

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2016/1185****z dnia 20 lipca 2016 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012 w zakresie aktualizacji i uzupełnienia wspólnych zasad w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej (część C SERA) i uchylające rozporządzenie (WE) nr 730/2006****(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 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4,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 oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 8b ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 4 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 stanowi, że Komisja przyjmuje przepisy wykonawcze dotyczące przepisów ruchu lotniczego i jednolitego stosowania klasyfikacji przestrzeni powietrznej. Unijne przepisy ruchu lotniczego zostały opracowane w dwóch fazach. W fazie I (część A SERA) Komisja, wspierana przez Eurocontrol, Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencję”) oraz Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”), przygotowała transpozycję do prawa unijnego załącznika 2 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencji chicagowskiej”). W fazie II (część B SERA) dokonano transpozycji do prawa unijnego odpowiednich postanowień z załączników 3 i 11 do konwencji chicagowskiej. Skutkiem powyższych działań było rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 <sup>(3)</sup>, w którym połączono obie części A i B w jednym akcie Unii.
- (2) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 należy obecnie uzupełnić, włączając do niego pozostałe odpowiednie regulacje ICAO, w szczególności te określone w załączniku 10 do konwencji chicagowskiej oraz w dokumencie 4444 (PANS-ATM), które mają charakter przepisów lotniczych i które nie zostały jeszcze przetranzponowane do prawa unijnego.
- (3) Przepisy zawarte w niniejszym rozporządzeniu powinny wspierać i uzupełniać przepisy dotyczące zapewniania służb ruchu lotniczego zawarte w załączniku 10 tom II i załączniku 11 do konwencji chicagowskiej, w dokumencie ICAO 4444 (PANS ATM), a także wspólne wymogi ustanowione zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008, aby zapewnić spójność kwestii zapewniania służb z działaniami pilotów i innych podmiotów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (4) Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012 powinno również zostać dostosowane do rozporządzeń Komisji (UE) nr 965/2012 <sup>(4)</sup> i (UE) nr 139/2014 <sup>(5)</sup> w celu zapewnienia spójnego podejścia do regulacji bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.<sup>(3)</sup> 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 (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1).

- (5) Z tego samego powodu, a także w celu przedstawienia obowiązujących przepisów w sposób bardziej przyjazny dla użytkowników, przepisy ustanowione w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 730/2006 <sup>(1)</sup> należy włączyć do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012.
- (6) W związku z tym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012, a rozporządzenie (WE) nr 730/2006 powinno zostać uchylone.
- (7) Należy zapewnić wystarczający okres przejściowy, aby państwa członkowskie, operatorzy statków powietrznych, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i inne zainteresowane strony mogły prawidłowo wdrożyć niniejsze rozporządzenie, z uwzględnieniem koniecznej publikacji nowych procedur i szkolenia operatorów oraz pracowników, których to dotyczy. Jednakże przepisy niniejszego rozporządzenia zawierające pilne zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 w świetle niedawnych zmian załączników 2 i 11 do konwencji chicagowskiej lub wniosków wyciągniętych z realizacji rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 powinny zacząć obowiązywać odpowiednio wcześniej, z uwzględnieniem terminów notyfikacji dla systemu Regulacji i Kontroli Rozpowszechniania Informacji Lotniczych.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opinii wydanej przez Agencję zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej ustanowionego na mocy art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup>,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

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

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się pkt 2;

b) pkt 25 otrzymuje brzmienie:

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

c) pkt 27 i 28 otrzymują brzmienie:

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

28. »zezwoleń kontrolni ruchu lotniczego (ATC)« oznacza upoważnienie statku powietrznego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego”;

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 730/2006 z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie klasyfikacji przestrzeni powietrznej i możliwości wykonywania lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 195 (Dz.U. L 128 z 16.5.2006, s. 3).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

d) pkt 33, 34 i 35 otrzymują brzmienie:

- „33. »przestrzenie powietrzne służb ruchu lotniczego (ATS)« oznaczają oznaczone alfabetycznie przestrzenie powietrzne o określonych wymiarach, wewnątrz których mogą być wykonywane określone rodzaje lotów i dla których zostały ustalone służby ruchu lotniczego i przepisy operacyjne;
34. »biuro odpraw załóg (ARO)« oznacza organ ustanowiony w celu przyjmowania meldunków dotyczących służb ruchu lotniczego oraz planów lotu składanych przed wylotem;
35. »organ służb ruchu lotniczego (ATS)« oznacza wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio organ kontroli ruchu lotniczego, ośrodek informacji powietrznej, organ lotniskowej służby informacji powietrznej lub biuro odpraw załóg;”;

e) wprowadza się pkt 34a w brzmieniu:

- „34a. »służba dozoru służb ruchu lotniczego (ATS)« oznacza służbę zapewnianą bezpośrednio za pomocą systemu kontroli radarowej ATS;”;

f) pkt 38 otrzymuje brzmienie:

- „38. »lotnisko zapasowe« oznacza lotnisko, na które statek powietrzny może się udać, jeżeli nie jest możliwe lub celowe wykonywanie lotu do lub lądowanie na lotnisku zamierzonego lądowania, na którym są dostępne niezbędne służby i urządzenia, na którym można spełnić wymagania dotyczące osiągnięcia statku powietrznego i które funkcjonuje w przewidywanym czasie jego wykorzystania. Lotniska zapasowe dzieli się na:
- a) lotniska zapasowe po starcie: lotniska zapasowe, na których statek powietrzny mógłby lądować, jeżeli byłoby to konieczne, wkrótce po starcie, w sytuacji gdy nie jest możliwe wykorzystanie lotniska startu;
- b) lotniska zapasowe na trasie: lotniska zapasowe, na których statek powietrzny mógłby lądować, w przypadku gdy w czasie lotu okazałoby się, że zmiana kursu jest konieczna;
- c) lotniska zapasowe dla lotniska docelowego: lotniska zapasowe, na których statek powietrzny mógłby wylądować, jeżeli lądowanie na lotnisku zamierzonego lądowania stałoby się niemożliwe lub niecelowe;”;

g) wprowadza się pkt 48a w brzmieniu:

- „48a. »automatyczne zależne dozоровanie – 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);”;

h) pkt 71 otrzymuje brzmienie:

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

i) wprowadza się pkt 89a w brzmieniu:

- „89a. »operacja podejścia według wskazań przyrządów« oznacza podejście i lądowanie przy użyciu przyrządów do prowadzenia nawigacyjnego w oparciu o procedurę podejścia według wskazań przyrządów. Istnieją dwie metody wykonywania podejścia według wskazań przyrządów:
- a) dwuwymiarowa (2D) operacja podejścia według wskazań przyrządów z wykorzystaniem jedynie poziomego prowadzenia nawigacyjnego; oraz
- b) trójwymiarowa (3D) operacja podejścia według wskazań przyrządów z wykorzystaniem zarówno poziomego, jak i pionowego prowadzenia nawigacyjnego;”;

- j) w pkt 90 lit. a), b) i c) otrzymują brzmienie:
- „a) procedura podejścia nieprecyzyjnego (NPA). Procedura podejścia według wskazań przyrządów przeznaczona dla dwuwymiarowych operacji podejścia według wskazań przyrządów typu A;
  - b) procedura podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV). Procedura podejścia według wskazań przyrządów w ramach nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów przeznaczona dla trójwymiarowych operacji podejścia według wskazań przyrządów typu A;
  - c) procedura podejścia precyzyjnego (PA). Procedura podejścia według wskazań przyrządów w oparciu o system nawigacji (ILS, MLS, GLS i SBAS kat. I) przeznaczona dla trójwymiarowych operacji podejścia według wskazań przyrządów typu A lub B;”;
- k) wprowadza się pkt 94 a w brzmieniu:
- „94 a. »minimalna ilość paliwa« oznacza termin opisujący sytuację, w której zasilanie paliwem statku powietrznego osiągnęło stan, w którym lot musi się zakończyć lądowaniem na określonym lotnisku, a jakiegokolwiek dalsze opóźnienie nie jest dopuszczalne;”;
- l) dodaje się punkty 95a i 95b w brzmieniu:
- „95 a. »model statku powietrznego« oznacza bezzałogowy statek powietrzny inny niż statek powietrzny będący zabawką, o masie operacyjnej nieprzekraczającej dopuszczalnych wartości określonych przez właściwy organ, zdolny do ciągłego lotu w atmosferze i wykorzystywany wyłącznie na potrzeby pokazów lub rekreacji;
  - 95b. »obszar górzysty« oznacza obszar o zmieniającym się ukształtowaniu terenu, w którym zmiany wysokości terenu przekraczają 900 m (3 000 stóp) na odcinku 18,5 km (10,0 mil morskich);”;
- m) pkt 114 otrzymuje brzmienie:
- „114. »miejsce oczekiwania przy drodze startowej« oznacza miejsce przeznaczone do zabezpieczenia drogi startowej, powierzchni ograniczenia przeszkód lub strefy krytycznej/wrażliwej systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS)/mikrofalowego systemu lądowania (MLS), gdzie kołujące statki powietrzne i inne pojazdy zatrzymują się i oczekują, zgodnie z poleceniem organu kontroli lotniska;”;
- n) pkt 116 otrzymuje brzmienie:
- „116. »personel, od którego zależy bezpieczeństwo« oznacza osoby mogące zagrozić bezpieczeństwu lotniczemu, jeżeli niewłaściwie wykonują swoje obowiązki i funkcje, w tym członków załogi, personel obsługi statków powietrznych, personel ds. operacji lotniskowych, ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej, personel obsługi technicznej, personel mający samodzielny dostęp do pola ruchu naziemnego i kontrolerów ruchu lotniczego;”;
- o) wprowadza się pkt 129a w brzmieniu:
- „129a. »statek powietrzny będący zabawką« oznacza bezzałogowy statek powietrzny zaprojektowany lub przeznaczony, wyłącznie lub niewyłącznie, do zabawy dla dzieci poniżej 14 roku życia;”;
- 3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 1 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:
- „1. Z własnej inicjatywy lub na wniosek zainteresowanych podmiotów, właściwe organy mogą zwolnić poszczególne podmioty lub kategorie podmiotów z dowolnych wymogów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do wymienionych poniżej działań wykonywanych w interesie publicznym oraz szkoleń potrzebnych dla ich bezpiecznego prowadzenia;”;
- b) na końcu ustępu 3 dodaje się akapit w brzmieniu:
- „Niniejszy artykuł pozostaje również bez uszczerbku dla minimów operacyjnych dotyczących śmigłowców zawartych w zatwierdzeniach szczególnych przyznawanych przez właściwy organ, zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 (\*).”;
- (\*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).”;

4) w załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*

Rozporządzenie (WE) nr 730/2006 traci moc.

*Artykuł 3*

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 12 października 2017 r.

Jednakże następujące przepisy stosuje się od dnia 18 sierpnia 2016 r.:

- 1) art. 1 ust. 1;
- 2) art. 1 ust. 2 lit. f), i), j), l) oraz o);
- 3) art. 1 ust. 3;
- 4) art. 2;
- 5) pkt 1), 2), 3), 4), 5), 6), 8) 12), 13), 15), 16), 19), 21), 22), 26) lit. b), 26) lit. c), 27) i 28) załącznika.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 20 lipca 2016 r.

*W imieniu Komisji*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt SERA.2001 otrzymuje brzmienie:

**„SERA.2001 Przedmiot zastosowania**

Bez uszczerbku dla przepisów zawartych w SERA.1001 powyżej, zgodnie z art. 1 niniejszy załącznik dotyczy w szczególności 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.

Niniejszy załącznik dotyczy ponadto działań właściwych organów państw członkowskich, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów lotnisk i odpowiedniego personelu naziemnego zaangażowanego w eksploatację statków powietrznych.”;

2) w pkt SERA.3215 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) skreśla się pkt 3;

3) w pkt SERA.4001 lit. d) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„O ile właściwy organ nie określi krótszego okresu czasu dla krajowych lotów VFR, plan lotu dla każdego lotu, podczas którego planowany jest przelot nad granicami międzynarodowymi, lub plan lotu dla lotu, któremu ma być zapewniona służba kontroli ruchu lotniczego lub służba doradcza ruchu lotniczego, jest składany z wyprzedzeniem co najmniej sześćdziesięciu minut przed odlotem. Jeżeli plan jest składany podczas lotu, to w takim czasie, który umożliwi jego odbiór przez odpowiedni organ ATS co najmniej dziesięć minut przed przewidywanym przybyciem statku powietrzego.”;

4) w pkt SERA.5001, w tabeli S5-1, przypis (\*\*\*) lit. b) do tej tabeli otrzymuje brzmienie:

„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.”;

5) w SERA.5005 wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. c) wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 3 ppkt (ii) i ppkt (iii) otrzymują brzmienie:

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

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

(ii) skreśla się pkt 3 ppkt (iv);

(iii) pkt 3 ppkt (v) otrzymuje brzmienie:

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

(iv) skreśla się pkt 4;

b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Loty VFR nie mogą być wykonywane:

- 1) z prędkościami okołodźwiękowymi lub naddźwiękowymi, chyba że zezwoli na to właściwy organ;
- 2) powyżej FL 195. Wyjątki od tego wymogu są następujące:
  - (i) w przypadkach gdy jest to możliwe, państwa członkowskie ustanowiły zarezerwowaną przestrzeń powietrzną, w której można dopuścić loty VFR; lub
  - (ii) przestrzeń powietrzna aż do poziomu lotu FL 285 włącznie, w przypadku gdy ruch VFR w tej przestrzeni powietrznej został dopuszczony przez odpowiedzialny organ ATS zgodnie z procedurami dopuszczenia ustanowionymi przez państwa członkowie i opublikowanymi w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych.”;

6) pkt SERA.5010 otrzymuje brzmienie:

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

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

b) w przypadku pilota:

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

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

- 1) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – mniejsza niż 800 m;
- 2) pułap chmur jest niższy niż 180 m (600 ft).”;

7) w pkt SERA.5015 lit. c) dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

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

8) pkt SERA.6001 otrzymuje brzmienie:

