych przedsięwzięć ATFM.

8.5.1.2 Skoordynowane strategiczne przedsięwzięcia przepływu ruchu lotniczego powinny być publikowane zgodnie z procedurami AIRAC na podstawie następujących zasad:

- a) informacje należy publikować w języku angielskim jako biuletyn AIRAC ATFM, zgodnie z następującymi wymaganiami Załącznika 15, dotyczącymi suplementów do AIP AIRAC:
 - 1) należy podać datę wejścia w życie biuletynu ATFM;
 - 2) należy podać numer biuletynu ATFM; i
 - 3) rozdział biuletynu ATFM powinien odbywać się na podstawie wcześniej ustalonego wykazu włączając bez ograniczeń wszystkie międzynarodowe biura AIS Państw europejskich, tak dostarczające jak i wykorzystujące ten biuletyn.

Uwaga. – Gdy zachodzi konieczność, każde Państwo może dokonywać rozdziału biuletynu, zgodnie ze swymi potrzebami. Należy jednak pamiętać, że przy takim rozdziale należy powoływać się na oryginalny numer porządkowy.

- b) w ślad za publikacją biuletynu ATFM AIRAC należy wysłać uruchamiający NOTAM serii F, zgodnie z przepisami Załącznika 15 (patrz także pkt 8.5.2.1.).

8.5.2 Zmiany do opublikowanych strategicznych przedsięwzięć ATFM

(Załącznik 15 – Rozdział 5; P-ATM – Rozdział 3)

8.5.2.1 Zmiany do opublikowanych strategicznych przedsięwzięć ATFM, jak określono w pkt 8.5.1.1., powinny być publikowane wykorzystując NOTAM serii F. Taki NOTAM powinien być skoordynowany i zapewniony zgodnie z ustaleniami Załącznika 15 i powinien zawierać:

- a) pole Q) powinno zawierać:

FIR: EUFC lub EUXX
CODE: QPFCA (odpowiednio QPFCD lub QPFCH w zależności od tego, który jest właściwy)
TRAFFIC (*RUCH*): I
PURPOSE (*CEL*): NBO
SCOPE (*ZAKRES*): E
LOWER/UPPER (*DOLNA/GÓRNA*): AS APPROPRIATE (*ODPOWIEDNIO*)
COORDINATES/RADIUS (*WSPÓŁRZĘDNE/PROMIEŃ*): THE EPICENTRE AND RADIUS OF THE AREA OF CONCERN (*EPICENTRUM I PROMIEŃ ODNOŚNEGO OBSZARU*)

- b) odnośnie pola Q) danego FIR, należy użyć EUFC, jeśli pole A) zawiera tylko jeden czteroliterowy wskaźnik lokalizacji, lub EUXX, jeśli pole A) zawiera więcej niż jeden czteroliterowy wskaźnik lokalizacji. EU dotyczy europejskich wielopaństwowych urzędów nawigacyjnych, podczas gdy CF dotyczy szczególnie danego CFMU. (XX są literami zwykle używanymi do identyfikacji NOTAM-ów z wieloma lokalizacjami wskazanymi w polu A));
- c) pole A) powinno zawierać EU plus dwuliterowy identyfikator ICAO Państwa, którego dotyczy; pole to może zawierać od jednego do siedmiu czteroliterowych identyfikatorów ICAO dotyczących Państw(a), których dotyczą przedsięwzięcia ATFM lub może zawierać EUFC, jeśli ograniczenia stosuje się do całego obszaru, którego dotyczą; i
- d) pole C): z powodu okresowych przedsięwzięć ATFM skrótu PERM nie stosuje się.

8.5.3 Okólniki i informacje ATFM

(Załącznik 15 – Rozdział 7)

8.5.3.1 Ogólna informacja dotycząca wydawnictw zarządzania przepływem ruchu lotniczego powinna być publikowana w okólniku ATFM, zgodnie z wymaganiami Załącznika 15, dotyczącymi okólników informacji lotniczej. Dystrybucja okólników ATFM powinna być zgodna z procedurami podanymi w pkt 8.5.1.2. a) 3).

