

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

L 281



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 55

13 października 2012

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 ⁽¹⁾..... 1

Cena: 4 EUR

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 923/2012

z dnia 26 września 2012 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4 lit. a) i b),

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego ⁽²⁾ (podstawowe rozporządzenie w sprawie ustanowienia EASA), w szczególności jego art. 8 i 8b oraz załącznik Vb,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 551/2004 i rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Komisja ma obowiązek przyjąć przepisy wykonawcze w celu przyjęcia właściwych przepisów prawa lotniczego opartych na normach i zalecanych metodach postępowania Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz ujednolicenia stosowania klasyfikacji przestrzeni powietrznej ICAO, aby zapewnić bezpieczne, płynne i skuteczne działanie służb ruchu lotniczego w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (2) Zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ⁽³⁾ Eurocontrol otrzymał

zadanie wspomagania Komisji przy opracowywaniu przepisów wykonawczych ustanawiających właściwe przepisy prawa lotniczego oparte na normach i zalecanych metodach postępowania ICAO oraz ujednoliceniu stosowania klasyfikacji przestrzeni powietrznej ICAO.

- (3) Zgodnie z art. 1 ust. 3 i art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz art. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 inicjatywa w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej powinna być pomocna państwom członkowskim w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. (zwanej dalej konwencją chicagowską) poprzez zapewnienie ujednoliconej interpretacji i wdrażania jej postanowień.
- (4) Celem rozporządzenia (WE) nr 551/2004 jest wsparcie koncepcji wzrastającej operacyjnej integracji przestrzeni powietrznej w kontekście wspólnej polityki transportowej oraz ustanowienie wspólnych procedur projektowania, planowania i zarządzania przy zapewnieniu sprawnej i bezpiecznej realizacji zarządzania ruchem lotniczym. Cel ten ma szczególne znaczenie dla szybkiego wdrożenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (5) Wynik prac podjętych przez wspólną grupę powołaną przez Komisję, Eurocontrol i ICAO, która określiła zgłoszone przez państwa członkowskie rozbieżności między poszczególnymi państwami dotyczące norm ICAO w zakresie prawa lotniczego i związanych z nim przepisów dotyczących służb żeglugi powietrznej, wskazuje na potrzebę ujednolicenia wspólnych przepisów i rozbieżności w odniesieniu do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (6) W celu zapewnienia bezpieczeństwa, skuteczności i sprawności międzynarodowego ruchu lotniczego oraz wspierania ustanowienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej wszyscy uczestnicy jednolitej

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

europejskiej przestrzeni powietrznej powinni stosować jednolity zbiór zasad. Ponadto głównym czynnikiem sprzyjającym bezpieczeństwu operacji transgranicznych jest ustanowienie przejrzystego systemu regulacyjnego zapewniającego uczestnikom pewność i przewidywalność prawa. W tym celu konieczne jest ustanowienie znormalizowanego prawa lotniczego i związanych z nim przepisów operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz ich uzupełnienie, w stosownych przypadkach, o materiały zawierające wytyczne lub akceptowalne sposoby spełnienia wymagań.

- (7) Dla osiągnięcia tych celów państwa członkowskie powinny zgłaszać ICAO jedynie wspólnie uzgodnione rozbieżności istniejące w Europie w obszarach objętych prawem Unii. Rozbieżności te wymagają określenia i monitorowania w ramach stałego procesu.
- (8) Państwa członkowskie, które przyjęły dodatkowe przepisy uzupełniające normę ICAO, powinny kontynuować ich stosowanie do czasu objęcia ich odpowiednimi przepisami unijnymi, jeżeli nadal uznają je za konieczne oraz pod warunkiem że przepisy te nie stanowią rozbieżności określonych zgodnie z konwencją chicagowską ani nie są sprzeczne z obowiązującym prawem unijnym.
- (9) Stosowanie niniejszego rozporządzenia nie powinno naruszać zobowiązań i praw państw członkowskich nad morzem pełnym zgodnie z art. 12 konwencji chicagowskiej, a w szczególności z załącznikiem 2 do tej konwencji, a także zobowiązań państw członkowskich i Unii wynikających z Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza oraz zobowiązań państw członkowskich wynikających z Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r.
- (10) Zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia ramowego (WE) nr 549/2004 ramy regulacyjne dotyczące tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej nie obejmują działań wojсковych i szkolenia.
- (11) Obecny proces wprowadzania zmian w normach i zalecanych metodach postępowania ICAO w ramach konwencji chicagowskiej nie jest przedmiotem niniejszego rozporządzenia.
- (12) Rozszerzenie kompetencji EASA, tak by uwzględnione zostało bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym, wymaga zapewnienia spójności w procesie opracowywania przepisów wykonawczych na mocy rozporządzeń (WE) nr 551/2004 i (WE) nr 216/2008.
- (13) W celu zapewnienia spójności pomiędzy transpozycją przepisów załącznika 2 do konwencji chicagowskiej określonych w niniejszym rozporządzeniu i przyszłymi przepisami wynikającymi z innych załączników do tej konwencji, które zostaną włączone na następnych etapach prac, a także wdrożeniem przyszłych przepisów

unijnych, w stosownych przypadkach przepisy początkowe należy poddawać ponownej ocenie.

- (14) W stosownych przypadkach inne przepisy unijne należy zaktualizować w taki sposób, aby zawierały odesłanie do niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma na celu ustanowienie wspólnych zasad w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej, które mają zastosowanie do ogólnego ruchu powietrznego w zakresie objętym rozporządzeniem (WE) nr 551/2004.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się w szczególności do użytkowników przestrzeni powietrznej i statków powietrznych uczestniczących w ogólnym ruchu lotniczym:
 - a) wykonujących przewozy do i z Unii oraz w obrębie jej terytorium;
 - b) oznakowanych znakami przynależności państwowej i znakami rejestracyjnymi państwa członkowskiego Unii i wykonujących przewozy w dowolnej przestrzeni powietrznej w zakresie, w jakim nie są sprzeczne z przepisami opublikowanymi przez państwo posiadające jurysdykcję nad terytorium, nad którym przelatują.
3. Niniejsze rozporządzenie ma ponadto zastosowanie do właściwych organów państw członkowskich, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i personelu naziemnego zaangażowanego w eksploatację statków powietrznych.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia przyjęto następujące definicje:

- 1) „dokładność” oznacza stopień zgodności między wartością oszacowaną lub zmierzoną a wartością rzeczywistą;
- 2) „kontrakt ADS-C” oznacza plan przekazywania meldunków, ustalający warunki przekazywania danych ADS-C (tj. danych wymaganych przez organ służb ruchu lotniczego i częstotliwość meldunków ADS-C, które muszą być uzgodnione przed zastosowaniem ADS-C w zapewnianiu służb ruchu lotniczego);
- 3) „przestrzeń powietrzna ze służbą doradczą” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach lub wyznaczoną trasę, na przestrzeni których zapewniana jest służba doradczą ruchu lotniczego;
- 4) „trasa ze służbą doradczą” oznacza wyznaczoną trasę, na której zapewniana jest służba doradczą ruchu lotniczego;

- 5) „lot akrobacyjny” oznacza celowy manewr obejmujący nagłą zmianę pozycji przestrzennej statku powietrznego, anormalną pozycję przestrzenną statku powietrznego lub anormalne jego przyspieszenie, które nie jest niezbędne do wykonywania normalnego lotu ani w procesie szkolenia do celów wydania licencji lub uprawnień innych niż uprawnienia akrobacyjne;
- 6) „lotnisko” oznacza wydzielony obszar (w tym wszystkie budynki, instalacje i urządzenia) na lądzie, na wodzie, na konstrukcji stałej albo na stałej lub pływającej konstrukcji pełnomorskiej, w całości lub w części przeznaczony do startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych;
- 7) „usługa kontroli lotniska” oznacza służbę kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego;
- 8) „organ kontroli lotniska” oznacza organ ustanowiony dla zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego;
- 9) „ruch lotniskowy” oznacza wszelki ruch na polu manewrowym lotniska i ruch wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w sąsiedztwie lotniska. Statek powietrzny wykonujący loty w sąsiedztwie lotniska oznacza m.in. statek wchodzący w krąg nadlotniskowy lub go opuszczający;
- 10) „krąg nadlotniskowy” oznacza określoną trasę, na której statek powietrzny wykonuje lot w sąsiedztwie lotniska;
- 11) „strefa ruchu lotniskowego” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, ustanowioną wokół lotniska dla ochrony ruchu lotniskowego;
- 12) „prace lotnicze” oznaczają operacje lotnicze, podczas których statek powietrzny jest wykorzystywany do specjalistycznych usług w takich dziedzinach, jak rolnictwo, budownictwo, fotografowanie, miernictwo, obserwacje i patrole, poszukiwanie i ratunek lub reklama lotnicza;
- 13) „zbiór informacji lotniczych (AIP)” oznacza publikację wydawaną przez państwo lub z jego upoważnienia, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej;
- 14) „ruchoma służba lotnicza” oznacza służbę telekomunikacyjną między naziemnymi stacjami lotniczymi a lotniczymi stacjami pokładowymi lub między lotniczymi stacjami pokładowymi, w której mogą uczestniczyć także stacje jednostek ratunkowych; w służbie tej mogą również współdziałać awaryjne radiolaternie wskazujące miejsce położenia na częstotliwościach przeznaczonych do stosowania w sytuacjach zagrożenia i awaryjnych;
- 15) „stacja lotnicza” oznacza stację naziemną ruchomej służby lotniczej. W pewnych przypadkach stacja lotnicza może być umieszczona np. na pokładzie statku wodnego lub na platformie morskiej;
- 16) „samolot” oznacza statek powietrzny o własnym napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, uzyskujący swoją siłę nośną w locie głównie na skutek reakcji aerodynamicznych na powierzchnie, które pozostają nieruchome w danych warunkach lotu;
- 17) „pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)” oznacza system pokładowy statku powietrznego oparty na wykorzystaniu sygnałów transpondera wtórnego radaru dozorowania (SSR), który działa niezależnie od wyposażenia naziemnego i zapewnia pilotowi informacje o potencjalnym zagrożeniu kolizją ze statkami powietrznymi wyposażonymi w transpondery SSR;
- 18) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może utrzymywać się w atmosferze dzięki oddziaływaniu powietrza innym niż oddziaływanie powietrza na powierzchnię ziemi;
- 19) „adres statku powietrznego” oznacza niepowtarzalną kombinację 24 bitów dostępną w celu przypisania statkowi powietrznemu na potrzeby łączności powietrze-ziemia, nawigacji i dozorowania;
- 20) „obserwacja ze statku powietrznego” oznacza ocenę jednego lub kilku elementów meteorologicznych przeprowadzoną ze statku powietrznego w locie;
- 21) „informacja AIRMET” oznacza informację wydawaną przez meteorologiczne biuro nadzoru, dotyczącą określonych zjawisk meteorologicznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów na małych wysokościach, a które nie zostały jeszcze włączone do wydanej prognozy dla lotów na małych wysokościach w danym rejonie informacji powietrznej lub w jego części;
- 22) „łączność powietrze-ziemia” oznacza łączność dwukierunkową między statkami powietrznymi a stacjami lub punktami na powierzchni ziemi;
- 23) „radiostacja kontroli powietrze-ziemia” oznacza telekomunikacyjną stację lotniczą, która przede wszystkim jest odpowiedzialna za obsługę łączności w zakresie operacji i kontroli statków powietrznych w danym obszarze;
- 24) „meldunek z powietrza” oznacza meldunek ze statku powietrznego w locie, przygotowany zgodnie z wymogami dotyczącymi podawania danych pozycyjnych, operacyjnych lub meteorologicznych;
- 25) „podlot” oznacza poruszanie się śmigłowca/samolotu pionowego startu i lądowania (VTOL) nad powierzchnią lotniska, zwykle z wykorzystaniem wpływu ziemi, z prędkością podróżną zwykle mniejszą niż 37 km/h (20 kt);
- 26) „ruch lotniczy” oznacza ruch wszystkich statków powietrznych podczas lotu oraz na polu manewrowym lotniska;
- 27) „służba doradcza ruchu lotniczego” oznacza służbę zapewnianą w przestrzeni powietrznej ze służbą doradczą w celu zapewnienia, w miarę możliwości, separacji między statkami powietrznymi wykonującymi loty według planów lotu IFR;

- 28) „zezwolenie kontroli ruchu lotniczego” oznacza upoważnienie dowódcy statku powietrznego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego;
- 29) „instrukcja kontroli ruchu lotniczego” oznacza polecenia wydawane przez kontrolę ruchu lotniczego, wymagające od pilota podjęcia określonego działania;
- 30) „służba kontroli ruchu lotniczego” oznacza służbę zapewnianą w celu:
- a) zapobiegania kolizjom:
 - 1) między statkami powietrznymi; i
 - 2) statków powietrznych na polu manewrowym z innymi statkami powietrznymi i z przeszkodami; oraz
 - b) usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
- 31) „organ kontroli ruchu lotniczego” oznacza wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio ośrodek kontroli obszaru, organ kontroli zbliżania lub organ kontroli lotniska;
- 32) „służby ruchu lotniczego (ATS)” oznaczają wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio służbę informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradczą ruchu lotniczego, służbę kontroli ruchu lotniczego (służba kontroli obszaru, służba kontroli zbliżania lub służba kontroli lotniska);
- 33) „przestrzenie powietrzne służb ruchu lotniczego” oznaczają oznaczone alfabetycznie przestrzenie powietrzne o określonych wymiarach, wewnątrz których mogą być wykonywane określone rodzaje lotów i dla których zostały ustalone służby ruchu lotniczego i przepisy o operacjach;
- 34) „biuro odpraw załóg” oznacza organ ustanowiony w celu przyjmowania meldunków dotyczących służb ruchu lotniczego oraz planów lotu składanych przed wylotem;
- 35) „organ służb ruchu lotniczego” oznacza wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio organ kontroli ruchu lotniczego, organ informacji powietrznej, służbę lotniskowej informacji powietrznej lub biuro odpraw załóg;
- 36) „droga lotnicza” oznacza obszar kontrolowany lub jego część ustanowioną w postaci korytarza;
- 37) „służba alarmowa” oznacza służbę ustanowioną w celu zawiadamiania właściwych organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z nimi w razie potrzeby;
- 38) „lotnisko zapasowe” oznacza lotnisko, na które statek powietrzny może lecieć, jeżeli nie jest możliwe lub celowe wykonywanie lotu do lotniska zamierzonego lądowania lub wykonanie na nim lądowania. Lotniska zapasowe dzieli się na:
- a) „lotnisko zapasowe po starcie” oznacza lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny może lądować, jeżeli byłoby to konieczne, wkrótce po starcie, w sytuacji, gdy nie jest możliwe wykorzystanie lotniska startu;
 - b) „lotnisko zapasowe na trasie” oznacza lotnisko, na którym statek powietrzny, znajdując się na trasie w warunkach nienormalnych lub w sytuacji awaryjnej, mógłby lądować;
 - c) „lotnisko zapasowe na trasie ETOPS” oznacza dogodnie i odpowiednie lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny, lecąc na trasie w trakcie operacji ETOPS, może lądować w przypadku wyłączenia silnika lub w innych warunkach nienormalnych lub w sytuacji awaryjnej;
 - d) „lotnisko zapasowe docelowe” oznacza lotnisko zapasowe, na które statek powietrzny może lecieć, jeżeli lądowanie na lotnisku zamierzonego lądowania stanie się niemożliwe lub niecelowe;
- 39) „wysokość bezwzględna” oznacza odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od średniego poziomu morza (MSL);
- 40) „służba kontroli zbliżania” oznacza służbę kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących lub wylatujących lotów kontrolowanych;
- 41) „organ kontroli zbliżania” oznacza organ ustanowiony dla zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych przylatujących lub wylatujących z jednego lub większej liczby lotnisk;
- 42) „płyta” oznacza określony obszar wydzielony dla postoju statków powietrznych, na którym odbywa się wsiadanie lub wysiadanie pasażerów, załadunek lub wyładunek poczty lub towaru, zaopatrywanie w paliwo, parkowanie lub obsługa tych statków;
- 43) „ośrodek kontroli obszaru (ACC)” oznacza organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych w podległych mu obszarach kontrolowanych;
- 44) „służba kontroli obszaru” oznacza służbę kontroli ruchu lotniczego dla lotów kontrolowanych wykonywanych w obszarach kontrolowanych;
- 45) „nawigacja obszarowa (RNAV)” oznacza metodę nawigacji, która pozwala na loty statków powietrznych po dowolnie określonym torze lotu w zasięgu naziemnych lub umieszczonych w przestrzeni urządzeń nawigacyjnych, w granicach możliwości urządzeń autonomicznych lub przy stosowaniu kombinacji tych urządzeń;
- 46) „trasa ATS” oznacza określoną trasę przeznaczoną do kanalizowania przepływu ruchu według potrzeb, w celu zapewnienia służb ruchu lotniczego;

- 47) „automatyczne zależne dozorowanie – rozgłaszanie (ADS-B)” oznacza sposób, za pomocą którego statki powietrzne, pojazdy lotniskowe i inne obiekty mogą w sposób automatyczny przekazywać lub otrzymywać dane takie jak znak rozpoznawczy, pozycja i, zależnie od przypadku, dodatkowe dane w trybie rozgłaszania, wykorzystując łącze transmisji danych;
- 48) „automatyczne zależne dozorowanie – kontrakt (ADS-C)” oznacza sposób, za pomocą którego będzie dokonywana wymiana informacji, zgodnie z warunkami kontraktu ADS-C, między systemem naziemnym a statkiem powietrznym z wykorzystaniem łącza transmisji danych, z określeniem sytuacji, w których meldunki ADS-C będą nadawane oraz danych w nich zawartych;
- 49) „usługa automatycznej informacji lotniskowej (ATIS)” oznacza automatyczne dostarczanie bieżących, rutynowych informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym, nieprzerwanie przez 24 godziny lub przez określoną część tego okresu:
- a) „usługa cyfrowej automatycznej informacji lotniskowej (D-ATIS)” oznacza dostarczanie ATIS przy pomocy łącza transmisji danych;
 - b) „foniczna usługa automatycznej informacji lotniskowej (foniczny ATIS)” oznacza dostarczanie ATIS poprzez ciągle i powtarzające się foniczne rozgłaszanie;
- 50) „pułap chmur” oznacza wysokość, nad ziemią lub wodą, podstawy najniższej warstwy chmur znajdujących się poniżej 6 000 m (20 000 ft) i pokrywających więcej niż połowę nieba;
- 51) „punkt zmiany namiaru” oznacza punkt, w którym statek powietrzny, wykonując lot na odcinku trasy ATS określony za pomocą ogólnokierunkowych radiolatań bardzo wysokiej częstotliwości, przejdzie według przewidywań z wykorzystania, jako podstawowej pomocy, urządzenia znajdującego się za statkiem powietrznym na wykorzystanie następnego urządzenia, które znajduje się przed statkiem powietrznym;
- 52) „granica zezwolenia” oznacza punkt, do którego statkowi powietrznemu zostało udzielone zezwolenie kontroli ruchu lotniczego;
- 53) „chmura o znaczeniu operacyjnym” oznacza chmury o podstawie poniżej 1 500 m (5 000 ft) wysokości względnej lub poniżej najwyższej minimalnej wysokości bezwzględnej sektorowej, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, lub chmurę cumulonimbus lub cumulus wieżowy, występujące na dowolnej wysokości;
- 54) „kod (SSR)” oznacza liczbę przyporządkowaną określonemu wieloimpulsowemu sygnałowi odpowiedzi, przesyłanemu przez transponder w modzie A lub C;
- 55) „właściwy organ” oznacza organ wyznaczony przez państwo członkowskie jako właściwy do zapewnienia zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia;
- 56) „obszar kontrolowany” oznacza kontrolowaną przestrzeń powietrzną rozciągającą się w górę od określonej granicy nad ziemią;
- 57) „lotnisko kontrolowane” oznacza lotnisko, na którym zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do ruchu lotniskowego, co niekoniecznie oznacza istnienie strefy kontrolowanej lotniska;
- 58) „przestrzeń powietrzna kontrolowana” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej;
- 59) „lot kontrolowany” oznacza każdy lot, na który wymaga się zezwolenia kontroli ruchu lotniczego;
- 60) „łączność kontroler–pilot łączem transmisji danych (CPDLC)” oznacza sposób komunikacji pomiędzy kontrolerem i pilotem z zastosowaniem łącza transmisji danych dla łączności ATC;
- 61) „strefa kontrolowana lotniska” oznacza kontrolowaną przestrzeń powietrzną rozciągającą się od powierzchni ziemi do określonej górnej granicy;
- 62) „przelot ze wznoszeniem” oznacza technikę przelotu samolotu polegającą na zwiększaniu wysokości bezwzględnej w wyniku zmniejszania się masy samolotu;
- 63) „poziom przelotu” oznacza poziom utrzymywany podczas znacznej części lotu;
- 64) „bieżący plan lotu (CPL)” oznacza plan lotu z ewentualnymi zmianami wynikającymi z kolejnych zezwoleń;
- 65) „strefa niebezpieczna” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której w danym czasie mogą odbywać się działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych;
- 66) „łączność łączem transmisji danych” oznacza rodzaj łączności przeznaczonej do wymiany depesz przy wykorzystaniu łącza transmisji danych;
- 67) „podstawa odniesienia” oznacza każdą wielkość lub zbiór wielkości, które mogą służyć jako odniesienie lub podstawa do obliczania innych wielkości;
- 68) „zezwolenie z wyprzedzeniem” oznacza zezwolenie wydane statkowi powietrznemu przez organ kontroli ruchu lotniczego, który w chwili wydawania zezwolenia nie zapewnia służby kontroli ruchu lotniczego danemu statkowi powietrznemu;
- 69) „przewidywany czas przelotu” oznacza przewidywany czas potrzebny na przebycie trasy od jednego znaczącego punktu nawigacyjnego do innego;
- 70) „przewidywany czas odblokowania” oznacza przewidywany czas, kiedy statek powietrzny rozpocznie ruch związany z odlotem;