#### **„SERA.6001 Klasyfikacja przestrzeni powietrznych**

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

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

- 2) Klasa B. Dozwolone są loty IFR i VFR. Wszystkie loty wykonywane są z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego i w separacji. W przypadku wszystkich lotów wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC.
  - 3) Klasa C. Dozwolone są loty IFR i VFR. Wszystkie loty wykonywane są z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego, a loty IFR są odseparowane od innych lotów IFR i lotów VFR. Loty VFR są odseparowane od lotów IFR, a statki powietrzne je wykonujące otrzymują na żądanie informacje o ruchu dotyczące innych lotów VFR oraz rady dla zapobieżenia kolizji. W przypadku wszystkich lotów wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. W przypadku lotów VFR zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft), z wyjątkiem przypadków, gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC.
  - 4) Klasa D. Dozwolone są loty IFR i VFR, a dla wszystkich lotów zapewnia się służbę kontroli ruchu lotniczego. Loty IFR są odseparowane od innych lotów IFR, a statki powietrzne wykonujące te loty otrzymują na żądanie informacje o ruchu dotyczące lotów VFR oraz rady dla zapobieżenia kolizji. Statki powietrzne wykonujące loty VFR otrzymują na żądanie informacje o ruchu dotyczące wszystkich innych lotów oraz rady dla zapobieżenia kolizji. W przypadku wszystkich lotów wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia, a w przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC.
  - 5) Klasa E. Dozwolone są loty IFR i VFR. Loty IFR wykonywane są z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego i są odseparowane od innych lotów IFR. O ile jest to możliwe, w przypadku wszystkich lotów zapewnia się informacje o ruchu. W przypadku lotów IFR wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. W przypadku wszystkich lotów IFR obowiązuje zezwolenie ATC. Klasy E nie stosuje się w odniesieniu do stref kontrolowanych.
  - 6) Klasa F. Dozwolone są loty IFR i VFR. Wszystkim uczestniczącym statkom powietrznym wykonującym loty IFR zapewnia się służbę doradczą ruchu lotniczego, a w przypadku wszystkich lotów na żądanie zapewnia się służbę informacji powietrznej. W przypadku lotów IFR korzystających ze służby doradczej wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia, a wszystkie statki powietrzne wykonujące loty IFR muszą mieć możliwość nawiązania łączności fonicznej powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. Nie jest wymagane zezwolenie ATC.
  - 7) Klasa G. Dozwolone są loty IFR i VFR, a w ich przypadku na żądanie zapewnia się służbę informacji powietrznej. Wszystkie statki powietrzne wykonujące loty IFR muszą mieć możliwość nawiązania łączności fonicznej powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. Nie jest wymagane zezwolenie ATC.
  - 8) Stosowanie klasy F uważa się za środek tymczasowy do momentu, w którym będzie możliwe jej zastąpienie alternatywną klasyfikacją.
- b) Wyznaczenie klasyfikacji przestrzeni powietrznej musi być odpowiednie do potrzeb państw członkowskich, przy czym całą przestrzeń powietrzną powyżej poziomu lotu FL 195 klasyfikuje się jako przestrzeń powietrzną klasy C.”;
- 9) dodaje się pkt SERA.7002 w brzmieniu:

**„SERA.7002 Informacje o niebezpieczeństwie kolizji, gdy zapewnia się ATS w oparciu o dozоровanie**

- a) W przypadku zaobserwowania, że zidentyfikowany statek powietrzny wykonujący lot kontrolowany jest na kolidującym torze lotu z nieznanym statkiem powietrznym, co uznaje się za niebezpieczeństwo kolizji, gdy jest to możliwe, pilot kontrolowanego lotu musi:
  - 1) zostać poinformowany o nieznanym statku powietrznym oraz, jeżeli pilot tego zażąda lub jeżeli w opinii kontrolera wymaga tego sytuacja, musi otrzymać sugestię co do działania mającego na celu uniknięcie tej sytuacji; oraz
  - 2) zostać powiadomiony, gdy konflikt przestanie występować.”;



10) dodaje się pkt SERA.8012 w brzmieniu:

**„SERA.8012 Stosowanie separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym**

a) Minima separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym muszą być stosowane do statków powietrznych w fazach lotu: podejście i odlot w następujących okolicznościach:

- 1) statek powietrzny wykonuje lot bezpośrednio za innym statkiem powietrznym na tej samej wysokości bezwzględnej lub mniej niż 300 m (1 000 ft) poniżej; lub
- 2) oba statki powietrzne wykorzystują tę samą drogę startową lub równoległe drogi startowe oddalone od siebie o mniej niż 760 m (2 500 ft); lub
- 3) statek powietrzny wykonuje przelot za innym statkiem powietrznym na tej samej wysokości bezwzględnej lub mniej niż 300 m (1 000 ft) poniżej.”;

11) w pkt SERA.8015 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt a) otrzymuje brzmienie:

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

- 1) zezwolenia są wydawane wyłącznie w celu usprawniania i separacji ruchu lotniczego i muszą się opierać na znanych warunkach ruchu mających wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji statku powietrznego. Przedmiotowe warunki ruchu uwzględniają nie tylko statki powietrzne w przestrzeni powietrznej i na polu manewrowym, które obejmuje kontrola, lecz również wszelki ruch pojazdów lub inne przeszkody, które nie zostały zainstalowane na stałe na użytkowanym polu manewrowym;
- 2) organy ATC wydają takie zezwolenia ATC w celu unikania kolizji oraz usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
- 3) zezwolenia ATC wydaje się wystarczająco wcześniej, aby zapewnić ich przekazanie do statku powietrznego w terminie umożliwiającym ich realizację.”;

b) lit. d) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) trasę lotu:

- (i) trasę lotu wyszczególnia się w każdym zezwoleniu, jeżeli uznaje się to za konieczne; oraz
- (ii) wyrażenie »zezwoleń wydane na podstawie planowanej trasy lotu« nie może być używane przy udzielaniu zmiany zezwolenia.”;

c) dodaje się lit. ea), eb) i ec) w brzmieniu:

„ea) Zmiany zezwolenia dotyczące trasy lub poziomu

- 1) Wydając zezwolenie obejmujące wnioskowaną zmianę trasy lub poziomu, należy w nim określić szczegółowy charakter zmiany.
- 2) Jeżeli warunki ruchu nie pozwolą na wydanie zezwolenia dotyczącego wnioskowanej zmiany, należy stosować słowo »NIEMOŻLIWE (UNABLE)«. W przypadkach uzasadnionych okolicznościami proponuje się alternatywną trasę lub poziom.

eb) Zezwolenie dotyczące ustawienia wysokościomierza

- 1) W przypadku lotów w obszarach, w których ustanowiono wysokość bezwzględną przejściową, pozycja statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej, z wyjątkiem przepisów poniższego pkt 5, musi być wyrażana jako wysokość bezwzględna na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej lub jako poziom lotu na poziomie przejściowym lub powyżej poziomu przejściowego. Podczas przekraczania warstwy przejściowej pozycja w locie w płaszczyźnie pionowej musi być wyrażana jako poziom lotu przy wznoszeniu i jako wysokość bezwzględna przy zniżaniu.
- 2) Załodze lotniczej przekazuje się poziom przejściowy we właściwym czasie przed jego osiągnięciem podczas zniżania.

- 3) Ustawienie wysokościomierza QNH musi zostać uwzględniona w zezwoleniu na zniżanie przy pierwszym wydaniu zezwolenia na wysokości bezwzględnej poniżej poziomu przejściowego, w zezwoleniach na podejście, a także w zezwoleniach na wejście w krąg lotniskowy i w zezwoleniach na kołowanie dla odlatującego statku powietrznego, z wyjątkiem sytuacji gdy wiadomo, że statek powietrzny otrzymał już takie informacje w ramach bezpośredniego przekazu.
- 4) Ustawienie wysokościomierza QFE przekazuje się statkowi powietrznemu na żądanie lub regularnie zgodnie z lokalnymi ustaleniami.
- 5) Jeżeli statek powietrzny, który otrzymał zezwolenie na lądowanie, wykonuje swoje podejście, wykorzystując ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska (QFE), pozycja statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej musi być wyrażana jako wysokość nad poziomem lotniska w czasie tej części lotu, dla której można wykorzystywać QFE, z zastrzeżeniem, że musi ona być wyrażana jako wysokość nad poziomem progu drogi startowej:
  - (i) w przypadku dróg startowych przyrzadowych, gdy próg pasa startowego jest położony co najmniej 2 m (7 ft) poniżej poziomu lotniska; oraz
  - (ii) w przypadku dróg startowych z podejściem precyzyjnym.

ec) Zezwolenia warunkowe

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

- 1) znak wywoławczy;
- 2) warunek;
- 3) zezwolenie; oraz
- 4) krótkie powtórzenie warunku.”;

12) pkt SERA.8020 lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

13) pkt SERA.8020 lit. b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

14) w pkt SERA.8025 dodaje się pkt 2 i 3 w brzmieniu:

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

- (i) gdy otrzymają taką instrukcję;
- (ii) gdy zostaną powiadomieni, że służba dozorowania ATS została zakończona; lub
- (iii) gdy zostaną powiadomieni, że służba dozorowania ATS została utracona;

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

15) pkt SERA.8035 lit. b) otrzymuje brzmienie:

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

16) w pkt SERA.9010 wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. b) pkt 12 i 13 otrzymują brzmienie:

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

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

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

b) w lit. c) pkt 12 i 13 otrzymują brzmienie:

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

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

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

c) lit. d) pkt 11 i 12 otrzymują brzmienie:

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

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

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

17) w pkt SERA.10001 dodaje się lit. b) i c) w brzmieniu:

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

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

- 18) skreśla się pkt SERA.11001 lit. a) i b) oraz SERA.11005 lit. a), a pkt SERA.11001 i SERA.11005 otrzymują brzmienie:

**„SERA.11001 Przepisy ogólne**

- c) W przypadku, w którym wiadomo lub sądzi się, że statek powietrzny znajduje się w sytuacji awaryjnej, w tym że stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji, organy ATS poświęcają mu jak największą uwagę, udzielają mu jak największej pomocy i dają mu pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi w takim stopniu, w jakim konieczność taka wynika z okoliczności.
- d) Późniejsze działania ATC muszą się opierać na zamiarach pilota, ogólnej sytuacji w zakresie ruchu lotniczego i dynamice nieprzewidzianego zdarzenia w czasie rzeczywistym.

**SERA.11005 Bezprawna ingerencja**

- aa) Statek powietrzny, który jest przedmiotem bezprawnej ingerencji, stara się ustawić transponder na kod 7500 i zawiadomić odpowiedni organ ATS o tym fakcie, o wszystkich istotnych okolicznościach z tym związanych i o wszystkich odchyleniach od bieżącego planu lotu spowodowanych tymi okolicznościami, aby umożliwić organowi ATS udzielenie pierwszeństwa działań w stosunku do statku powietrznego i zminimalizowanie konfliktu z innymi statkami powietrznymi.
- ab) Gdy statek powietrzny jest poddany bezprawnej ingerencji, pilot dowódca podejmuje wszelkie starania w celu jak najszybszego wylądowania na najbliższym dogodnym lotnisku lub na specjalnym lotnisku wyznaczonym przez właściwy organ, chyba że sytuacja na pokładzie statku powietrznego nakazuje inne postępowanie.
- b) Jeżeli statek powietrzny jest przedmiotem faktycznej lub podejrzewanej bezprawnej ingerencji, organy służb ruchu lotniczego niezwłocznie spełniają żądania statku powietrznego. Następuje ciągłe przekazywanie informacji dotyczących bezpiecznego przebiegu lotu i podejmowane są działania niezbędne do usprawnienia przebiegu wszystkich etapów lotu, zwłaszcza bezpiecznego lądowania statku powietrznego.
- c) Jeżeli statek powietrzny jest przedmiotem faktycznej lub podejrzewanej bezprawnej ingerencji, organy ATS zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami bezzwłocznie informują odpowiedni organ wyznaczony przez państwo oraz wymieniają niezbędne informacje z użytkownikiem statku powietrznego lub wskazanym przez niego przedstawicielem.”;
- 19) w pkt SERA.11010 wprowadza się następujące zmiany:

- a) tytuł otrzymuje brzmienie:

**„SERA.11010 Statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną, lub niezidentyfikowany statek powietrzny”;**

- b) lit. a) pkt 3 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(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”;

- 20) dodaje się pkt SERA.11012 i SERA.11013 w brzmieniu:

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

- a) W przypadku gdy pilot melduje minimalną ilość paliwa, kontroler w najkrótszym możliwym czasie powiadamia pilota o wszelkich przewidywanych opóźnieniach bądź o tym, że nie przewiduje się opóźnień.
- b) Kiedy poziom paliwa powoduje, że konieczne jest ogłoszenie stanu zagrożenia, pilot – zgodnie z przepisami zawartymi w SERA.14095 – wskazuje przedmiotowy stan, używając sygnału zagrożenia nadanego za pomocą radiotelefonu (MAYDAY), najlepiej wypowiedzianego trzykrotnie, a następnie podając charakter zagrożenia (FUEL).

**SERA.11013 Pogorszenie charakterystyk technicznych statku powietrznego**

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

## b) Pogorszenie działania lub awaria systemu RNAV

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

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

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

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

- (i) przy wywołaniu początkowym na dowolnym kanale w przestrzeni powietrznej RVSM;
- (ii) przy wszystkich żądaniach zmiany poziomu; oraz
- (iii) przy wszystkich potwierdzeniach przez powtórzenie zezwoleń dotyczących poziomu.

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

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

- (i) Po powiadomieniu przez pilota statku powietrznego posiadającego zatwierdzenie do wykonywania operacji RVSM eksploatowanego w przestrzeni powietrznej RVSM, że wyposażenie statku powietrznego nie spełnia już wymogów RVSM, ATC uznaje statek powietrzny za nieposiadający zatwierdzenia do wykonywania operacji RVSM.
- (ii) ATC musi podjąć natychmiastowe działania w celu zapewnienia minimalnej separacji pionowej wynoszącej 600 m (2 000 ft) lub odpowiedniej separacji poziomej od wszystkich pozostałych przedmiotowych statków powietrznych, które są eksploatowane w przestrzeni powietrznej RVSM. Statek powietrzny, który stał się statkiem powietrznym nieposiadającym zatwierdzenia do wykonywania operacji RVSM, musi w normalnych warunkach zostać usunięty przez ATC z przestrzeni powietrznej RVSM, kiedy wystąpi taka możliwość.
- (iii) Piloci powiadamiają ATC, najszybciej jak to możliwe, o przywróceniu właściwego funkcjonowania wyposażenia niezbędnego do spełnienia wymogów RVSM.
- (iv) Pierwszy ACC powiadomiony o zmianie statusu RVSM statku powietrznego prowadzi odpowiednio koordynację z sąsiednimi ACC.