Uwaga. – W razie potrzeby, każde Państwo ustala dystrybucję okólników, zgodnie ze swymi potrzebami. Należy jednak pamiętać, że przy powtórnym rozsyłaniu należy powoływać się na wyjściowy numer porządkowy.

Uwaga. – Przepisy dotyczące publikowania informacji na temat przedsięwzięć ATFM, łącznie z aktualizacją lokalnych ATFM i innych dodatkowych informacji są zawarte w „Podstawowym Podręczniku CFMU” EUROCONTROL.

8.5.4 Biuletyn Informacji Przed Lotem (PIB)

(Załącznik 15 – Rozdział 8)

8.5.4.1 Informacja dotycząca przedsięwzięć ARFM, publikowana za pomocą NOTAM serii F, powinna być włączona do PIB.

8.5.5 Procedury przestrzegania kolejności

8.5.5.1 Dla uzyskania dostępu do informacji NOTAM serii F stosuje się standardowe procedury przestrzegania kolejności NOTAM.

ROZDZIAŁ 9. PROCEDURY SPECJALNE

9.1 PROCEDURY PRZY AWARYJNYM ZNIŻANIU (P-ATM – Rozdział 15)

9.1.1 Działania dowódcy statku powietrznego

9.1.1.1 Gdy statek powietrzny wykonuje lot kontrolowany i nagle wystąpi dekompresja lub niesprawność wymagająca nagłego awaryjnego zniżania, wtedy statek powietrzny, jeśli jest w stanie, powinien:

- a) przed rozpoczęciem awaryjnego zniżania wykonać odejście od wyznaczonej trasy lub od linii drogi;
- b) poinformować właściwy organ kontroli ruchu lotniczego, tak szybko jak to jest możliwe, o awaryjnym zniżaniu;
- c) ustawić na transponderze kod 7700 i wybrać Tryb Awaryjny w systemie automatycznego zależnego dozoru/łączności po linii przesyłania danych kontroler-pilot (ADS/CPDLC), jeżeli ma to zastosowanie;
- d) włączyć pokładowe światła nawigacyjne;
- e) obserwować statki powietrzne, które mogą stwarzać niebezpieczeństwo, wykorzystując w tym celu ACAS, jeżeli jest w niego wyposażony; i
- f) koordynować swoje dalsze zamiary z właściwym organem ATC.

9.1.1.2 Statek powietrzny nie powinien zniżać się poniżej opublikowanej minimalnej wysokości bezwzględnej, która zapewnia minimalne pionowe zabezpieczenie nad przeszkodami równe 300 m (1 000 ft) lub wyznaczonym terenem górzystym, 600 m (2 000 ft) nad wszystkimi przeszkodami rozmieszczonymi w danym rejonie.

9.1.2 Działania organu ATS

9.1.2.1 Niezwłocznie po zauważeniu, że ma miejsce awaryjne zniżanie, organy kontroli ruchu lotniczego powinny potwierdzić sytuację awaryjną przy pomocy łączności radiotelefonicznej (RTF) i podjąć wszelkie niezbędne działania w celu zabezpieczenia wszystkich zainteresowanych statków powietrznych.

9.1.2.2 W szczególnych przypadkach, zależnie od wymogów sytuacji, mogą one:

- a) jeżeli jest taka możliwość, zaproponować kurs dla samolotu wykonującego awaryjne zniżanie w celu zachowania odległości od innych zainteresowanych statków powietrznych;
- b) podać minimalną wysokość bezwzględną dla obszaru działania, tylko jeżeli wysokość bezwzględna poziomu podana przez pilota znajduje się poniżej takiej minimalnej wysokości, wraz ze stosowanym ustawieniem wysokościomierza QNH;
- c) tak szybko jak to możliwe, zapewnić separację z kolidującym ruchem statków powietrznych lub, jeżeli jest taka potrzeba, wydać niezbędne informacje o ruchu statków powietrznych.