- 71) „przewidywany czas przylotu” oznacza dla lotów IFR przewidywany czas przybycia statku powietrznego nad wyznaczony punkt, określony w odniesieniu do pomocy nawigacyjnych, od którego rozpoczęte zostaną procedury podejścia według wskazań przyrządów lub, gdy nie ma pomocy nawigacyjnej związanej z lotniskiem, czas, w którym statek powietrzny przybędzie nad lotnisko. Dla lotów VFR jest to przewidywany czas przybycia statku powietrznego nad lotnisko;
- 72) „przewidywany czas podejścia” oznacza czas przewidywany przez kontrolę ruchu lotniczego (ATC), kiedy przybywający statek powietrzny w wyniku opóźnienia opuści pozycję oczekiwania w celu wykonania podejścia do lądowania. Aktualny czas opuszczenia pozycji oczekiwania będzie zależny od zezwolenia na podejście;
- 73) „złożony plan lotu (FPL)” oznacza plan lotu bez ewentualnych zmian, przedstawiony organowi ATS przez pilota lub jego upoważnionego przedstawiciela;
- 74) „członek załogi lotniczej” oznacza członka załogi posiadającego licencję, któremu powierzono pełnienie obowiązków istotnych dla eksploatacji statku powietrznego w okresie pełnienia czynności lotniczych;
- 75) „ośrodek informacji powietrznej” oznacza organ ustanowiony w celu zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej;
- 76) „rejon informacji powietrznej” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa;
- 77) „służba informacji powietrznej” oznacza służbę ustanowioną w celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów;
- 78) „poziom lotu (FL)” oznacza powierzchnię o stałym ciśnieniu atmosferycznym, odniesioną do określonej wartości ciśnienia atmosferycznego, 1 013,2 hektopaskala (hPa), i oddzieloną od innych takich powierzchni określonymi przedziałami ciśnienia;
- 79) „plan lotu” oznacza określone informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu statku powietrznego, dostarczane organom służb ruchu lotniczego;
- 80) „widzialność w locie” oznacza widzialność do przodu z kabiny pilota podczas lotu statku powietrznego;
- 81) „prognoza” oznacza opis warunków meteorologicznych przewidywanych na określony czas lub przedział czasu, dla określonego obszaru lub części przestrzeni powietrznej;
- 82) „widzialność przy ziemi” oznacza widzialność na lotnisku podawaną przez uprawnionego obserwatora lub przez systemy automatyczne;
- 83) „kurs” oznacza kierunek osi podłużnej statku powietrznego, wyrażany zwykle w stopniach w odniesieniu do północnego kierunku południka (geograficznego, magnetycznego, busoli lub siatki);
- 84) „wysokość względna” oznacza odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;
- 85) „śmigłowiec” oznacza statek powietrzny cięższy od powietrza, wytwarzający siłę nośną głównie w wyniku oddziaływania powietrza z jednym lub większą liczbą wirników o osiach zasadniczo pionowych;
- 86) „przestrzeń powietrzna nad morzem pełnym” oznacza przestrzeń powietrzną, która nie jest położona nad terytorium lądowym i morzami terytorialnymi, zgodnie z określeniem sprecyzowanym w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (Montego Bay, 1982 r.);
- 87) „IFR” jest to skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
- 88) „lot IFR” oznacza lot wykonywany zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
- 89) „IMC” jest to skrót odnoszący się do warunków meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów;
- 90) „procedura podejścia według wskazań przyrządów (IAP)” oznacza szereg uprzednio ustalonych manewrów wykonywanych według wskazań przyrządów pokładowych z określonym zabezpieczeniem przed zderzeniem z przeszkodami, od pozycji rozpoczęcia podejścia początkowego lub – w stosownych przypadkach – od początku określonej trasy dolotu do punktu, od którego może być wykonane lądowanie, a jeśli lądowanie nie zostało wykonane – do pozycji, w której obowiązują odpowiednie kryteria przewyższenia nad przeszkodami dla lotu w oczekiwaniu lub po trasie. Klasyfikacja procedur podejścia według wskazań przyrządów:
- a) *procedura podejścia nieprecyzyjnego (NPA)* oznacza procedurę podejścia według wskazań przyrządów, w której wykorzystuje się prowadzenie poziome, ale nie wykorzystuje się prowadzenia pionowego;
 - b) *procedura podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV)* oznacza procedurę podejścia według wskazań przyrządów, w której wykorzystuje się prowadzenie poziome i pionowe, ale która nie spełnia wymagań precyzyjnego podejścia do lądowania;
 - c) *procedura podejścia precyzyjnego (PA)* oznacza procedurę podejścia według wskazań przyrządów, w której wykorzystuje się precyzyjne prowadzenie poziome i pionowe oraz minima określone dla kategorii operacji;
- 91) „warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów (IMC)” oznaczają warunki meteorologiczne – wyrażone za pomocą widzialności, odległości od chmur i pułapu chmur – będące poniżej minimalnych warunków meteorologicznych określonych dla lotów z widocznością;

- 92) „pole wzlotów” oznacza część pola ruchu naziemnego przeznaczoną do startów i lądowań statków powietrznych;
- 93) „poziom” oznacza wyrażenie ogólne odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej i oznaczające odpowiednio wysokość względną, wysokość bezwzględną lub poziom lotu;
- 94) „pole manewrowe” oznacza część lotniska, wyłączając płyty, przeznaczoną do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych;
- 95) „mod (SSR)” oznacza konwencjonalny identyfikator związany ze specyficznymi funkcjami sygnałów zapytania przesyłanych przez interrogator SSR. W załączniku 10 ICAO określono cztery tryby: A, C, S i tryb pośredni;
- 96) „pole ruchu naziemnego” oznacza część lotniska przeznaczoną do startów, lądowań i do kołowania statków powietrznych, składającą się z pola manewrowego i płyt(-y);
- 97) „noc” oznacza okres między końcem zmierzchu cywilnego a początkiem brzasku cywilnego. Cywilny zmierzch kończy się wieczorem, gdy środek tarczy słonecznej znajduje się w punkcie położonym 6 stopni poniżej horyzontu, natomiast brzask cywilny rozpoczyna się rano, gdy środek tarczy słonecznej znajduje się w punkcie położonym 6 stopni powyżej horyzontu;
- 98) „przeszkoda” oznacza wszystkie stałe (o charakterze czasowym lub trwałym) i ruchome obiekty albo ich części, które:
- a) znajdują się w strefie przeznaczonej dla ruchu naziemnego statku powietrznego; lub
 - b) przekraczają określoną powierzchnię przeznaczoną do ochrony statku powietrznego w locie; lub
 - c) znajdują się poza tymi określonymi powierzchniami i zostały ocenione jako stanowiące zagrożenie dla żeglugi powietrznej;
- 99) „miejsce operacji lotniczej” oznacza miejsce wybrane przez użytkownika lub pilota dowódcę na wykonanie lądowania, startu lub operacji śmigłowej z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym;
- 100) „pilot dowódca” oznacza pilota wyznaczonego przez użytkownika lub w przypadku lotnictwa ogólnego przeznaczenia właściciela statku powietrznego do pełnienia obowiązków dowódcy i ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczne wykonanie lotu;
- 101) „barometryczna wysokość bezwzględna” oznacza ciśnienie atmosferyczne wyrażone za pomocą wysokości bezwzględnej, która odpowiada temu ciśnieniu według atmosfery wzorcowej zgodnie z definicją zawartą w części 1 załącznika 8 do konwencji chicagowskiej;
- 102) „ryzyko użycia środków” oznacza użycie przez personel lotniczy jednego lub kilku środków psychotropowych w sposób, który:
- a) stanowi bezpośrednie ryzyko dla używającego ich człowieka lub zagraża życiu, zdrowiu lub dobru innych; lub
 - b) wywołuje lub pogarsza problemy lub zaburzenia o charakterze zawodowym, społecznym, umysłowym, psychicznym lub fizycznym;
- 103) „strefa zakazana” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi państwa, w której loty statków powietrznych są zabronione;
- 104) „środki psychotropowe” oznaczają alkohol, opioidy, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i preparaty hipnotyzujące, kokainę, inne stymulatory psychiczne, halucynogenne, lotne rozpuszczalniki, wyłączając kawę i tytoń;
- 105) „radar” oznacza urządzenie do wykrywania za pomocą fal radiowych, które przekazuje informacje dotyczące odległości, kierunku lub wysokości obiektów;
- 106) „strefa obowiązkowej łączności radiowej (RMZ)” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której obowiązkowe jest posiadanie na wyposażeniu działających urządzeń radiowych;
- 107) „służba radionawigacji” oznacza służbę zapewniającą wskazówki lub dane o pozycji w celu wykonania sprawnej i bezpiecznej operacji przez statki powietrzne, wspieraną przez jedną lub więcej pomocy radionawigacyjnych;
- 108) „radiotelefonia” oznacza rodzaj łączności radiowej przeznaczonej głównie do wymiany informacji w postaci fonicznej;
- 109) „powtarzalny plan lotu” oznacza plan lotu dotyczący serii często powtarzających się, regularnie odbywanych pojedynczych lotów o identycznych danych podstawowych, przekazywany przez użytkownika organom ATS do przechowania i do powtarzalnego wykorzystania;
- 110) „punkt meldowania” oznacza określone miejsce geograficzne, w odniesieniu do którego może być podawana pozycja statku powietrznego;
- 111) „strefa ograniczona” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi państwa, w której loty statków powietrznych są ograniczone zgodnie z pewnymi określonymi warunkami;
- 112) „odcinek trasy” oznacza trasę lub jej część, zazwyczaj pokonywaną bez międzylądowania;
- 113) „droga startowa” oznacza prostokątną powierzchnię wyznaczoną na lotnisku lądowym, przygotowaną do startów i lądowań statków powietrznych;

- 114) „miejsce oczekiwania przy drodze startowej” oznacza miejsce przeznaczone do zabezpieczenia drogi startowej, powierzchni ograniczenia przeszkód lub strefy krytycznej/wrażliwej ILS/MLS, gdzie kołujące statki powietrzne i inne pojazdy zatrzymują się i oczekują, zgodnie z poleceniem organu kontroli lotniska;
- 115) „zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR)” oznacza odległość, z której pilot statku powietrznego, znajdującego się w osi drogi startowej, może zobaczyć oznakowanie tej drogi lub światła ją obrysowujące, lub zidentyfikować jej oś;
- 116) „personel, od którego zależy bezpieczeństwo” oznacza osoby mogące zagrozić bezpieczeństwu lotniczemu, jeżeli niewłaściwie wykonują swoje obowiązki i funkcje, w tym, między innymi, członków załogi, personelu obsługi statków powietrznych i kontrolerów ruchu lotniczego;
- 117) „szybowiec” oznacza statek powietrzny cięższy od powietrza, utrzymujący się w locie w wyniku oddziaływania powietrza na stałe powierzchnie nośne, którego lot swobodny nie jest zależny od silnika, w tym lotnie, parolotnie i inne podobne jednostki;
- 118) „radar wtórny (SSR)” oznacza system radarowego nadzoru, który wykorzystuje nadajniki/odbiorniki (interrogatory) i transpondery;
- 119) „informacja SIGMET” oznacza informację wydawaną przez meteorologiczne biuro nadzoru, dotyczącą określonych zjawisk meteorologicznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów;
- 120) „pole sygnałowe” oznacza powierzchnię na lotnisku wykorzystaną do umieszczania na niej sygnałów naziemnych;
- 121) „znaczący punkt nawigacyjny” oznacza ustalone miejsce geograficzne wykorzystywane do określania przebiegu trasy ATS lub toru lotu statku powietrznego albo do innych celów nawigacyjnych i ATS;
- 122) „lot specjalny VFR” oznacza lot VFR wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska, w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
- 123) „statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną” oznacza statek powietrzny, który oddalił się znacznie od swej zamierzonej linii drogi lub który melduje, że utracił orientację;
- 124) „radar dozoru” oznacza urządzenie radarowe wykorzystywane do określania pozycji statku powietrznego w odniesieniu do odległości i kierunku;
- 125) „kołowanie” oznacza ruch statku powietrznego po powierzchni lotniska lub w miejscu operacji lotniczej przy użyciu mocy własnej, wyłączając start i lądowanie;
- 126) „droga kołowania” oznacza określoną drogę na lotnisku lądowym, wyznaczoną do kołowania statków powietrznych i zapewniającą połączenie między określonymi częściami lotniska, włączając:
- a) linię kołowania do stanowiska postojowego, która oznacza część płyty wyznaczoną jako droga kołowania i przeznaczoną do zapewnienia dostępu tylko do stanowisk postojowych statków powietrznych;
 - b) drogę kołowania po płycie, która oznacza część systemu dróg kołowania zlokalizowaną na płycie i mającą na celu zapewnienie kołowania bezpośrednio przez tę płytę;
 - c) drogę szybkiego skołowania, która oznacza drogę kołowania połączoną pod kątem ostrym z drogą startową i przeznaczoną do ułatwienia lądującym statkom powietrznym opuszczenia drogi startowej przy prędkościach większych niż osiągane na innych drogach kołowania i przez to zmniejszającą do minimum czas zajmowania drogi startowej;
- 127) „terytorium” oznacza obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne podlegające suwerenności, będące suzerenem, objęte ochroną lub mandatem państwa;
- 128) „próg drogi startowej” oznacza początek odcinka drogi startowej wykorzystywanej do lądowania;
- 129) „całkowity przewidywany czas przelotu” oznacza:
- a) dla lotów IFR – przewidywany czas, określony w odniesieniu do pomocy nawigacyjnych, potrzebny od startu do przybycia nad wyznaczony punkt, od którego jest zamierzone rozpoczęcie procedury podejścia według wskazań przyrządów, lub – gdy nie ma pomocy nawigacyjnej związanej z lotniskiem docelowym – do przybycia na lotnisko docelowe;
 - b) dla lotów VFR – przewidywany czas niezbędny od startu do przybycia nad lotnisko docelowe;
- 130) „linia drogi” oznacza rzut toru lotu statku powietrznego na powierzchnię ziemi, którego kierunek w każdym jego punkcie jest wyrażony zwykle w stopniach w odniesieniu do północnego kierunku południka (geograficznego, magnetycznego lub siatki);
- 131) „rada dla zapobieżenia kolizji” oznacza radę udzielaną przez organ służb ruchu lotniczego, określającą manewry pomagające pilotowi uniknąć kolizji;
- 132) „informacja o ruchu” oznacza informację podaną przez organ służb ruchu lotniczego celem ostrzeżenia pilota o innym znanym lub zaobserwowanym ruchu lotniczym, który może znajdować się w pobliżu jego pozycji lub zamierzonej trasy lotu, i udzielenia mu pomocy w celu zapobieżenia kolizji;

- 133) „punkt przekazania kontroli” oznacza określony punkt, znajdujący się na torze lotu statku powietrznego, w którym odpowiedzialność za zapewnienie statkowi służby kontroli ruchu lotniczego jest przekazywana z jednego organu kontroli lub stanowiska kontroli do następnego;
- 134) „wysokość bezwzględna przejściowa” oznacza wysokość bezwzględną, na lub poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej jest określana w odniesieniu do wysokości bezwzględnych;
- 135) „poziom przejściowy” oznacza najniższy poziom lotu, jaki można wykorzystać powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej;
- 136) „strefa obowiązkowego używania transpondera (TMZ)” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której obowiązkowe jest posiadanie na wyposażeniu działających transponderów informujących o wysokości ciśnieniowej;
- 137) „niezidentyfikowany statek powietrzny” oznacza statek powietrzny, który został zaobserwowany lub o którym zawiadomiono, że wykonuje lot w danym obszarze, lecz którego tożsamość nie została ustalona;
- 138) „balon wolny bezzałogowy” oznacza statek powietrzny lżejszy od powietrza, bez napędu i załogi, w locie swobodnym;
- 139) „VFR” jest to skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotu z widocznością;
- 140) „lot VFR” oznacza lot wykonywany zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością;
- 141) „widzialność” oznacza widzialność przyjętą dla celów lotniczych, która oznacza większą spośród poniżej podanych wartości:
- a) największa odległość, z której czarny obiekt odpowiednich rozmiarów, umieszczony w pobliżu ziemi, obserwowany na jasnym tle, daje się zauważyć i rozpoznać;
 - b) największa odległość, z której światła o wartości około 1 000 kandeli mogą dawać się zauważyć i rozpoznać na nieoświetlonym tle;
- 142) „warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością” oznaczają warunki meteorologiczne wyrażone za pomocą widzialności, odległości od chmur i pułapu chmur równych ustalonym minimom lub od nich większych;
- 143) „VMC” jest to skrót odnoszący się do warunków meteorologicznych dla lotów z widocznością.

Artykuł 3

Zgodność

Państwa członkowskie zapewniają przestrzeganie wspólnych zasad i przepisów określonych w załączniku do niniejszego

rozporządzenia, bez uszczerbku dla zawartych w art. 14 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przepisów dotyczących elastyczności, oraz środków bezpieczeństwa zawartych w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

Artykuł 4

Zwolnienia dotyczące operacji specjalnych

1. Na wniosek podmiotów wykonujących niżej wymienione działania właściwe organy mogą zwolnić je z przestrzegania szczegółowych wymogów niniejszego rozporządzenia z tytułu wymienionych poniżej działań wykonywanych w interesie publicznym oraz szkoleń potrzebnych dla ich bezpiecznego prowadzenia:

- a) działania policyjne i celne;
- b) działania obejmujące dozоровanie ruchu i pościg;
- c) działania w dziedzinie ochrony środowiska, prowadzone przez organy władzy publicznej lub w ich imieniu;
- d) poszukiwanie i ratownictwo;
- e) loty medyczne;
- f) działania ewakuacyjne;
- g) działania gaśnicze;
- h) zwolnienia wymagane w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów głów państw, ministrów i innych funkcjonariuszy państwowych.

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

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

Artykuł 5

Rozbieżności

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

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

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

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

Artykuł 6

Monitorowanie zmian

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

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

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

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

Artykuł 7

Zmiany w załączniku

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

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

Artykuł 8

Środki przejściowe i dodatkowe

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

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

Artykuł 9

Wymogi dotyczące bezpieczeństwa

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

Artykuł 10

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

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

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

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

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

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

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

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

- b) art. 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

c) nagłówek i pkt 1 załącznika otrzymują brzmienie:

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

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

(*) Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1”.

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

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

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

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

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

a) art. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

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

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

a) art. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

Artykuł 11

Wejście w życie

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

Rozporządzenie stosuje się od dnia 4 grudnia 2012 r.

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

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 26 września 2012 r.

W imieniu Komisji
Przewodniczący
José Manuel BARROSO

ZAŁĄCZNIK

PRAWO LOTNICZE

SEKCJA 1

*Lot nad morzem pełnym***SERA.1001 Przepisy ogólne**

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

SEKCJA 2

Stosowanie i zgodność**SERA.2001 Stosowanie**

Bez uszczerbku dla przepisów zawartych w SERA.1001, zgodnie z art. 1 niniejsze rozporządzenie stosuje się w szczególności do użytkowników przestrzeni powietrznej i statków powietrznych:

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

Niniejsze rozporządzenie ma ponadto zastosowanie do właściwych organów państw członkowskich, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i personelu naziemnego zaangażowanego w eksploatację statków powietrznych.

SERA.2005 Zgodność z prawem lotniczym

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

- a) przepisami wykonywania lotów z widocznością; lub
- b) przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

SERA.2010 Odpowiedzialność

- a) Odpowiedzialność pilota dowódcy

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

- b) Czynności przed lotem

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

SERA.2015 Uprawnienia pilota dowódcy statku powietrznego

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

SERA.2020 Ryzyko użycia środków psychotropowych

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

SEKCJA 3**Przepisy ogólne i zapobieganie kolizjom****ROZDZIAŁ 1****Ochrona osób i mienia****SERA.3101 Niedbałe lub nierozważne użytkowanie statku powietrznego**

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

SERA.3105 Minimalne wysokości lotu

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

SERA.3110 Poziomy przelotu

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

- a) poziomy lotu – dla lotów na najniższym dostępnym poziomie lotu lub powyżej tego poziomu albo, w stosownych przypadkach, powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej;
- b) wysokości bezwzględne – dla lotów poniżej najniższego dostępnego poziomu lotu lub, w stosownych przypadkach, na wysokości bezwzględnej przejściowej lub poniżej tej wysokości.

SERA.3115 Zrzucanie lub rozpylanie substancji

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

- a) zgodnie z przepisami Unii lub, w stosownych przypadkach, przepisami krajowymi dotyczącymi operacji lotniczych regulowanych przez państwa członkowskie; oraz
- b) zgodnie ze wskazówkami podanymi w odpowiednich informacjach, poradach lub zezwoleniu właściwego organu służb ruchu lotniczego.

SERA.3120 Holowanie

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

- a) zgodnie z przepisami Unii lub, w stosownych przypadkach, przepisami krajowymi dotyczącymi operacji lotniczych regulowanych przez państwa członkowskie; oraz
- b) zgodnie ze wskazówkami podanymi w odpowiednich informacjach, poradach lub zezwoleniu odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego.

SERA.3125 Skoki spadochronowe

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

- a) zgodnie z przepisami Unii lub, w stosownych przypadkach, przepisami krajowymi dotyczącymi operacji lotniczych regulowanych przez państwa członkowskie; oraz
- b) zgodnie ze wskazówkami podanymi w odpowiednich informacjach, poradach lub zezwoleniu odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego.

SERA.3130 Loty akrobacyjne

Loty akrobacyjne są wykonywane tylko:

- a) zgodnie z przepisami Unii lub, w stosownych przypadkach, przepisami krajowymi dotyczącymi operacji lotniczych regulowanych przez państwa członkowskie; oraz
- b) zgodnie ze wskazówkami podanymi w odpowiednich informacjach, poradach lub zezwoleniu odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego.

SERA.3135 Loty grupowe

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

- a) jeden z pilotów dowódców zostaje wyznaczony dowódcą statku powietrznego prowadzącego;
- b) pod względem nawigacji i składania meldunku pozycyjnego grupa wykonuje lot jako pojedynczy statek powietrzny;
- c) za zapewnienie separacji między statkami powietrznymi w locie odpowiada pilot dowódca statku powietrznego prowadzącego oraz piloci dowódcy innych statków powietrznych w locie, także w okresach przejściowych, w trakcie których statki powietrzne manewrują, ustalając własną separację w grupie, a także podczas formowania i rozformowania grupy; oraz
- d) w przypadku państwowych statków powietrznych maksymalna odległość poprzeczna, podłużna i pionowa między każdym statkiem powietrznym a dowódcą statku powietrznego prowadzącego jest zgodna z konwencją chicagowską. Wszystkie statki powietrzne, z wyjątkiem państwowych, zachowują odległość od statku prowadzącego poprzeczną i podłużną nieprzekraczającą 1 km (0,5 nm) oraz 30 m (100 ft) w pionie.

SERA.3140 Balony wolne bezzałogowe

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

SERA.3145 Strefy zakazane i ograniczone

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

ROZDZIAŁ 2**Zapobieganie kolizjom****SERA.3201 Przepisy ogólne**

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

SERA.3205 Zbliżenie

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

SERA.3210 Pierwszeństwo drogi

- a) Pilot dowódca statku powietrznego mający pierwszeństwo drogi utrzymuje kurs i prędkość lotu.
 - b) Pilot dowódca statku powietrznego poinformowany o ograniczeniu zdolności manewrowych innego statku powietrznego daje mu pierwszeństwo drogi.
 - c) Pilot dowódca statku powietrznego, który na podstawie niżej podanych przepisów jest zobowiązany do pozostawania z dala od drogi innego statku powietrznego, unika przelatywania nad nim, pod nim lub przed nim, chyba że uczyni to w bezpiecznej odległości i uwzględni skutki turbulencji w strumieniu nadążającym.
- 1) *Zbliżanie na kierunkach przeciwnych.* Gdy dwa statki powietrzne zbliżają się do siebie na kierunkach przeciwnych lub prawie przeciwnych i grozi to niebezpieczeństwem zderzenia, pilot dowódca każdego z nich zmienia swój kurs w prawo.