## 5) Silna turbulencja – nieprzewidywana:

- (i) Gdy statek powietrzny eksploatowany w przestrzeni powietrznej RVSM napotyka silne turbulencje spowodowane warunkami atmosferycznymi lub strumieniem nadążającym, które zdaniem pilota będą miały wpływ na zdolność statku powietrznego do utrzymania poziomu lotu określonego w zezwoleniu, pilot powiadamia o tym ATC. ATC ustanawia odpowiednią separację poziomą lub zwiększoną minimalną separację pionową.
- (ii) ATC uwzględnia, w możliwym zakresie, żądania pilota dotyczące zmian poziomu lotu lub trasy i stosownie do potrzeb przekazuje informacje o ruchu lotniczym.
- (iii) ATC nie żąda meldunków od innych statków powietrznych w celu ustalenia, czy RVSM powinno zostać zawieszona w całości lub w określonym przedziale wysokości lub obszaru lotu.
- (iv) ACC zawieszający RVSM prowadzi z sąsiednimi ACC koordynację takiego zawieszenia i wszelkich niezbędnych korekt przepustowości sektora w celu zapewnienia uporządkowanego przebiegu procesu przekazywania ruchu.

## 6) Silna turbulencja – przewidywana:

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

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

21) dodaje się pkt SERA.11014 w brzmieniu:

**„SERA.11014 Propozycja rozwiązania (RA) ACAS**

- a) System ACAS II wykorzystywany jest w trakcie lotu, z wyjątkiem przypadków podanych w wykazie wyposażenia minimalnego określonym w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 (\*), w trybie umożliwiającym wskazanie RA załogę lotniczej w razie wykrycia nadmiernego zbliżenia do innego statku powietrznego. Powyższy przepis nie ma zastosowania, jeżeli zablokowanie trybu RA (przy wyłącznym korzystaniu z sygnalizacji TA lub równoważnej) jest wywoływane przez procedurę nienormalną lub warunki ograniczające osiągnięcia.
- b) W przypadku ACAS RA piloci muszą:
- 1) zareagować natychmiast, wykonując RA, zgodnie ze wskazaniem, chyba że zagrożiliby to bezpieczeństwu statku powietrznego;
  - 2) wykonać RA, nawet jeśli występuje konflikt między RA i instrukcją ATC w zakresie manewrowania;
  - 3) wstrzymać się od manewrowania w kierunku odwrotnym do RA;
  - 4) jak najszybciej, o ile pozwala na to obciążenie załogi lotniczej pracą, powiadomić właściwy organ ATC o każdym RA wymagającym odstępstwa od obecnej instrukcji lub zezwolenia ATC;
  - 5) bezzwłocznie osiągnąć zgodność z każdym zmodyfikowanym RA;
  - 6) ograniczyć zmiany toru lotu do minimalnego zakresu niezbędnego do osiągnięcia zgodności z RA;
  - 7) bezzwłocznie powrócić do warunków instrukcji lub zezwolenia ATC, gdy konflikt zostanie usunięty; oraz
  - 8) powiadomić ATC w przypadku powrotu do bieżącego zezwolenia.
- c) W przypadku gdy pilot melduje ACAS RA, kontroler nie może próbować modyfikować toru lotu statku powietrznego, dopóki pilot nie zamelduje »KONFLIKT USUNIĘTO (CLEAR OF CONFLICT)«.
- d) Kiedy nastąpi odstępstwo statku powietrznego od jego zezwolenia lub instrukcji ATC zgodnie z RA lub gdy pilot zamelduje RA, kontroler przestaje być odpowiedzialny za zapewnianie separacji pomiędzy danym statkiem powietrznym i jakimkolwiek innym statkiem powietrznym, którego to dotyczy, w bezpośredniej konsekwencji manewru wywołanego przez RA. Kontroler musi podjąć odpowiedzialność za zapewnianie separacji wszystkich statków powietrznych, których to dotyczy, gdy:
- 1) kontroler przyjmuje meldunek załogi lotniczej o powrocie do bieżącego zezwolenia; lub
  - 2) kontroler przyjmuje meldunek załogi lotniczej, że statek powietrzny powraca do bieżącego zezwolenia i wydaje alternatywne zezwolenie, które zostaje przyjęte przez załogę lotniczą.

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

22) w pkt SERA.11015 lit. e) tabela S11-3 wprowadza się następujące zmiany:

- a) tekst w rubryce „Znaczenie” odpowiadający wyrażeniu „WILCO” otrzymuje brzmienie:

„Understood, will comply” (zrozumiałem, wykonam).

- b) w rubryce poniżej wyrażenia „WILCO” skreśla się wyrażenie „Wykonam (Will comply)”;

23) w pkt SERA.12005 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

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

- 1) Szczegółowe instrukcje, w tym formaty depech i wyrażenia określone w dodatku 5, muszą być wykorzystywane przez załogi lotnicze przy przekazywaniu meldunków z powietrza i przez organy ATS przy dalszym przekazywaniu takich meldunków.
- 2) Specjalne meldunki z powietrza zawierające uwagi o aktywności wulkanicznej rejestruje się na formularzu specjalnych meldunków z powietrza dotyczących aktywności wulkanicznej. Dla załóg lotniczych wykonujących loty na trasach, na których mogą występować chmury popiołów wulkanicznych, należy zapewnić formularze, których podstawę stanowi wzór formularza dla specjalnych meldunków z powietrza dotyczących aktywności wulkanicznej określony w pkt B dodatku 5.”;

24) pkt SERA.12020 lit. a) pkt 2) otrzymuje brzmienie:

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

25) dodaje się sekcje 13 i 14 w brzmieniu:

„SEKCJA 13

#### **Transponder SSR**

##### **SERA.13001 Działanie transpondera SSR**

- a) Jeżeli statek powietrzny posiada sprawny transponder SSR, pilot korzysta z niego przez cały czas lotu, niezależnie od tego, czy statek powietrzny znajduje się w obrębie przestrzeni powietrznej, w której wykorzystuje się SSR na potrzeby ATS, czy poza tą przestrzenią.
- b) Piloci nie mogą stosować funkcji IDENT, chyba że wymaga tego ATS.
- c) Z wyjątkiem lotu w przestrzeni powietrznej wyznaczonej przez właściwy organ do obowiązkowego korzystania z transpondera, statki powietrzne bez wystarczającego źródła zasilania są wyłączone z wymogu korzystania z transpondera przez cały czas.

##### **SERA.13005 Mod A transpondera SSR – ustawianie kodu**

- a) W celu wskazania szczególnej sytuacji awaryjnej pilot statku powietrznego wyposażonego w SSR:
  - 1) wybiera kod 7700 w celu wskazania sytuacji awaryjnej, chyba że ATC uprzednio nakazała pilotowi korzystanie z transpondera na określonym kodzie. W tym ostatnim przypadku pilot może jednak wybrać kod 7700, gdy istnieje szczególny powód, by sądzić, że byłby to najlepszy sposób postępowania;
  - 2) wybiera kod 7600 w celu wskazania awarii łączności radiowej;
  - 3) wybiera co do zasady kod 7500 w celu wskazania stanu bezprawnej ingerencji; Jeżeli uzasadniają to zaistniałe okoliczności, w zastępstwie należy zastosować kod 7700.
- b) Z wyjątkiem przypadków opisanych w powyższej lit. a) pilot:
  - 1) wybiera kody zgodnie z instrukcją organu ATS; lub
  - 2) w przypadku braku instrukcji ATS dotyczących ustawiania kodu wybiera kod 2000 lub inny kod określony przez właściwy organ; lub
  - 3) w przypadku nieotrzymania służb ruchu lotniczego wybiera kod 7000 w celu zwiększenia wykrywalności odpowiednio wyposażonych statków powietrznych, chyba że właściwy organ ustali inaczej.

- c) Jeśli stwierdzono, że kod pokazywany na wyświetlaczu sytuacji różni się od kodu przypisanego statkowi powietrznemu:
- 1) pilot jest proszony o potwierdzenie wybranego kodu, a jeśli sytuacja to uzasadnia, wybiera ponownie właściwy kod; oraz
  - 2) jeżeli rozbieżności między przypisanymi i pokazywanymi kodami się utrzymują, pilot może zostać poproszony o zaprzestanie użytkowania transpondera statku powietrznego. Powiadamia się odpowiednio kolejne stanowisko kontroli i wszystkie pozostałe organy, których to dotyczy, wykorzystujące SSR lub multilaterację (MLAT) przy zapewnianiu ATS.

#### **SERA.13010 Informacje w oparciu o barometryczną wysokość bezwzględną**

- a) Jeżeli statek powietrzny posiada sprawne wyposażenie w modzie C, pilot musi w sposób ciągły wykorzystywać ten mod, chyba że ATC zdecyduje inaczej.
- b) O ile właściwy organ nie ustali inaczej, weryfikacja informacji o poziomie w oparciu o barometryczną wysokość bezwzględną pokazywanych kontrolerowi wykonywana jest przynajmniej raz przez odpowiednio wyposażony organ ATC w momencie początkowego kontaktu z danym statkiem powietrznym lub, jeżeli nie jest to możliwe, jak najszybciej po tym momencie.

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

- a) Statki powietrzne wyposażone w mod S z funkcją znaku rozpoznawczego statku powietrznego nadają znak rozpoznawczy statku powietrznego określony w poz. 7 planu lotu ICAO lub, gdy plan lotu nie został złożony, znak rejestracyjny statku powietrznego.
- b) Jeżeli zaobserwuje się na wyświetlaczu sytuacji, że znak rozpoznawczy statku powietrznego nadawany przez statek powietrzny wyposażony w mod S jest różny od znaku rozpoznawczego oczekiwanego od danego statku powietrznego, pilot jest proszony o potwierdzenie, a w razie potrzeby o ponowne wprowadzenie prawidłowego znaku rozpoznawczego statku powietrznego.
- c) Jeżeli po potwierdzeniu przez pilota, że właściwy znak rozpoznawczy statku powietrznego został ustawiony w funkcji identyfikacji modu S, nadal występuje rozbieżność, kontroler podejmuje następujące działania:
  - 1) powiadamia pilota o występującej rozbieżności;
  - 2) w miarę możliwości, koryguje oznaczenie przedstawiające znak rozpoznawczy na wyświetlaczu sytuacji; oraz
  - 3) powiadamia kolejne stanowisko kontroli oraz inny odpowiedni organ wykorzystujący mod S na potrzeby identyfikacji, że nadawany przez statek powietrzny znak rozpoznawczy statku powietrznego jest błędny.

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

- a) W przypadku awarii transpondera po odlocie organy ATC próbują zapewnić kontynuację lotu do lotniska docelowego zgodnie z planem lotu. Można jednakże oczekiwać, że piloci dostosują się do określonych ograniczeń.
- b) W przypadku gdy transponder uległ awarii i nie można przywrócić jego sprawności przed odlotem, piloci muszą:
  - 1) jak najszybciej poinformować ATS, najlepiej przed złożeniem planu lotu;
  - 2) wpisać w poz. 10 formularza planu lotu ICAO dla SRR literę „N” w przypadku całkowitej niesprawności transpondera lub, w przypadku częściowej awarii transpondera, wpisać literę odpowiadającą pozostałym możliwościom działania transpondera; oraz
  - 3) spełnić wymagania wszelkich opublikowanych procedur wnioskowania o zwolnienie z wymogów posiadania sprawnego transpondera SSR.



## SEKCJA 14

**Procedury łączności fonicznej****SERA.14001 Przepisy ogólne**

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

**SERA.14005 Kategorie depesz**

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

Tabela S14-1

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

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

**SERA.14010 Depesze dotyczące bezpieczeństwa lotów**

Depesze dotyczące bezpieczeństwa lotów obejmują:

- a) depesze dotyczące ruchu lotniczego i jego kontroli;
- b) depesze redagowane przez użytkownika statku powietrznego lub przez statek powietrzny, mające bezpośrednie znaczenie dla statku powietrznego wykonującego lot;
- c) depesze meteorologiczne mające bezpośrednie znaczenie dla statku powietrznego wykonującego lot lub mającego odlecieć (komunikowane indywidualnie lub na potrzeby nadawania);
- d) inne depesze dotyczące statku powietrznego wykonującego lot lub mającego odlecieć.

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

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

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

#### SERA.14020 Literowanie słów w radiotelefonii

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

Tabela S14-2

#### Alfabet literowania w radiotelefonii

Litera	Wyraz	Przybliżona wymowa (za pomocą alfabetu łacińskiego)
A	Alfa	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE lub <u>SHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Julieta	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH

Litera	Wyraz	Przybliżona wymowa (za pomocą alfabetu łacińskiego)
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM lub <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

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

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

##### a) Wykorzystanie oznaczników trasy ATS w łączności

- 1) W łączności fonicznej podstawową literę oznacznika należy wymawiać zgodnie z alfabetem literowania podanym w tabeli S14-2.
- 2) W przypadku używania przedrostków K, U lub S w łączności fonicznej należy je wymawiać w następujący sposób:
  - (i) K – KOPTER
  - (ii) U – UPPER
  - (iii) S – SUPERSONIC

- b) Wyraz »kopter« należy wymawiać jak w wyrazie »helicopter«, a wyrazy »upper« i »supersonic« należy wymawiać jak w języku angielskim.

#### **SERA.14026 Znaczące punkty nawigacyjne**

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

#### **SERA.14030 Wykorzystanie oznaczników dla standardowych tras odlotu i przylotu według wskazań przyrządów**

Oznacznik w języku potocznym dla standardowych tras odlotu lub przylotu według wskazań przyrządów musi być stosowany w łączności fonicznej.