9.1.2.3 Jeżeli zajdzie taka konieczność, kontrola ruchu lotniczego przekaże depezę o awaryjnej sytuacji lub spowoduje, że depeza taka zostanie przekazana do innych zainteresowanych statków powietrznych w celu

ostrzeżenia o awaryjnym zniżaniu. Nadana depesza o awaryjnej sytuacji powinna zawierać instrukcję dotyczącą konkretnych działań, które będą podjęte przez zainteresowane statki powietrzne lub instrukcję dotyczącą kontynuowania lotu zgodnie z aktualnymi zezwoleniami i pozostania na właściwych kanałach w celu otrzymania dalszych zezwoleń i instrukcji.

Uwaga. — W przypadku braku szczegółowych instrukcji dla zainteresowanych statków powietrznych, można spodziewać się opuszczenia przestrzeni powietrznej przez te statki powietrzne z własnej inicjatywy.

9.2 PROCEDURY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH, WŁĄCZAJĄC ZAWRACANIE

Brak.

9.3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI POWIETRZE-ZIEMIA

Brak.

9.4 USZKODZENIE LUB ZMNIEJSZENIE DOKŁADNOŚCI SYSTEMU RNAV

9.4.1 Działania dowódcy statku powietrznego

9.4.1.1 Gdy statek powietrzny nie może spełnić wymagań określonych w pkt 4.1.1.5.2.4. lub 6.6.3.2. odpowiednio do wymogów trasy RNAV lub procedury w wyniku uszkodzenia lub zmniejszenia dokładności systemu RNAV, to pilot tego statku powietrznego powinien poprosić o zmianę zezwolenia.

Uwaga. – Patrz pkt 10.1. w celu uzyskania informacji o frazeologii RTF.

9.4.1.1 Jeżeli statek powietrzny nie może spełnić wymagań podanych w pkt 6.6.3.2. z powodu usterki lub zmniejszenia dokładności systemu RNAV, która nastąpiła przed odlotem z lotniska, gdzie nie wykonuje się naprawy – statek powietrzny, którego to dotyczy, powinien uzyskać zezwolenie na przelot do najbliższego właściwego lotniska, gdzie naprawa będzie wykonana. Wydając zezwolenie dla takiego statku powietrznego, ATC powinno rozważyć istniejącą lub przewidywaną sytuację w ruchu lotniczym i może zmienić czas odlotu, poziom lotu i trasę zamierzonego lotu. W trakcie lotu mogą się okazać niezbędne kolejne korekty.

Uwaga. – Patrz pkt 10.1. w celu uzyskania informacji o frazeologii RTF.

9.4.1.3 W przypadku uszkodzenia/awarii systemu RNAV w trakcie lotu, podczas gdy statek powietrzny wykonuje lot na trasie ATS wymagającej zastosowania B-RNAV:

- a) statki powietrzne powinny być kierowane trasami ATS określonymi przez VOR/DME; lub
- b) statki powietrzne, należy kierować trasami (jeżeli takie trasy są dostępne) wyposażonymi w konwencjonalne pomoce nawigacyjne np. VOR/DME; lub
- c) jeżeli wyżej wymienione procedury nie mogą być zastosowane, wówczas organ ATC powinien zapewnić, gdy to praktycznie jest możliwe, wektorowanie radarowe statkowi powietrznemu do czasu, kiedy będzie on w stanie wznowić własną nawigację.

Uwaga. – Statek powietrzny kierowany zgodnie z pkt a) lub b) może, gdy to praktycznie możliwe, żądać ciągłego radarowego monitorowania przez właściwy organ ATC.

9.4.1.4 W przypadku uszkodzenia/awarii systemu RNAV w trakcie lotu, podczas gdy statek powietrzny wykonuje procedurę przylotu lub odlotu wymagającą zastosowania RNAV:

- a) statkowi powietrznemu należy zapewnić wektorowanie radarowe do czasu, kiedy będzie on w stanie wznowić własną nawigację; lub
- b) statek powietrzny powinien być kierowany przez konwencjonalne pomoce nawigacyjne, tj. VOR/DME.