- 2) *Zbliżanie na kierunkach zbieżnych.* Gdy dwa statki powietrzne zbliżają się do siebie na kierunkach zbieżnych i znajdują się w przybliżeniu na tym samym poziomie, pilot dowódca statku powietrznego, który ma inny statek powietrzny po swojej prawej stronie, daje mu pierwszeństwo drogi, z wyjątkiem następujących sytuacji:
 - (i) statki powietrzne o własnym napędzie silnikowym, cięższe od powietrza, dają pierwszeństwo drogi sterowcom, szybowcom i balonom;
 - (ii) sterowce dają pierwszeństwo drogi szybowcom i balonom;
 - (iii) szybowce dają pierwszeństwo drogi balonom;
 - (iv) statki powietrzne o własnym napędzie silnikowym dają pierwszeństwo drogi statkom powietrznym holującym inne statki powietrzne lub obiekty.
 - 3) *Wyprzedzanie.* Wyprzedzającym statkiem powietrznym jest statek powietrzny, który zbliża się do innego statku powietrznego od tyłu, z kierunku tworzącego z płaszczyzną symetrii statku wyprzedzanego kąt mniejszy niż 70 stopni, tj. statek wyprzedzający znajduje się w takiej pozycji względem statku wyprzedzanego, z której w nocy nie byłoby widoczne albo lewe, albo prawe światło pozycyjne statku wyprzedzanego. Wyprzedzany statek powietrzny ma pierwszeństwo drogi, a pilot dowódca statku powietrznego wyprzedzającego, niezależnie od tego, czy się wznosi lub zniża, czy też wykonuje lot poziomy, pozostaje z dala od statku wyprzedzanego, zmieniając swój kurs w prawo; żadna następna zmiana we wzajemnym położeniu obu statków powietrznych nie zwalnia dowódcy statku powietrznego wyprzedzającego od wymienionego obowiązku, dopóki nie minie statku wyprzedzanego i nie oddali się od niego.
 - (i) *Wyprzedzanie szybowców.* Pilot szybowca wyprzedzającego inny szybowiec może zmienić swój kurs w prawo lub w lewo.
 - 4) *Lądowanie.* Pilot dowódca statku powietrznego w locie lub poruszającego się na ziemi albo na wodzie daje pierwszeństwo drogi statkom powietrznym lądującym lub będącym w końcowej fazie podejścia do lądowania.
 - (i) Gdy co najmniej dwa statki powietrzne cięższe od powietrza zbliżają się do lotniska lub miejsca operacji lotniczej z zamiarem lądowania, pilot dowódca statku powietrznego znajdującego się na wyższym poziomie daje pierwszeństwo drogi statkowi powietrznemu na niższym poziomie, lecz przepis ten nie powinien być wykorzystywany przez pilota dowódcę drugiego statku powietrznego w celu przecięcia drogi innego statku powietrznego będącego w końcowej fazie podejścia do lądowania lub wyprzedzenia go. Tym niemniej statki powietrzne o własnym napędzie silnikowym, cięższe od powietrza, dają pierwszeństwo drogi szybowcom.
 - (ii) *Lądowanie awaryjne.* Pilot dowódca statku powietrznego wiedząc, że inny statek powietrzny jest zmuszony do lądowania, daje temu statkowi pierwszeństwo drogi.
 - 5) *Start.* Pilot dowódca statku powietrznego kołującego na polu manewrowym lotniska daje pierwszeństwo drogi statkom powietrznym startującym lub przygotowującym się do startu.
- d) Ruch naziemny statków powietrznych, osób i pojazdów
- 1) W razie niebezpieczeństwa kolizji dwóch statków powietrznych kołujących na polu ruchu naziemnego lotniska lub równoważnej części miejsca operacji lotniczej mają zastosowanie następujące zasady:
 - (i) gdy dwa statki powietrzne zbliżają się do siebie na kierunkach przeciwnych lub zbliżonych do przeciwnych, każdy z nich zatrzymuje się lub, jeżeli jest to możliwe, zmienia kierunek ruchu w prawo, aby zachować bezpieczną odległość;
 - (ii) gdy dwa statki powietrzne znajdują się na kierunkach zbieżnych, statek powietrzny, który ma drugi statek po swojej prawej stronie, daje mu pierwszeństwo drogi;
 - (iii) statek powietrzny, który jest wyprzedzany przez inny statek powietrzny, ma pierwszeństwo drogi, a statek wyprzedzający zachowuje bezpieczną odległość od statku wyprzedzanego.
 - 2) Na lotnisku kontrolowanym pilot dowódca statku powietrznego kołującego na polu manewrowym zatrzymuje się i oczekuje na wszystkich miejscach oczekiwania przy drodze startowej, chyba że otrzyma jednoznaczne zezwolenie na wjazd na drogę startową lub przejazd przez nią, wydane przez organ kontroli lotniska.
 - 3) Pilot dowódca statku powietrznego kołującego na polu manewrowym zatrzymuje się i oczekuje przy wszystkich oświetlonych poprzeczkach zatrzymania i może kontynuować operację zgodnie z ust. 2 dopiero wtedy, gdy ich światła zostaną wyłączone.
 - 4) Ruch osób i pojazdów na lotniskach
 - (i) Ruch osób lub pojazdów, w tym statków powietrznych holowanych, na polu manewrowym lotniska jest w miarę potrzeby kontrolowany przez organ kontroli lotniska, co ma na celu zapobieganie zagrożeniom dla tych osób, pojazdów i statków powietrznych lub statków powietrznych lądujących, kołujących lub startujących.

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

- A) ruch osób i pojazdów na polu manewrowym lotniska ograniczony jest do niezbędnego minimum, przy czym szczególnie uwzględnia się wymogi dotyczące ochrony strefy wrażliwej (stref wrażliwych) ILS/MLS, gdy wykonywane są precyzyjne operacje według wskazań przyrządów kategorii II lub kategorii III;
- B) z zastrzeżeniem przepisów ppkt (iii), stosuje się takie minima separacji między pojazdami i kołującymi statkami powietrznymi, jakie zostały określone przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej (ANSP) i zatwierdzone przez właściwy organ, z uwzględnieniem dostępnych pomocy;
- C) gdy na tej samej drodze startowej wykonywane są precyzyjne operacje według wskazań przyrządów ILS oraz MLS kategorii II lub kategorii III, wówczas zapewnia się bardziej restrykcyjną ochronę stref krytycznych i stref wrażliwych ILS lub MLS.

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

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

- A) pojazdy i pojazdy holujące statki powietrzne dają pierwszeństwo drogi statkom powietrznym lądującym, startującym lub kołującym;
- B) pojazdy dają pierwszeństwo drogi pojazdom holującym statki powietrzne;
- C) pojazdy dają pierwszeństwo drogi innym pojazdom zgodnie z instrukcjami wydawanymi przez organ służb ruchu lotniczego;
- D) z zastrzeżeniem przepisów lit. A), B) i C) pojazdy i pojazdy holujące statki powietrzne stosują się do instrukcji wydawanych przez organ kontroli lotniska.

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

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

- 1) światła antykolizyjne przeznaczone do zwracania uwagi na statki powietrzne; oraz
- 2) światła pozycyjne przeznaczone do wskazywania obserwatorowi względnego toru lotu statku powietrznego; inne światła nie powinny być włączone, jeżeli istnieje prawdopodobieństwo pomylenia ich ze światłami pozycyjnymi; lub
- 3) w przypadku balonów – światła pozycyjne.

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

- 1) wszystkie statki powietrzne poruszające się na polu ruchu naziemnego lotniska mają włączone światła pozycyjne przeznaczone do wskazywania obserwatorowi względnego toru poruszania się statku powietrznego; inne światła nie powinny być włączone, jeżeli istnieje prawdopodobieństwo pomylenia ich ze światłami pozycyjnymi;
- 2) wszystkie statki powietrzne znajdujące się na polu ruchu naziemnego lotniska, z wyjątkiem tych, którym zapewniono oświetlenie stałe lub inne odpowiednie oświetlenie, mają włączone światła przeznaczone do oznaczania krańcowych punktów konstrukcji, o ile jest to możliwe;
- 3) wszystkie statki powietrzne kołujące lub holowane na polu ruchu naziemnego lotniska mają włączone światła mające na celu zwrócenie uwagi na statek powietrzny; oraz
- 4) wszystkie statki powietrzne na polu ruchu naziemnego lotniska, z pracującymi silnikami, mają włączone światła sygnalizujące ten fakt.

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

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

- 1) kołujące lub holowane na polu ruchu naziemnego lotniska, które są wyposażone w światła antykolizyjne w celu spełnienia wymogów określonych w lit. b) pkt 3; lub
- 2) znajdujące się na polu ruchu naziemnego lotniska, które są wyposażone w światła antykolizyjne w celu spełnienia wymogów określonych w lit. b) pkt 4;

mają je włączone również w dzień.

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

- 1) utrudniają lub mogą utrudniać należyte wykonywanie obowiązków; lub
- 2) narażają obserwatora zewnętrznego na szkodliwe oślepienie.

SERA.3220 Loty w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów

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

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

SERA.3225 Operacje wykonywane na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska

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

- a) obserwuje inny ruch lotniskowy w celu uniknięcia kolizji;
- b) dostosowuje się do ruchu innych statków powietrznych lub trzyma się od nich z dala;
- c) w czasie podejścia do lądowania i po starcie wykonuje wszystkie zakrety w lewo, chyba że otrzyma inne wskazówki lub instrukcje ATC; zasada ta nie dotyczy balonów;
- d) ląduje i startuje pod wiatr, chyba że względy bezpieczeństwa, konfiguracja drogi startowej lub względy ruchu lotniczego uzasadniają przyjęcie innego korzystniejszego warunku; zasada ta nie dotyczy balonów.

SERA.3230 Operacje wykonywane na wodzie

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

- 1) *Zbliżanie na kierunkach zbieżnych.* Pilot dowódca statku powietrznego mający inny statek powietrzny lub statek wodny po swojej prawej stronie daje mu pierwszeństwo drogi, zachowując bezpieczną odległość.
- 2) *Zbliżanie na kierunkach przeciwnych.* Pilot dowódca statku powietrznego zbliżającego się do innego statku powietrznego lub statku wodnego na kierunku przeciwnym lub zbliżonym do przeciwnego zmienia swój kurs w prawo tak, aby zachować bezpieczną odległość.
- 3) *Wyprzedzanie.* Wyprzedzany statek powietrzny lub statek wodny ma pierwszeństwo drogi, a pilot dowódca statku wyprzedzającego zmienia swój kurs tak, aby zachować bezpieczną odległość.
- 4) *Lądowanie i start.* Pilot dowódca statku powietrznego lądującego na wodzie lub startującego z powierzchni wody zachowuje, o ile jest to możliwe, bezpieczną odległość od wszystkich statków wodnych i unika utrudniania im żeglugi.

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

ROZDZIAŁ 3

Sygnaly

SERA.3301 Przepisy ogólne

- a) Pilot dowódca statku powietrznego po zauważeniu lub odebraniu jakiegokolwiek sygnału podanego w dodatku 1 podejmuje takie działania, jakie mogą być konieczne w związku ze znaczeniem danego sygnału podanym w tym dodatku.
- b) Sygnaly wymienione w dodatku 1 z chwilą użycia mają podane w nim znaczenie. Są używane wyłącznie we wskazanym celu i nie należy używać żadnych innych sygnałów, które mogłyby być z nimi mylone.
- c) Sygnalista/koordynator ruchu naziemnego jest odpowiedzialny za przekazanie pilotowi dowódcy statku powietrznego standardowych sygnałów kierowania ruchem naziemnym, w jasny i precyzyjny sposób, posługując się sygnałami przedstawionymi w dodatku 1.
- d) Funkcje sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego mogą pełnić jedynie osoby przeszkolone, wykwalifikowane i zatwierdzone zgodnie z wymogami określonymi w odpowiednich przepisach Unii lub krajowych.
- e) Sygnalista/koordynator ruchu naziemnego jest ubrany w wyróżniającą go fluorescencyjną kamizelkę identyfikacyjną, która umożliwia załodze lotniczej zidentyfikowanie osoby odpowiedzialnej za koordynowanie ruchu naziemnego.
- f) Przy świetle dziennym każdy członek personelu naziemnego uczestniczący w działaniach sygnalizacyjnych używa pałeczek, raketek do tenisa stołowego lub rękawic o właściwościach fluorescencyjnych w świetle dziennym. W nocy lub w warunkach ograniczonej widzialności stosuje się oświetlone pałeczki.

ROZDZIAŁ 4

Czas

SERA.3401 Przepisy ogólne

- a) Stosowany jest uniwersalny czas koordynowany (UTC) wyrażany w godzinach i minutach oraz, w miarę potrzeby, w sekundach, 24-godzinnej doby rozpoczynającej się od północy.
- b) Weryfikacja czasu jest dokonywana przed rozpoczęciem lotu kontrolowanego i, w miarę potrzeby, w dowolnych chwilach podczas lotu.
- c) Gdy czas jest wykorzystywany przy stosowaniu łącza transmisji danych, powinien być podawany z dokładnością do 1 sekundy UTC.
- d) Czas podawany przez służby ruchu lotniczego
- 1) Przed rozpoczęciem kołowania statku powietrznego do startu organy kontroli lotniska podają pilotowi dokładny czas, chyba że ustalono, iż będzie on otrzymywał czas z innych źródeł. Ponadto organy służb ruchu lotniczego podają statkowi powietrznemu czas na żądanie. Weryfikacja czasu jest przeprowadzana z dokładnością co najmniej do najbliższej minuty.

SEKCJA 4

Plany lotów

SERA.4001 Składanie planu lotu

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

- 2) przed rozpoczęciem każdego lotu IFR w przestrzeni powietrznej ze służbą doradczą;
 - 3) przed rozpoczęciem każdego lotu w obrębie lub do obszarów wyznaczonych przez właściwy organ, lub wzdłuż tras wyznaczonych przez ten organ, w celu ułatwienia przekazania informacji powietrznej, zapewnienia służb alarmowych oraz poszukiwawczych i ratowniczych;
 - 4) przed wykonaniem każdego lotu w obrębie lub do obszarów wyznaczonych przez właściwy organ, lub wzdłuż tras wyznaczonych przez ten organ, w celu ułatwienia koordynacji z właściwymi organami wojskowymi lub organami służb ruchu lotniczego w sąsiednich państwach oraz uniknięcia ewentualnej potrzeby przechwytywania dla dokonania identyfikacji;
 - 5) przed każdym lotem z przekroczeniem granic międzynarodowych, o ile zainteresowane państwa nie ustanowią inaczej;
 - 6) przed każdym lotem zaplanowanym do wykonania w nocy, jeżeli wiąże się to z opuszczeniem sąsiedztwa lotniska.
- c) Plan lotu jest przedstawiany przed odlotem w biurze odpraw załóg lub przekazywany podczas lotu odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego lub radiostacji kontroli powietrze-ziemia, chyba że zostało zawarte porozumienie dotyczące przedstawiania powtarzalnych planów lotu.
- d) Plan dla każdego lotu, podczas którego planowany jest przelot nad granicami międzynarodowymi, lub plan dla lotu, któremu ma być zapewniona służba kontroli ruchu lotniczego lub służba doradcza ruchu lotniczego, jest przedstawiany z wyprzedzeniem co najmniej sześćdziesięciu minut przed odlotem. Jeżeli plan jest przedstawiany podczas lotu, to w takim czasie, który umożliwi jego odbiór przez odpowiedni organ służb ruchu lotniczego co najmniej dziesięć minut przed przewidywanym przybyciem statku powietrznego:
- 1) do zamierzonego punktu wejścia do obszaru kontrolowanego lub obszaru ze służbą doradczą; lub
 - 2) do zamierzonego punktu przecięcia drogi lotniczej lub trasy ze służbą doradczą.

SERA.4005 Treść planu lotu

- a) Plan lotu zawiera informacje dotyczące tych spośród poniżej wymienionych danych, które właściwy organ uznał za istotne:
- 1) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
 - 2) przepisy wykonywania lotu i rodzaj lotu;
 - 3) liczba i typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych) oraz kategoria turbulencji w strumieniu nadążającym;
 - 4) wyposażenie;
 - 5) lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej;
 - 6) przewidywany czas odblokowania;
 - 7) prędkość(-ci) przelotowa(-e);
 - 8) poziom(-y) przelotu;
 - 9) trasa zamierzonego lotu;
 - 10) docelowe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej i całkowity przewidywany czas przelotu;
 - 11) zapasowe lotnisko(-a) lub miejsce(-a) operacji lotniczej;
 - 12) zapas paliwa;
 - 13) liczba wszystkich osób na pokładzie;
 - 14) wyposażenie awaryjne i ratownicze;
 - 15) inne informacje.

- b) W planach lotu przekazywanych podczas lotu jako lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej jest podawane miejsce, z którego w razie potrzeby mogą być uzyskane dodatkowe informacje dotyczące lotu. Ponadto zamiast informacji dotyczącej przewidywanego czasu odblokowania podawany jest czas przelotu nad pierwszym punktem trasy, której dotyczy plan lotu.

SERA.4010 Wypełnianie planu lotu

- a) Zależnie od okoliczności, plan lotu zawiera informacje dotyczące odpowiednich danych do punktu „zapasowe lotnisko(-a) lub miejsce(-a) operacji lotniczej” włącznie, w odniesieniu do całej trasy lub jej części, na którą plan lotu został złożony.
- b) Dodatkowo, zależnie od okoliczności, zawiera wszystkie informacje dotyczące pozostałych punktów, jeżeli są one wymagane przez właściwy organ lub uznane za konieczne przez osobę składającą plan lotu.

SERA.4015 Zmiany w planie lotu

- a) Z zastrzeżeniem przepisów SERA.8020 lit. b), w przypadku planu lotu przedstawionego na lot IFR lub lot VFR wykonywany jako lot kontrolowany, odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – wszystkie zmiany do tego planu. W przypadku innych lotów VFR odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – znaczące zmiany w planie lotu.
- b) Jeżeli przedstawione przed odlotem informacje dotyczące zapasu paliwa lub liczby wszystkich osób na pokładzie nie będą ścisłe w chwili odlotu, stanowią one istotne zmiany do plany lotu i podlegają zgłoszeniu.

SERA.4020 Zakończenie planu lotu

- a) Meldunek o przylocie jest składany osobiście, za pomocą radiotelefonu, łączy transmisji danych lub w inny sposób określony przez właściwy organ, możliwie niezwłocznie po wylądowaniu, odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego na lotnisku przylotu w odniesieniu do każdego lotu, na który został przedstawiony plan lotu obejmujący cały lot lub pozostałą część lotu do lotniska docelowego.
- 1) Złożenie meldunku o przylocie nie jest wymagane po wylądowaniu na lotnisku, na którym zapewniane są służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że komunikacja radiowa lub sygnały wzrokowe wskazują na fakt zaobserwowania lądowania.
- b) Jeżeli plan lotu został przedstawiony tylko dla pewnej części lotu, innej niż pozostała część lotu do miejsca docelowego, w miarę potrzeby podaje się stosowny meldunek o zakończeniu tej części lotu odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego.
- c) Jeżeli na lotnisku przylotu lub w miejscu operacji lotniczej nie ma organu służb ruchu lotniczego, meldunek o przylocie jest składany niezwłocznie po wylądowaniu najbliższemu organowi służb ruchu lotniczego za pomocą najszybszego środka przekazu informacji.
- d) Jeżeli wiadomo, że urządzenia łączności na lotnisku przylotu lub w miejscu operacji lotniczej są niewystarczające i jeżeli nie ma innego sposobu przesłania z ziemi meldunków o przylocie, podejmuje się następujące działanie. Tuż przed lądowaniem pilot dowódca statku powietrznego, jeżeli jest to możliwe, nadaje do właściwego organu służb ruchu lotniczego depezę odpowiadającą meldunkowi o przylocie, jeżeli tego rodzaju meldunek jest wymagany. Zazwyczaj depezę nadaje się do stacji lotniczej obsługującej organ służb ruchu lotniczego odpowiedzialny za rejon informacji powietrznej, w którym porusza się statek powietrzny.
- e) Meldunki o przylocie nadawane przez pilota dowódcę statku powietrznego zawierają następujące elementy informacji:
- 1) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
 - 2) lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej;
 - 3) lotnisko docelowe lub miejsce operacji lotniczej (tylko w przypadku zmiany miejsca lądowania);
 - 4) lotnisko przylotu lub miejsce operacji lotniczej;
 - 5) czas przylotu.

SEKCJA 5

Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością (VMC), przepisy wykonywania lotu z widocznością (VFR), loty specjalne VFR i przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR)**SERA.5001 Minima widzialności i odległości od chmur w VMC**

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

Tabela S5-1 (*)			
Zakres wysokości bezwzględnej	Klasa przestrzeni powietrznej	Widzialność w locie	Odległość od chmur
Na poziomie 3 050 m (10 000 ft) AMSL i powyżej	A (**) B C D E F G	8 km	Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft)
Poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL i powyżej 900 m (3 000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1 000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa	A (**) B C D E F G	5 km	Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft)
Na i poniżej 900 m (3 000 ft) AMSL lub 300 m (1 000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa	A (**) B C D E	5 km	Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft)
	F G	5 km (***)	Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi

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

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

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

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

- 1) z prędkością przyrządową (IAS) 140 węzłów (kts) lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu lub wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji; lub
- 2) w warunkach, w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu będzie zazwyczaj małe, np. w strefach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac lotniczych na małych wysokościach;

b) można zezwolić na loty ŚMIGŁOWCÓW przy widzialności w locie *mniejszej niż 1 500 m*, ale nie mniejszej niż 800 m, jeżeli wykonują manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym dla uniknięcia kolizji. Zezwolenie na loty przy widzialności w locie mniejszej niż 800 m może zostać udzielone w szczególnych przypadkach, np. dla lotów medycznych, działań poszukiwawczych i ratunkowych i działań gaśniczych.

SERA.5005 Przepisy wykonywania lotu z widocznością

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

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

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

2) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 5 km.