#### **SERA.14035 Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej**

##### a) Nadawanie liczb

- 1) Wszystkie liczby, które są wykorzystywane przy nadawaniu znaku wywoławczego statku powietrznego, kursu, drogi startowej, kierunku i prędkości wiatru, nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie.
  - (i) Poziomy lotów nadaje się wymawiając każdą liczbę oddzielnie, z wyjątkiem poziomów lotów w równych setkach.
  - (ii) Ustawienia wysokościomierza nadaje się wymawiając każdą liczbę oddzielnie, z wyjątkiem ustawienia 1 000 hPa, które nadaje się jako »JEDEN TYSIĄC (ONE THOUSAND)«.
  - (iii) Wszystkie liczby używane w nadawaniu kodów transpondera nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie, z wyjątkiem sytuacji gdy kody transpondera zawierają wyłącznie równe tysiące, wtedy informację nadaje się wymawiając liczbę tysięcy, a następnie wyraz »TYSIĄC (THOUSAND)«.
- 2) Wszystkie liczby używane w nadawaniu innych informacji niż te opisane w lit. a) pkt 1) nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie, z wyjątkiem wszystkich liczb równych setek i tysięcy, które to liczby nadaje się wymawiając każdą cyfrę liczby setek lub tysięcy, po której następuje, odpowiednio, wyraz »STO (HUNDRED)« lub »TYSIĄC (THOUSAND)«. Połączenia tysięcy i równych setek nadaje się wymawiając każdą cyfrę w liczbie tysięcy, po czym następuje wyraz »TYSIĄC (THOUSAND)«, a następnie podaje się liczbę setek i wyraz »STO (HUNDRED)«.
- 3) W przypadkach gdy istnieje potrzeba wyjaśnienia liczby nadanej w postaci pełnych tysięcy lub pełnych setek, przedmiotową liczbę należy nadawać wymawiając każdą cyfrę oddzielnie.
- 4) Przy przekazywaniu informacji dotyczących namiaru względnego w stosunku do obiektu lub kolidującego ruchu na podstawie 12-godzinnej tarczy zegara, informacje podaje się wymawiając cyfry razem, np. »GODZINA DZIEŚIĄTA (TEN O'CLOCK)« lub »GODZINA JEDENASTA (ELEVEN O'CLOCK)«.
- 5) Liczby zawierające ułamek dziesiętny nadaje się zgodnie z lit. a) pkt 1), z przecinkiem w odpowiedniej kolejności zaznaczonym wyrazem »PRZECINEK (DECIMAL)«.
- 6) Wszystkie sześć cyfr numerycznego oznacznika należy wykorzystywać w celu identyfikacji kanału przekaznikowego w łączności radiotelefonicznej bardzo wysokiej częstotliwości (VHF), z wyjątkiem przypadków, w których zarówno piątą, jak i szóstą cyfrą jest zero, kiedy to należy wykorzystywać tylko cztery pierwsze cyfry.

**SERA.14040 Wymawianie liczb**

Jeżeli język stosowany na potrzeby łączności to język angielski liczby należy nadawać przy użyciu wzoru wymowy przedstawionego w tabeli S14-3:

Tabela S14-3

Liczebnik lub część liczebnika	Wymowa
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

**SERA.14045 Technika nadawania**

- a) Nadawanie należy wykonywać w sposób zwięzły, używając normalnej intonacji dla rozmowy.
- b) Następujących wyrazów i wyrażeń należy, w odpowiednich przypadkach, używać w łączności radiotelefonicznej i mają one znaczenie przypisane w tabeli S14-4:

Tabela S14-4

Wyrażenie	Znaczenie
POTWIERDŹ (ACKNOWLEDGE)	»Daj mi znać, że odebrałeś i zrozumiałeś depeszę (Let me know that you have received and understood this message).«
POTWIERDZAM (AFFIRM)	»Tak.«

Wyrażenie	Znaczenie
ZGADZAM SIĘ (APPROVED)	»Udziela się zezwolenia na proponowane działanie (Permission for proposed action granted).«
ODSTĘP (BREAK)	»Niniejszym sygnalizuję o odstępie między częściami depeszy (I hereby indicate the separation between portions of the message).«
ODSTĘP ODSTĘP (BREAK BREAK)	»Niniejszym sygnalizuję o odstępie między depeszami przykazywanymi do różnych statków powietrznych znajdujących się w przestrzeni o bardzo dużej intensywności ruchu lotniczego (I hereby indicate the separation between messages transmitted to different aircraft in a very busy environment).«
ANULUJ (CANCEL)	»Anuluj poprzednio nadane zezwolenie (Annul the previously transmitted clearance).«
SPRAWDŹ (CHECK)	»Sprawdź system lub procedurę (Examine a system or procedure).«
ZEZWALAM (CLEARED)	»Zezwala się na kontynuowanie lotu w określonych warunkach (Authorised to proceed under the conditions specified).«
POTWIERDŹ (CONFIRM)	»Proszę o weryfikację (I request verification of:) (zezwolenia, instrukcji, działań, informacji (clearance, instruction, action, information)).«v
NAWIĄŹ ŁĄCZNOŚĆ (CONTACT)	»Nawiąź łączność radiową z ... (Establish communications with...).«
PRAWIDŁOWO (CORRECT)	»Prawdziwe (True)« lub »Dokładne (Accurate)«.
POPRAWIAM (CORRECTION):	»Popełniono błąd podczas tego nadawania (lub we wskazanej depeszy) (An error has been made in this transmission (or message indicated)). Poprawna wersja ... (The correct version is...).«
POMIŃ (DISREGARD)	»Zignoruj (Ignore).«
JAK MNIE SŁYSZYSZ (HOW DO YOU READ)	»Jak zrozumiano moje nadawanie (What is the readability of my transmission?)?« (zob. SERA.14070 lit. c))
POWTARZAM (I SAY AGAIN)	»Powtarzam dla jasności lub podkreślenia (I repeat for clarity or emphasis).«
UTRZYMUJ (MAINTAIN)	»Kontynuuj zgodnie z określonymi warunkami (Continue in accordance with the condition(s) specified)« lub w sensie dosłownym.
NASŁUCHUJ (MONITOR)	»Nasłuchuj na ... (częstotliwość) (Listen out on (frequency)).«
NIE/NIEPRAWIDŁOWO (NEGATIVE)	»Nie« lub »Zgody nie udzielono«, lub »To nie jest poprawne«, lub »Niemożliwe« (»No« or »Permission not granted« or »That is not correct« or »Not capable«.).
ODBIÓR (OVER)	»Skończyłem nadawanie i oczekuję odpowiedzi (My transmission is ended, and I expect a response from you).«
KONIEC (OUT)	»Wymiana informacji zakończona i nie oczekuje się odpowiedzi (This exchange of transmissions is ended and no response is expected).«
POWTÓRZ (READ BACK)	»Powtórz całość lub określoną część depeszy tak dokładnie, jak ją odebrałeś (Repeat all, or the specified part, of this message back to me exactly as received).«
ZMIANA ZEZWOLENIA (RECLEARED)	»Została wprowadzona zmiana do ostatniego zezwolenia, a nowe zezwolenie zastępuje poprzednie lub jego część (A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof).«
ZGŁOŚ (REPORT)	»Przełącz mi następujące informacje ... (Pass me the following information...).«
PROSZĘ (REQUEST)	»Chciałbym wiedzieć ... (I should like to know...).« lub »Pragnę otrzymać ... (I wish to obtain...).«
ZROZUMIAŁEM (ROGER)	»Całą twoją transmisję odebrałem (I have received all of your last transmission).«

Wyrażenie	Znaczenie
POWTÓRZ (SAY AGAIN)	»Powtórz całość lub następującą część twojej ostatniej transmisji (Repeat all, or the following part, of your last transmission).«
MÓW WOLNIEJ (SPEAK SLOWER)	»Mów wolniej (Reduce your rate of speech).«
CZEKAJ (STANDBY)	»Czekaj, będę ciebie wywoływać (Wait and I will call you).«
NIEMOŻLIWE (UNABLE)	»Nie mogę zastosować się do twojej prośby, instrukcji lub zezwolenia (I cannot comply with your request, instruction, or clearance).«
WYKONAM (WILCO)	(Angielski skrót od »will comply«) »Zrozumiałem twoją depeszę i będę stosować się do niej (I understand your message and will comply with it).«
DWUKROTNIE (WORDS TWICE):	a) <i>Jako prośba:</i> »Warunki łączności są trudne. Nadawaj każde słowo lub grupę słów dwukrotnie (Communication is difficult. Please send every word, or group of words, twice).« b) <i>Jako zawiadomienie:</i> »Ze względu na trudne warunki łączności każde słowo lub grupa słów depeszy będą nadawane dwukrotnie (Since communication is difficult, every word, or group of words, in this message will be sent twice).«

#### SERA.14050 Radiotelefoniczne znaki wywoławcze statków powietrznych

##### a) Pełne znaki wywoławcze

Radiotelefoniczny znak wywoławczy statku powietrznego musi należeć do jednego z następujących typów:

- 1) Typ a) – znaki odpowiadające znakom rejestracyjnym statku powietrznego; lub
- 2) Typ b) – oznacznik telefoniczny użytkownika statku powietrznego, poprzedzający ostatnie cztery znaki znaku rejestracyjnego statku powietrznego;
- 3) Typ c) – oznacznik telefoniczny użytkownika statku powietrznego poprzedzający identyfikację lotu.

##### b) Skrócone znaki wywoławcze

Radiotelefoniczne znaki wywoławcze statków powietrznych podane w lit. a), z wyjątkiem ujętych w typie c), mogą być skracane w sytuacjach opisanych w SERA.14055 lit. c). Skrócone znaki wywoławcze muszą mieć następującą formę:

- 1) Typ a) – pierwszy znak znaku rejestracyjnego i co najmniej dwa ostatnie znaki znaku wywoławczego;
- 2) Typ b) – oznacznik telefoniczny użytkownika statku powietrznego, który poprzedza co najmniej dwa ostatnie znaki znaku wywoławczego;
- 3) Typ c) – nie ma formy skróconej.

#### SERA.14055 Procedury radiotelefoniczne

- a) Statek powietrzny nie może w trakcie lotu zmieniać znaku wywoławczego, z wyjątkiem zmian wprowadzanych okresowo na polecenie organu ATC w celach zapewnienia bezpieczeństwa. Z wyjątkiem przypadków gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa, żadna transmisja nie może być kierowana do statku powietrznego podczas startu, podczas ostatniej części podejścia końcowego lub podczas kołowania po lądowaniu.
- b) Nawiązywanie łączności radiotelefonicznej
  - 1) Podczas nawiązywania łączności zawsze należy używać pełnych radiotelefonicznych znaków wywoławczych. Podczas nawiązywania łączności statek powietrzny rozpoczyna wywoływanie od identyfikatora wywoływanej stacji, po którym następuje poprzedzającego identyfikator wywołującej stacji.

- 2) W odpowiedzi na powyższe wywołania należy stosować znak wywoławczy stacji wywołującej, po którym następuje znak wywoławczy stacji odpowiadającej, co należy traktować jak wezwanie do rozpoczęcia nadawania przez stację wywołującą. W przypadku przekazywania łączności w ramach jednego organu ATS znak wywoławczy ATS można pominąć, jeżeli zezwoli na to właściwy organ.
  - 3) Nawiązanie łączności rozpoczyna się wywołaniem i odpowiedzią na wywołanie, gdy nawiązanie kontaktu jest pożądane, jednakże gdy istnieje pewność, że stacja wywoływana odbierze wywołanie, to stacja wywołująca może nadać wiadomość, nie czekając na odpowiedź stacji wywoływanej.
- c) Późniejsza łączność radiotelefoniczna
- 1) Skrócone radiotelefoniczne znaki wywoławcze, określone w SERA.14050 lit. b), są używane tylko po nawiązaniu zadowalającej łączności, pod warunkiem że nie wynikną z tego nieporozumienia. Statek powietrzny używa skróconego znaku wywoławczego dopiero po wywołaniu go w ten sposób przez stację lotniczą.
  - 2) Przy wydawaniu zezwoleń ATC i ich powtarzaniu kontrolerzy i piloci zawsze dodają znak wywoławczy statku powietrznego, którego dotyczy zezwolenie. W przypadkach innych niż powyższe nieprzerwywana dwustronna łączność po nawiązaniu kontaktu jest dozwolona bez dodatkowej identyfikacji lub wywołania aż do jego zakończenia.

#### **SERA.14060 Przejście na inną częstotliwość VHF**

- a) Statek powietrzny musi zostać zawiadomiony przez właściwy organ ATS o przejściu na inną częstotliwość radiową zgodnie z uzgodnionymi procedurami. W przypadku braku powyższego zawiadomienia statek powietrzny zawiadamia organ ATS, zanim nastąpi takie przejście.
- b) Przy wstępnym nawiązywaniu łączności na częstotliwości VHF lub przy jej zwalnianiu statek powietrzny nadaje taką informację, jaka została określona przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej odpowiedzialną za zapewnianie służb i zatwierdzoną przez właściwy organ.

#### **SERA.14065 Procedury radiotelefoniczne dotyczące zmiany kanału w łączności fonicznej powietrze-ziemia**

- a) O ile instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej odpowiedzialna za zapewnianie służb nie określiła inaczej i nie zostało to zatwierdzone przez właściwy organ, wstępne wywołanie organu ATS także po zmianie kanału łączności fonicznej powietrze-ziemia musi obejmować następujące elementy:
  - 1) identyfikator wywoływanego organu ATS;
  - 2) znak wywoławczy oraz, dla statków powietrznych należących do kategorii ciężkiej turbulencji w śladzie aerodynamicznym, wyraz »ciężki (Heavy)« lub »super (Super)«, jeżeli dany statek powietrzny został w ten sposób zidentyfikowany przez właściwy organ;
  - 3) poziom, w tym poziomy przelotu i poziomy określone w zezwoleniu, w przypadku nieutrzymania poziomu określonego w zezwoleniu;
  - 4) prędkość, jeżeli nie została przypisana przez ATC; oraz
  - 5) elementy dodatkowe wymagane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej odpowiedzialną za zapewnianie służb i zatwierdzone przez właściwy organ.
- b) Piloci zapewniają informacje dotyczące poziomu w zaokrągleniu do najbliższych pełnych 30 m lub 100 ft zgodnie ze wskazaniami wysokościomierza pilota.
- c) Wstępne wywołanie organu kontroli lotniska

W przypadku statku powietrznego, któremu zapewnia się służbę kontroli lotniska, wstępne wywołanie zawiera:

  - 1) identyfikator wywoływanego organu ATS;
  - 2) znak wywoławczy oraz, dla statków powietrznych należących do kategorii ciężkiej turbulencji w śladzie aerodynamicznym, wyraz »ciężki (heavy)« lub »super (super)«, jeżeli dany statek powietrzny został w ten sposób zidentyfikowany przez właściwy organ;
  - 3) pozycję; oraz



- 4) elementy dodatkowe wymagane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej odpowiedzialną za zapewnianie służb i zatwierdzone przez właściwy organ.

#### **SERA.14070 Procedury kontrolne**

- a) Forma transmisji kontrolnych musi być następująca:
  - 1) identyfikacja stacji wywoływanej;
  - 2) identyfikacja stacji wywołującej;
  - 3) wyrazy »SPRAWDZANIE ŁĄCZNOŚCI (RADIO CHECK)«;
  - 4) używana częstotliwość.
- b) Odpowiedź na transmisję kontrolną musi być następująca:
  - 1) identyfikacja stacji wnioskującej o przeprowadzenie kontroli;
  - 2) identyfikacja stacji odpowiadającej;
  - 3) informacja dotycząca słyszalności transmisji stacji wnioskującej o przeprowadzenie kontroli.
- c) Podczas przeprowadzania kontroli należy stosować następującą skalę słyszalności:

Skala słyszalności

- 1) 1 zła,
- 2) 2 chwilowa,
- 3) 3 rozróżniana z trudnością
- 4) 4 dobra
- 5) 5 bardzo dobra.