9.4.2 Działania organu ATS

9.4.2.1 Następne działania ATC w stosunku do statku powietrznego, który nie może spełnić wymagań określonych w pkt 4.1.1.5.2.4. lub 6.6.3.2. z powodu uszkodzenia lub zmniejszenia dokładności systemu RNAV, będą zależę od charakteru przekazanego uszkodzenia i ogólnej sytuacji w ruchu. Kontynuowanie operacji zgodnie z bieżącym zezwoleniem ATC może być możliwe w wielu przypadkach. Gdy okaże się to niemożliwe, można zażądać zmienionego zezwolenia, jak podano w pkt 9.4.1.3. i 9.4.1.4. na powrót do nawigacji VOR/DME.

9.5 UTRATA WYMAGAŃ W ZAKRESIE PIONOWEJ CHARAKTERYSTYKI NAWIGACYJNEJ DLA RVSM

9.5.1 Zasady ogólne

9.5.1.1 Pilot statku powietrznego powinien niezwłocznie informować ATC o wszystkich okolicznościach, gdy wymagania dotyczące pionowej charakterystyki nawigacyjnej obowiązującej w przestrzeni RVSM nie mogą być spełnione. W tych przypadkach pilot powinien uzyskać zmienione zezwolenie ATC przed rozpoczęciem działań związanych z odchyleniem od trasy zgodnej z zezwoleniem i/lub poziomu lotu, gdy to jest możliwe. Jeśli zmienione zezwolenie ATC nie może być otrzymane przed rozpoczęciem działań, pilot powinien je uzyskać tak szybko, jak to jest możliwe, po podjęciu tych działań.

Uwaga.— Nieprzewidziane okoliczności mające wpływ na lot wykonywany w przestrzeni powietrznej RVSM mogą bezpośrednio wpływać na zdolność wykonywania lotów jednego lub więcej statków powietrznych, operujących zgodnie z wymaganiami pionowej charakterystyki nawigacyjnej obowiązującej w przestrzeni powietrznej RVSM. Takie nieprzewidziane zdarzenia mogą wynikać z obniżenia sprawności wyposażenia statku powietrznego, związanego z utrzymaniem wysokości, a także z turbulencji atmosferycznej.

9.5.1.2 ATC powinno udzielić wszelkiej możliwej pomocy pilotowi, który znalazł się w szczególnej sytuacji podczas lotu. Kolejne działania ATC będą zależę od zamiarów pilota, ogólnej sytuacji w ruchu lotniczym i występowania zdarzeń w czasie rzeczywistym.

9.5.2 Obniżenie sprawności wyposażenia statku powietrznego – zgłaszane przez pilota

(Załącznik 6, Część I – Rozdział 7 i Dodatek 4; Załącznik 6, Część II – Rozdział 7 i Dodatek 2)

9.5.2.1 Gdy pilot statku powietrznego dopuszczonego do lotów w przestrzeni powietrznej RVSM, wykonującego lot w przestrzeni powietrznej RVSM zgłosi, że jego wyposażenie nie spełnia wymagań RVSM, to ATC powinno uznać ten statek powietrzny za niedopuszczony do lotów w przestrzeni powietrznej RVSM.

9.5.2.2 ATC powinno niezwłocznie podjąć działania dla zapewnienia wyżej wymienionemu statkowi powietrznemu minimum separacji pionowej 600 m (2 000 ft) lub odpowiednią separację poziomą od wszystkich innych statków powietrznych wykonujących loty w przestrzeni powietrznej RVSM. Statek powietrzny, który utracił dopuszczenie do lotów w przestrzeni powietrznej RVSM, powinien być skierowany przez ATC poza przestrzeń powietrzną RVSM, gdy tylko będzie to możliwe.

9.5.2.3 Piloci powinni niezwłocznie informować ATC o przywróceniu sprawności wyposażenia do wymagań RVSM.

9.5.2.4 Pierwsze ACC/UAC, które zostało zawiadomione o zmianie statusu RVSM statku powietrznego, powinno dokonać odpowiedniej koordynacji z sąsiednimi właściwymi ACC/UAC.