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

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

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

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

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

- (ii) z wyjątkiem sytuacji określonych w lit. c) pkt 4, nie mają zastosowania przepisy dotyczące ograniczonej widzialności w locie, określone w tabeli S5-1 lit. a) i b);
 - (iii) w klasach przestrzeni powietrznej B, C, D, E, F i G, na wysokości równej lub mniejszej niż 900 m (3 000 ft) nad średnim poziomem morza (MSL) lub 300 m (1 000 ft) nad terenem, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa, pilot stale utrzymuje kontakt wzrokowy z ziemią;
 - (iv) w przypadku śmigłowców w klasach przestrzeni powietrznej F i G, na wysokości równej lub mniejszej niż 900 m (3 000 ft) nad MSL lub 300 m (1 000 ft) nad terenem, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa, widoczność w locie powinna wynosić co najmniej 3 km, pod warunkiem że pilot stale utrzymuje kontakt wzrokowy z ziemią i taką prędkość manewrową, która umożliwia zauważenie w porę innego ruchu lub przeszkód, aby uniknąć kolizji; oraz
 - (v) dla terenów górskich właściwy organ może określić wyższe wartości minimalne widzialności VMC i odległości od chmur;
- 4) w szczególnych przypadkach, takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, zezwolenie dla śmigłowców może zostać wydane przy wartościach minimalnych pułapu chmur, widzialności i odległości od chmur niższych od określonych w pkt 3;
- 5) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie albo gdy zostało udzielone specjalne zezwolenie przez właściwy organ, lot VFR w nocy jest wykonywany na poziomie odpowiadającym co najmniej minimalnej bezwzględnej wysokości lotu ustanowionej przez państwo, nad którego terytorium wykonywany jest przelot, a gdy nie jest ona ustalona, lot ten jest wykonywany:
- (i) nad terenem wyżynnym lub nad obszarami góorskimi – na poziomie co najmniej 600 m (2 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego;
 - (ii) nad terenem innym niż wymieniony w ppkt (i) – na poziomie co najmniej 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.
- d) Z wyjątkiem sytuacji, w której właściwy organ udzielił zezwolenia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 730/2006, loty VFR nie mogą być wykonywane:
- 1) powyżej FL 195;
 - 2) z prędkościami okołodźwiękowymi lub naddźwiękowymi.
- e) Nie można udzielić zezwolenia na lot VFR powyżej FL 285, jeżeli powyżej FL 290 stosowane jest minimum separacji pionowej 300 m (1 000 ft).
- f) Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie lub gdy uzyskano zezwolenie właściwego organu, lot VFR nie jest wykonywany:
- 1) nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego;
 - 2) nad terenem innym niż wymieniony w pkt 1 na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą, lub 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 150 m (500 ft) od statku powietrznego.
- g) Jeżeli w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego nie wskazano inaczej lub właściwy organ nie określił inaczej, loty VFR w przelotach poziomych wykonywanych powyżej 900 m (3 000 ft) nad ziemią lub wodą, lub na wyższym poziomie określonym przez właściwy organ, są wykonywane na poziomie przelotu odpowiednim dla danej linii drogi zgodnie z tabelą poziomów przelotu zamieszczoną w dodatku 3.
- h) Loty VFR są wykonywane zgodnie z przepisami sekcji 8:
- 1) gdy są wykonywane w przestrzeniach powietrznych klasy B, C i D;
 - 2) gdy stanowią część ruchu lotniskowego na lotniskach kontrolowanych; lub
 - 3) gdy są wykonywane jako loty specjalne VFR.
- i) Jeżeli lot VFR jest wykonywany w obrębie lub do obszarów wyznaczonych przez właściwy organ, lub wzdłuż tras wyznaczonych przez ten organ, zgodnie z przepisami zawartymi w SERA.4001 lit. b) pkt 3 lub 4, utrzymywany jest stały nadzór na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia i, gdy zachodzi taka potrzeba, jego pozycja jest zgłaszana organowi służb ruchu lotniczego zapewniającemu służbę informacji powietrznej.

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

- 1) jeżeli plan lotu został przedstawiony, podaje konieczne zmiany, jakie mają być wprowadzone w jego bieżącym planie lotu; lub
- 2) zgodnie z wymogiem zawartym w SERA.4001 lit. b) przedstawia plan lotu właściwemu organowi służb ruchu lotniczego tak szybko, jak jest to możliwe, aby otrzymać zezwolenie przed rozpoczęciem lotu IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej.

SERA.5010 Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych

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

a) w przypadku pilota:

- 1) z dala od chmur i z widzialnością terenu;
- 2) widzialność w locie jest nie mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m;
- 3) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kts lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji; oraz

b) w przypadku ATC:

- 1) wyłącznie w ciągu dnia, chyba że właściwy organ w zezwoleniu ustali inaczej;
- 2) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m;
- 3) pułap chmur jest nie niższy niż 180 m (600 ft).

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

a) Wyposażenie statku powietrznego

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

b) Minimalne poziomy

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

- 1) nad terenem wyżynnym lub nad obszarami góorskimi – na poziomie co najmniej 600 m (2 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego;
- 2) nad terenem innym niż wymieniony w pkt 1) – na poziomie co najmniej 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.

c) Przejście z lotu IFR do lotu VFR

- 1) Statek powietrzny zamierzający przejść z lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów wykonywanych według wskazań przyrządów do lotu wykonywanego zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością powiadamia odpowiedni organ służb ruchu lotniczego, że anuluje lot IFR oraz podaje zmiany, jakie należy wprowadzić do jego bieżącego planu lotu.
- 2) Gdy statek powietrzny wykonuje lot zgodnie z przepisami dla lotów wykonywanych według wskazań przyrządów w warunkach meteorologicznych dla lotu z widocznością lub napotka takie warunki, to nie anuluje swojego planu lotu IFR, jeżeli nie przewiduje i nie zamierza kontynuować lotu przez dłuższy okres w stabilnych warunkach meteorologicznych dla lotu z widocznością.

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

- a) Loty IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej są wykonywane zgodnie z przepisami zawartymi w sekcji 8.
- b) Lot IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej odbywa się na poziomie przelotu wybranym z tabeli poziomów przelotu zamieszczonej w dodatku 3, chyba że za zezwoleniem organu ATS wykorzystywane są techniki wznoszenia się między dwoma poziomami lub ponad poziom. Zawarte w tej tabeli uzależnienie poziomów od linii drogi nie obowiązuje, jeżeli w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego stwierdzono inaczej, lub jeżeli tak postanowił właściwy organ w zbiorze informacji lotniczych.

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

- a) Poziomy przelotów

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

- b) Łączność

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

- c) Meldunki pozycyjne

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

SEKCJA 6**Klasyfikacja przestrzeni powietrznych****SERA.6001 Klasyfikacja przestrzeni powietrznych**

Państwa członkowskie w zależności od własnych potrzeb wyznaczają przestrzeń powietrzną zgodnie z następującą klasyfikacją przestrzeni powietrznych oraz dodatkiem 4:

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

- e) *Klasa E.* Dozwolone są loty IFR i VFR. Loty IFR wykonywane są z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego i są odseparowane od innych lotów IFR. O ile jest to możliwe, w przypadku wszystkich lotów zapewnia się informacje o ruchu. W przypadku lotów IFR wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków, gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. W przypadku wszystkich lotów IFR obowiązuje zezwolenie ATC. Klasy E nie stosuje się w odniesieniu do przestrzeni kontrolowanych.
- f) *Klasa F.* Dozwolone są loty IFR i VFR. Wszystkim uczestniczącym statkom powietrznym wykonującym loty IFR zapewnia się służbę doradczą ruchu lotniczego, a w przypadku wszystkich lotów na żądanie zapewnia się służbę informacji powietrznej. W przypadku lotów IFR korzystających ze służby doradczej wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia, a wszystkie statki powietrzne wykonujące loty IFR winny mieć możliwość nawiązania łączności fonicznej powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków, gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. Nie jest wymagane zezwolenie ATC.
- g) *Klasa G.* Dozwolone są loty IFR i VFR i w ich przypadku na żądanie zapewnia się służbę informacji powietrznej. Wszystkie statki powietrzne wykonujące loty IFR winny mieć możliwość nawiązania łączności fonicznej powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków, gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. Nie jest wymagane zezwolenie ATC.
- h) Stosowanie klasy F uważa się za środek tymczasowy do momentu, w którym będzie możliwe jej zastąpienie alternatywną klasyfikacją.

SERA.6005 Wymogi dotyczące łączności i transponderów SSR

- a) Strefa obowiązkowej łączności radiowej (RMZ)
- 1) Statki powietrzne wykonujące loty VFR w częściach przestrzeni powietrznej klasy E, F lub G i loty IFR w częściach przestrzeni powietrznej klasy F lub G wyznaczonych przez właściwy organ jako strefa obowiązkowej łączności radiowej (RMZ) utrzymują ciągły naskuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności, chyba że alternatywne przepisy określone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla tej konkretnej przestrzeni powietrznej stanowią inaczej.
 - 2) Przed wejściem w strefę obowiązkowej łączności radiowej piloci dokonują na stosownym kanale łączności zgłoszenia początkowego ze wskazaniem wywoływanej stacji, znaku wywoławczego, typu statku powietrznego, pozycji, poziomu, celów lotu oraz innych informacji określonych przez właściwy organ.
- b) Strefa obowiązkowego używania transpondera (TMZ)
- 1) Wszystkie statki powietrzne wykonujące loty w przestrzeni powietrznej wyznaczonej przez właściwy organ jako strefa obowiązkowego używania transpondera (TMZ) są wyposażone w działające transpondery SSR zdolne do działania w modach A i C lub w modzie S, chyba że alternatywne przepisy określone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla tej konkretnej przestrzeni powietrznej stanowią inaczej.
- c) Informacje o przestrzeniach powietrznych wyznaczonych jako strefy obowiązkowej łączności radiowej lub strefy obowiązkowego używania transpondera są odpowiednio ogłaszane w zbiorach informacji lotniczych.

SEKCJA 7

Służby ruchu lotniczego

SERA.7001. Przepisy ogólne – Cele służb ruchu lotniczego

Cele służb ruchu lotniczego to:

- a) zapobieganie kolizji statków powietrznych;
- b) zapobieganie kolizji statków powietrznych na polu manewrowym z przeszkodami na tym polu;
- c) usprawnianie i utrzymywanie uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
- d) zapewnianie porad i informacji potrzebnych do bezpiecznego i efektywnego wykonywania lotów;
- e) zawiadamianie odpowiednich organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz współdziałanie z tymi organizacjami w razie potrzeby.

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

- a) Wykonując swoje zadania, organy służb ruchu lotniczego należyście uwzględniają potrzeby użytkowników statków powietrznych wynikające z ich obowiązków określonych we właściwych przepisach Unii Europejskiej dotyczących operacji powietrznych i jeżeli użytkownicy statków powietrznych tego zażądata, udostępniają im lub wskazanym przez nich przedstawicielom wszelkie informacje umożliwiające im lub wskazanym przez nich przedstawicielom wywiązanie się z tych obowiązków.
- b) O ile jest to możliwe, depesze odebrane przez organy służb ruchu lotniczego (z meldunkami pozycyjnymi włącznie) i dotyczące operacji statku powietrznego, któremu jego użytkownik zapewnia służbę kontroli operacyjnej, są natychmiast, na prośbę użytkownika, udostępniane temu użytkownikowi lub upoważnionemu przez niego przedstawicielowi zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami.

SEKCJA 8**Służba kontroli ruchu lotniczego****SERA.8001 Stosowanie**

Służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana:

- a) wszystkim lotom IFR w przestrzeni powietrznej klas A, B, C, D i E;
- b) wszystkim lotom VFR w przestrzeni powietrznej klas B, C i D;
- c) wszystkim lotom specjalnym VFR;
- d) całemu ruchowi lotniskowemu na lotniskach kontrolowanych.

SERA.8005 Zakres działania służby kontroli ruchu lotniczego

- a) W celu zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego organ kontroli ruchu lotniczego:
- 1) otrzymuje informacje o zamierzonych ruchach każdego statku powietrznego lub o zmianach tych zamierzeń oraz bieżące informacje o postępie lotu każdego statku powietrznego;
 - 2) ustala na podstawie otrzymywanych informacji pozycje znanych mu statków powietrznych wobec siebie;
 - 3) wydaje zezwolenia oraz udziela informacji w celu zapobiegania kolizjom statków powietrznych znajdujących się pod jego kontrolą oraz w celu usprawnienia i utrzymania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
 - 4) koordynuje według potrzeby zezwolenia z innymi organami:
 - (i) jeżeli w przeciwnym razie statek powietrzny mógłby spowodować sytuację konfliktową z innym ruchem będącym pod kontrolą tych organów;
 - (ii) przed przekazaniem kontroli nad statkiem powietrznym tym organom.
- b) Zezwolenia wydawane przez organy kontroli ruchu lotniczego zapewniają separację:
- 1) między wszystkimi lotami w przestrzeni powietrznej klas A i B;
 - 2) między lotami IFR w przestrzeni powietrznej klas C, D i E;
 - 3) między lotami IFR a lotami VFR w przestrzeni powietrznej klasy C;
 - 4) między lotami IFR a lotami specjalnymi VFR;
 - 5) między lotami specjalnymi VFR, chyba że właściwy organ ustali inaczej;

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

c) Z wyjątkiem przypadków, w których można zastosować redukcję minimów separacji w sąsiedztwie lotnisk, separacja jest zapewniana przez organ kontroli ruchu lotniczego przez zastosowanie przynajmniej jednego z następujących rodzajów separacji:

- 1) separacji pionowej uzyskiwanej przez przydzielenie różnych poziomów wybranych z tabeli poziomów przelotu podanych w dodatku 3 do załącznika do niniejszego rozporządzenia, z tym wyjątkiem, że określona w tej tabeli współzależność określanych poziomów i linii drogi nie ma zastosowania, jeżeli podano inaczej w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lub w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego. Minimum separacji pionowej wynosi nominalnie 300 m (1 000 ft) do poziomu FL 410 włącznie oraz nominalnie 600 m (2 000 ft) powyżej tego poziomu;
- 2) separacji poziomej uzyskiwanej przez zapewnienie:
 - (i) separacji podłużnej polegającej na zachowaniu odstępu wyrażonego za pomocą czasu lub odległości między statkami powietrznymi na tej samej linii drogi bądź na krzyżujących się lub przeciwnych liniach drogi; lub
 - (ii) separacji bocznej polegającej na utrzymaniu statków powietrznych na różnych trasach lub w różnych obszarach geograficznych.

SERA.8010 Minima separacji

- a) Wybór minimów separacji do stosowania w określonej części przestrzeni powietrznej jest dokonywany przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej (ANSP) odpowiedzialną za zapewnienie służb ruchu lotniczego i zatwierdzany przez właściwy organ.
- b) W przypadku ruchu, który będzie przechodzić z jednej sąsiadującej przestrzeni powietrznej do drugiej, oraz tras przebiegających w takiej odległości od wspólnej granicy sąsiadujących przestrzeni powietrznych, która jest mniejsza niż minima separacji stosowane w danych okolicznościach, wybór minimów separacji jest dokonywany po konsultacji między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej (ANSP) odpowiedzialnymi za zapewnienie służb ruchu lotniczego w sąsiadujących przestrzeniach powietrznych.
- c) O szczegółach wybranych minimów separacji oraz o obszarach ich stosowania powiadamia się:
 - 1) zainteresowane organy służb ruchu lotniczego; oraz
 - 2) pilotów i użytkowników statków powietrznych za pomocą zbioru informacji lotniczych, jeżeli separacja oparta jest na wykorzystywaniu przez statki powietrzne określonych pomocy nawigacyjnych lub technik nawigacyjnych.

SERA.8015 Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego

- a) Wydawanie zezwoleń kontroli ruchu lotniczego opiera się wyłącznie na wymogach dotyczących zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego.
- b) Działania wymagające zezwolenia
 - 1) Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego jest otrzymywane przed rozpoczęciem lotu kontrolowanego lub części lotu wykonywanej jako lot kontrolowany. O zezwolenie wnioskuje się, przedstawiając plan lotu organowi kontroli ruchu lotniczego.
 - 2) Pilot dowódca statku powietrznego powiadamia ATC, jeżeli zezwolenie kontroli ruchu lotniczego nie jest zadowalające. W takim przypadku ATC w miarę możliwości wydaje zmienione zezwolenie.
 - 3) W przypadku wystąpienia dla statku powietrznego o zezwolenie wymagające pierwszeństwa, na żądanie odpowiedniego organu kontroli ruchu lotniczego przedstawiane jest uzasadnienie tego wniosku.
 - 4) *Możliwa zmiana zezwolenia podczas lotu.* Jeżeli przed odlotem przewidywana jest, w zależności od zapasu paliwa i otrzymania zmiany zezwolenia podczas lotu, możliwość podjęcia decyzji w sprawie lotu na inne lotnisko docelowe, odpowiednie organy kontroli ruchu lotniczego są powiadamiane przez umieszczenie w planie lotu informacji dotyczącej zmiany trasy (jeżeli jest znana) i zmiany lotniska docelowego.
 - 5) Statek powietrzny na lotnisku kontrolowanym nie kołuje na polu manewrowym bez zezwolenia organu kontroli lotniska i stosuje się do wszystkich wydawanych przez ten organ instrukcji.
- c) Zezwolenia dla lotu z prędkością okołoświatłową
 - 1) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego odnoszące się do fazy rozpędzania statku powietrznego do prędkości okołoświatłowej są ważne co najmniej do końca tej fazy.

- 2) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego odnoszące się do fazy redukcji prędkości i zniżania statku powietrznego z właściwej dla przelotu naddźwiękowego do lotu poddźwiękowego zapewniają nieprzerwane zniżanie podczas całej tej fazy.
- d) Treść zezwolenia
- Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego zawiera:
- 1) znaki rozpoznawcze statku powietrznego odpowiadające znakom podanym w planie lotu;
 - 2) granicę zezwolenia;
 - 3) trasę lotu;
 - 4) poziom(-y) lotu dla całej trasy lub jej części i zmiany poziomów, jeżeli są konieczne;
 - 5) wszelkie niezbędne instrukcje lub informacje dotyczące innych zagadnień, takich jak manewry podejścia lub odlotu, łączność oraz czas wygaśnięcia zezwolenia.
- e) Potwierdzenie przez powtórzenie zezwoleń i informacji dotyczących bezpieczeństwa
- 1) Załoga lotnicza potwierdza przez powtórzenie kontrolerowi ruchu lotniczego te części zezwoleń i instrukcji ATC otrzymanych drogą foniczną, które dotyczą zapewnienia bezpieczeństwa lotów. Poniższe pozycje są zawsze potwierdzane przez powtórzenie:
 - (i) zezwolenia ATC na lot;
 - (ii) zezwolenia i instrukcje na zajęcie drogi startowej, lądowanie, start, oczekiwanie przed drogą startową, przecięcie, kołowanie i zawracanie na drodze startowej; oraz
 - (iii) droga startowa w użyciu, nastawy wysokościomierza, kody SSR, nowo przydzielone kanały łączności, instrukcje dotyczące poziomu, kursu i prędkości; oraz
 - (iv) przekazywane przez kontrolera lub zawarte w rozgłaszanych komunikatach ATIS poziomy przejściowe.
 - 2) Inne zezwolenia lub instrukcje, w tym zezwolenia warunkowe i instrukcje dotyczące kołowania, są powtarzane lub potwierdzane w sposób niepozostawiający wątpliwości, że zostały zrozumiane i zostaną zastosowane.
 - 3) Kontroler weryfikuje powtórzenia, aby upewnić się, że zezwolenie lub instrukcja zostały potwierdzone prawidłowo przez załogę lotniczą, i podejmuje niezwłocznie działania celem wyeliminowania jakichkolwiek rozbieżności stwierdzonych przy powtórzeniu.
 - 4) Z wyjątkiem przypadków określonych przez ANSP foniczne powtarzanie depesz CPDLC (nadanych w łączności kontroler–pilot z wykorzystaniem łącza transmisji danych) nie jest wymagane.
- f) Koordynacja zezwoleń
- 1) Zezwolenie kontroli ruchu jest koordynowane między organami kontroli ruchu lotniczego tak, aby dotyczyło całej trasy statku powietrznego lub jej określonej części, jak podano w pkt 2–6.
 - 2) Zezwolenie jest udzielane statkowi powietrznemu na całą trasę lotu, aż do lotniska pierwszego zamierzonego lądowania:
 - (i) jeżeli wszystkie organy, pod kontrolą których statek powietrzny będzie wykonywał lot, miały możliwość skoordynowania warunków zezwolenia przed odlotem statku; lub
 - (ii) jeżeli istnieje wystarczająca pewność, że między organami, które będą kolejno przyjmowały kontrolę nad statkiem, zostanie uprzednio dokonana koordynacja.
 - 3) Jeżeli koordynacja, o której mowa w pkt 2, nie została osiągnięta lub nie jest przewidywana, statek powietrzny otrzymuje zezwolenie tylko do punktu, do którego koordynacja jest zapewniona w wystarczającym stopniu; przed osiągnięciem tego punktu lub w tym punkcie statek powietrzny otrzymuje dalsze zezwolenie lub instrukcje oczekiwania, stosownie do okoliczności.

- 4) W przypadkach przewidzianych przez organ ATS statek powietrzny kontaktuje się z organem kontroli ruchu wydającym zezwolenie z wyprzedzeniem w celu uzyskania takiego zezwolenia przed punktem przekazania kontroli.
- (i) Podczas uzyskiwania zezwolenia z wyprzedzeniem statek powietrzny utrzymuje niezbędną dwukierunkową łączność z organem kontroli ruchu lotniczego, pod którego kontrolą aktualnie się znajduje.
- (ii) Zezwolenie wydane jako zezwolenie z wyprzedzeniem jest dla pilota łatwe do zidentyfikowania.
- (iii) Jeżeli zezwoleń tych nie skoordynowano, zezwolenia z wyprzedzeniem nie wpływają na pierwotny profil lotu statku powietrznego w jakiegokolwiek przestrzeni powietrznej, z wyjątkiem przestrzeni powietrznej podlegającej organowi kontroli ruchu lotniczego, który odpowiada za wydanie zezwolenia z wyprzedzeniem.
- 5) Jeżeli statek powietrzny zamierza odlecieć z lotniska znajdującego się w obszarze kontrolowanym i wejść do innego obszaru kontrolowanego w ciągu trzydziestu minut lub w przedziale czasu uzgodnionym między zainteresowanymi ośrodkami kontroli obszaru, przed udzieleniem zezwolenia na odlot dokonuje się koordynacji z kolejnym ośrodkiem kontroli obszaru.
- 6) Jeżeli statek powietrzny zamierza opuścić obszar kontrolowany w celu wykonywania lotu poza tą przestrzeń powietrzną kontrolowaną, a następnie ponownie wejść do tego samego lub innego obszaru kontrolowanego, to może być udzielone zezwolenie na przelot od miejsca odlotu do lotniska pierwszego zamierzonego lądowania. Zezwolenie takie lub zmiany tego zezwolenia odnoszą się tylko do części lotu wykonywanych w przestrzeni powietrznej kontrolowanej.