#### **SERA.14075 Wymiana korespondencji**

- a) Wymiana korespondencji musi być zwięzła i jednoznaczna, a gdy jest to możliwe, należy stosować standardową frazeologię.
  - 1) W przypadku nadawania przez statek powietrzny potwierdzenie odbioru depezy musi zawierać znak wywoławczy statku powietrznego.
  - 2) W przypadku gdy potwierdzenie odbioru jest nadawane przez organ ATS do statku powietrznego, musi ono obejmować znak wywoławczy statku powietrznego, po którym następuje, w razie konieczności, znak wywoławczy organu ATS.
- b) Zakończenie wymiany korespondencji.

Wymianę korespondencji radiotelefonicznej zakańcza odbierający organ ATS lub statek powietrzny, nadając własny znak wywoławczy.
- c) Poprawki i powtórzenia
  - 1) Jeżeli podczas nadawania popełniono błąd, wypowiada się wyraz »POPRAWIAM (CORRECTION)«, powtarza ostatnią poprawnie nadaną grupę lub wyrażenie, a następnie nadaje poprawną wersję.
  - 2) Jeżeli najlepszym sposobem wprowadzenia poprawki jest powtórzenie całej depezy, to przed nadaniem depezy po raz drugi, używa się wyrażenia »POPRAWIAM, POWTARZAM (CORRECTION, I SAY AGAIN)«.
  - 3) Jeżeli stacja odbierająca ma wątpliwości co do poprawności odbioru depezy, musi poprosić o powtórzenie całej depezy lub jej części.

- 4) Jeżeli konieczne jest powtórzenie całej depezy, to należy wypowiedzieć wyrazy »POWTÓRZ (SAY AGAIN)«. Jeżeli konieczne jest powtórzenie części depezy, używa się wyrażenia: »POWTÓRZ WSZYSTKO DO ... (SAY AGAIN ALL BEFORE ...)« (pierwszy wyraz odebrany poprawnie (first word satisfactorily received)); lub »POWTÓRZ WSZYSTKO OD (SAY AGAIN) ... (wyraz przed brakującą częścią depezy (word before missing portion)) DO (TO) ... (wyraz po brakującej części depezy) (word after missing portion))»; lub »POWTÓRZ WSZYSTKO PO ... (SAY AGAIN ALL AFTER ...)« (ostatnie słowo odebrane poprawnie ... (last word satisfactorily received ...)).
- d) Jeżeli przy sprawdzaniu poprawności powtórzenia depezy zostaną spostrzeżone błędy, po zakończeniu powtarzania nadaje się wyrazy »NIE, POWTARZAM (NEGATIVE I SAY AGAIN)«, po których następuje poprawne brzmienie odpowiednich części depezy.

#### **SERA.14080 Nasłuch/czas pracy**

- a) Podczas lotu statek powietrzny utrzymuje nasłuch zgodnie z wymogami właściwego organu i nie przerywa nasłuchu bez poinformowania o tym zainteresowanego organu ATS, z wyjątkiem przypadków gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa.
- 1) Statki powietrzne wykonujące długie loty nad wodami lub loty nad wyznaczonymi obszarami, nad którymi obowiązuje posiadanie na pokładzie nadajnika radiolatarni ratunkowej (ELT), muszą utrzymywać ciągle nasłuch na częstotliwości VHF w niebezpieczeństwie 121,5 MHz, z wyjątkiem czasu, w którym utrzymują łączność na innych częstotliwościach VHF lub gdy wyposażenie statku powietrznego bądź wykonywane obowiązki w kabinie pilota nie pozwalają na utrzymywanie równoczesnego nasłuchu na obu częstotliwościach jednocześnie.
- 2) Statki powietrzne muszą utrzymywać ciągle nasłuch na częstotliwości VHF w niebezpieczeństwie 121,5 MHz, w obszarach lub na trasach, na których nie wyklucza się możliwości przechwytywania statków powietrznych lub powstania innych niebezpiecznych sytuacji, a odpowiedni wymóg został ustanowiony przez właściwy organ.
- b) Stacje lotnicze muszą utrzymywać ciągle nasłuch na kanale VHF w niebezpieczeństwie 121,5 MHz w godzinach pracy organów dysponujących takimi stacjami. Jeżeli co najmniej dwie takie stacje mają powiązaną lokalizację, to zapewnienie nasłuchu na częstotliwości 121,5 MHz w jednej z nich oznacza spełnienie tego wymogu.
- c) W przypadku statek powietrzny lub organ ATS musi z jakiegokolwiek powodu zawiesić pracę, zawiadamia o tym, jeśli jest to możliwe, inne zainteresowane stacje, podając przewidywaną godzinę wznowienia pracy. Po wznowieniu pracy powiadamia się o tym fakcie inne zainteresowane stacje. Jeśli okaże się, że konieczne jest przedłużenie zawieszenia pracy wykraczające poza godzinę podaną w pierwotnym zawiadomieniu, to zmienioną godzinę wznowienia pracy nadaje się, jeśli jest to możliwe, w czasie określonym w pierwotnym zawiadomieniu lub w czasie do niego zbliżonym.

#### **SERA.14085 Wykorzystanie nadawania »na ślepo«**

- a) Jeżeli statek powietrzny nie nawiąże kontaktu na wyznaczonym kanale, na poprzednio używanym kanale lub na innym kanale właściwym dla trasy ani nie nawiąże komunikacji z właściwym organem ATS, innym organem ATS lub innym statkiem powietrznym, wykorzystując wszelkie dostępne środki, to statek powietrzny nadaje swoją depezę dwukrotnie na przydzielonym kanale (-łach), poprzedzając ją wyrażeniem »NADAJĘ NA ŚLEPO (TRANSMITTING BLIND)« oraz, w razie konieczności, podaje adresatów, dla których depeza jest przeznaczona.
- b) Jeżeli statek powietrzny nie może nawiązać łączności z powodu uszkodzenia odbiornika, to nadaje meldunki w ustalonym czasie lub meldunki pozycyjne na normalnie używanym kanale, poprzedzając je wyrażeniem »NADAJĘ NA ŚLEPO Z POWODU USZKODZENIA ODBIORNIKA (TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE)«. Statek powietrzny musi:
- 1) nadawać zamierzoną depezę, a następnie powtarzać ją w całości;
  - 2) powiadamiać o godzinie następnego zamierzonego nadawania;
  - 3) w przypadku zapewnienia ATS nadawać informacje dotyczące zamiaru pilota dowódcy co do kontynuowania lotu.

#### **SERA.14087 Wykorzystanie techniki przekazania łączności**

- a) W przypadku gdy organ ATS nie był w stanie nawiązać kontaktu ze statkiem powietrznym po wywołaniu na częstotliwościach, na których statek powietrzny powinien prowadzić nasłuch, musi:
- 1) zwrócić się do innych organów ATS o udzielenie pomocy poprzez wywołanie danego statku powietrznego i przekazanie łączności, w razie potrzeby; oraz

- 2) zwrócić się do statków powietrznych na tej trasie o próbę nawiązania łączności z danym statkiem powietrznym i przekazanie łączności, w razie potrzeby.
- b) Przepisy lit. a) mają również zastosowanie:
- 1) na wniosek zainteresowanego organu ATS;
  - 2) gdy nie uzyskano spodziewanej łączności ze statkiem powietrznym w takim okresie czasu, że można podejrzewać wystąpienie awarii łączności.

#### **SERA.14090 Specjalne procedury łączności**

a) Ruch pojazdów

Wyrażenia dotyczące ruchu pojazdów innych niż ciągniki lotniskowe na polu manewrowym muszą być takie same jak te używane na potrzeby manewrów statków powietrznych, z wyjątkiem instrukcji kołowania, w którym to przypadku w łączności z pojazdami wyraz »KOŁUJ (TAXI)« zastępuje się wyrazem »KONTYNUUJ (PROCEED)«.

b) Służba doradcza ruchu lotniczego

Służba doradcza ruchu lotniczego nie wydaje zezwoleń, a jedynie informacje doradcze i stosuje wyrazy »radzić (advise)« lub »sugerować (suggest)«, gdy proponuje się statkowi powietrznemu sposób postępowania.

c) Wskazanie kategorii ciężkiej turbulencji w śladzie aerodynamicznym

- 1) Dla statków powietrznych należących do kategorii ciężkiej turbulencji w śladzie aerodynamicznym wyraz »ciężki (heavy)« podaje się bezpośrednio po znaku wywoławczym statku powietrznego w początkowym kontakcie radiotelefonicznym pomiędzy takim statkiem powietrznym a organami ATS.
- 2) Dla określonych statków powietrznych należących do kategorii ciężkiej turbulencji w śladzie aerodynamicznym, określonej przez właściwy organ, wyraz »super (super)« podaje się bezpośrednio po znaku wywoławczym statku powietrznego w początkowym kontakcie radiotelefonicznym pomiędzy takim statkiem powietrznym a organami ATS.

d) Procedury związane z odchyleniem ze względu na warunki pogodowe

W przypadku gdy pilot nawiązuje łączność z ATC, szybką odpowiedź można uzyskać podając wyrażenie »KONIECZNE ODCHYLENIE ZE WZGLĘDU NA WARUNKI POGODOWE (WEATHER DEVIATION REQUIRED)« w celu wskazania, że wymagany jest priorytet na danej częstotliwości i dla odpowiedzi ATC. W razie konieczności pilot nawiązuje łączność, używając pilnego sygnału »PAN PAN« (najlepiej wypowiedzianego trzykrotnie).

#### **SERA.14095 Procedury łączności radiotelefonicznej w sytuacjach zagrożenia i pilności**

a) Zasady ogólne

- 1) Wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia i pilności obejmuje wszystkie depeze radiotelefoniczne odnoszące się, odpowiednio, do sytuacji zagrożenia i pilności. Sytuacje zagrożenia i pilności określa się następująco:
  - (i) *Sytuacja zagrożenia*: sytuacja, w której istnieje zagrożenie poważnym lub bliskim niebezpieczeństwem i konieczne jest udzielenie natychmiastowej pomocy;
  - (ii) *Sytuacja pilności*: sytuacja, w której konieczne jest zapewnienie bezpieczeństwa statkowi powietrznemu lub innemu pojazdowi, bądź osobie znajdującej się na pokładzie albo będącej w zasięgu widzenia, lecz która nie wymaga udzielenia natychmiastowej pomocy.
- 2) Na początku pierwszego zawiadomienia o sytuacji zagrożenia należy użyć radiotelefonicznego sygnału zagrożenia »MAYDAY«, a na początku pierwszego zawiadomienia o sytuacji pilności należy użyć radiotelefonicznego sygnału pilności »PAN PAN«. Na początku każdego kolejnego zawiadomienia w wymianie korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia lub pilności musi być dozwolone używanie radiotelefonicznych sygnałów zagrożenia i pilności.
- 3) Nadawca depeze adresowanych do statku powietrznego znajdującego się w sytuacji zagrożenia lub w sytuacji pilności, musi ograniczać liczbę, objętość i treść takich depeze do minimum, stosownie do wymogów podyktowanych okolicznościami.

- 4) Jeżeli organ ATS nie potwierdzi odbioru nadanej do niego przez statek powietrzny depechy o sytuacji zagrożenia lub sytuacji pilności, to inne organy ATS udzielają pomocy zgodnie z przepisami, odpowiednio, lit. b) pkt 2) i 3).
  - 5) Wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia oraz sytuacji pilności odbywa się na częstotliwości, na której została rozpoczęta, dopóki nie okaże się, że skuteczniejszej pomocy można udzielić, przechodząc na inną częstotliwość.
  - 6) W celu ułatwienia zapisywania korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia i pilności, nadawanie radiotelefoniczne musi być co do zasady powolne, wyraźne oraz z dokładnym wymawianiem każdego wyrazu.
- b) Łączność radiotelefoniczna w sytuacji zagrożenia
- 1) Postępowanie na statku powietrznym znajdującym się w sytuacji zagrożenia

Depesza o sytuacji zagrożenia przekazywana ze statku powietrznego znajdującego się w sytuacji zagrożenia, poprzedzona powtarzanym trzykrotnie w mowie radiotelefonicznym sygnałem zagrożenia MAYDAY zgodnie z lit. a) pkt 2), musi:

    - (i) być przekazywana w relacji powietrze-ziemia na używanej w danej chwili częstotliwości;
    - (ii) zawierać jak najwięcej z niżej wymienionych elementów, które należy wymawiać wyraźnie i w miarę możliwości w następującej kolejności:
      - (A) nazwa organu ATS, do którego depecha jest adresowana (jeśli pozwalają na to czas i okoliczności);
      - (B) identyfikacja statku powietrznego;
      - (C) rodzaj sytuacji zagrożenia;
      - (D) zamiar pilota dowódcy;
      - (E) aktualna pozycja, poziom oraz kurs.
  - 2) Postępowanie organu ATS, do którego jest adresowana depecha o sytuacji zagrożenia lub organu ATS, który jako pierwszy potwierdził odbiór depechy o sytuacji zagrożenia

Organ ATS, do którego statek powietrzny znajdujący się w sytuacji zagrożenia skierował depechę, lub organ ATS potwierdzający jako pierwszy odbiór depechy o sytuacji zagrożenia, musi:

    - (i) natychmiast potwierdzić odbiór depechy o sytuacji zagrożenia;
    - (ii) objąć kontrolę nad łącznością lub w sposób jasny i wyraźny przekazać te obowiązki, zawiadamiając o tym statek powietrzny; oraz
    - (iii) podjąć natychmiast działanie w celu jak najszybszego udostępnienia wszystkich niezbędnych informacji:
      - (A) zainteresowanemu organowi ATS;
      - (B) zainteresowanemu użytkownikowi statku powietrznego lub jego przedstawicielowi, zgodnie z uprzednio zawartym porozumieniem;
    - (iv) ostrzec inne organy ATS, stosownie do przypadku, w celu zapobieżenia przejściu przez nie na częstotliwość, na której utrzymywana jest łączność w sytuacji zagrożenia.
  - 3) Stosowanie ciszy radiowej
    - (i) Statek powietrzny znajdujący się w sytuacji zagrożenia lub organ ATS kierujący wymianą korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia może nakazać stosowanie ciszy radiowej wszystkim stacjom służby ruchomej danego obszaru bądź każdej stacji, która zakłóca wymianę korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia. W zależności od okoliczności kieruje te polecenia do wszystkich stacji lub tylko do jednej stacji. W każdym z powyższych przypadków wykorzystuje:
      - (A) sygnał »PRZERWAĆ NADAWANIE (STOP TRANSMITTING)«;
      - (B) radiotelefoniczny sygnał zagrożenia »MAYDAY«.