9.5.3 Nieprognozowana silna turbulencja

9.5.3.1 Gdy statek powietrzny wykonujący lot w przestrzeni powietrznej EUR RVSM napotka silną turbulencję spowodowaną warunkami atmosferycznymi lub śladem aerodynamicznym, które w opinii pilota mogą mieć wpływ na zdolność statku powietrznego do utrzymania poziomu lotu zgodnie z zezwoleniem, wtedy powinien on poinformować o tym ATC. Wówczas ATC powinno ustalić odpowiednią separację poziomą lub zwiększone minimum separacji pionowej.

9.5.3.2 ATC powinno, w miarę możliwości, spełniać żądania pilota dotyczące lotu i/lub zmian trasy lotu oraz powinno dostarczać pilotowi informacji o ruchu w zależności od potrzeb.

9.5.3.3 ATC powinno żądać meldunków od innych statków powietrznych dla ustalenia czy RVSM powinno być całkowicie zawieszony w określonym zakresie niektórych poziomów lotu i/lub obszarze.

9.5.3.3 ACC/UAC zawieszając RVSM powinno skoordynować to zawieszenie i inne żądane ustalenia dotyczące pojemności sektorowej z właściwymi, sąsiadującymi ACC/UAC dla zapewnienia uporządkowanego przekazywania ruchu.

9.5.4 Prognozowana silna turbulencja

9.5.4.1 Gdy prognoza meteorologiczna przewiduje silną turbulencję w przestrzeni powietrznej EUR RVSM, ATC powinno określić, czy RVSM ma być zawieszony i jeśli tak, to w jakim przedziale czasu i na jakich poziomach i/lub w jakim obszarze.

9.5.4.2 Gdy RVSM ma być zawieszony, wówczas ACC/UAC zawieszając RVSM powinno skoordynować z sąsiadującymi ACC/UAC poziomy lotów odpowiednie dla przekazywania ruchu, chyba że schemat dla szczególnego usytuowania takich poziomów został określony w pisemnym porozumieniu. ACC/UAC zawieszając RVSM powinno również skoordynować odpowiednią pojemność sektorową z właściwymi sąsiednimi ACC/UAC.

9.6 ZMIANA TRASY

Brak.

9.7 STREFA PRZEJŚCIOWA MIĘDZY REGIONAMI DLA STATKÓW POWIETRZNYCH NIEDOPUSZCZONYCH DO LOTÓW W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ RVSM

9.7.1 Strefa przejściowa między Europą/Północnym Atlantykiem (NAT)

9.7.1.1 Władze państw odpowiedzialne za rejony informacji powietrznej (FIR): Bodø (krajowy), Stavanger, Trondheim, Scottish, Shannon, London, Brest, Madrid i Lisboa mogą wyznaczyć określoną przestrzeń powietrzną w granicach ich rejonów informacji powietrznej (FIR) dla przejścia statków powietrznych niedopuszczonych do lotów w przestrzeni powietrznej RVSM, wykonujących loty do rejonu NAT i z tego rejonu.

9.7.1.2 ACC/UAC zapewniające służbę ATC w przestrzeni wyznaczonej zgodnie z pkt 9.7.1.1. mogą zezwolić statkom powietrznym niedopuszczonym do lotów w przestrzeni powietrznej RVSM na wznoszenie lub zniżanie przez przestrzeń RVSM.

9.7.1.3 Wznoszenie lub zniżanie w przestrzeni RVSM, zgodnie z pkt 9.7.1.2., powinny być zakończone przed przelotem statku powietrznego przez punkt przekazania kontroli sąsiedniemu ACC/UAC, jeśli ma to zastosowanie, chyba że inaczej ustalono w pisemnym porozumieniu między ACC.

9.8 LOTY BALONÓW ZAŁOGOWYCH

Brak.