SERA.8020 Stosowanie się do planu lotu

- a) Z wyjątkiem przypadków omówionych w lit. b) i d) pilot dowódca statku powietrznego stosuje się do bieżącego planu lotu lub do odpowiedniej części planu przedstawionego dla lotu kontrolowanego, chyba że wnioskował o zmianę i otrzymał zezwolenie odpowiedniego organu kontroli ruchu lotniczego lub zaistniała sytuacja awaryjna wymagająca natychmiastowego podjęcia przez dowódcę statku powietrznego odpowiedniego działania. W tym ostatnim przypadku, gdy tylko jest to możliwe, po zakończeniu działania w sytuacji awaryjnej odpowiedni organ służb ruchu lotniczego jest powiadamiany o podjętym działaniu i o tym, że jego podjęcie nastąpiło w sytuacji awaryjnej.
- 1) Jeżeli pilot dowódca statku powietrznego wykonującego lot kontrolowany nie otrzymał innego polecenia właściwego organu lub wskazówek odpowiedniego organu kontroli ruchu lotniczego, podejmuje w miarę możliwości następujące działania:
- (i) gdy znajduje się na ustanowionej trasie ATS – wykonuje lot wzdłuż określonej osi tej trasy; lub
- (ii) gdy znajduje się na jakiegokolwiek innej trasie – wykonuje lot bezpośrednio między urządzeniami nawigacyjnymi lub punktami określającymi tę trasę.
- 2) Jeżeli pilot dowódca statku powietrznego wykonującego lot wzdłuż odcinka trasy ATS określonego za pomocą ogólnokierunkowych radiolatarń bardzo wysokiej częstotliwości nie otrzymał innego polecenia właściwego organu lub wskazówek odpowiedniego organu kontroli ruchu lotniczego, przechodzi na wykorzystanie jako zasadniczej pomocy nawigacyjnej z urządzenia znajdującego się za statkiem powietrznym na urządzenie znajdujące się przed nim – w punkcie zmiany zamiaru, jeżeli został wyznaczony, lub możliwie najbliżej tego punktu.
- 3) O odstępstwie od wymogów określonych w pkt 2 powiadamiany jest odpowiedni organ służb ruchu lotniczego.
- b) *Niezamierzone zmiany.* Gdy pilot dowódca statku powietrznego wykonującego lot kontrolowany nieumyślnie odstąpi od bieżącego planu lotu, podejmuje następujące działania:
- 1) w przypadku odchylenia od linii drogi: jeżeli statek powietrzny zboczy z linii drogi, natychmiast zmienia kurs, aby jak najprędzej wejść ponownie na tę linię drogi;
- 2) w przypadku odchylenia od rzeczywistej prędkości powietrznej: jeżeli przeciętna rzeczywista prędkość powietrzna na poziomie przelotu między punktami meldowania różni się lub przewiduje się, że będzie się różnić w granicach plus lub minus 5 % od rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w planie lotu, powiadamia o tym odpowiedni organ służb ruchu lotniczego;
- 3) w przypadku zmiany przewidywanego czasu: jeżeli przewiduje się, że czas przelotu nad następnym obowiązkowym punktem meldowania, granicą rejonu informacji powietrznej lub lotniskiem docelowym, w zależności od tego, który z powyższych punktów będzie pierwszy, różni się o więcej niż 3 minuty od czasu, który został podany służbom ruchu lotniczego, lub różni się o odstęp czasu określony przez właściwy organ lub na podstawie porozumień ICAO dotyczących regionalnej żeglugi powietrznej, niezwłocznie podaje odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego poprawiony przewidywany czas.

- 4) Ponadto w sytuacji, gdy został zawarty kontrakt ADS-C, organ służb ruchu lotniczego jest automatycznie powiadamiany za pomocą łącza transmisji danych o zmianach wykraczających poza wartości progowe określone w porozumieniu dotyczącym przesyłania nieregularnych meldunków ADS.
- c) *Zamierzone zmiany.* Wnioski o zmiany w planie lotu zawierają poniżej podane informacje:
- 1) zmiana poziomu przelotu: znak rozpoznawczy statku powietrznego; żądany nowy poziom przelotu i prędkość przelotowa na tym poziomie, poprawiony przewidywany czas przelotu nad granicami następnych rejonów informacji powietrznej (o ile ma zastosowanie);
 - 2) zmiana trasy:
 - (i) *niezmienione miejsce docelowe:* znak rozpoznawczy statku powietrznego; przepisy wykonywania lotu; opis nowej trasy lotu wraz z odpowiednimi danymi planu lotu, począwszy od podania pozycji, znad której ma nastąpić wnioskowana zmiana trasy; poprawiony przewidywany czas; inne odpowiednie informacje;
 - (ii) *zmienione miejsce docelowe:* znak rozpoznawczy statku powietrznego; przepisy wykonywania lotu; opis zmienionej trasy lotu do zmienionego lotniska docelowego wraz z odpowiednimi danymi planu lotu, począwszy od podania pozycji, od której ma nastąpić wnioskowana zmiana trasy; poprawiony przewidywany czas; lotnisko(-a) zapasowe; inne odpowiednie informacje.
- d) *Pogorszenie się warunków pogodowych poniżej VMC.* Gdy okaże się, że wykonanie lotu w VMC zgodnie z bieżącym planem lotu nie będzie możliwe, w przypadku wykonywania lotu VFR jako lotu kontrolowanego:
- 1) zgłaszany jest wniosek o zmianę zezwolenia umożliwiającą statkowi powietrznemu kontynuowanie lotu w VMC do lotniska docelowego lub zapasowego, lub opuszczenie przestrzeni powietrznej, w której wymagane jest zezwolenie ATC; lub
 - 2) jeżeli uzyskanie zezwolenia zgodnie z lit. a) nie jest możliwe, utrzymywany jest lot w VMC i odpowiedni organ ATC jest powiadamiany o podjęciu działania w celu opuszczenia danej przestrzeni powietrznej lub lądowania na najbliższym dogodnym lotnisku; lub
 - 3) w przypadku wykonywania lotu w strefie kontrolowanej zgłaszany jest wniosek o zezwolenie na wykonanie lotu jako lotu specjalnego VFR; lub
 - 4) zgłaszany jest wniosek o zezwolenie na wykonanie lotu zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

SERA.8025 Meldunki pozycyjne

- a) Pilot dowódca statku powietrznego wykonującego lot kontrolowany podaje odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego, możliwie jak najwcześniej, czas i poziom minięcia każdego kolejnego wyznaczonego obowiązkowego punktu meldowania wraz z innymi wymaganymi informacjami, chyba że został zwolniony z tego obowiązku przez właściwy organ lub przez odpowiedni organ służb ruchu lotniczego zgodnie z warunkami podanymi przez właściwy organ. Podobne meldunki pozycyjne są podawane w odniesieniu do dodatkowych punktów, jeżeli wymaga tego odpowiedni organ służb ruchu lotniczego. Jeżeli punkty meldowania nie zostały wyznaczone, meldunki pozycyjne są składane z częstotliwością ustaloną przez właściwy organ lub określoną przez odpowiedni organ służb ruchu lotniczego.
- 1) Statki powietrzne wykonujące loty kontrolowane i przekazujące informacje o pozycji odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego za pomocą łącza transmisji danych składają foniczne meldunki pozycyjne tylko na żądanie.

SERA.8030 Zakończenie kontroli

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

SERA.8035 Łączność

- a) Statek powietrzny wykonujący lot kontrolowany utrzymuje ciągły nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz łączności dwukierunkowej z odpowiednim organem kontroli ruchu lotniczego, tak jak to jest wymagane, z wyjątkiem sytuacji, gdy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej stanowią inaczej w odniesieniu do statku powietrznego stanowiącego część ruchu lotniskowego na lotnisku kontrolowanym.
- 1) Wymóg utrzymywania przez statek powietrzny nasłuchu na częstotliwości łączności fonicznej powietrze-ziemia pozostaje w mocy również po ustanowieniu łączności po łączu transmisji danych (CPDLC).

- b) Państwa członkowskie stosują się do odpowiednich przepisów dotyczących awarii systemu łączności przyjętych zgodnie z konwencją chicagowską. Komisja przedstawi projekt wspólnych procedur europejskich najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r., w celu wdrożenia wymienionych przepisów ICAO do prawa Unii.

SEKCJA 9

Służba informacji powietrznej

SERA.9001 Stosowanie

- a) Odpowiednie organy służb ruchu lotniczego zapewniają służbę informacji powietrznej wszystkim statkom powietrznym, których te informacje mogą dotyczyć, oraz:
- 1) którym zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego; lub
 - 2) o których odpowiednie organy służb ruchu lotniczego zostały w inny sposób zawiadomione.
- b) Korzystanie ze służby informacji powietrznej nie zwalnia pilota dowódcy statku powietrznego z żadnej odpowiedzialności i do niego należy ostateczna decyzja co do proponowanej zmiany planu lotu.
- c) Jeżeli organy służb ruchu lotniczego zapewniają jednocześnie służbę informacji powietrznej oraz służbę kontroli ruchu lotniczego, zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego ma pierwszeństwo przed służbą informacji powietrznej w każdym przypadku, w którym wymaga tego zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego.

SERA.9005 Zakres służby informacji powietrznej

- a) Służba informacji powietrznej zapewnia następujące informacje:
- 1) informacje SIGMET i AIRMET;
 - 2) informacje dotyczące przederupcyjnej aktywności wulkanicznej, erupcji wulkanicznej i chmur popiołów wulkanicznych;
 - 3) informacje dotyczące przedostania się do atmosfery materiałów radioaktywnych lub toksycznych chemikaliów;
 - 4) informacje o zmianach dotyczących dostępności służby radionawigacji;
 - 5) informacje o zmianach stanu lotnisk i ich urządzeń wraz z informacją o stanie pól ruchu naziemnego, gdy są one pokryte śniegiem, lodem lub znaczną warstwą wody;
 - 6) informacje o balonach wolnych bezzałogowych;
- oraz inne informacje mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo.
- b) Służba informacji powietrznej zapewniana statkom powietrznym, poza informacjami wymienionymi w lit. a), obejmuje dostarczanie również informacji dotyczących:
- 1) warunków pogodowych aktualnych lub prognozowanych na lotniskach odlotu, docelowym i zapasowym;
 - 2) niebezpieczeństwa kolizji statków powietrznych wykonujących loty w przestrzeniach powietrznych klas C, D, E, F i G;
 - 3) w przypadku lotów nad obszarami wodnymi, w miarę możliwości i gdy pilot tego zażąda – wszelkich dostępnych informacji, takich jak: radiowy znak wywoławczy, pozycja, rzeczywista linia drogi, prędkość itd. statków wodnych znajdujących się w danym obszarze.
- c) Służba informacji powietrznej zapewniana lotom VFR, poza informacjami wymienionymi w lit. a), obejmuje również dostarczanie dostępnych informacji dotyczących ruchu i warunków pogodowych wzdłuż trasy lotu, gdy mogłyby one uniemożliwić kontynuowanie lotu zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością.

SERA.9010 Służba automatycznej informacji lotniskowej (ATIS)**a) Stosowanie komunikatów ATIS w bezpośrednim przekazie zapytań i odpowiedzi**

- 1) Na żądanie pilota odpowiedni organ służb ruchu lotniczego przekazuje odpowiedni(-e) komunikat(-y) ATIS.
- 2) Jeśli dostarczane są komunikaty foniczne ATIS lub D-ATIS, wówczas:
 - (i) statek powietrzny potwierdza otrzymanie informacji po nawiązaniu łączności odpowiednio z organem ATS zapewniającym służbę kontroli zbliżania, organem kontroli lotniska lub lotniskową służbą informacji powietrznej (AFIS); oraz
 - (ii) odpowiedni organ służb ruchu lotniczego podaje statkom powietrznym aktualne dane do nastawienia wysokościomierza, odpowiadając na potwierdzenie otrzymania komunikatu ATIS, lub w przypadku przylatujących statków powietrznych czyni to w innym czasie ustalonym przez właściwy organ.
- 3) Informacji zawartej w bieżącym komunikacie ATIS, którego odbiór został potwierdzony przez zainteresowany statek powietrzny, nie należy włączać do bezpośredniego przekazu skierowanego do statku powietrznego, z wyjątkiem informacji dotyczącej nastawienia wysokościomierza przekazanej zgodnie z pkt 2.
- 4) Jeżeli statek powietrzny potwierdzi odbiór nieaktualnej informacji ATIS, wówczas elementy informacji wymagające uaktualnienia niezwłocznie przekazuje się statkowi powietrznemu.

b) ATIS dla przylatujących i odlatujących statków powietrznych

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

- 1) nazwa lotniska;
- 2) wskaźnik przylotu lub odlotu;
- 3) rodzaj kontraktu, jeżeli nadawanie jest prowadzone za pomocą D-ATIS;
- 4) oznacznik;
- 5) w stosownych przypadkach – czas obserwacji;
- 6) spodziewany(-e) rodzaj(-e) podejścia;
- 7) droga(-i) startowa(-e) w użyciu; status systemu hamowania stanowiący ewentualne niebezpieczeństwo;
- 8) istotne warunki na powierzchni drogi startowej oraz w stosownych przypadkach warunki hamowania;
- 9) w stosownych przypadkach – czas oczekiwania;
- 10) poziom przejściowy, jeżeli ma zastosowanie;
- 11) inne znaczące informacje operacyjne;
- 12) prędkość i kierunek wiatru przyziemnego, łącznie z istotnymi zmianami, a gdy czujniki wiatromierzy są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych) w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników statków powietrznych;
- 13) widzialność i gdy ma to zastosowanie – RVR ⁽¹⁾;

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

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

c) ATIS dla przylatujących statków powietrznych

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

- 1) nazwa lotniska;
- 2) wskaźnik przylotu;
- 3) rodzaj kontraktu, jeżeli nadawanie jest prowadzone za pomocą D-ATIS;
- 4) oznacznik;
- 5) w stosownych przypadkach – czas obserwacji;
- 6) spodziewany(-e) rodzaj(-e) podejścia;
- 7) główna(-e) droga(-i) lądowania; status systemu hamowania stanowiący ewentualne niebezpieczeństwo;
- 8) istotne warunki na powierzchni drogi startowej oraz w stosownych przypadkach warunki hamowania;
- 9) w stosownych przypadkach – czas oczekiwania;
- 10) poziom przejściowy, jeżeli ma zastosowanie;
- 11) inne znaczące informacje operacyjne;
- 12) prędkość i kierunek wiatru przyziemnego, łącznie z istotnymi zmianami, a gdy czujniki wiatromierzy są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych) w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników statków powietrznych;
- 13) widzialność i gdy ma to zastosowanie – RVR ⁽¹⁾;
- 14) aktualna pogoda ⁽¹⁾;
- 15) zachmurzenie poniżej 1 500 m (5 000 ft) lub poniżej najwyższej minimalnej bezwzględnej wysokości sektorowej, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; cumulonimbus; jeżeli niebo nie jest widoczne – widzialność pionowa, gdy jest dostępna ⁽¹⁾;
- 16) temperatura powietrza;

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

- 17) temperatura punktu rosy;
- 18) nastawy wysokościomierza(-y);
- 19) dostępne informacje o istotnych zjawiskach meteorologicznych w sektorze podejścia, z uskokiem wiatru włącznie, oraz informacje o niedawnych warunkach pogodowych o znaczeniu operacyjnym;
- 20) prognoza dla lądowania typu trend, gdy jest dostępna; oraz
- 21) szczególne instrukcje ATIS.

d) ATIS dla odlatających statków powietrznych

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

- 1) nazwa lotniska;
- 2) wskaźnik odlotu;
- 3) rodzaj kontraktu, jeżeli nadawanie jest prowadzone za pomocą D-ATIS;
- 4) oznacznik;
- 5) w stosownych przypadkach – czas obserwacji;
- 6) droga(-i) startowa(-e) w użyciu do startu; status systemu hamowania stanowiący ewentualne niebezpieczeństwo;
- 7) istotne warunki na powierzchni drogi startowej (dróg startowych) w użyciu do startu i w stosownych przypadkach warunki hamowania;
- 8) w stosownych przypadkach – opóźnienie odlotu;
- 9) poziom przejściowy, jeżeli ma zastosowanie;
- 10) inne znaczące informacje operacyjne;
- 11) prędkość i kierunek wiatru przyziemnego, łącznie z istotnymi zmianami, a gdy czujniki wiatromierzy są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych) w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników statków powietrznych;
- 12) widzialność i gdy ma to zastosowanie – RVR ⁽¹⁾;
- 13) aktualna pogoda ⁽¹⁾;
- 14) zachmurzenie poniżej 1 500 m (5 000 ft) lub poniżej najwyższej minimalnej bezwzględnej wysokości sektorowej, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; cumulonimbus; jeżeli niebo nie jest widoczne – widzialność pionowa, gdy jest dostępna ⁽¹⁾;
- 15) temperatura powietrza;
- 16) temperatura punktu rosy;
- 17) nastawy wysokościomierza(-y);
- 18) dostępne informacje o istotnych zjawiskach meteorologicznych w sektorze wznoszenia, z uskokiem wiatru włącznie;
- 19) prognoza dla lądowania typu trend, gdy jest dostępna; oraz
- 20) szczególne instrukcje ATIS.

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

SEKCJA 10

Śłużba alarmowa**SERA.10001 Stosowanie**

- a) Organy służb ruchu lotniczego zapewniają służbę alarmową:
- 1) wszystkim statkom powietrznym, którym zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego;
 - 2) w miarę możliwości wszystkim innym statkom powietrznym, które złożyły plan lotu lub o których organy służb ruchu lotniczego zostały w inny sposób zawiadomione; oraz
 - 3) statkom powietrznym, o których wiadomo lub przypuszcza się, że są przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji.

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

- a) Jeżeli organ służb ruchu lotniczego ustalił, że dany statek powietrzny znajduje się w sytuacji awaryjnej, o charakterze sytuacji informuje jak najszybciej inne statki powietrzne, o których wiadomo, że znajdują się w sąsiedztwie tego statku powietrznego, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w lit. b).
- b) Jeżeli organ służb ruchu lotniczego wie lub sądzi, że statek powietrzny staje się przedmiotem bezprawnej ingerencji, w łączności ATS powietrze-ziemia nie wspomina się o charakterze sytuacji awaryjnej, chyba że była już wcześniej o nim mowa w komunikatach z tego statku powietrznego i istnieje pewność, że taka wzmianka nie pogorszy sytuacji.

SEKCJA 11

Ingerencja, sytuacje awaryjne i przechwytywanie**SERA.11001 Bezprawna ingerencja**

- a) Statek powietrzny, który jest obiektem bezprawnej ingerencji, stara się ustawić transponder na kod 7500 i zawiadomić odpowiedni organ ATS o tym fakcie, o wszystkich istotnych okolicznościach z tym związanych i o wszystkich odchyleniach od bieżącego planu lotu spowodowanych tymi okolicznościami, aby umożliwić organowi ATS udzielenie pierwszeństwa działań w stosunku do statku powietrznego i zminimalizowanie konfliktu z innymi statkami powietrznymi.
- b) Gdy statek powietrzny jest poddany bezprawnej ingerencji, pilot dowódca podejmuje wszelkie starania w celu jak najszybszego wylądowania na najbliższym dogodnym lotnisku lub na specjalnym lotnisku wyznaczonym przez właściwy organ, chyba że sytuacja na pokładzie statku powietrznego nakazuje inne postępowanie.

SERA.11005 Służba zapewniana statkom powietrznym w sytuacjach awaryjnych

- a) W przypadku, w którym wiadomo lub sądzi się, że statek powietrzny znajduje się w sytuacji awaryjnej, w tym że stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji, organy służb ruchu lotniczego poświęcają mu jak największą uwagę, udzielają mu jak największej pomocy i dają mu pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi w takim stopniu, w jakim konieczność taka wynika z okoliczności.
- b) Jeżeli statek powietrzny jest przedmiotem faktycznej lub podejrzewanej bezprawnej ingerencji, organy służb ruchu lotniczego niezwłocznie spełniają żądania statku powietrznego. Następuje ciągle przekazywanie informacji dotyczących bezpiecznego przebiegu lotu i podejmowane są działania niezbędne do usprawnienia przebiegu wszystkich etapów lotu, zwłaszcza bezpiecznego lądowania statku powietrznego.
- c) Jeżeli statek powietrzny jest przedmiotem faktycznej lub podejrzewanej bezprawnej ingerencji, organy służb ruchu lotniczego zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami bezzwłocznie informują odpowiedni organ wyznaczony przez państwo oraz wymieniają niezbędne informacje z użytkownikiem statku powietrznego lub wskazanym przez niego przedstawicielem.

SERA.11010 Wystąpienie nieprzewidzianych okoliczności podczas lotu

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

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

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

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

- (ii) wykorzystuje wszelkie dostępne środki w celu ustalenia jego pozycji;
 - (iii) informuje inne organy służb ruchu lotniczego, do których przestrzeni mógł lub może dotrzeć statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną, biorąc pod uwagę wszystkie czynniki, które mogły wpłynąć na lot statku powietrznego w tych okolicznościach;
 - (iv) informuje, zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami, odpowiednie organy wojskowe oraz dostarcza im plan lotu i inne dane dotyczące statku powietrznego, którego załoga utraciła orientację geograficzną;
 - (v) zwraca się do organów, o których mowa w ppkt (iii) i (iv), oraz do innych statków powietrznych w locie o wszelką pomoc w nawiązaniu łączności ze statkiem powietrznym i ustaleniu jego pozycji.
- 2) Wymogi określone w pkt 1 ppkt (iv) i (v) dotyczą również organów służb ruchu lotniczego informowanych zgodnie z pkt 1 ppkt (iii).
- 3) Jeżeli pozycja statku powietrznego zostanie ustalona, organ służb ruchu powietrznego:
- (i) powiadamia statek powietrzny o jego pozycji i działaniach naprawczych, które należy podjąć. Powiadomienie to następuje niezwłocznie po otrzymaniu przez organ ATS wiadomości o możliwości przechwycenia lub innego zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego; oraz
 - (ii) w razie konieczności dostarcza innym organom służb ruchu lotniczego i odpowiednim organom wojskowym właściwe informacje dotyczące statku powietrznego, którego załoga utraciła orientację geograficzną, oraz wszelkich udzielonych mu rad.
- b) Gdy tylko organ służb ruchu lotniczego dowie się wiadomość o niezidentyfikowanym statku powietrznym w jego przestrzeni, podejmuje starania w celu jego identyfikacji, jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia służb ruchu lotniczego lub wymagane przez odpowiednie organy wojskowe zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami. W tym celu organ służb ruchu lotniczego podejmuje takie działania z niżej wymienionych, które są właściwe w danych okolicznościach:
- 1) podejmuje próbę nawiązania dwukierunkowej łączności ze statkiem powietrznym;
 - 2) zwraca się do innych organów służb ruchu lotniczego w danym rejonie informacji powietrznej o informacje dotyczące lotu i pomoc w nawiązaniu dwukierunkowej łączności z tym statkiem powietrznym;
 - 3) zwraca się do organów służb ruchu lotniczego obsługujących sąsiednie rejony informacji powietrznej o informacje dotyczące lotu i pomoc w nawiązaniu dwukierunkowej łączności z tym statkiem powietrznym;
 - 4) podejmuje próbę uzyskania informacji od innych statków powietrznych znajdujących się w danej przestrzeni;
 - 5) w razie konieczności organ służb ruchu lotniczego informuje odpowiedni organ wojskowy niezwłocznie po ustaleniu tożsamości statku powietrznego.
- c) W przypadku statku powietrznego, którego załoga utraciła orientację geograficzną, lub niezidentyfikowanego statku powietrznego uwzględnia się możliwość, że statek powietrzny stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji. Odpowiedni organ wyznaczony przez państwo zostaje niezwłocznie poinformowany o uznaniu przez organ służb ruchu lotniczego, że statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną, lub niezidentyfikowany statek powietrzny może być przedmiotem bezprawnej ingerencji, co odbywa się zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami.

SERA.11015 Przechwytywanie

- a) Z wyjątkiem sytuacji, w której przechwytywanie i eskorta są zapewniane statkowi powietrznemu na żądanie, przechwytywanie cywilnych statków powietrznych regulują odpowiednie przepisy i wytyczne administracyjne wydane przez państwa członkowskie zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, w szczególności art. 3 lit. d), który stanowi, że umawiające się państwa zobowiązują się, przy ustalaniu przepisów dotyczących swoich państwowych statków powietrznych, mieć na względzie bezpieczeństwo żeglugi cywilnych statków powietrznych.
- b) Pilot dowódca przechwytywanego cywilnego statku powietrznego:
- 1) niezwłocznie wykonuje polecenia wydawane mu przez przechwytyjący statek powietrzny, przyjmując i odpowiadając na sygnały wzrokowe zgodnie ze specyfikacjami podanymi w tabelach S11-1 i S11-2;

- 2) w miarę możliwości zawiadamia odpowiedni organ służb ruchu lotniczego;
- 3) stara się nawiązać łączność radiową z przechwytyjącym statkiem powietrznym lub odpowiednim organem kierującym przechwytywaniem, przez nadanie wywołania ogólnego na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz, podając identyfikację przechwytywanego statku powietrznego i rodzaj lotu; jeżeli nie uda się nawiązać łączności, w miarę możliwości powtarza to wywołanie na częstotliwości awaryjnej 243 MHz;
- 4) jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w transponder SSR, wybiera mod A kod 7700, chyba że otrzymał inne polecenie od odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego;
- 5) jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w ADS-B lub ADS-C, wybiera odpowiednią funkcję awaryjną, jeżeli jest dostępna, chyba że otrzymał inne polecenie od odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego.