- (ii) Używanie sygnałów wymienionych w lit. b) pkt 3 ppkt (i) jest zastrzeżone dla statków powietrznych znajdujących się w sytuacji zagrożenia i dla organu ATS kierującego wymianą korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia.
- 4) Postępowanie wszystkich pozostałych organów ATS/statków powietrznych
- (i) Wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia ma bezwzględne pierwszeństwo przed wszelką inną wymianą korespondencji, a organy ATS/statki powietrzne, które wiedzą, że na danej częstotliwości odbywa się wymiana takiej korespondencji, nie mogą używać tej częstotliwości do nadawania, chyba że:
- (A) sytuacja zagrożenia została odwołana albo wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia została zakończona;
- (B) cała wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia została przeniesiona na inne częstotliwości;
- (C) organ ATS kierujący wymianą korespondencji wyrazi na to zgodę;
- (D) sam musi im udzielić pomocy.
- (ii) Każdy organ ATS/statek powietrzny, który posiada wiadomość o odbywającej się wymianie korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia i który nie jest w stanie udzielić pomocy statkowi powietrznemu znajdującemu się w sytuacji zagrożenia, prowadzi nasłuch, dopóki nie upewni się, że taka pomoc jest udzielana.
- 5) Zakończenie wymiany korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia i odwołanie ciszy radiowej
- (i) Jeśli statek powietrzny przestał znajdować się w sytuacji zagrożenia, to nadaje depezę odwołującą sytuację zagrożenia.
- (ii) Jeśli organ ATS, który kierował wymianą korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia, został powiadomiony, że sytuacja zagrożenia przestała mieć miejsce, to natychmiast podejmuje on działania, aby powiadomić o tym jak najszybciej:
- (A) zainteresowane organy ATS;
- (B) zainteresowanego użytkownika statku powietrznego lub jego przedstawiciela, zgodnie z uprzednio zawartym porozumieniem;
- (iii) Wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia i cisza radiowa zostaje zakończona poprzez nadanie depezy zawierającej wyrazy »WYMIANA KORESPONDENCJI DOTYCZĄCEJ SYTUACJI ZAGROŻENIA ZAKOŃCZONA (DISTRESS TRAFFIC ENDED)« na częstotliwości lub częstotliwościach, na których odbywała się wymiana korespondencji dotyczącej sytuacji zagrożenia. Depeszę taką nadaje wyłącznie organ ATS kierujący wymianą korespondencji po otrzymaniu depezy określonej w lit. b) pkt 5) ppkt (i), gdy jest do tego upoważniony przez właściwy organ.
- c) Łączność radiotelefoniczna w sytuacjach pilności
- 1) Postępowanie statku powietrznego zawiadamiającego o sytuacji pilności, z wyjątkiem działań wymienionych w lit. c) pkt 4)
- Depesza pilna wysłana przez statek powietrzny zawiadamiający o sytuacji pilności, poprzedzona powtarzanym trzykrotnie radiotelefonicznym sygnałem pilności »PAN PAN« zgodnie z lit. a) pkt 2), gdzie każdy wyraz grupy wymawiany jest jak francuski wyraz »panne«, musi ponadto:
- (i) być przekazywana w relacji powietrze-ziemia na używanej w danej chwili częstotliwości;
- (ii) zawierać jak najwięcej z niżej wymienionych wymaganych elementów, które należy wymawiać wyraźnie i w miarę możliwości w następującej kolejności:
- (A) nazwa organu ATS, do którego depeza jest adresowana;
- (B) identyfikacja statku powietrznego;
- (C) rodzaj sytuacji pilności;
- (D) zamiar pilota dowódcy;
- (E) aktualna pozycja, poziom oraz kurs;
- (F) wszelkie inne użyteczne informacje.

- 2) Postępowanie organu ATS, do którego jest adresowana depesza pilna, lub organu ATS, który jako pierwszy potwierdził odbiór depeszy pilnej

Organ ATS, do którego statek powietrzny znajdujący się w sytuacji pilności skierował depeszę, lub organ ATS potwierdzający jako pierwszy odbiór depeszy pilnej, musi:

- (i) potwierdzić odbiór depeszy pilnej;
- (ii) podjąć natychmiast działanie w celu jak najszybszego udostępnienia wszystkich niezbędnych informacji:
  - (A) zainteresowanemu organowi ATS;
  - (B) zainteresowanemu użytkownikowi statku powietrznego lub jego przedstawicielowi, zgodnie z uprzednio zawartym porozumieniem;
- (iii) sprawować kontrolę nad łącznością, jeżeli jest to konieczne.

- 3) Postępowanie wszystkich pozostałych organów ATS/statków powietrznych

Wymiana korespondencji w sytuacjach pilności ma pierwszeństwo przed wszelką inną wymianą korespondencji, z wyjątkiem wymiany dotyczącej sytuacji zagrożenia, a wszystkie organy ATS/statki powietrzne uważają, aby nie przeszkadzać w przekazywaniu korespondencji dotyczącej sytuacji pilności.

- 4) Postępowanie statku powietrznego wykorzystywanego do transportu medycznego

- (i) Stosowanie sygnału określonego w lit. c) pkt 4 ppkt (ii) oznacza, że następująca po nim depesza dotyczy ochranianego transportu medycznego zgodnie z konwencją genewską z 1949 r. i z protokołami dodatkowymi.
- (ii) W celach zawiadomienia i identyfikacji statków powietrznych wykorzystywanych jako środki transportu medycznego po nadaniu radiotelefonicznego sygnału pilności »PAN PAN« powtarzanego trzykrotnie — gdzie każdy wyraz grupy jest wymawiany jak francuski wyraz »panne« — nadaje się radiotelefoniczny sygnał transportu medycznego »MAY-DEE-CAL« — wymawiany jak francuski wyraz »médical«. Użycie opisanych wyżej sygnałów wskazuje, że następująca po nich depesza dotyczy ochranianego transportu medycznego.

Depesza musi zawierać następujące dane:

- A) znak wywoławczy lub inne przyjęte oznaczenia identyfikacyjne środków transportu medycznego;
- B) pozycje środków transportu medycznego;
- C) liczbę i typy środków transportu medycznego;
- D) planowaną trasę;
- E) przewidywany czas przelotu, odlotu i przylotu, stosownie do przypadku; oraz
- F) wszelkie inne informacje, takie jak: wysokość bezwzględna lotu, ochrona częstotliwości radiowych, używane języki oraz mody i kody radaru wtórnego.

- 5) Postępowanie wywołanych organów ATS lub innych stacji odbierających depesze transportu medycznego

Przepisy lit. c) pkt 2) i 3) stosuje się odpowiednio do organów ATS odbierających depesze transportu medycznego.”;

- 26) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

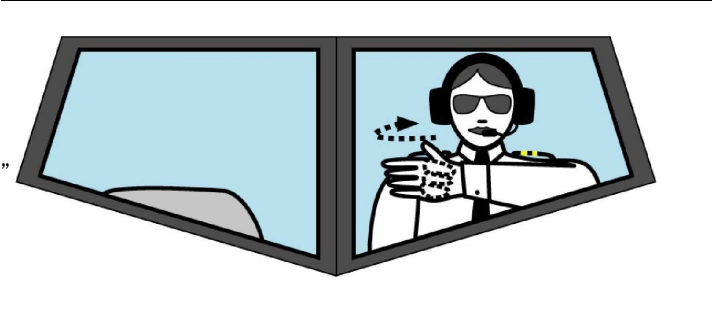
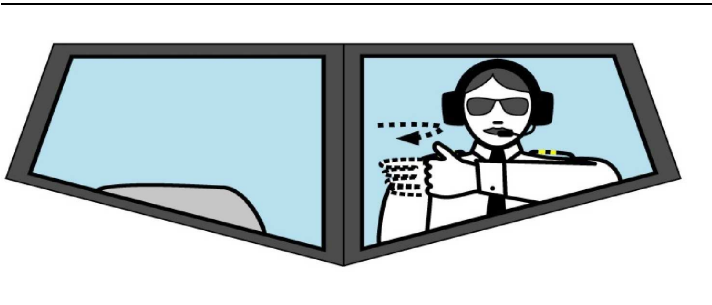
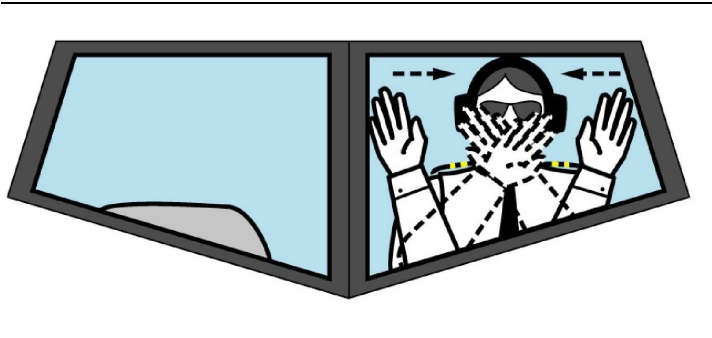
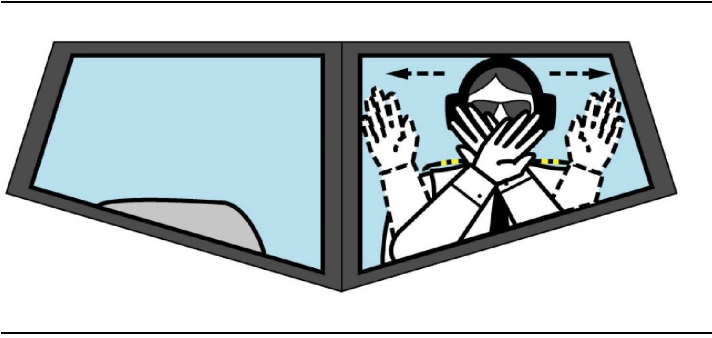
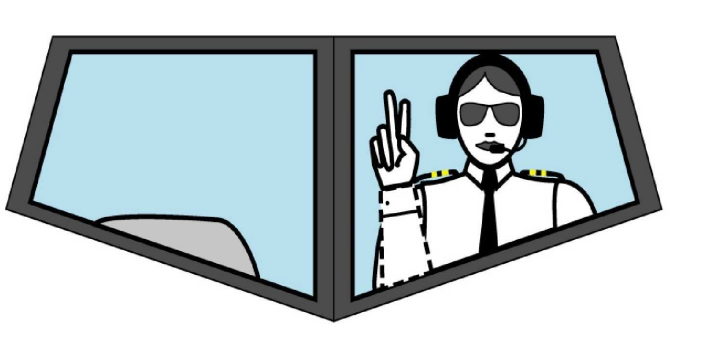
- a) pkt 1.1.2 otrzymuje brzmienie:

„1.1.2. Procedury łączności dotyczące nadawania sygnałów zagrożenia i sygnałów pilności muszą być zgodne z wymogami zawartymi w sekcji 14.”;

b) pkt 3.2.4.1 otrzymuje brzmienie:

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

c) pkt 4.2.1.1, 4.2.1.2 i 4.2.1.3 zastępuje się następującą ilustracją:

	<p>a) Hamulce włączone: podnieść poziomo na wysokość twarzy rękę i dłoń z wyprostowanymi palcami, następnie zacisnąć pięść.</p>
	<p>b) Hamulce zwolnione: podnieść poziomo na wysokość twarzy rękę z zaciśniętą pięścią, następnie wyprostować palce.</p>
	<p>c) Podłożyć kliny: ręce wyprostowane, dłonie zwrócone na zewnątrz: poruszać rękami do środka, krzyżując je przed twarzą.</p>
	<p>d) Wyjąć kliny: ręce skrzyżowane przed twarzą, dłonie odwrócone na zewnątrz: poruszać rękami na zewnątrz.</p>
	<p>e) Gotów do uruchomienia silnika(-ów) Podnieść odpowiednią liczbę palców jednej ręki, wskazując numer silnika, który ma być uruchomiony.”</p>

27) w dodatku 2 pkt 5.1.3 otrzymuje brzmienie:

„5.1.3. Wszelkie zmiany w informacjach przedstartowych złożonych zgodnie z pkt 5.1.2 są przekazywane zainteresowanemu organowi ATS nie później niż 6 godzin przed przewidywanym czasem startu, a w przypadku przeprowadzania badań zakłóceń słonecznych lub kosmicznych, w których czas jest elementem krytycznym, nie później niż 30 minut przed przewidywanym rozpoczęciem operacji.”;

28) w dodatku 4 w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

a) w kolumnie „Zapewniana służba” w polu dotyczącym przestrzeni powietrznej klasy C, Rodzaj lotu VFR, pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)”;

b) w kolumnie „Zapewniana służba” w polu dotyczącym przestrzeni powietrznej klasy D tekst dotyczący rodzaju lotu VFR otrzymuje brzmienie:

„Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu IFR/VFR i VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)”;



29) dodatek 5 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 5

**Specyfikacje techniczne dotyczące obserwacji ze statków powietrznych i meldunków przekazywanych za pomocą łączności fonicznej**