ROZDZIAŁ 10. FRAZEOLOGIA

(P-ATM – Rozdział 12)

10.1 RNAV

<i>Okoliczności</i>	<i>Frazeologie</i>
Procedura przylotu lub odlotu nie może być zaakceptowana przez pilota	*UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE
	NIEMOŻLIWY (<i>oznacznik</i>) ODLOT [lub PRZYLOT] POWÓD RODZAJ RNAV
Pilot nie jest w stanie zastosować się do wyznaczonych procedur obszaru lotniska	*UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [or ARRIVAL] (<i>reasons</i>)
	NIEMOŻLIWY (<i>oznacznik</i>) ODLOT [lub PRZYLOT] (<i>powody</i>)
ATC nie jest w stanie przydzielić procedury przylotu lub odlotu RNAV, o jaką prosi pilot, z powodu typu wyposażenia pokładowego RNAV	UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE
	NIE MOŻNA WYDAĆ (<i>oznacznik</i>) ODLOT [lub PRZYLOT] POWÓD TYP RNAV
ATC nie jest w stanie przydzielić procedury przylotu lub odlotu, o jaką prosi pilot	UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) DEPARTURE [or ARRIVAL] (<i>reasons</i>)
	NIE MOŻNA WYDAĆ (<i>oznaczniki</i>) ODLOT [or PRZYLOT] (<i>powody</i>)
Potwierdzenie możliwości zaakceptowania określonej procedury przylotu lub odlotu RNAV	ADVISE IF ABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [or ARRIVAL]
	PODAJ MOŻLIWOSĆ (<i>oznacznik</i>) ODLOT [lub PRZYLOT]
Informowanie ATC o zmniejszeniu dokładności lub uszkodzenia RNAV	*(<i>aircraft call sign</i>) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT
	*(<i>znak wywoławczy statku powietrznego</i>) NIEZDOLNE RNAV POWÓD WYPOSAŻENIE
Poinformowanie ATC o braku RNAV	*(<i>aircraft call sign</i>) NEGATIVE RNAV
	*(<i>znak wywoławczy statku powietrznego</i>) BRAK RNAV
*Oznaczenie transmisji pilota	

10.2 RNP

Brak.

10.3 DOZOROWANIE

Brak.

EUR 10-2

Regionalne Procedury Uzupełniające

10.4 OPERACJE LOTNISKOWE

Okoliczności	Frazeologie
Prośba o zgodę na odlot z pozycji na skrzyżowaniu	*REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection)
	PROŚBA O ODLOT Z DROGI STARTOWEJ (numer), SKRZYŻOWANIE (nazwa skrzyżowania)
Zgoda na odlot z pozycji na skrzyżowaniu	APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection)
	ZGODA, KOŁUJ DO PUNKTU OCZEKIWANIA (numer), SKRZYŻOWANIE (nazwa skrzyżowania)
Odmowa zgody na odlot z pozycji na skrzyżowaniu	NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection)
	ODMOWA, KOŁUJ DO PUNKTU OCZEKIWANIA (numer), SKRZYŻOWANIE (nazwa skrzyżowania)
Możliwość odlotu z pozycji na skrzyżowaniu z inicjatywy ATC	ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection)
	PODAJĘ MOŻLIWOŚĆ ODLOTU Z DROGI STARTOWEJ (numer), SKRZYŻOWANIE (nazwa skrzyżowania)
Informowanie o dostępności zmniejszonej rozporządzalnej długości rozbiegu	REDUCED TAKE-OFF RUN AVAILABLE RUNWAY (number), FROM INTERSECTION (name of intersection), (distance in metres)
	ZMNIEJSZONA ROZPORZĄDZALNA DŁUGOŚĆ ROZBIEGU DOSTĘPNA DROGA STARTOWA (numer), ZE SKRZYŻOWANIA (nazwa skrzyżowania), (odległość w metrach)
Polecenie zajęcia pozycji	LINE UP AND WAIT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection), (essential traffic information)
	ZAJMIJ POZYCJĘ I CZEKAJ DROGA STARTOWA (numer), SKRZYŻOWANIE (nazwa skrzyżowania), (informacje o ruchu innych statków powietrznych)
Prośba o odlot z widocznością	*REQUEST VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint, altitude)
	PROŚBA O ODLOT Z WIDOCZNOŚCIĄ [KIERUNEK] DO (pomoc nawigacyjna, punkt drogi RNAV, wysokość bezwzględna)
Odlot z widocznością z inicjatywy ATS	ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint/altitude)
	PODAJĘ MOŻLIWOŚĆ ZGODY NA ODLOT Z WIDOCZNOŚCIĄ [KIERUNEK] DO (pomoc nawigacyjna, punkt drogi RNAV / wysokość bezwzględna)
Zezwolenie na odlot z widocznością	VISUAL DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, TURN LEFT/RIGHT [DIRECT] TO (navaid, heading, waypoint) [MAIN- TAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (altitude)]
	ZGODA NA ODLOT Z WIDOCZNOŚCIĄ DROGA STARTOWA (numer), SKRĘĆ W LEWO/PRAWO (KIERUNEK) DO (pomoc nawigacyjna, kurs, punkt drogi RNAV)
Potwierdzenie zezwolenia na odlot z widocznością	*VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL (navaid, waypoint/altitude)
	*ODLOT Z WIDOCZNOŚCIĄ DO (pomoc nawigacyjna, punkt drogi RNAV/wysokość bezwzględna)
*Oznaczenie transmisji pilota.	