Tabela S11 – 1

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

Pozycja	Sygnały PRZECHWYTYJĄCEGO statku powietrznego	Znaczenie	Odpowiedzi PRZECHWYTYWANEGO statku powietrznego	Znaczenie
1	DZIEŃ lub NOC – przechyłanie statku powietrznego i błyskanie światłami pozycyjnymi w nieregularnych odstępach czasu (i światłami lądowania w przypadku śmigłowca) z pozycji nieco powyżej, z przodu i zazwyczaj z lewej strony przechwytywanego statku powietrznego (lub z prawej strony, jeżeli przechwytywanym statkiem powietrznym jest śmigłowiec). Po potwierdzeniu zrozumienia sygnału wykonanie powolnego poziomego zakrętu, zazwyczaj w lewo (lub w prawo w przypadku śmigłowca) na żądany kurs. <i>Uwaga 1.</i> Warunki meteorologiczne lub terenowe mogą wymagać od przechwytyjącego statku powietrznego zmiany pozycji i kierunku zakrętu podanego w pkt 1. <i>Uwaga 2.</i> Jeżeli przechwytywany statek powietrzny nie jest w stanie nadążyć za przechwytyjącym statkiem powietrznym, ten ostatni powinien wykonać kilka manewrów z dwoma zakrętami po 180° i przechylać statkiem powietrznym za każdym razem, gdy przelatuje obok przechwytywanego statku powietrznego.	Zostałeś przechwycony. Leć za mną.	DZIEŃ lub NOC – przechyłanie statku powietrznego, błyskanie światłami pozycyjnymi w nieregularnych odstępach czasu i lot za przechwytyjącym statkiem powietrznym.	Zrozumiałem, wykonam.
2	DZIEŃ lub NOC – energiczny manewr oddalania się od przechwytywanego statku powietrznego przez wykonanie zakrętu o 90° stopni lub więcej z równoczesnym zwiększeniem wysokości, bez przecinania linii lotu przechwytywanego statku powietrznego.	Możesz kontynuować lot.	DZIEŃ lub NOC – przechyłanie statku powietrznego.	Zrozumiałem, wykonam.
3	DZIEŃ lub NOC – wypuszczenie podwozia (jeżeli jest to możliwe), włączenie stałych światel lądowania i przelot nad drogą startową w użyciu lub w przypadku, gdy przechwytywanym statkiem powietrznym jest śmigłowiec, przelot nad lądowiskiem dla śmigłowców. W przypadku śmigłowców przechwytyjący śmigłowiec wykonuje podejście do lądowania z przejściem do zawisu w sąsiedztwie lądowiska.	Ląduj na tym lotnisku.	DZIEŃ lub NOC – wypuszczenie podwozia (jeżeli jest to możliwe), włączenie stałych światel lądowania i lot za przechwytyjącym statkiem powietrznym; jeżeli po przełocie nad drogą startową, która jest w użyciu, lub nad lądowiskiem dla śmigłowców lądowanie zostanie uznane za bezpieczne – rozpoczęcie lądowania.	Zrozumiałem, wykonam.

Tabela S11 – 2

Sygnaly podawane przez przechwytywany statek powietrzny i odpowiedzi na nie przechwytyującego statku powietrznego

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

- c) Jeżeli instrukcje otrzymane przez radio z jakichkolwiek źródeł są sprzeczne z poleceniami podawanymi przez przechwytyujący statek powietrzny za pośrednictwem sygnałów wzrokowych, przechwytywany statek powietrzny niezwłocznie prosi o wyjaśnienie, stosując się jednocześnie do instrukcji wzrokowych przekazywanych przez przechwytyujący statek powietrzny.
- d) Jeżeli instrukcje otrzymane przez radio z jakichkolwiek źródeł są sprzeczne z poleceniami podawanymi przez przechwytyujący statek powietrzny drogą radiową, przechwytywany statek powietrzny niezwłocznie prosi o wyjaśnienie, stosując się jednocześnie do instrukcji radiowych przekazywanych przez przechwytyujący statek powietrzny.
- e) Jeżeli w trakcie przechwytywania nawiązana została łączność radiowa, ale porozumiewanie się we wspólnym języku nie jest możliwe, należy podjąć próbę przekazania poleceń, potwierdzenia przyjęcia poleceń i istotnych informacji, posługując się wyrażeniami z podaną wymową, zamieszczonymi w tabeli S11-3, przekazując każde z nich dwukrotnie:

Tabela S11-3

Wyrażenia do stosowania przez PRZECHWYTUJĄCY statek powietrzny			Wyrażenia do stosowania przez PRZECHWYTYWANY statek powietrzny		
Wyrażenie	Wymowa (¹)	Znaczenie	Wyrażenie	Wymowa (¹)	Znaczenie
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Jaki jest twój znak wywoławczy?	CALL SIGN (znak wywoławczy) (²)	<u>KOL</u> SA-IN (znak wywoławczy)	Mój znak wywoławczy to (znak wywoławczy)
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Leć za mną	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Zrozumiałem
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Zniżaj się do lądowania	Will comply		
			CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Nie mogę wykonać
YOU LAND	<u>YOU</u> <u>LAAND</u>	Wyląduj na tym lotnisku	REPEAT	REE- <u>PEET</u>	Powtórz polecenie

Wyrażenia do stosowania przez PRZECHWYTUJĄCY statek powietrzny			Wyrażenia do stosowania przez PRZECHWYTYWANY statek powietrzny		
Wyrażenie	Wymowa ⁽¹⁾	Znaczenie	Wyrażenie	Wymowa ⁽¹⁾	Znaczenie
			AM LOST	<u>AM LOSST</u>	Nie znam swojej pozycji
PROCEED	PRO- <u>SEED</u>	Możesz kontynuować lot			
			MAYDAY	MAYDAY	Jestem w stanie zagrożenia
			HIJACK ⁽³⁾	<u>HI-JACK</u>	Jestem uprowadzony
			LAND (nazwa miejsca)	LAAND (nazwa miejsca)	Proszę o lądowanie w (nazwa miejsca)
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Proszę o zniżanie

⁽¹⁾ W drugiej kolumnie podkreślono sylaby, które należy zaakcentować.

⁽²⁾ Wymagane jest przekazanie znaku wywoławczego używanego w łączności radiotelefonicznej z organami służb ruchu lotniczego i odpowiadającego znakowi rozpoznawczemu statku powietrznego podanemu w planie lotu.

⁽³⁾ Nie zawsze okoliczności pozwalają na użycie wyrażenia „HIJACK” lub mogą sprawić, że jego użycie nie jest pożądane.

- f) Gdy tylko organ służb ruchu lotniczego dowie się o tym, że w podlegającej mu przestrzeni przechwytywany jest statek powietrzny, podejmuje takie działania z niżej wymienionych, które są właściwe w danych okolicznościach:
- 1) podejmuje próbę nawiązania dwukierunkowej łączności z przechwytywanym statkiem powietrznym, wykorzystując dostępne środki, łącznie z awaryjną częstotliwością radiową 121,5 MHz, chyba że taka łączność już została nawiązana;
 - 2) informuje pilota przechwytywanego statku powietrznego o fakcie przechwytywania statku;
 - 3) nawiązuje kontakt z organem kierującym przechwytywaniem, utrzymującym dwukierunkową łączność z przechwytywanym statkiem powietrznym, i przekazuje temu organowi dostępne informacje o przechwytywanym statku powietrznym;
 - 4) w miarę potrzeby przekazuje treść depech między przechwytywanym statkiem powietrznym lub organem kierującym przechwytywaniem a przechwytywanym statkiem powietrznym;
 - 5) w ścisłej koordynacji z organem kierującym przechwytywaniem podejmuje konieczne działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa przechwytywanemu statkowi powietrznemu;
 - 6) informuje organy służb ruchu lotniczego obsługujące sąsiadujące rejonu informacji powietrznej, jeżeli okaże się, że statek powietrzny z tych rejonów zabłądził.
- g) Gdy tylko organ służb ruchu lotniczego dowie się o tym, że statek powietrzny jest przechwytywany poza podlegającą mu przestrzenią, podejmuje takie działania z niżej wymienionych, które są właściwe w danych okolicznościach:
- 1) informuje organ służb ruchu lotniczego obsługujący przestrzeń powietrzną, w której przechwytywanie ma miejsce, oraz dostarcza mu dostępne informacje, które będą pomocne przy identyfikacji statku powietrznego, i zwraca się do niego o podjęcie działania zgodnie z lit. f);
 - 2) przekazuje treść komunikatów między przechwytywanym statkiem powietrznym a odpowiednim organem służb ruchu lotniczego, organem kierującym przechwytywaniem lub przechwytywanym statkiem powietrznym.

SEKCJA 12

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

SERA.12001 Rodzaje obserwacji ze statku powietrznego

- a) Podczas każdej fazy lotu wykonuje się następujące obserwacje ze statku powietrznego:
- 1) specjalne obserwacje ze statku powietrznego; oraz
 - 2) inne nieregularne obserwacje ze statku powietrznego.

SERA.12005 Specjalne obserwacje ze statku powietrznego

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

- 1) umiarkowana lub silna turbulencja; lub
- 2) umiarkowane lub silne oblodzenie; lub
- 3) silne fale górskie; lub
- 4) burze bez gradu, które są zamaskowane, wbudowane, o znacznych rozmiarach przestrzennych lub występują w liniach szkwałów; lub
- 5) burze z gradem, które są zamaskowane, wbudowane, o znacznych rozmiarach przestrzennych lub występują w liniach szkwałów; lub
- 6) silna burza pyłowa lub piaskowa; lub
- 7) chmura pyłu wulkanicznego; lub
- 8) przederupcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna.

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

SERA.12010 Inne nieregularne obserwacje ze statku powietrznego

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

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

- a) Obserwacje ze statku powietrznego są przekazywane podczas lotu w czasie wykonywania obserwacji lub tak szybko, jak jest to możliwe.
- b) Obserwacje ze statku powietrznego są przekazywane jako meldunki z powietrza i są zgodne ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w dodatku 5.

SERA.12020 Wymiana meldunków z powietrza

- a) Organy ATS przekazują, tak szybko jak jest to możliwe, specjalne i nieregularne meldunki z powietrza:
- 1) innym zainteresowanym statkom powietrznym;
 - 2) powiązanemu meteorologicznemu biuru nadzoru; oraz
 - 3) innym zainteresowanym organom ATS.
- b) Komunikaty dla statków powietrznych są powtarzane na częstotliwości i przez okres, które określa dany organ ATS.
-

Dodatek 1

Sygnały**1. SYGNAŁY ZAGROŻENIA I SYGNAŁY PILNOŚCI****1.1. Przepisy ogólne**

- 1.1.1. Żaden z przepisów w pkt 1.2 i 1.3 nie zabrania użycia przez statek powietrzny znajdujący się w stanie zagrożenia wszelkich środków, będących w jego dyspozycji, w celu zwrócenia na siebie uwagi, podania swojej pozycji i uzyskania pomocy.
- 1.1.2. Procedury łączności dotyczące nadawania sygnałów zagrożenia i sygnałów pilności są zgodne z wymogami zawartymi w t. II załącznika 10 do konwencji chicagowskiej.

1.2. Sygnały zagrożenia

- 1.2.1. Niżej podane sygnały, użyte razem lub osobno, oznaczają, że zagraża poważne i nieuniknione niebezpieczeństwo i potrzebna jest natychmiastowa pomoc:
- a) sygnał nadany za pomocą radiotelegrafii lub innym sposobem sygnalizacyjnym, stanowiący grupę SOS (... — — — ... w kodzie Morse'a);
 - b) sygnał zagrożenia nadany za pomocą radiotelefonu, składający się z wymawianego słowa MAYDAY;
 - c) komunikat o zagrożeniu wysłany za pomocą łącza transmisji danych, podający znaczenie słowa MAYDAY;
 - d) rakiety lub pociski dające czerwone światło, wyrzucane pojedynczo w krótkich odstępach czasu;
 - e) rakiety oświetlające na spadochronach, dające czerwone światło;
 - f) przestawienie transpondera na mod A kod 7700.

1.3. Sygnały pilności

- 1.3.1. Sygnały podane poniżej, użyte razem lub oddzielnie, oznaczają, że pilot dowódca statku powietrznego zawiadamia o trudnościach, które zmuszają go do lądowania, lecz nie wymaga natychmiastowej pomocy:
- a) powtarzane włączanie i wyłączanie reflektorów do lądowania; lub
 - b) powtarzane włączanie i wyłączanie świateł pozycyjnych w taki sposób, aby odróżniały się od normalnych świateł pozycyjnych błyskowych.
- 1.3.2. Sygnały podane poniżej, użyte razem lub oddzielnie, oznaczają, że pilot dowódca statku powietrznego ma do zakomunikowania bardzo pilną wiadomość dotyczącą bezpieczeństwa statku wodnego, statku powietrznego lub innego pojazdu albo osoby znajdującej się na pokładzie lub w polu widzenia:
- a) sygnał nadany za pomocą radiotelegrafii lub innym sposobem sygnalizacyjnym, stanowiący grupę XXX (—..— —..— —..— w kodzie Morse'a);
 - b) sygnał pilności nadany za pomocą radiotelefonu, składający się z wymawianych słów PAN, PAN;
 - c) komunikat pilności wysłany za pomocą łącza transmisji danych, podający znaczenie słów PAN, PAN.

2. SYGNAŁY WZROKOWE STOSOWANE DO OSTRZEGANIA NIEUPOWAŻNIONEGO STATKU POWIETRZNEGO LECĄCEGO W STREFIE OGRANICZONEJ, ZAKAZANEJ LUB NIEBEZPIECZNEJ ALBO WLATUJĄCEGO DO TAKICH STREF

- 2.1. Gdy w celu ostrzeżenia nieupoważnionego statku powietrznego lecącego w strefie ograniczonej, zakazanej lub niebezpiecznej albo wlatującego do takich stref w dzień i w nocy stosowane są sygnały wzrokowe, używa się serii pocisków wyrzucanych z ziemi co 10 sekund, z których każdy, dając przy wybuchu czerwone i zielone światło lub gwiazdy, wskazuje nieupoważnionemu statkowi powietrznemu, że leci w strefie ograniczonej, zakazanej lub niebezpiecznej albo wlatuje do takich stref i że powinien podjąć działania, jakie mogą być konieczne w danej sytuacji.

3. SYGNAŁY UŻYWANE W RUCHU LOTNISKOWYM

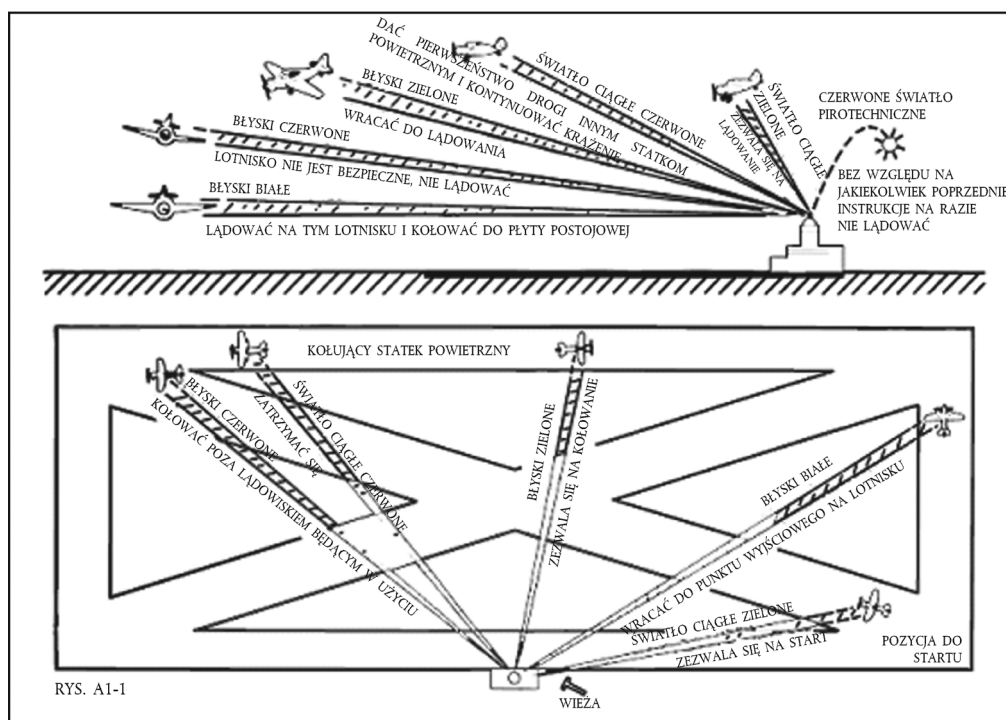
3.1. Sygnały świetlne i pirotechniczne

3.1.1. Instrukcje

Tabela AP1-1

Światło	Z kontroli lotniska do:	
	statku powietrznego w locie	statku powietrznego na ziemi
Skierowane w kierunku zainteresowanego statku powietrznego (zob. rys. A1-1)	Ciągłe zielone	Zezwala się lądować
	Ciągłe czerwone	Zatrzymać się
	Seria błysków zielonych	Zezwala się kołować
	Seria błysków czerwonych	Kołować poza polem wzlotów będącym w użyciu
	Seria błysków białych	Wracać do punktu wyjściowego na lotnisku
Czerwone pirotechniczne	Bez względu na jakiegokolwiek poprzednie instrukcje na razie nie lądować	

(*) Zezwolenia na lądowanie i kołowanie będą podawane w odpowiednim czasie.



3.1.2. Potwierdzenie przez statek powietrzny

a) W locie:

1) przy świetle dziennym:

— przez przechylenie statku powietrznego ze skrzydła na skrzydło, z wyjątkiem podstawowego i końcowego etapu podejścia;

2) w ciemnościach:

— przez dwukrotne błysnięcie światłami lądowania statku powietrznego lub, gdy nie jest on w nie wyposażony, przez dwukrotne włączenie i wyłączenie światła pozycyjnych.

b) Na ziemi:

1) przy świetle dziennym:

— przez wychylenie lotek lub steru kierunku;

2) w ciemnościach:

— przez dwukrotne błysnięcie światłami lądowania statku powietrznego lub, gdy nie jest on w nie wyposażony, przez dwukrotne włączenie i wyłączenie światel pozycyjnych.

3.2. Wzrokowe sygnały na ziemi

3.2.1. Zakaz lądowania

3.2.1.1. Pozioma kwadratowa czerwona tarcza z żółtymi pasami przekątnymi (rys. A1-2), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że lądowanie jest zabronione i że zakaz ten może zostać przedłużony.



Rys. A1-2

3.2.2. Konieczna szczególna ostrożność podczas podejścia lub lądowania

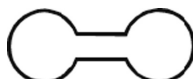
3.2.2.1. Pozioma kwadratowa czerwona tarcza z jednym żółtym pasem przekątnym (rys. A1-3), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że na skutek złego stanu pola manewrowego lub jakiegokolwiek innej przyczyny należy zachować szczególną ostrożność w czasie podejścia do lądowania lub lądowania.



Rys. A1-3

3.2.3. Użytkowanie dróg startowych i dróg kołowania

3.2.3.1. Pozioma biała tarcza w kształcie dwóch krążków połączonych poprzeczką (rys. A1-4), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że statki powietrzne lądują, startują i kołują tylko na drogach startowych i drogach kołowania.



Rys. A1-4

3.2.3.2. Taka sama biała tarcza w kształcie dwóch krążków połączonych poprzeczką jak w pkt 3.2.3.1, lecz z czarnymi pasami umieszczonymi na obu krążkach prostopadle do poprzeczki (rys. A1-5), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że statki powietrzne lądują i startują tylko na drogach startowych, lecz inne manewry nie muszą odbywać się tylko na drogach startowych i drogach kołowania.



Rys. A1-5

3.2.4. Zamknięte drogi startowe lub drogi kołowania

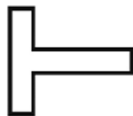
3.2.4.1. Krzyże w jednym kontrastującym kolorze żółtym lub białym (rys. A1-6), wyłożone poziomo na drogach startowych i drogach kołowania lub ich częściach, wskazują powierzchnię nienadającą się dla ruchu statków powietrznych.



Rys. A1-6

3.2.5. Kierunki lądowania lub startu

- 3.2.5.1. Pozioma biała lub pomarańczowa litera T (rys. A1-7) wskazuje kierunek lądowania i startu statków powietrznych, które wykonywane są równoległe do trzonu litery T w kierunku ramienia poprzecznego. Gdy litera T jest używana w nocy, jest oświetlona lub wytoczona białymi światłami.



Rys. A1-7

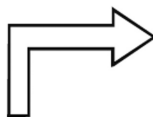
- 3.2.5.2. Liczba składająca się z dwóch cyfr (rys. A1-8), wystawiona pionowo na lub w pobliżu organu kontroli lotniska, podaje statkowi powietrznemu znajdującemu się na polu manewrowym kierunek startu wyrażony w dziesiątkach stopni busoli magnetycznej zaokrąglonych do najbliższej dziesiątki.



Rys. A1-8

3.2.6. Prawostronny kierunek ruchu

- 3.2.6.1. Wyłożona na polu sygnałowym lub poziomo na końcu drogi startowej albo pasa będącego w użyciu strzała jaskrawego koloru wskazująca w prawo (rys. A1-9) oznacza, że zakręty przed lądowaniem i po starcie są wykonywane w prawo.



Rys. A1-9

3.2.7. Biuro odpraw załóg

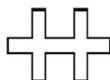
- 3.2.7.1. Litera C w kolorze czarnym, umieszczona pionowo na żółtym tle (rys. A1-10), wskazuje miejsce, w którym znajduje się biuro odpraw załóg.



Rys. A1-10

3.2.8. Wykonywane są loty szybowcowe

- 3.2.8.1. Podwójny biały krzyż umieszczony poziomo (rys. A1-11) na polu sygnałowym oznacza, że lotnisko użytkowane jest przez szybowce i że w danej chwili odbywają się na nim loty szybowców.



Rys. A1-11

4. SYGNAŁY KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM

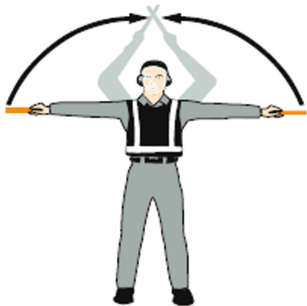
4.1. Od sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego do statku powietrznego

- 4.1.1. Sygnały te przeznaczone są do stosowania przez sygnalistę/koordynatora ruchu naziemnego, w razie potrzeby wykonywane za pomocą oświetlonych rąk dla ułatwienia pilotowi ich widzenia, gdy sygnalista/koordynator ruchu naziemnego, zwrócony twarzą do statku powietrznego, znajduje się:

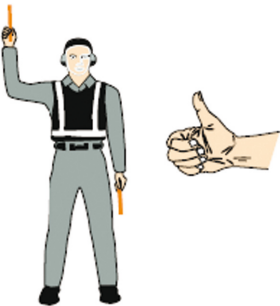
- w przypadku statków powietrznych o skrzydłach stałych – po lewej stronie statku powietrznego, gdzie jest najlepiej widziany przez pilota; i
- w przypadku śmigłowców – w miejscu, w którym jest najlepiej widziany przez pilota.