**A. INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MELDUNKÓW**

**WZÓR AIREP SPECIAL**

PUNKT	PARAMETR	NADAWAĆ RADIOTELEFONICZNIE, zgodnie z potrzebą
—	Oznacznik rodzaju depezy — specjalny meldunek z powietrza	[AIREP] SPECIAL
Sekcja 1	1	Znak rozpoznawczy statkupowietrznego <i>(znak rozpoznawczy statku powietrznego)</i>
	2	Pozycja: POZYCJA <i>(szerokość i długość geograficzna)</i> PRZELOT NAD <i>(znaczący punkt nawigacyjny)</i> TRAWERS <i>(znaczący punkt nawigacyjny)</i> <i>(znaczący punkt nawigacyjny) (położenie) (pozycja)</i>
	3	Czas <i>(czas)</i>
	4	Poziom POZIOM LOTU <i>(liczba) lub (liczba) METRY lub STOPY</i> WZNOSZENIE DO POZIOMU LOTU <i>(liczba) lub (liczba) METRY lub STOPY</i> ZNIŻANIE DO POZIOMU LOTU <i>(liczba) lub (liczba) METRY lub STOPY</i>
	5	Kolejna pozycja i przewidywany czas przelotu <i>(pozycja) (czas)</i>
	6	Następny znaczący punkt nawigacyjny <i>(pozycja) NASTĘPNY</i>
Sekcja 2	7	Przewidywany czas przylotu <i>(lotnisko) (czas)</i>
	8	Maksymalny czas lotu MAKSYMALNY CZAS LOTU <i>(godziny i minuty)</i>
Sekcja 3	9	Napotkane lub zaobserwowane zjawisko powodujące specjalny meldunek z powietrza — Umiarkowana turbulencja TURBULENCJA UMIARKOWANA — Silna turbulencja TURBULENCJA SILNA — Umiarkowane oblodzenie OBLODZENIE UMIARKOWANE — Silne oblodzenie OBLODZENIE SILNE — Silne fale górskie SILNE FALE GÓRSKIE — Burze bez gradu BURZE — Burze z gradem BURZE Z GRADEM — Silna burza pyłowa/piaskowa BURZA PYŁOWA LUB PIASKOWA SILNA — Chmura pyłu wulkanicznego CHMURA PYŁU WULKANICZNEGO — Przederypcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna. PRZEDERUPCYJNA AKTYWNOŚĆ WULKANICZNA LUB ERUPCJA WULKANICZNA

## 1. TREŚĆ MELDUNKÓW Z POWIETRZA

### 1.1. Meldunki pozycyjne i specjalne meldunki z powietrza

- 1.1.1. Sekcja 1 wzoru określonego w pkt A jest obowiązkowa dla meldunków pozycyjnych i specjalnych meldunków z powietrza, niemniej jednak można pominąć pkt 5 i 6. Sekcję 2 dodaje się w całości lub w części, wyłącznie gdy tego zażąda użytkownik statku powietrznego lub jego upoważniony przedstawiciel lub gdy pilot dowódca uzna to za niezbędne. Sekcję 3 uwzględnia się w specjalnych meldunkach z powietrza.
- 1.1.2. Wybrany z listy przedstawionej w SERA.12005 lit. a) jeden z warunków uprawniających do wydania specjalnego meldunku z powietrza.
- 1.1.3. W przypadku specjalnego meldunku z powietrza zawierającego informacje na temat aktywności wulkanicznej po zakończeniu lotu sporządza się meldunek, wykorzystując do tego celu formularz meldunków dotyczących aktywności wulkanicznej (wzór VAR) określony w pkt B. Wszystkie zaobserwowane szczegóły należy odpowiednio odnotować i wskazać we właściwych miejscach wzoru formularza VAR.
- 1.1.4. Specjalne meldunki z powietrza muszą być wydawane jak najszybciej po zaobserwowaniu zjawiska wymagającego specjalnego meldunku.

## 2. SZCZEGÓŁOWE INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MELDUNKÓW

- 2.1. Pozycje meldunku z powietrza zgłasza się w kolejności, w jakiej są one wymienione we wzorze formularza AIREP SPECIAL.
- OZNACZNIK RODZAJU DEPEZJI Podawać wyraz »SPECJALNY (SPECIAL)« w przypadku specjalnego meldunku z powietrza.

### Sekcja 1

**Punkt 1** – ZNAK ROZPOZNAWCZY STATKU POWIETRZNEGO. Podać radiotelefoniczny znak wywoławczy statku powietrznego określony w pkt SERA.14050.

**Punkt 2** – POZYCJA. Podać pozycję według szerokości geograficznej (stopnie jako 2 cyfry lub stopnie i minuty jako 4 cyfry, następnie »północnej (North)« lub »południowej (South)«) i długości geograficznej (stopnie jako 3 cyfry lub stopnie i minuty jako 5 cyfr, następnie »wschodniej (East)« lub »zachodniej (West)«) lub według znaczącego punktu nawigacyjnego określonego za pomocą zakodowanego oznacznika (2–5 znaków) lub według znaczącego punktu nawigacyjnego poprzedzającego namiar magnetyczny (3 cyfry), a także odległość w milach morskich mierzona od danego punktu. Poprzedzić znaczący punkt nawigacyjny wyrazem »TRAWERS (ABEAM)«, w stosownych przypadkach.

**Punkt 3** – CZAS. Podać czas w godzinach i minutach UTC (4 cyfry), chyba że przewidziano czas meldunku w minutach po pełnej godzinie (2 cyfry) na podstawie porozumień dotyczących regionalnej żeglugi powietrznej. Podany czas musi być rzeczywistym czasem, kiedy statek powietrzny znalazł się w danej pozycji, a nie czasem powstania lub nadania meldunku. Czas podaje się zawsze w godzinach i minutach UTC w chwili wydawania specjalnego meldunku z powietrza.

**Punkt 4** – POZIOM LOTU LUB WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA. Podać poziom lotu za pomocą 3 cyfr przy standardowym ustawieniu wysokościomierza barometrycznego. Podać wysokość bezwzględną w metrach poprzedzającą słowo »METRY (METRES)« lub w stopach poprzedzającą słowo »STOPY (FEET)« w przypadku wysokościomierza QNH. Meldować »WZNASZENIE (CLIMBING)« (poprzedzające poziom) podczas wznoszenia lub »ZNIŻANIE (DESCENDING)« (poprzedzające poziom) podczas zniżania do nowego poziomu po minimum znaczącego punktu nawigacyjnego.

**Punkt 5** – KOLEJNA POZYCJA I PRZEWIDYWANY CZAS PRZELOTU. Podać następny punkt meldowania oraz przewidywany czas przelotu nad takim punktem meldowania lub podać szacunkową pozycję, która zostanie osiągnięta godzinę później, zgodnie z obowiązującymi procedurami meldowania pozycyjnego. Wykorzystanie konwencji danych określonej w pkt 2 dla pozycji. Podać przewidywany czas przelotu nad tą pozycją. Podać czas w godzinach i minutach UTC (4 cyfry), chyba że w porozumieniach dotyczących regionalnej żeglugi powietrznej przewidziano czas meldunku w minutach po pełnej godzinie (2 cyfry).

**Punkt 6** – NASTĘPNY ZNACZĄCY PUNKT NAWIGACYJNY. Meldować następny znaczący punkt nawigacyjny po »kolejnej pozycji i przewidywanym czasie przelotu (next position and estimated time over)«.

### Sekcja 2

**Punkt 7** – PRZEWIDYWANY CZAS PRZYLOTU. Podać nazwę lotniska pierwszego zamierzonego lądowania, a następnie przewidywany czas przylotu na dane lotnisko w godzinach i minutach UTC (4 cyfry).

**Punkt 8** – MAKSYMALNY CZAS LOTU. Podać »MAKSYMALNY CZAS LOTU (ENDURANCE)« poprzedzający zapas paliwa w godzinach i minutach (4 cyfry).

### Sekcja 3

**Punkt 9** – ZJAWISKO WYWOŁUJĄCE SPECJALNY MELDUNEK. Meldować jedno z poniższych napotkanych lub zaobserwowanych zjawisk:

- umiarkowana turbulencja jako »TURBULENCJA UMIARKOWANA (TURBULENCE MODERATE)«; oraz
- silna turbulencja jako »TURBULENCJA SILNA (TURBULENCE SEVERE)«.

Zastosowanie mają następujące specyfikacje:

- Umiarkowana – warunki, w których mogą wystąpić średnie zmiany pozycji przestrzennej lub wysokości bezwzględnej statku powietrznego, ale statek powietrzny pozostaje przez cały czas pod kontrolą. Zazwyczaj występują niewielkie wahania prędkości lotu. Zmiany odczytów przyspieszoniomierza w zakresie 0,5–1,0 g dla środka ciężkości statku powietrznego. Trudności z chodzeniem. Osoby znajdujące się na pokładzie czują nacisk pasów bezpieczeństwa. Niezabezpieczone przedmioty przemieszczają się.
- Silna – warunki, w których mogą wystąpić nagłe zmiany pozycji przestrzennej lub wysokości bezwzględnej statku powietrznego; może nastąpić krótkotrwała utrata kontroli nad statkiem powietrznym. Zazwyczaj występują duże wahania prędkości lotu. Zmiany odczytów przyspieszoniomierza większe niż 1,0 g dla środka ciężkości statku powietrznego. Osoby znajdujące się na pokładzie czują gwałtowny nacisk pasów bezpieczeństwa. Niezabezpieczone przedmioty są przesuwane w różne miejsca.
- Umiarkowane oblodzenie jako »OBLODZENIE UMIARKOWANE (ICING MODERATE)«, silne oblodzenie »OBLODZENIE SILNE (ICING SEVERE)«.

Zastosowanie mają następujące specyfikacje:

- Umiarkowane – warunki, w których zmianę kursu lub wysokości bezwzględnej można uznać za pożądaną.
- Silne – warunki, w których natychmiastową zmianę kursu lub wysokości bezwzględnej uznaje się za niezbędną.
- Silne fale górskie jako »FALE GÓRSKIE SILNE (MOUNTAIN WAVE SEVERE)«.

Zastosowanie ma następująca specyfikacja:

- Silne – warunki, w których towarzyszący prąd zstępujący ma prędkość co najmniej 3,0 m/s (600 ft/min) lub występuje silna turbulencja.
- Burza bez gradu jako »BURZA BEZ GRADU (THUNDERSTORM)« burza z gradem jako »BURZA Z GRADEM (THUNDERSTORM WITH HAIL)«.

Zastosowanie ma następująca specyfikacja:

Meldować wyłącznie burze, które:

- są zamaskowane zamgleniem, lub
- są osadzone w chmurach, lub
- mają znaczne rozmiary przestrzenne, lub
- tworzą linię szkwałów.
- Silna burza pyłowa lub piaszkowa jako »BURZA PYŁOWA SILNA (DUSTSTORM HEAVY)« lub »BURZA PIASKOWA SILNA (SANDSTORM HEAVY)«.
- Chmura pyłu wulkanicznego jako »CHMURA PYŁU WULKANICZNEGO (VOLCANIC ASH CLOUD)«.
- Przederypcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna jako »PRZEDERYPCYJNA AKTYWNOŚĆ WULKANICZNA (PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY)« lub »ERUPCJA WULKANICZNA (VOLCANIC ERUPTION)«.

Zastosowanie ma następująca specyfikacja:

»Przederypcyjna aktywność wulkaniczna« oznacza w tym kontekście odbiegającą od zwykłej lub zwiększającą się aktywność wulkaniczną, która może zapowiadać erupcję wulkaniczną.

- 2.2. Informacje rejestrowane na formularzu meldunków dotyczących aktywności wulkanicznej (wzór VAR) nie są przeznaczone do nadawania drogą radiotelefoniczną, ale po przylocie na lotnisko użytkownik statku powietrznego lub członek załogi lotniczej przekazuje je bezzwłocznie do lotniskowego biura meteorologicznego. Jeżeli przedmiotowe biuro nie jest dostępne, wypełniony formularz dostarcza się zgodnie z lokalnymi ustaleniami pomiędzy instytucjami zapewniającymi MET i ATS a użytkownikiem statku powietrznego.
3. PRZEKAZYWANIE INFORMACJI METEOROLOGICZNYCH OTRZYMYWANYCH ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI FONICZNEJ
- Otrzymując specjalne meldunki z powietrza, organy ATS przekazują je bezzwłocznie odpowiedniemu meteorologicznemu biuru nadzoru. W celu zapewnienia uwzględniania meldunków z powietrza w naziemnych systemach automatycznych, elementy takich meldunków należy nadawać z wykorzystaniem konwencji danych wyszczególnionych poniżej w określonej kolejności.
- ADRESAT. Podać wywoływaną stację oraz, w razie potrzeby, konieczne przekazanie.
  - OZNACZNIK RODZAJU DEPEZY. Podać skrót »ARS« w przypadku specjalnego meldunku z powietrza.
  - IDENTYFIKACJA STATKU POWIETRZNEGO. Podać identyfikację statku powietrznego z wykorzystaniem konwencji danych określonej dla pkt 7 planu lotu, bez odstępu pomiędzy oznaczniakiem użytkownika statku powietrznego a znakiem rejestracyjnym statku powietrznego lub identyfikacją lotu, jeśli są stosowane.

### Sekcja 1

**Punkt 0** – POZYCJA. Podać pozycję według szerokości geograficznej (stopnie jako 2 cyfry lub stopnie i minuty jako 4 cyfry, następnie bez odstępu N lub S) i według długości geograficznej (stopnie jako 3 cyfry lub stopnie i minuty jako 5 cyfr, następnie bez odstępu E lub W), bądź według znaczącego punktu nawigacyjnego określonego za pomocą zakodowanego oznacznika (2–5 znaków) lub według znaczącego punktu nawigacyjnego poprzedzającego namiar magnetyczny (3 cyfry), a także odległość w milach morskich (3 cyfry) mierzona od danego punktu. Poprzedzić znaczący punkt nawigacyjny wyrazem »TRAWERS (ABEAM)«, w stosownych przypadkach.

**Punkt 1** – CZAS. Podać czas w godzinach i minutach UTC (4 cyfry).

**Punkt 2** – POZIOM LOTU LUB WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA. Podać »F«, a następnie 3 cyfry (np. »F310«), jeśli zameldowano poziom lotu. Podać wysokość bezwzględna w metrach poprzedzającą »M« lub w stopach poprzedzającą »FT«, w przypadku gdy zameldowano wysokość bezwzględną. Podać »ASC« (poziom) podczas wznoszenia lub »DES« (poziom) podczas zniżania.

### Sekcja 2

**Punkt 9** – ZJAWISKO WYWOŁUJĄCE SPECJALNY MELDUNEK. Podawać zameldowane zjawisko w następujący sposób:

- umiarkowana turbulencja jako »TUR MOD«;
- silna turbulencja jako »TURB SEV«;
- umiarkowane oblodzenie jako »ICE MOD«;
- silne oblodzenie jako »ICE SEV«;
- silne fale górskie jako »MTW SEV«;
- burza bez gradu jako »TS«;
- burza z gradem jako »TSGR«;
- silna burza pyłowa lub piaskowa jako »HVY SS«;
- chmura pyłu wulkanicznego jako »VA CLD«;
- przederupcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna jako »VA«;

- grad jako »GR«;
- chmury cumulonimbus jako »CB«.

CZAS NADAWANY. Podać wyłącznie w przypadku gdy nadawana jest sekcja 3.