Regionalne Procedury Uzupelniajace

EUR 10-3

10.5 ATFM

Okolicznosci	Frazeologie
Przekazanie obliczonego czasu startu (CTOT) w związku z depeszą i przydzieleniu slotu (SAM). (CTOT powinien być przekazany pilotowi przy pierwszym kontakcie z ATC.)	SLOT (<i>time</i>)
	SLOT (<i>czas</i>)
Zmiana CTOT wynikająca z depeszy o zmianie slotu (SRM).	REVISED SLOT (<i>time</i>)
	SLOT ZMIENIONY (<i>czas</i>)
Unieważnienie CTOT wynikające z depeszy o unieważnieniu wymagania slotu (SLC).	SLOT CANCELLED, REPORT READY
	SLOT UNIEWAŻNIONY, ZGŁOŚ GOTOWOŚĆ
Zawieszenie lotu do następnego powiadomienia (wynikające z depeszy zawieszającej wykonanie lotu (FLS)).	FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (<i>reason</i>)
	LOT ZAWIESZONY DO NASTĘPNEGO POWIADOMIENIA Z POWODU (<i>przyczyna</i>)
Zakończenie zawieszenia wykonywania lotu wynikające z depeszy o zakończeniu zawieszenia wykonywania lotu (DES).	SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY
	ZAWIESZENIE UNIEWAŻNIONE, ZGŁOŚ GOTOWOŚĆ
Odmowa zgody na uruchomienie silników, gdy prośba nastąpiła zbyt późno, aby zastosować się do CTOT.	UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT
	NIE MOŻNA ZEZWOLIĆ NA URUCHOMIENIE Z POWODU WYGAŚNIĘCIA SŁOTU, PROŚ O NOWY SŁOT
Odmowa zgody na uruchomienie silników, gdy prośba nastąpiła zbyt wcześnie, aby zastosować się do CTOT.	UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (<i>time</i>), REQUEST START-UP AT (<i>time</i>)
	NIE MOŻNA ZEZWOLIĆ NA URUCHOMIENIE Z POWODU SŁOTU (<i>czas</i>), PROŚ O URUCHOMIENIE O (<i>czas</i>)

ROZDZIAŁ 11. POSZUKIWANIE I RATOWNICTWO

11.1 MIĘDZYNARODOWE LOTNCTWO OGÓLNE (IGA)

(Załącznik 6, Część II – Rozdział 6; Załącznik 6, Część III – Rozdział 4)

11.1.1 Statki powietrzne lotnictwa ogólnego wykonujące loty nad określonymi obszarami lądu lub morza, gdzie poszukiwanie i ratownictwo może być utrudnione, powinny:

- a) posiadać odpowiednie wyposażenie do przetrwania;
 - b) gdy nie są wyposażone w radio zapewniające dwukierunkową łączność – wykorzystywać trasy lub przestrzegać określonych procedur z wyjątkiem, gdy w szczególnych okolicznościach właściwa władza może przyznać określone odstępstwa od tego wymagania.
-

ROZDZIAŁ 12. METEOROLOGIA

12.1 OBSERWOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH I MELDUNKI

Brak.