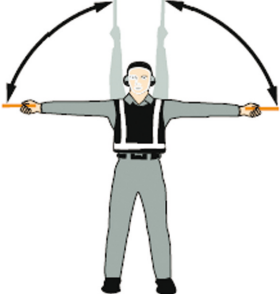
- 4.1.2. Przed użyciem następujących sygnałów sygnalista/koordynator ruchu naziemnego upewnia się, że obszar, w którym statek powietrzny ma być prowadzony, jest wolny od obiektów, z jakimi statek powietrzny, stosując się do wymogów zawartych w SERA.3301 lit. a), mógłby się zderzyć.

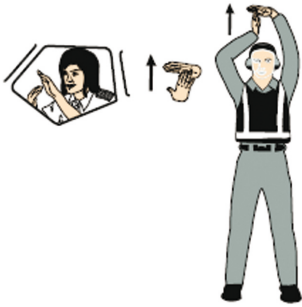
	1. Skrzydłowy/kierujący (*) Podnieść prawą rękę nad głowę z pałeczką skierowaną do góry; poruszać skierowaną w dół pałeczką trzymaną w lewej ręce w kierunku ciała. (*) Za pomocą tego sygnału osoba znajdująca się przy końcu skrzydła statku powietrznego informuje pilota, koordynatora ruchu naziemnego lub operatora operacji wypychania, że ruch statku powietrznego do/z pozycji parkingowej może odbywać się bez przeszkód.
	2. Wskazanie stanowiska postojowego Podnieść w pełni wyprostowane ręce nad głowę, z pałeczkami skierowanymi do góry.
	3. Kieruj się do następnego sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego lub w kierunku podanym przez wieżę/kontrolę naziemną Skierować obydwie ręce do góry; opuścić i wyciągnąć ręce przed siebie, pałeczkami wskazując kierunek do następnego sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego lub strefy kołowania.
	4. Poruszaj się do przodu Zgiąć rozciągnięte ręce w łokciach i poruszać pałeczkami do góry i na dół od wysokości klatki piersiowej do wysokości głowy.
	5a). Skręć w lewo (z punktu widzenia pilota) Prawa ręka z pałeczką ułożoną pod kątem 90 stopni do tułowia, lewą ręką wykonywać sygnał „poruszaj się do przodu”. Tempo pokazywania sygnału wskazuje pilotowi szybkość zakrętu statku powietrznego.

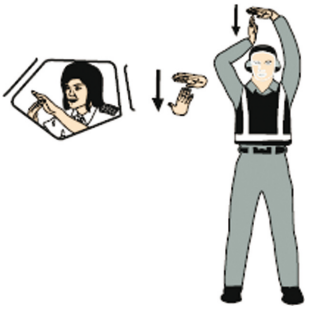
	5b). Skręć w prawo (z punktu widzenia pilota) Lewa ręka z pałeczką ułożona pod kątem 90 stopni do tułowia, prawą ręką wykonywać sygnał „poruszaj się do przodu”. Tempo pokazywania sygnału wskazuje pilotowi szybkość zakrętu statku powietrznego.
	6a). Zatrzymanie zwykłe W pełni rozciągnąć ręce z pałeczkami pod kątem 90 stopni do tułowia i powoli podnieść je nad głowę, aż do skrzyżowania pałeczek.
	6b). Zatrzymanie awaryjne Szybko wyprostować ręce z pałeczkami nad głowę, krzyżując pałeczki.
	7a). Włącz hamulce Podnieść rękę z otwartą dłońią trochę powyżej wysokości barku. Utrzymując kontakt wzrokowy z załogą lotniczą, zacisnąć pięść. Nie ruszać aż do chwili otrzymania potwierdzenia (kciuk skierowany do góry) od załogi lotniczej.
	7b). Zwolnij hamulce Podnieść rękę z zaciśniętą pięścią trochę powyżej wysokości barku. Utrzymując kontakt wzrokowy z załogą lotniczą, otworzyć dłoń. Nie ruszać aż do chwili otrzymania potwierdzenia (kciuk skierowany do góry) od załogi lotniczej.

	8a). Kliny podłożone Z rękoma z pałeczkami w pełni wyprostowanymi nad głową przesunąć pałeczki do siebie aż do ich zetknięcia. Zaczekać na potwierdzenie od załogi lotniczej.
	8b). Kliny usunięte Z rękoma z pałeczkami w pełni wyprostowanymi nad głową odsunąć pałeczki od siebie. Nie usuwać klinów bez potwierdzenia od załogi lotniczej.
	9. Uruchomić silnik(-i) Podnieść prawą rękę do poziomu głowy z pałeczką skierowaną do góry i rozpocząć ruch okrężny dłonią. Jednocześnie lewą ręką podniesioną ponad poziom głowy wskazać silnik do uruchomienia.
	10. Wyłączyć silniki Wyciągnąć rękę z pałeczką przed siebie na poziomie barku, podnieść rękę z pałeczką do szczytu lewego barku i przesunąć pałeczkę do szczytu prawego barku „odcinającym” ruchem przez gardło.
	11. Zmniejsz prędkość Poruszać wyprostowanymi rękoma w dół, wykonując gest „przyklepywania”, poruszając pałeczkami w górę i w dół od pasa do kolan.

	12. Zmniejsz obroty silnika(-ów) po wskazywanej stronie Ręce opuszczone, pałeczki zwrócone do ziemi: <i>lewą</i> lub <i>prawą</i> pałeczką poruszać w górę i w dół, w celu wskazania, że liczba obrotów <i>lewego(-ych)</i> lub <i>prawego(-ych)</i> silnika(-ów) powinna być zmniejszona.
	13. Cofaj się Ustawić ręce przed sobą na wysokości pasa i poruszać nimi okrężnymi ruchami do przodu. W celu zatrzymania cofania użyć sygnałów 6a) lub 6b).
	14a). Zakręty w czasie cofania (ogon w prawo) Lewą rękę z pałeczką skierować w dół, prawą ręką poruszać z położenia pionowego nad głową do położenia poziomego z przodu. Powtarzać ruch prawej ręki.
	14b). Zakręty w czasie cofania (ogon w lewo) Prawą rękę z pałeczką skierować w dół, lewą ręką poruszać z położenia pionowego nad głową do położenia poziomego z przodu. Powtarzać ruch lewej ręki.
	15. Potwierdzenie/wszystko w porządku (*) Podnieść prawą rękę do poziomu głowy z pałeczką skierowaną do góry lub pokazać dłoń z kciukiem wyprostowanym do góry, utrzymując lewą rękę wzdłuż ciała przy kolanie. (*) Sygnał ten jest stosowany także jako sygnał łączności technicznej/obsługi.

	16. Zawis (*) W pełni rozciągnąć ręce z palcami pod kątem 90 stopni do boków. _____ (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.
	17. Wejść wyżej (*) Ręce z palcami w pełni rozciągnięte pod kątem 90 stopni do boków, z dłońmi obróconymi do góry, wykonują ruchy do góry. Tempo ruchu rąk wskazuje szybkość wznoszenia. _____ (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.
	18. Zejść niżej (*) Ręce z palcami w pełni rozciągnięte pod kątem 90 stopni do boków, z dłońmi obróconymi do dołu, wykonują ruchy do dołu. Tempo ruchu rąk wskazuje prędkość zniżania. _____ (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.
	19a). Leć poziomo w lewo (z punktu widzenia pilota) (*) Unieść rękę poziomo pod kątem 90 stopni do prawej strony ciała. Szerokim ruchem poruszać drugą ręką w tym samym kierunku. _____ (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.
	19b). Leć poziomo w prawo (z punktu widzenia pilota) (*) Unieść rękę poziomo pod kątem 90 stopni do lewej strony ciała. Szerokim ruchem poruszać drugą ręką w tym samym kierunku. _____ (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.

	20. Łąduj (*) Skrzyżować ręce z pałeczkami skierowanymi w dół z przodu ciała. _____ (*) Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców w zawisie.
	21. Utrzymuj pozycję/czekaj W pełni wyprostować ręce z pałeczkami skierowanymi w dół pod kątem 45 stopni do boków. Utrzymać pozycję do czasu otrzymania przez statek powietrzny zezwolenia na następny manewr.
	22. Odprawienie statku powietrznego Wykonać standardowy gest salutowania prawą ręką lub pałeczką w celu odprawienia statku powietrznego. Zachować kontakt wzrokowy z załogą lotniczą aż do momentu rozpoczęcia kołowania przez statek powietrzny.
	23. Nie dotykaj urządzeń kontrolnych (sygnał łączności technicznej/obsługi) Wyprostować w pełni prawą rękę nad głową i zaciśnąć pięść lub trzymać pałeczkę w pozycji poziomej, pozostawiając lewą rękę opuszczoną wzdłuż ciała, przy kolanie.
	24. Podłącz naziemne zasilanie (sygnał łączności technicznej/obsługi) Trzymać ręce w pełni wyprostowane nad głową, otworzyć lewą dłoń i trzymać poziomo. Czubkami palców prawej dłoni dotknąć otwartej lewej dłoni (tworząc literę „T”). W nocy do utworzenia nad głową litery „T” można stosować także pałeczki świetlne.

	25. Odłącz zasilanie (sygnał łączności technicznej/obsługi) Trzymać ręce w pełni wyprostowane nad głową, dotykając czubkami palców prawej dłoni otwartej lewej dłoni (tworząc literę „T”). Następnie odsunąć prawą dłoń od lewej. Nie odłączać zasilania aż do momentu otrzymania potwierdzenia od załogi lotniczej. W nocy do utworzenia nad głową litery „T” można stosować także pałeczki świetlne.
	26. Odpowiedź negatywna (sygnał łączności technicznej/obsługi) Trzymać prawą rękę wyprostowaną pod kątem 90 stopni od barku i skierować pałeczkę w dół do ziemi lub wskazać kciukiem do dołu, utrzymując lewą rękę wzdłuż ciała przy kolanie.
	27. Kontaktuj się przez interfon (sygnał łączności technicznej/obsługi) Rozłożyć ręce pod kątem 90 stopni do ciała, a następnie zakryć rękoma uszy.
	28. Otworzyć/zamknąć schody (sygnał łączności technicznej/obsługi) (*) Z prawą ręką wzdłuż ciała, lewą ręką podniesioną pod kątem 45 stopni powyżej głowy, prawą ręką wykonać szeroki ruch w kierunku szczytu lewego barku. (*) Sygnał ten jest przeznaczony głównie dla statków powietrznych posiadających integralne schody w przedniej części.

4.2. Od pilota statku powietrznego do sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego

4.2.1. Sygnały te są przeznaczone do stosowania przez pilota znajdującego się w kabinie pilotów. Wykonuje on sygnały rękami dobrze widocznymi dla sygnalisty/koordynatora ruchu naziemnego, a w razie potrzeby oświetlonymi, dla ułatwienia widzenia ich przez sygnalistę/koordynatora ruchu naziemnego.

4.2.1.1. Hamulce

- Hamulce włączone:* podnieść poziomo na wysokość twarzy rękę i dłoń z wyprostowanymi palcami, następnie zaciśnąć pięść.
- Hamulce zwolnione:* podnieść poziomo na wysokość twarzy rękę z zaciśniętą pięścią, następnie wyprostować palce.

4.2.1.2. Kliny

- a) *Podłożyć kliny*: ręce wyprostowane, dłonie zwrócone na zewnątrz: poruszać rękami do środka, krzyżując je przed twarzą.
- b) *Wyjąć kliny*: ręce skrzyżowane przed twarzą, dłonie odwrócone na zewnątrz: poruszać rękami na zewnątrz.

4.2.1.3. Gotów do uruchomienia silnika(-ów)

- a) Podnieść odpowiednią liczbę palców jednej ręki, wskazując numer silnika, który ma być uruchomiony.

4.3. Sygnały łączności technicznej/obsługi

- 4.3.1. W odniesieniu do sygnałów łączności technicznej/obsługi sygnały ręczne mogą być stosowane jedynie w przypadku, gdy komunikacja głosowa nie jest możliwa.

- 4.3.2. Sygnalizatorzy/koordynatorzy ruchu naziemnego zapewniają otrzymanie od załogi lotniczej potwierdzenia z uwzględnieniem sygnałów łączności technicznej/obsługi.

5. STANDARDOWE RĘCZNE SYGNAŁY AWARYJNE

- 5.1. Poniżej przedstawione sygnały ręczne zostały ustanowione jako minimalne wymogi dla komunikacji w sytuacji awaryjnej między kierującym akcją i strażakami lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej a załogą lotniczą lub personelem pokładowym zagrożonego statku powietrznego. Ręczne sygnały awaryjne powinny być podawane załodze lotniczej przez lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą przed statkiem powietrznym z jego lewej strony.

	1. Polecenie ewakuacji Polecenie ewakuacji w oparciu o ocenę sytuacji zewnętrznej przez lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą i kierującego akcją ratowniczą. Ręka odsunięta od ciała i utrzymywana w pozycji poziomej, dłoń podniesiona na wysokość oczu. Wygiętą do tyłu ręką wykonywać ruchy przywołujące. Druga ręka pozostaje ułożona wzdłuż ciała. Nocą – te same ruchy z użyciem palców.
	2. Polecenie zatrzymania Polecenie wstrzymania ewakuacji. Wstrzymanie ruchu statku powietrznego lub innych podjętych działań. Ręce przed głową – skrzyżowane w nadgarstkach. Nocą – te same ruchy z użyciem palców.
	3. Zakończenie akcji Brak oznak niebezpieczeństwa lub wszystko w porządku. Ręce wyprostowane na zewnątrz i skierowane do dołu pod kątem 45 stopni. Poruszać jednocześnie rękoma do wewnątrz poniżej pasa do chwili skrzyżowania rąk, a następnie wyprostować je na zewnątrz, powracając do pozycji wyjściowej. Nocą – te same ruchy z użyciem palców.

**4. Pożar**

Poruszać prawą ręką ruchem „wachlującym” od barku do kolan, wskazując jednocześnie lewą ręką strefę pożaru.

Nocą – te same ruchy z użyciem pałeczek.

Dodatek 2

Balony wolne bezzałogowe

1. KLASYFIKACJA BALONÓW WOLNYCH BEZZAŁOGOWYCH

1.1. **Balony wolne bezzałogowe są klasyfikowane w następujący sposób (zob. rys. AP2-1):**

- a) *lekki*: balon wolny bezzałogowy, który przewozi ładunek użyteczny w postaci jednego lub większej liczby pakunków o łącznej masie poniżej 4 kg, o ile nie kwalifikuje się jako balon ciężki zgodnie z lit. c) pkt 2, 3 lub 4; lub
- b) *średni*: balon wolny bezzałogowy, który przewozi ładunek użyteczny w postaci dwóch lub większej liczby pakunków o łącznej masie 4 kg lub większej, jednak nieprzekraczającej 6 kg, o ile nie kwalifikuje się jako balon ciężki zgodnie z lit. c) pkt 2, 3 lub 4; lub
- c) *ciężki*: balon wolny bezzałogowy, przewożący ładunek użyteczny, który:
 - 1) ma łączną masę 6 kg lub więcej; lub
 - 2) zawiera pakunek o masie 3 kg lub więcej; lub
 - 3) zawiera pakunek o masie 2 kg lub więcej o gęstości powierzchniowej powyżej 13 g/cm², wyznaczonej przez podzielenie całkowitej masy pakunku stanowiącego ładunek użyteczny, wyrażonej w gramach, przez wielkość najmniejszego jego pola powierzchni, wyrażoną w centymetrach kwadratowych; lub
 - 4) posiada linę lub inne urządzenie do podwieszania ładunku użytecznego, które dla oddzielenia tego ładunku od balonu wymaga siły uderzenia co najmniej 230 N.

2. OGÓLNE PRZEPISY OPERACYJNE

- 2.1. Użytkowanie balonu wolnego bezzałogowego wymaga uzyskania zezwolenia państwa, w którym balon ten będzie wypuszczony.
- 2.2. Balon wolny bezzałogowy, z wyjątkiem balonu lekkiego używanego wyłącznie do celów meteorologicznych i w sposób określony przez właściwy organ, nie jest użytkowany na terytorium innego państwa bez uzyskania zgody tego państwa.
- 2.3. Zgoda, o której mowa w pkt 2.2, jest uzyskiwana przed wypuszczeniem balonu, jeżeli podczas planowania operacji istnieje uzasadnione przypuszczenie, że balon może zboczyć w przestrzeń powietrzną nad terytorium innego państwa. Zgodę można uzyskać dla serii lotów balonów lub dla szczególnego rodzaju powtarzających się lotów, np. balonowych lotów badawczych atmosfery.
- 2.4. Balon wolny bezzałogowy jest użytkowany zgodnie z warunkami określonymi przez państwo rejestracji i państwa, przez których przestrzeń powietrzną będzie przelatywał.
- 2.5. Balon wolny bezzałogowy jest użytkowany w taki sposób, aby zderzenie balonu lub jakiegokolwiek jego części, łącznie z ładunkiem, z powierzchnią ziemi nie stwarzało zagrożenia dla osób ani mienia.
- 2.6. Ciężki balon wolny bezzałogowy nie jest użytkowany nad morzem pełnym bez uprzedniej koordynacji z instytucją(-ami) zapewniającą(-ymi) służby żeglugi powietrznej (ANSP).

Rys. AP2-1

CHARAKTERYSTYKA		MASA ŁADUNKU UŻYTECZNEGO (kg)					
		1	2	3	4	5	6 lub więcej
LINA lub INNY RODZAJ PODWIESZENIA		CIĘŻKI					
230 N lub WIĘCEJ							
POJEDYNCZY PAKUNEK ŁADUNKU	GĘSTOŚĆ POWIERZCH- NIOWA powyżej 13 g/cm ²	LEKKI					
	OBLICZANIE GĘSTOŚCI POWIERZCHNIOWEJ MASA (g) Pole najmniejszej powierzchni (cm²)						
MASA CAŁKOWITA		ŚREDNI					
(jeżeli rodzaj zawieszenia LUB gęstośćpowierzchniowa LUBmasa pojedynczego pakunkunie sączynnikami decydującymi)							

3. OGRANICZENIA OPERACYJNE I WYMOGI DOTYCZĄCE WYPOSAŻENIA

- 3.1. Ciężki balon wolny bezzałogowy nie jest użytkowany bez zezwolenia ANSP na lub w jakimkolwiek poziomie poniżej 18 000 m (60 000 ft) barometrycznej wysokości bezwzględnej, na którym:

- a) występują chmury lub zjawiska ograniczające widzialność o pokryciu powyżej czterech ósmych; lub
- b) widzialność pozioma wynosi mniej niż 8 km.

- 3.2. Ciężki lub średni balon wolny bezzałogowy nie jest wypuszczany w sposób, który może spowodować, że lot będzie się odbywał na wysokości poniżej 300 m (1 000 ft) nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek lub osiedli lub nad zgromadzeniem niezwiązanych z przedsięwzięciem osób na wolnym powietrzu.

- 3.3. Ciężki balon wolny bezzałogowy jest użytkowany tylko pod warunkiem, że:

- a) jest wyposażony w co najmniej dwa urządzenia lub systemy automatyczne lub zdalnie sterowane, które pozwalają na zakończenie lotu z ładunkiem użytecznym i pracują niezależnie od siebie;
- b) w przypadku balonów polietylenowych o ciśnieniu zerowym do zakończenia lotu powłoki balonu stosowane są co najmniej dwie metody, systemy, urządzenia lub ich kombinacje, działające niezależnie od siebie;

- c) powłoka balonu jest wyposażona albo w urządzenie(-a), albo w materiał odbijający fale radarowe, które dają echo dla radaru naziemnego pracującego w zakresie częstotliwości 200 MHz – 2 700 MHz, lub balon jest wyposażony w inne urządzenia, które pozwolą na stałe śledzenie przez użytkownika trasy lotu balonu poza zasięgiem radaru naziemnego.

3.4. Ciężki balon wolny bezzałogowy nie jest użytkowany w następujących warunkach:

- a) na obszarze, na którym użytkowane jest naziemne urządzenie SSR, jeżeli nie jest on wyposażony w transponder wtórnego radaru dozoru z możliwością przekazywania barometrycznej wysokości bezwzględnej, pracujący stale na przydzielonym kodzie lub który w razie potrzeby może zostać włączony przez stację śledzącą lot tego balonu; lub
- b) na obszarze, na którym użytkowane jest naziemne urządzenie ADS-B, jeżeli nie jest on wyposażony w nadajnik ADS-B z możliwością przekazywania barometrycznej wysokości bezwzględnej, pracujący w sposób ciągły, lub który w razie potrzeby może zostać włączony przez stację śledzącą lot tego balonu.

3.5. Balon wolny bezzałogowy zaopatrzony w zwisającą antenę, która do jej zerwania w dowolnym punkcie wymaga siły większej niż 230 N, nie jest użytkowany, jeżeli antena nie zostanie zaopatrzona w kolorowe chorągiewki lub wstęgi rozmieszczone w odstępach nie większych niż 15 m.

3.6. Ciężki balon wolny bezzałogowy nie jest użytkowany na poziomie poniżej 18 000 m (60 000 ft) barometrycznej wysokości bezwzględnej w nocy lub w innym okresie określonym przez właściwy organ, jeżeli balon, jego urządzenia i ładunek użyteczny, niezależnie od tego, czy zostaną oddzielone w czasie lotu, nie są oświetlone.

3.7. Ciężki balon wolny bezzałogowy, który jest wyposażony w urządzenie podwieszające (inne niż otwarty spadochron w bardzo wyróżniającym się kolorze) o długości ponad 15 m, nie jest użytkowany w nocy na poziomie poniżej 18 000 m (60 000 ft) barometrycznej wysokości bezwzględnej, jeżeli urządzenie podwieszające nie jest pomalowane w naprzemiennie ułożone pasy o wyróżniających się kolorach lub nie zostały do niego przymocowane kolorowe chorągiewki.

4. PRZERWANIE LOTU

4.1. Użytkownik ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego uruchamia odpowiednie urządzenia kończące lot, wymagane zgodnie z pkt 3.3 lit. a) i b):

- a) gdy okaże się, że warunki pogodowe są gorsze od określonych dla jego użytkowania;
- b) jeżeli nieprawidłowe działanie lub inny powód sprawia, że jego dalsze użytkowanie staje się niebezpieczne dla ruchu lotniczego albo dla osób lub mienia na powierzchni ziemi; lub
- c) przed wlotem bez upoważnienia w przestrzeń powietrzną nad terytorium innego państwa.

5. ZAWIADOMIENIE O LOCIE

5.1. **Zawiadomienie przed lotem**

5.1.1. Zawiadomienie o zamierzonym locie balonu wolnego bezzałogowego w kategorii średniej lub ciężkiej jest przedstawiane odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego niż później niż siedem dni przed datą zamierzonego lotu.