#### 4. SZCZEGÓŁOWE PRZEPISY DOTYCZĄCE MELDOWANIA O USKOKU WIATRU I PYLE WULKANICZNYM

##### 4.1. **Meldowanie o uskoku wiatru**

- 4.1.1. Jeżeli przekazuje się obserwacje ze statku powietrznego dotyczące obserwowanego uskoku wiatru w czasie wznoszenia po starcie lub podejścia do lądowania, podaje się w nich typ statku powietrznego.
- 4.1.2. W przypadku kiedy w meldunkach lub prognozach podaje się informacje o uskoku wiatru dla stref wznoszenia po starcie lub podejścia do lądowania, ale faktycznie uskok wiatru nie występuje, pilot dowódca powiadamia o tym jak najszybciej odpowiedni organ ATS, chyba że pilotowi dowódcy wiadomo, że odpowiedni organ ATS został już o tym powiadomiony przez poprzedni statek powietrzny.

##### 4.2. **Meldowanie o aktywności wulkanicznej po wykonaniu lotu**

- 4.2.1. Po przybyciu statku powietrznego na lotnisko użytkownik statku powietrznego lub członek załogi lotniczej bezzwłocznie dostarcza do lotniskowego biura meteorologicznego wypełniony formularz meldunku o aktywności wulkanicznej lub, jeżeli na lotnisku dostęp do lotniskowego biura meteorologicznego jest utrudniony, wypełniony formularz zostaje przekazany zgodnie z lokalnymi ustaleniami, dokonanymi przez instytucje zapewniające MET i ATS oraz użytkownika statku powietrznego.
- 4.2.2. Otrzymany przez biuro meteorologiczne wypełniony formularz komunikatu o aktywności wulkanicznej jest bezzwłocznie przekazywany do lotniskowego biura meteorologicznego nadzoru odpowiedzialnego za prowadzenie meteorologicznego nadzoru w rejonie informacji powietrznej, w którym aktywność wulkaniczna została zaobserwowana.

**B. SPECJALNY FORMULARZ MELDUNKÓW Z POWIETRZA DOTYCZĄCYCH AKTYWNOŚCI WULKANICZNEJ  
(WZÓR VAR)**

WZÓR VAR: przeznaczony do wykorzystania na potrzeby składania meldunku po zakończeniu lotu

MELDUNEK DOTYCZĄCY AKTYWNOŚCI WULKANICZNEJ

Meldunki z powietrza mają pierwszorzędne znaczenie dla oceny zagrożeń, które chmura pyłu wulkanicznego stwarza dla eksploatacji statków powietrznych.

UŻYTKOWNIK STATKU POWIETRZNEGO:			IDENTYFIKACJA A/C: (podana w planie lotu)		
PILOT DOWÓDCA:					
WYLOT Z:	DATA:	GODZINA; UTC:	PRZYLOT DO:	DATA:	GODZINA, UTC:
ADRESAT			formularz AIREP SPECIAL		
Punkty 1-8 należy bezzwłocznie meldować organowi ATS, z którym masz kontakt.					
1) ZNAK ROZPOZNAWCZY STATKU POWIETRZNEGO			2) POZYCJA		
3) CZAS			4) POZIOM LOTU LUB WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA		
5) AKTYWNOŚĆ WULKANICZNĄ ZAOBSERWOWANO W (pozycja lub położenie, szacowany poziom chmury pyłu i odległość od statku powietrznego)					
6) TEMPERATURA POWIETRZA			7) POMIAR WIATRU PUNKTOWEGO		
8) INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE			Pozostałe _____		
OBECNOŚĆ SO <sub>2</sub> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/>					
Stwierdzono obecność pyłu      tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/>			(krótki opis aktywności szczególnie zasięg pionowy i poziomy chmury pyłu oraz jeśli jest to możliwe, poziome przemieszczanie się, tempo wzrostu itp.)		
Po wylądowaniu wypełnić pkt 9-16, a następnie wysłać formularz faksem do: (numer faksu podają władze meteorologiczne w oparciu o lokalne ustalenia pomiędzy władzami meteorologicznymi i zainteresowanym użytkownikiem statku powietrznego)					
9) GĘSTOŚĆ CHMURY PYŁU		<input type="checkbox"/> a) Rzadka	<input type="checkbox"/> b) Średnio gęsta	<input type="checkbox"/> c) Bardzo gęsta	
10) BARWA CHMURY PYŁU		<input type="checkbox"/> a) Biała	<input type="checkbox"/> b) Lekko szara	<input type="checkbox"/> c) Ciemnoszara	
		<input type="checkbox"/> d) czarna	<input type="checkbox"/> e) inna _____		
11) ERUPCJA		<input type="checkbox"/> a) ciągła	<input type="checkbox"/> b) przerywana	<input type="checkbox"/> c) niewidoczna	
12) MIEJSCE AKTYWNOŚCI		<input type="checkbox"/> a) Szczyt	<input type="checkbox"/> b) Zbocze	<input type="checkbox"/> c) Pojedyncze	
		<input type="checkbox"/> d) Więcej niż jedno miejsce	<input type="checkbox"/> e) Nie zaobserwowano		
13) INNE ZAOBSERWOWANE CECHY ERUPCJI		<input type="checkbox"/> a) Błyskawice	<input type="checkbox"/> b) Żar	<input type="checkbox"/> c) Duże kawałki skał	
		<input type="checkbox"/> d) Opad pyłu	<input type="checkbox"/> e) Chmura w kształcie grzyba	<input type="checkbox"/> f) Wszystkie	
14) WPLYW NA STATEK POWIETRZNY		<input type="checkbox"/> a) Łączność	<input type="checkbox"/> b) Systemy nawigacji	<input type="checkbox"/> c) Silniki	
		<input type="checkbox"/> d) Statyka Pitota	<input type="checkbox"/> e) Osłona przeciwwietrzna	<input type="checkbox"/> f) Okna	
15) POZOSTAŁE SKUTKI		<input type="checkbox"/> a) Turbulencja	<input type="checkbox"/> b) Ognie św. Elma	<input type="checkbox"/> c) Inne opary	
16) POZOSTAŁE INFORMACJE (Wszelkie informacje uznane za przydatne)"					

30) w suplemencie do załącznika wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli odnoszącej się do załącznika 2 ICAO wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł otrzymuje brzmienie:

#### „Załącznik 2 ICAO

**Rozbieżności między niniejszym rozporządzeniem a międzynarodowymi normami określonymi w załączniku 2 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (z późniejszymi zmianami)”;**

(ii) pola dotyczące „Rozbieżności A2-04” otrzymują brzmienie:

„Rozbieżność A2-04	
Załącznik 2 ICAO Rozdział 3 3.3.1.2.	Pkt 3.3.1.2 załącznika 2 ICAO zastępuje się pkt SERA.4001 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012. Rozbieżności między tą normą ICAO a wspomnianym rozporządzeniem Unii są następujące: <ul style="list-style-type: none"> <li>— W odniesieniu do lotów VFR planowanych do wykonania z przekroczeniem granic międzynarodowych rozporządzenie Unii (pkt SERA.4001 lit. b) pkt 5) różni się od normy ICAO określonej w załączniku 2, pkt 3.3.1.2 lit. e) dodatkowym podkreślonym tekstem w brzmieniu:               <p style="margin-left: 20px;"><i>»przed każdym lotem z przekroczeniem granic międzynarodowych, o ile zainteresowane państwa nie ustalą inaczej.«</i></p> </li> <li>— W odniesieniu do lotów VFR i IFR planowanych do wykonania w nocy we wspomnianym rozporządzeniu Unii w pkt SERA.4001 lit. b) pkt 6 dodano wymóg w brzmieniu:               <p style="margin-left: 20px;"><i>»6) przed każdym lotem zaplanowanym do wykonania w nocy, jeżeli wiąże się to z opuszczeniem sąsiedztwa lotniska.«</i></p> </li> </ul>

b) skreśla się pola dotyczące „Rozbieżności A2-06”;

c) po tabeli odnoszącej się do załącznika 2 ICAO dodaje się nowe tabele odnoszące się do załącznika 3 ICAO i załącznika 10 ICAO w brzmieniu:

#### „Załącznik 3 ICAO

**Rozbieżności między niniejszym rozporządzeniem a międzynarodowymi normami określonymi w załączniku 3 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (z późniejszymi zmianami)**

Rozbieżność A3-01	
Załącznik 3 ICAO Rozdział 5	Nowy przepis. Pkt SERA.12005 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi: <ul style="list-style-type: none"> <li>b) Właściwe organy określają w miarę potrzeby inne warunki, które podlegają zameldowaniu przez wszystkie statki powietrzne, jeżeli zostaną napotkane lub zaobserwowane.</li> </ul>

## Załącznik 10 ICAO

Rozbieżności między niniejszym rozporządzeniem a międzynarodowymi normami określonymi w załączniku 10 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (z późniejszymi zmianami)

Rozbieżność A10-01	
Załącznik 10 ICAO Tom II Rozdział 5 5.2.1.4.1	<p>Załącznik 10 ICAO, tom II, rozdział 5.2.1.4.1 został przeniesiony do pkt SERA.14035 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 z pewnymi rozbieżnościami. Rozbieżności między tą normą ICAO a wspomnianym rozporządzeniem Unii są następujące:</p> <p>SERA.14035 Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej</p> <p>a) Nadawanie liczb</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Wszystkie liczby, które są wykorzystywane przy nadawaniu znaku wywoławczego statku powietrznego, kursu, drogi startowej, kierunku i prędkości wiatru, nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie.       <ol style="list-style-type: none"> <li>(i) Poziomy lotów nadaje się wymawiając każdą liczbę oddzielnie, z wyjątkiem poziomów lotów w równych setkach.</li> <li>(ii) Ustawienia wysokościomierza nadaje się wymawiając każdą liczbę oddzielnie, z wyjątkiem ustawienia 1 000 hPa, które nadaje się jako »JEDEN TYSIĄC (ONE THOUSAND)«.</li> <li>(iii) Wszystkie liczby używane w nadawaniu kodów transpondera nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie, z wyjątkiem sytuacji gdy kody transpondera zawierają wyłącznie równe tysiące, wtedy informację nadaje się wymawiając liczbę tysięcy, a następnie wyraz »TYSIĄC (THOUSAND)«.</li> </ol> </li> <li>2) Wszystkie liczby używane w nadawaniu innych informacji niż te opisane w lit. a) pkt 1), nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie, z wyjątkiem wszystkich liczb równych setek i tysięcy, które to liczby nadaje się wymawiając każdą cyfrę liczby setek lub tysięcy, po której następuje, odpowiednio, wyraz »STO (HUNDRED)« lub »TYSIĄC (THOUSAND)«. Połączenia tysięcy i równych setek nadaje się, wymawiając każdą cyfrę w liczbie tysięcy, po czym następuje wyraz »TYSIĄC (THOUSAND)«, a następnie podaje się liczbę setek i wyraz »STO (HUNDRED)«.</li> <li>3) W przypadkach gdy istnieje potrzeba wyjaśnienia liczby nadanej w postaci pełnych tysięcy lub pełnych setek, przedmiotową liczbę należy nadawać wymawiając każdą cyfrę oddzielnie.</li> <li>4) Przy przekazywaniu informacji dotyczących zamiaru względnego w stosunku do obiektu lub kolidującego ruchu na podstawie 12-godzinnej tarczy zegara, informacje podaje się, wymawiając cyfry razem, np. »GODZINA DZIESIĄTA (TEN O'CLOCK)« lub »GODZINA JEDENASTA (ELEVEN O'CLOCK)«.</li> <li>5) Liczby zawierające ułamek dziesiętny nadaje się zgodnie z lit. a) pkt 1), z przecinkiem w odpowiedniej kolejności zaznaczonym słowem »PRZECINEK (DECIMAL)«.</li> <li>6) Wszystkie sześć cyfr numerycznego wskaźnika należy wykorzystywać w celu identyfikacji kanału przekaznikowego w łączności radiotelefonicznej bardzo wysokiej częstotliwości (VHF), z wyjątkiem przypadków, w których zarówno piątą, jak i szóstą cyfrą jest zero, kiedy to należy wykorzystywać tylko cztery pierwsze cyfry.</li> </ol>



<b>Rozbieżność A10-02</b>	
Załącznik 10 ICAO Tom II Rozdział 5 5.2.1.7.3.2.3	Załącznik 10 ICAO, tom II, rozdział 5.2.1.7.3.2.3 został przeniesiony do pkt SERA.14055 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 z rozbieżnością. Rozbieżność między tą normą ICAO a wspomnianym rozporządzeniem UE jest następująca:  SERA.14055 Procedury radiotelefoniczne  b) 2) W odpowiedzi na powyższe wywołania należy stosować znak wywoławczy stacji wywołującej, po którym następuje znak wywoławczy stacji odpowiadającej, co należy traktować jak wezwanie do rozpoczęcia nadawania przez stację wywołującą. <u>W przypadku przekazywania łączności w ramach jednego organu ATS znak wywoławczy ATS można pominąć, jeżeli zezwoli na to właściwy organ.</u> ”;

d) w tabeli odnoszącej się do załącznika 11 ICAO wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł otrzymuje brzmienie:

#### „Załącznik 11 ICAO

**Rozbieżności między niniejszym rozporządzeniem a międzynarodowymi normami określonymi w załączniku 11 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (z późniejszymi zmianami)”;**

(ii) pola dotyczące „Rozbieżności A11-06” otrzymują brzmienie:

<b>„Rozbieżność A11-06</b>	
Załącznik 11 ICAO Rozdział 3	Nowy przepis. Pkt SERA.5010 w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 stanowi:  <b>SERA.5010 Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych</b>  Wykonywanie lotów specjalnych VFR w strefie kontrolowanej może być dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC. Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwoli na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych, takich jak m.in. operacje medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz loty gaśnicze, obowiązują następujące warunki dodatkowe:  a) takie loty można wykonywać wyłącznie w ciągu dnia, chyba że właściwy organ w zezwoleniu ustali inaczej;  a) b) w przypadku pilota:  1) z dala od chmur i z widzialnością terenu;  2) widzialność w locie jest nie mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m;  3) lot jest wykonywany z prędkością przyrządową (IAS) 140 kts lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji; oraz  c) Organ kontroli ruchu lotniczego nie udziela statkowi powietrznemu specjalnego zezwolenia w lotach VFR na start ani na lądowanie na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, bądź na wejście do strefy ruchu lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku nie spełniają poniżej wymienionych wartości minimalnych:  b) <del>w przypadku ATC:</del>  1) <del>wyłącznie w ciągu dnia, chyba że właściwy organ w zezwoleniu ustali inaczej;</del>  (2) 1) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m;  2) pułap chmur jest niższy niż 180 m (600 ft).”