ROZDZIAŁ 13. SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ

13.1 ADRESOWANIE I DYSTRYBUCJA NOTAM

13.1.1 Oprócz dystrybucji do poszczególnych Państw, wszystkie NOTAM powinny być także adresowane do Europejskiej Bazy Danych AIS (EAD), z wykorzystaniem adresu sieci AFTN EUECYIYN jako adresu docelowego.

Uwaga. – Dwustronne porozumienia między Państwami dotyczące adresów pozostają bez zmian.

13.1.2 EAD zapewnia dystrybucję NOTAM do stosownych Biur NOTAM (NOF) w swoim obszarze odpowiedzialności (Użytkownicy EAD).

13.1.3 NOTAM pochodzące od Użytkowników EAD przechodzą przez system EAD i dlatego jako adres pochodzenia wskazany jest adres AFTN EAD.

13.1.4 Adresy pochodzenia i docelowe AFTN EAD są następujące:

Rodzaj depezy	Adres docelowy EAD	Adres pochodzenia EAD (jeżeli dotyczy)
NOTAM	EUECYIYN	EUECYIYN
SNOWTAM	EUECYIYS	EUECYIYN
ASHTAM	EUECYIYA	EUECYIYN
BIRDTAM	EUECYIYB	EUECYIYN
ATFM (ANM, AIM, CRAM)		EUECYIYN
Tekst otwarty	EUECYIYX	EUECYIYX
Żądanie: — powtórzenia NOTAM — pierwszej wersji NOTAM — wykazu ważnych NOTAM	EUECYIYX	EUECYIYN
Odpowiedź	EUECYIYX	EUECYIYN
<i>Uwaga. – Depesze „Żądanie...” zostaną automatycznie przetworzone przez EAD, w przypadku gdy zostanie zastosowany standardowy format żądania.</i>		

Uwaga 1. – Szczegółowe procedury i informacje stosowane do Europejskiej Bazy Danych AIS (EAD) są zawarte w „Podręczniku Użytkownika EAD” EUROCONTROL.

Uwaga 2. – BIRDTAM nie jest oficjalnym wyrażeniem ICAO. BIRDTAM jest akronimem depezy AFTN pochodzącej od służb wojskowych, opartej na standardzie NATO w celu zapewnienia informacji o ryzyku/ostrzeżeniu o możliwości zderzenia z ptakami, w szczególności w obszarze o niższych poziomach lotów. EAD przekazuje te depesze dla poszczególnych użytkowników wojskowych.

Uwaga 3.— ATFM zawiera depesze Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego takie jak: ANM (Depesza powiadamiająca o przepływie ruchu lotniczego), AIM (Depesza informacyjna o przepływie ruchu lotniczego) oraz CRAM (Depesza o dostępności warunkowych dróg lotniczych).

13.2 INFORMACJE O MAPACH LOTNICZYCH

13.2.1 Procedury z widocznością

*EUR 13-2**Regionalne Procedury Uzupełniające*

13.2.1.1 Informacje kluczowe dla wykonywania odlotu z widocznością (np. informacje o znaczących przeszkodach, elementach topograficznych i terenowych) łącznie ze wszystkimi specyficznymi ograniczeniami określonymi przez właściwy organ (np. wyznaczona przestrzeń powietrzna, zalecane trasy) zostaną przedstawione na mapie podejścia do lądowania z widocznością oraz standardowej mapie odlotu według wskazań przyrządów (SID) lub mapie przylotu według wskazań przyrządów (STAR).