5.1.2. Zawiadomienie o zamierzonym locie zawiera te spośród poniżej podanych informacji, których wymaga odpowiedni organ służb ruchu lotniczego:

- a) oznaczenie lotu balonu lub nazwę kodową przedsięwzięcia;
- b) klasyfikację i opis balonu;
- c) kod SSR, adres statku powietrznego lub częstotliwość NDB, zależnie od okoliczności;
- d) nazwę i numer telefonu użytkownika;
- e) miejsce wypuszczenia balonu;
- f) przewidywany czas wypuszczenia (lub czas rozpoczęcia i zakończenia serii wypuszczeń);

- g) liczbę balonów, które mają zostać wypuszczone, i planowany odstęp czasu między poszczególnymi wypuszczeniami (w przypadku wielu wypuszczeń);
- h) przewidywany kierunek wznoszenia się;
- i) poziom(-y) przelotu (barometryczna wysokość bezwzględna);
- j) przewidywany upływ czasu do przekroczenia barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft) lub osiągnięcia poziomu przelotu, jeżeli nie przekracza 18 000 m (60 000 ft), łącznie z podaniem przewidywanej pozycji. Jeżeli w ramach operacji mają miejsce ciągle wypuszczenia, podawanym czasem jest przewidywany czas, w którym pierwszy i ostatni balon w seriach osiągnie właściwy poziom (np. 122136Z–130330Z);
- k) przewidywaną datę i czas zakończenia lotu oraz planowane miejsce upadku/odnalezienia. W przypadku balonów wykonujących loty długotrwałe używa się określenia „lot długotrwały”, ponieważ nie można dokładnie określić daty i czasu zakończenia lotu oraz miejsca upadku. Jeżeli możliwe jest więcej niż jedno miejsce upadku/odnalezienia, należy podać każde z nich wraz z odpowiednim przewidywanym czasem upadku. Jeżeli ma to być seria kolejnych upadków, podaje się czas pierwszego i ostatniego upadku w serii (np. 070330Z–072300Z).

5.1.3. Wszelkie zmiany w informacjach przedstartowych przedstawionych zgodnie z pkt 5.1 są przekazywane zainteresowanemu organowi służb ruchu lotniczego nie później niż 6 godzin przed przewidywanym czasem startu, a w przypadku przeprowadzania badań zakłóceń słonecznych lub kosmicznych, w których czas jest elementem krytycznym, nie później niż 30 minut przed przewidywanym rozpoczęciem operacji.

5.2. Zawiadamianie o wypuszczeniu balonu

5.2.1. Niezwłocznie po wypuszczeniu średniego lub ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego użytkownik zawiadamia odpowiedni organ służb ruchu lotniczego, podając:

- a) oznaczenie lotu balonu;
- b) miejsce wypuszczenia balonu;
- c) rzeczywisty czas wypuszczenia;
- d) przewidywany czas przekroczenia barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft) lub przewidywany czas osiągnięcia poziomu przelotu, jeżeli nie przekracza on 18 000 m (60 000 ft), oraz przewidywane miejsce; i
- e) wszelkie zmiany w uprzednio przekazanych informacjach, zgodnie z pkt 5.1.2 lit. g) i h).

5.3. Zawiadamianie o odwołaniu

5.3.1. Natychmiast po uzyskaniu informacji o odwołaniu zamierzonego lotu średniego lub ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego, zgłoszonego uprzednio zgodnie z pkt 5.1, użytkownik niezwłocznie zawiadamia o tym odpowiedni organ służb ruchu lotniczego.

6. REJESTRACJA POZYCJI I MELDUNKI

- 6.1. Użytkownik ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego operującego na poziomie barometrycznej wysokości bezwzględnej nieprzekraczającym 18 000 m (60 000 ft) śledzi ścieżkę lotu balonu i na żądanie służb ruchu lotniczego przekazuje meldunki o jego pozycji. Jeżeli służby ruchu lotniczego nie żądają meldunków o pozycji balonu w krótszych odstępach czasu, użytkownik rejestruje pozycję co 2 godziny.
- 6.2. Użytkownik ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego operującego na poziomie barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 18 000 m (60 000 ft) śledzi postępowanie lotu balonu i na żądanie służb ruchu lotniczego przekazuje meldunki o jego pozycji. Jeżeli służby ruchu lotniczego nie żądają meldunków o pozycji balonu w krótszych odstępach czasu, użytkownik rejestruje pozycję co 24 godziny.
- 6.3. Jeżeli pozycja nie może być podana zgodnie z wymogami pkt 6.1 i 6.2, użytkownik niezwłocznie zawiadamia o tym odpowiedni organ służb ruchu lotniczego. Zawiadomienie zawiera ostatnią zarejestrowaną pozycję balonu. Po ponownym ustaleniu pozycji balonu niezwłocznie zawiadamia się o tym odpowiedni organ służb ruchu lotniczego.

- 6.4. Na jedną godzinę przed planowanym rozpoczęciem zniżania lotu ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego użytkownik przekazuje odpowiedniemu organowi ATS następujące informacje dotyczące balonu:
- a) bieżącą pozycję geograficzną;
 - b) bieżący poziom (barometryczną wysokość bezwzględną);
 - c) przewidywany czas przekroczenia poziomu barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft), jeżeli ma zastosowanie;
 - d) przewidywany czas i miejsce upadku na ziemię.
- 6.5. Użytkownik ciężkiego lub średniego balonu wolnego bezzałogowego zawiadamia odpowiedni organ służb ruchu lotniczego o zakończeniu operacji.
-

Dodatek 3

Tabela poziomów przelotu

1.1. Poniższa tabela przedstawia obowiązujące poziomy przelotu:

LINIA DROGI (*)											
Od 000° do 179°						Od 180° do 359°					
Loty IFR			Loty VFR			Loty IFR			Loty VFR		
Poziom			Poziom			Poziom			Poziom		
FL	Stopy	Metry	FL	Stopy	Metry	FL	Stopy	Metry	FL	Stopy	Metry
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
itd.	itd.	itd.	itd.			itd.	itd.	itd.			

(*) Magnetyczna linia drogi lub w obszarach polarnych na szerokościach większych niż 70° oraz w dodatkowych przyległych obszarach wyznaczonych przez właściwe organy - linie drogi określone według siatki linii równoległych do południka Greenwich, naniesionej na stereograficzną mapę polarną, na której kierunek w stronę bieguna północnego wykorzystany jest jako północ tej siatki.

Klasy przestrzeni powietrznej ATS – zapewniane służby i wymogi dotyczące lotów

(zob. SERA.6001 i SERA.5025 lit. b))

Klasa	Rodzaj lotu	Zapewniana separacja	Zapewniana służba	Ograniczenie prędkości (*)	Wymagana łączność radiowa	Wymagana ciągła dwukierunkowa łączność foniczna powietrze-ziemia	Konieczność uzyskania zezwolenia ATC
A	Tylko IFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
B	IFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
	VFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
	VFR	VFR od IFR	1) Służba kontroli ruchu lotniczego w celu zapewnienia separowania od IFR; 2) informacja o ruchu VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
D	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu dotycząca lotów VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
	VFR	Brak	Informacja o ruchu IFR/VFR i VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
E	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego i jeżeli to jest możliwe, informacja o ruchu dotycząca lotów VFR	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
	VFR	Brak	Informacja o ruchu, o ile jest to możliwe	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nie (**)	Nie (**)	Nie

Klasa	Rodzaj lotu	Zapewniana separacja	Zapewniana służba	Ograniczenie prędkości (*)	Wymagana łączność radiowa	Wymagana ciągła dwukierunkowa łączność foniczna powietrze-ziemia	Konieczność uzyskania zezwolenia ATC
F	IFR	IFR od IFR, o ile jest to możliwe	Służba doradcza ruchu lotniczego; służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak (***)	Nie (***)	Nie
	VFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nie (**)	Nie (**)	Nie
G	IFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak (**)	Nie (**)	Nie
	VFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nie (**)	Nie (**)	Nie

(*) Gdy bezwzględna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3 050 m (10 000 ft) AMSL, należy stosować FL 100 zamiast 10 000 ft. Właściwy organ może zwolnić z tego wymogu typy statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa.

(**) Piloci utrzymują ciągle nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności w RMZ.

(***) Foniczna łączność powietrze-ziemia jest obowiązkowa w przypadku lotów korzystających ze służby doradczej. Piloci utrzymują ciągle nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności w RMZ.

Dodatek 5

WYMOGI DOTYCZĄCE SŁUŻB W ŻEGLUDZE POWIETRZNEJ**Specyfikacje techniczne dotyczące obserwacji ze statków powietrznych i meldunków przekazywanych za pomocą łączności fonicznej****1. TREŚĆ MELDUNKÓW Z POWIETRZA****1.1. Specjalne meldunki z powietrza****1.1.1. Elementami zawartymi w specjalnych meldunkach z powietrza są:**

Oznacznik rodzaju depeszy

Sekcja 1 (informacje o pozycji)

Znak rozpoznawczy statku powietrznego

Pozycja lub szerokość geograficzna i długość geograficzna

Czas

Poziom lub zakres poziomów

Sekcja 3 (informacje meteorologiczne)

Wybrany z listy przedstawionej w SERA.12005 lit. a) jeden z warunków uprawniających do wydania specjalnego meldunku z powietrza.

2. PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE KOMUNIKOWANIA O USKOKU WIATRU I PYLE WULKANICZNYM**2.1. Komunikowanie o uskoku wiatru**

2.1.1. Jeżeli przekazuje się obserwacje ze statku powietrznego, dotyczące obserwowanego uskoku wiatru w czasie wznoszenia po starcie lub podejścia do lądowania, podaje się w nich typ statku powietrznego.

2.1.2. W przypadku kiedy w meldunkach lub prognozach podaje się informacje o uskoku wiatru dla stref wznoszenia po starcie lub podejścia do lądowania, ale faktycznie uskok wiatru nie występuje, pilot dowódca powiadamia o tym odpowiedni organ służb ruchu lotniczego tak szybko, jak jest to możliwe, chyba że pilotowi dowódcy wiadomo, że odpowiedni organ służb ruchu lotniczego został już o tym powiadomiony przez poprzedni statek powietrzny.

2.2. Informowanie o aktywności wulkanicznej po wykonaniu lotu

2.2.1. Po przybyciu statku powietrznego na lotnisko użytkownik statku powietrznego lub członek załogi lotniczej bezzwłocznie dostarcza do lotniskowego biura meteorologicznego wypełniony formularz komunikatu o aktywności wulkanicznej lub jeżeli na lotnisku dostęp do lotniskowego biura meteorologicznego jest utrudniony, wypełniony formularz zostaje przekazany zgodnie z lokalnymi ustaleniami, dokonanymi przez władze meteorologiczne i użytkownika statku powietrznego.

2.2.2. Otrzymany przez biuro meteorologiczne wypełniony formularz komunikatu o aktywności wulkanicznej jest bezzwłocznie przekazywany do meteorologicznego biura nadzoru odpowiedzialnego za prowadzenie meteorologicznego nadzoru w rejonie informacji powietrznej, w którym aktywność wulkaniczna została zaobserwowana.

Suplement do ZAŁĄCZNIKA

Spis wspólnie uzgodnionych rozbieżności, o których należy powiadomić ICAO zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia:

Załącznik 2 ICAO

Rozbieżności między niniejszym rozporządzeniem a międzynarodowymi normami zawartymi w załączniku 2 (wydanie dziesiąte, do zmiany 42 włącznie) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Rozbieżność A2-01	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 3.2.2	Nowy przepis. SERA.3210 lit. b) rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 923/2012 stanowi: „b) Pilot dowódca statku powietrznego poinformowany o ograniczeniu zdolności manewrowych innego statku powietrznego daje mu pierwszeństwo drogi.”
Rozbieżność A2-02	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 3.2.3.2. b)	SERA.3215 lit. b) pkt 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 stanowi (i dodaje do normy ICAO określonej w załączniku 2, pkt 3.2.3.2 lit. b) podkreślony tekst): „2) wszystkie statki powietrzne znajdujące się na polu ruchu naziemnego lotniska, z wyjątkiem tych, którym zapewniono oświetlenie stałe lub inne odpowiednie oświetlenie, mają włączone światła przeznaczone do oznaczania krańcowych punktów konstrukcji, <u>o ile jest to możliwe.</u> ”
Rozbieżność A2-03	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 3.2.5. c) i d)	SERA.3225 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 różni się od normy ICAO określonej w załączniku 2, pkt 3.2.5 lit. c) i 3.2.5 lit. d) tym, że stanowi, iż wymogi określone w lit. c) i d) nie mają zastosowania do balonów: „c) w czasie podejścia do lądowania i po starcie wykonuje wszystkie zakręty w lewo, chyba że otrzyma inne wskazówki lub instrukcje ATC; <u>zasada ta nie dotyczy balonów;</u> d) ląduje i startuje pod wiatr, chyba że względy bezpieczeństwa, konfiguracja drogi startowej lub względy ruchu lotniczego uzasadniają przyjęcie innego korzystniejszego warunku; <u>zasada ta nie dotyczy balonów.</u> ”
Rozbieżność A2-04	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 3.3.1.2	Pkt 3.3.1.2 załącznika 2 ICAO 2 zastępuje się pozycją SERA.4001 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012. Rozbieżności między tą normą ICAO a niniejszym rozporządzeniem Unii są następujące: — W odniesieniu do lotów VFR planowanych do wykonania z przekroczeniem granic międzynarodowych rozporządzenie Unii (SERA.4001 lit. b) pkt 5) różni się od normy ICAO określonej w załączniku 2, pkt 3.3.1.2 lit. e) dodanym podkreślonym tekstem w brzmieniu: „ <u>przed każdym lotem z przekroczeniem granic międzynarodowych, o ile zainteresowane państwa nie ustanowią inaczej.</u> ” — W odniesieniu do lotów VFR i IFR planowanych do wykonania w nocy w rozporządzeniu Unii, w SERA.4001 lit. b) pkt 6 wprowadzono dodatkowy wymóg w brzmieniu: „6) przed każdym lotem zaplanowanym do wykonania w nocy, jeżeli wiąże się to z opuszczeniem sąsiedztwa lotniska”. Rozbieżność ta jest również ujęta w zamieszczonej poniżej rozbieżności A2-06 dotyczącej lotów VFR.
Rozbieżność A2-05	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 3.2.2.4.	Nowy przepis. SERA.3210 lit. c) pkt 3 ppkt (i) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 różni się od normy ICAO określonej w załączniku 2, pkt 3.2.2.4 tym, że stanowi: „(i) Wyprzedzanie szybowców. Pilot szybowca wyprzedzającego inny szybowiec może zmienić swój kurs w prawo lub w lewo.”

Rozbieżność A2-06	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 4 4.3	Nowy przepis. Punkt 4.3 załącznika 2 ICAO zastępuje się pozycją SERA.5005 lit. c) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012. Rozbieżność polega na tym, że w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 dodaje się nowe wymogi, zgodnie z którymi można zezwolić na loty VFR w nocy: „c) Jeżeli właściwy organ wyda odpowiednie przepisy, loty VFR mogą być wykonywane w nocy pod warunkiem stosowania się do następujących wymogów: 1) jeżeli lot nie będzie przebiegał tylko w sąsiedztwie lotniska, przedstawia się plan lotu; 2) o ile jest to możliwe, operatorzy lotów nawiązują i utrzymują dwukierunkową łączność radiową na odpowiednim kanale komunikacyjnym ATS; 3) stosowane są wartości minimalne widzialności VMC i odległości od chmur określone w tabeli S5-1, z następującymi wyjątkami: (i) pułap chmur nie może wynosić mniej niż 450 m (1 500 ft); (ii) z wyjątkiem sytuacji określonych w lit. c) pkt 4, nie mają zastosowania przepisy dotyczące ograniczonej widzialności w locie, określone w tabeli S5-1 lit. a) i b); (iii) w klasach przestrzeni powietrznej B, C, D, E, F i G, na wysokości równej lub mniejszej niż 900 m (3 000 ft) nad średnim poziomem morza (MSL) lub 300 m (1 000 ft) nad terenem, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa, pilot stale utrzymuje kontakt wzrokowy z ziemią; (iv) w przypadku śmigłowców w klasach przestrzeni powietrznej F i G widoczność w locie powinna wynosić co najmniej 3 km, pod warunkiem że pilot stale utrzymuje kontakt wzrokowy z ziemią i taką prędkość manewrową, która umożliwia zauważenie w porę innego ruchu lub przeszkód, aby uniknąć kolizji; oraz (v) dla terenów górskich mogą zostać określone wyższe wartości minimalne widzialności VMC i odległości od chmur; 4) w szczególnych przypadkach, takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, zezwolenie dla śmigłowców może zostać wydane przy wartościach minimalnych pułapu chmur, widzialności i odległości od chmur niższych od określonych w pkt 4.3 c); 5) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie albo gdy zostało udzielone specjalne zezwolenie przez właściwy organ, lot VFR w nocy jest wykonywany na poziomie odpowiadającym co najmniej minimalnej bezwzględnej wysokości lotu ustanowionej przez państwo, nad którego terytorium wykonywany jest przelot, a gdy nie jest ona ustalona, lot ten jest wykonywany: (i) nad terenem wyżynnym lub nad obszarami górkami - na poziomie co najmniej 600 m (2 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego; (ii) nad terenem innym niż wymieniony w ppkt (i) – na poziomie co najmniej 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.”.
Rozbieżność A2-07	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 4 4.6	Pkt 4.6 w załączniku 2 ICAO zastępuje się pozycją SERA.5005 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012, która w lit. f) wprowadza kryteria przewyższenia nad przeszkodami w brzmieniu: „f) Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie lub gdy uzyskano zezwolenie właściwego organu, lot VFR nie jest wykonywany: 1) nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego; 2) nad terenem innym niż wymieniony w pkt 1) na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą, lub 150 m (500 ft) nad <u>najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 150 m (500 ft) od statku powietrznego.</u>”.
Rozbieżność A2-08	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 pkt 3.8 i dodatek 2	Wyrażenie „w stanie zagrożenia” (in distress) zawarte w rozdziale 3 część 3.8 nie występuje w prawie Unii, a więc zakres zadań obejmujących eskortę powietrzną został w ten sposób rozszerzony na każdy typ lotu, w przypadku którego eskorta będzie wymagana. Ponadto przepisy zawarte w załączniku 2, części 1.1 do 1.3 włącznie, jak również zamieszczone w załączniku A nie są zawarte w prawie Unii.

Załącznik 11 ICAO

Rozbieżności między niniejszym rozporządzeniem a międzynarodowymi normami zawartymi w załącznikach 11 (wydanie trzynaste, do zmiany 47-B włącznie) oraz 3 (wydanie siedemnaste, do zmiany 75 włącznie) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Rozbieżność A11-01	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 2 Pkt 2.25.5	Pozycja SERA.3401 lit. d) pkt 1 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 różni się od normy 2.25.5 określonej w załączniku 11 ICAO w następującym stwierdzeniu: „Weryfikacja czasu jest przeprowadzana z dokładnością <u>co najmniej</u> do najbliższej połowy minuty”.
Rozbieżność A11-02	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 2 Pkt 2.6.1	Możliwość zwolnienia. Pozycja SERA.6001 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 zezwala statkom powietrznym na przekraczanie dozwolonej prędkości wynoszącej 250 węzłów w sytuacji, gdy zostało to zatwierdzone przez właściwy organ dla typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa.
Rozbieżność A11-03	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 3	Nowy przepis. Pozycja SERA.8005 lit. b) w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi: b) Zezwolenia wydawane przez organy kontroli ruchu lotniczego zapewniają separację: 1) między wszystkimi lotami w przestrzeni powietrznej klas A i B; 2) między lotami IFR w przestrzeni powietrznej klas C, D i E; 3) między lotami IFR a lotami VFR w przestrzeni powietrznej klasy C; 4) między lotami IFR a lotami specjalnymi VFR; 5) między lotami specjalnymi VFR, chyba że właściwy organ ustali inaczej; z takim wyjątkiem, że na żądanie pilota statku powietrznego <u>i po uzgodnieniu z pilotem innego statku powietrznego</u> – jeżeli jest to zgodne z ustaleniami właściwego organu w przypadkach wymienionych w lit. b) powyżej w klasach przestrzeni powietrznej D i E – zezwolenie dla lotu może zostać wydane <u>pod warunkiem zachowania własnej separacji w odniesieniu do określonej części danego lotu na wysokości poniżej 3 050 m (10 000 ft) podczas wznoszenia lub zniżania, wykonywanego w ciągu dnia w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością.</u>
Rozbieżność A11-04	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 3	Pozycja SERA.8015 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi (i dodaje do normy ICAO określonej w załączniku 11, pkt 3.7.3.1 podkreślony tekst): e) Potwierdzenie przez powtórzenie zezwoleń i informacji dotyczących bezpieczeństwa 1) Załoga lotnicza potwierdza przez powtórzenie kontrolerowi ruchu lotniczego te części zezwoleń i instrukcji ATC otrzymanych drogą foniczną, które dotyczą zapewnienia bezpieczeństwa lotów. Poniższe pozycje są zawsze potwierdzane przez powtórzenie: (i) zezwolenia ATC na lot; (ii) zezwolenia i instrukcje na zajęcie drogi startowej, lądowanie, start, oczekiwanie przed drogą startową, przecięcie, <u>kołowanie</u> i zawracanie na drodze startowej; oraz (iii) droga startowa w użyciu, nastawy wysokościomierza, kody SSR, <u>nowo przydzielone kanały łączności</u> , instrukcje dotyczące poziomu, kursu i prędkości; oraz (iv) przekazywane przez kontrolera lub zawarte w rozgłaszanych komunikatach ATIS poziomy przejściowie.
Rozbieżność A11-05	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 3	Pozycja SERA.8015 lit. e) pkt 2 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi (i dodaje do normy ICAO określonej w załączniku 11, pkt 3.7.3.1.1 podkreślony tekst): 2) Inne zezwolenia lub instrukcje, w tym zezwolenia warunkowe i <u>instrukcje dotyczące kołowania</u> , są powtarzane lub potwierdzane w sposób niepozostawiający wątpliwości, że zostały zrozumiane i zostaną zastosowane.

Rozbieżność A11-06	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 3	Nowy przepis. Pozycja SERA.5010 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi: SERA.5010 Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych Wykonywanie lotów specjalnych VFR w strefie kontrolowanej może być dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC. Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwoli na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe i działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki dodatkowe: a) w przypadku pilota: 1) z dala od chmur i z widocznością terenu; 2) widzialność w locie jest nie mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m; 3) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kts lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji; oraz b) w przypadku ATC: 1) wyłącznie w ciągu dnia, chyba że właściwy organ w zezwoleniu ustali inaczej; 2) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m; 3) pułap chmur jest nie niższy niż 180 m (600 ft).
Rozbieżność A03-07	
Załącznik 3 ICAO Rozdział 5	Nowy przepis. Pozycja SERA.12005 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi: b) Właściwe organy określają w miarę potrzeby inne warunki, które podlegają zameldowaniu przez wszystkie statki powietrzne, jeżeli zostaną napotkane lub zaobserwowane.

CENY PRENUMERATY w 2012 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 310 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	840 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pl.htm

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL