

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/938

z dnia 26 lipca 2022 r.

zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373 w odniesieniu do wymogów dotyczących katalogu danych lotniczych i zbioru informacji lotniczych

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 43 ust. 1 lit. a) i f) oraz art. 62 ust. 15 lit. a) i c),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/373 <sup>(2)</sup> ustanowiono wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej (ATM/ANS) i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego oraz nadzoru nad nimi.
- (2) W dniu 8 czerwca 2020 r. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przyjęła zmianę 1 do procedur służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie informacjami lotniczymi (PANS-AIM, dok. 10066), wprowadzając nowe przepisy dotyczące treści i struktury zbioru informacji lotniczych (AIP) oraz katalogu danych lotniczych, mające zastosowanie w umawiających się państwach ICAO od dnia 4 listopada 2021 r. Przepisy te należy odzwierciedlić w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/373, a w szczególności we wspólnych wymogach dotyczących instytucji zapewniających służby określonych w załączniku III (część ATM/ANS.OR) oraz w szczególnych wymogach dotyczących instytucji zapewniających służby informacji lotniczej określonych w załączniku VI (część AIS) do tego rozporządzenia wykonawczego.
- (3) Jednym z elementów niezbędnych do wdrożenia koncepcji operacji w każdych warunkach meteorologicznych, wprowadzonej rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 <sup>(3)</sup> i rozporządzeniem Komisji (UE) nr 139/2014 <sup>(4)</sup>, jest dostępność w AIP odpowiednich informacji związanych z lotniskiem, przedstawionych w sposób znormalizowany. Obecna struktura i treść niektórych części AIP odzwierciedlają starsze postanowienia załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”), dotyczące pomiaru tarcia, a zatem nie przewidują publikacji informacji lotniczych niezbędnych do wdrożenia globalnego formatu sprawozdawczości ICAO za pośrednictwem AIP. Należy zatem zmienić przepisy dotyczące treści i struktury AIP zawarte w załączniku VI (część AIS) do rozporządzenia (UE) 2017/373.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).

<sup>(3)</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>(4)</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).

- (4) Należy zmienić definicje dotyczące pojęcia operacji w każdym warunkach meteorologicznych zawarte w załączniku I (Definicje) do rozporządzenia (UE) 2017/373, aby zapewnić spójność z definicjami zawartymi w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 i rozporządzeniu (UE) nr 139/2014. Aby zapewnić wydawanie SNOWTAM zawsze, kiedy wymagają tego warunki operacyjne, należy ponadto zmienić definicję SNOWTAM zawartą w załączniku I (Definicje) do rozporządzenia (UE) 2017/373 w sposób spójny z definicją zawartą w załączniku 15 do konwencji chicagowskiej i definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) nr 139/2014.
- (5) Zgodnie z aktualnymi instrukcjami dotyczącymi wypełniania formularza SNOWTAM nie można wydawać SNOWTAM w określonych warunkach operacyjnych drogi startowej, co przeszkadza w prawidłowym wdrożeniu globalnego formatu meldowania o warunkach na nawierzchni drogi startowej. W związku z tym odnośne instrukcje, zawarte w załączniku VI do rozporządzenia (UE) 2017/373, należy zmienić w celu zapewnienia spójności z rozporządzeniem (UE) nr 139/2014.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2017/373.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią nr 03/2022 Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W załącznikach I, III i VI do rozporządzenia (UE) 2017/373 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikami I, II i III do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 26 lipca 2022 r.

W imieniu Komisji  
Ursula VON DER LEYEN  
Przewodnicząca

## ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/373 wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się pkt 38a w brzmieniu:

„38a) »konwencjonalna trasa nawigacyjna« oznacza trasę ATS wyznaczoną za pomocą naziemnych pomocy nawigacyjnych;”;

2) pkt 206 otrzymuje brzmienie:

„206) »operacje przy ograniczonej widzialności (LVO)« oznaczają operacje podejścia lub startu na drodze startowej o zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) mniejszym niż 550 m lub o wysokości względnej decyzji (DH) mniejszej niż 200 stóp;”;

3) dodaje się pkt 206a w brzmieniu:

„206a) »procedury ograniczonej widzialności« oznaczają procedury stosowane na lotnisku w celu zapewnienia bezpieczeństwa podczas operacji przy ograniczonej widzialności;”;

4) dodaje się pkt 212a w brzmieniu:

„212a) »operacja z kredytem zaufania do działań operacyjnych« oznacza operację z wykorzystaniem określonego statku powietrznego lub sprzętu naziemnego lub kombinacji statku powietrznego i sprzętu naziemnego, która dopuszcza zastosowanie któregośkolwiek z następujących rozwiązań:

- a) stosowanie mniej rygorystycznych niż standardowe minimów operacyjnych lotniska w odniesieniu do konkretnej klasyfikacji operacji;
- b) możliwość spełnienia lub ograniczenia wymogów dotyczących widzialności;
- c) zmniejszenie wymaganej liczby urządzeń naziemnych;”;

5) pkt 231 otrzymuje brzmienie:

„231) »SNOWTAM« oznacza NOTAM oddzielnej serii, zawiadamiający przy użyciu standardowego formularza do podawania warunków panujących na nawierzchni, o zaistnieniu lub ustaniu istnienia warunków niebezpiecznych w obrębie pola naziemnego ruchu lotniczego, spowodowanych przez: śnieg, lód, topniejący śnieg, szadź, stojącą wodę lub wodę powiązaną ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub szadzią;”.

---

## ZALĄCZNIK II

W dodatku 1 do załącznika III do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/373 wprowadza się następujące zmiany:

(1) tabela 1. Dane lotniskowe otrzymuje brzmienie:

## „1. Dane lotniskowe

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Lotnisko/ lotnisko dla śmigłowców				Wydzielony obszar na lądzie lub wodzie (w tym wszystkie budynki, instalacje i urządzenia) w całości lub w części przeznaczony do lądowań, startów i naziemnego albo nawodnego ruchu statków powietrznych.						
	Desygnator			Oznaczenie lotniska/ loty wojskowe						
		Wskaźnik lokalizacji ICAO	Tekst	Czteroliterowy wskaźnik lokalizacji ICAO lotniska / lotniska dla śmigłowców, zawarty w dokumencie ICAO nr 7910 »Wskaźniki lokalizacji«	Jeżeli dotyczy					
		Oznaczenie IATA	Tekst	Identyfikator przypisany do lokalizacji zgodnie z zasadami IATA (rezolucja 767)	Jeżeli dotyczy					
		Inne	Tekst	Lokalnie określony identyfikator portu lotniczego, jeżeli jest inny niż wskaźnik lokalizacji ICAO						
	Nazwa		Tekst	Podstawowa oficjalna nazwa lotniska wskazana przez właściwy organ						
	Obsługiwane miasto		Tekst	Pełna nazwa (tekst otwarty) miasta lub miejscowości obsługiwanych przez lotnisko/ lotnisko dla śmigłowców						
	Rodzaj dopuszczonego ruchu lotniczego									

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Międzynarodowy/krajowy	Lista kodów	Wskazanie, czy na lotnisku / lotnisku dla śmigłowców dopuszczono loty międzynarodowe lub loty wojskowe						
		Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR)/Przepisy wykonywania lotu z widocznością (VFR)	Lista kodów	Wskazanie, czy na lotnisku / lotnisku dla śmigłowców dopuszczono loty IFR lub loty wojskowe						
		Rozkładowe/ nierozkładowe	Lista kodów	Wskazanie, czy na lotnisku / lotnisku dla śmigłowców dopuszczono loty IFR lub loty wojskowe						
		Cywilne/ wojskowe	Lista kodów	Wskazanie, czy na lotnisku / lotnisku dla śmigłowców dopuszczono cywilne lotnictwo zarobkowe lub lotnictwo ogólne lub loty wojskowe						
		Ograniczony dostęp	Tekst	Wskazanie, czy lotnisko lub lotnisko dla śmigłowców nie jest dostępne dla osób postronnych (korzystać mogą jedynie właściciele)						
	Rodzaj lotniska dla śmigłowców		Tekst	Rodzaj lotniska dla śmigłowców (znajdujące się na poziomie ziemi, heliport wzniesiony, na statku lub na morzu)						
	Rodzaj kontroli		Tekst	Wskazanie, czy lotnisko podlega kontroli cywilnej, kontroli wojskowej lub wspólnej kontroli						
	Certyfikowane		Tekst	Wskazanie, czy lotnisko jest / nie jest certyfikowane zgodnie z przepisami ICAO lub rozporządzeniem (UE) nr 139/2014						
	Data certyfikacji		Data	Data wydania certyfikacji portu lotniczego przez właściwy organ						
	Data wygaśnięcia certyfikacji		Data	Data utraty ważności certyfikacji lotniska						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Wzniesienie terenu									
		Wzniesienie	Wzniesienie	Odległość w płaszczyźnie pionowej powyżej średniego poziomu morza z najwyższego punktu obszaru lądowania		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m lub 1 ft
		Undulacja geoidy	Wysokość	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska / lotniska dla śmigłowców	W stosownym przypadku	0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m lub 1 ft
	Temperatura odniesienia		Wartość	Średnie miesięczne maksymalne temperatury dobowe w najgorętszym miesiącu w roku na lotnisku; temperaturę tę należy uśrednić przez lata.						
	Średnia niska temperatura		Wartość	Średnia najniższa temperatura w najzimniejszym miesiącu w roku z ostatnich pięciu lat danych na poziomie wzniesienia lotniska		5 stopni				
	Deklinacja magnetyczna			Rozbieżność kątowa między północą geograficzną a północą magnetyczną						
		Kąt	Kąt	Wartość kąta deklinacji magnetycznej		1 stopień	Niezbędna	Pomiar	1 stopień	1 stopień
		Data	Data	Dzień, w którym deklinacja magnetyczna miała podaną wartość						
		Zmiana roczna	Wartość	Roczny wskaźnik zmian deklinacji magnetycznej						
	Punkt odniesienia			Wyznaczone położenie geograficzne lotniska						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne punktu odniesienia lotniska		30 m	Procedura	Pomiar/obliczenia	1 sekunda	1 sekunda
		Miejsce	Tekst	Położenie punktu odniesienia na lotnisku						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Kierunek	Tekst	Kierunek punktu odniesienia lotniska względem centrum miasta lub miejscowości obsługiwanych przez lotnisko						
		Odległość	Odległość	Odległość punktu odniesienia lotniska od centrum miasta lub miejscowości obsługiwanych przez lotnisko						
Wskaźnik kierunku lądowania				Urządzenie do wizualnego wskazywania kierunku wyznaczonego obecnie do lądowania i startu.						
	Lokalizacja		Tekst	Lokalizacja wskaźnika kierunku lądowania						
	Oświetlenie		Tekst	Oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania	Jeżeli dotyczy					
Zasilanie rezerwowe										
	Właściwości		Tekst	Opis zasilania rezerwowego						
	Czas przełączenia		Wartość	Czas przełączenia zasilania rezerwowego						
Anemometr				Urządzenie wykorzystywane do pomiaru prędkości wiatru						
	Lokalizacja		Tekst	Lokalizacja anemometru						
	Oświetlenie		Tekst	Oświetlenie anemometru	Jeżeli dotyczy					
Latarnia lotniska (ABN) / latarnia identyfikacyjna (IBN)				Latarnia lotniska / latarnia identyfikacyjna wykorzystywana do wskazywania lokalizacji lotniska z powietrza						
	Lokalizacja		Tekst	Lokalizacja latarni lotniska / latarni identyfikacyjnej	Jeżeli dotyczy					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Właściwości		Tekst	Opis latarni lotniska / latarni identyfikacyjnej						
	Godziny pracy		Harmonogram	Godziny pracy latarni lotniska / latarni identyfikacyjnej						
Wskaźnik kierunku wiatru										
	Lokalizacja		Tekst	Lokalizacja wskaźnika kierunku wiatru						
	Oświetlenie		Tekst	Oświetlenie wskaźnika kierunku wiatru						
Miejsce obserwacji zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR)				Miejsce obserwacji RVR						
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne miejsc obserwacji RVR						
Obszar częstotliwości				Wyznaczona część pola ruchu naziemnego, na której ATC lub kontrola naziemna wymaga określonej częstotliwości.						
	Stacja		Tekst	Nazwa stacji zapewniającej służbę						
	Częstotliwość		Wartość	Częstotliwość stacji zapewniającej służbę						
	Granica		Wielokąt	Granica obszaru częstotliwości						
Punkt niebezpieczny				Miejsce na polu ruchu naziemnego lotniska, w którym doszło do kolizji lub wtargnięcia na drogę startową (lub istnieje ryzyko zajścia w/w zdarzeń) i w którym konieczna jest zwiększona uwaga pilotów/kierowców.						
	Identyfikator		Tekst	Identyfikator punktu niebezpiecznego						



Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Adnotacja		Tekst	Dodatkowe informacje o punkcie niebezpiecznym						
	Geometria		Wielokąt	Obszar geograficzny punktu niebezpiecznego						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Droga startowa (RWY)				Prostokątna powierzchnia wyznaczona na lotnisku lądowym, przygotowana do startów i lądowań statków powietrznych						
	Desygnator		Tekst	Pełne oznaczenie tekstowe RWY stosowane do jednoznacznej identyfikacji RWY na lotnisku / lotnisku dla śmigłowców (np. 09/27, 02R/20L, RWY 1)						
	Długość nominalna		Odległość	Deklarowany rozmiar podłużny RWY do obliczeń operacyjnych (osiągów).		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
	Szerokość nominalna		Odległość	Deklarowany rozmiar poprzeczny RWY do obliczeń operacyjnych (osiągów).		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
	Geometria		Wielokąt	Geometria elementu RWY, przesuniętego obszaru RWY i skrzyżowania RWY						
	Punkty osi									
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne osi RWY na każdym końcu RWY, na zabezpieczeniu przerwanej startu (SWY) i na początku każdego obszaru toru wznoszenia po starcie, a także przy każdej znaczącej zmianie nachylenia RWY i SWY	Definicja z załącznika 4 3.8.4.2	1 m	Niezbędna	Pomiar		

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie odpowiedniego punktu osi W przypadku podejść nieprecyzyjnych wszelkie znaczące wysokie i niskie punkty pośrednie wzdłuż RWY mierzy się z dokładnością do pół metra lub stopy.		0,25 m	Niezbędna	Pomiar		
		Undulacja geoidy	Wysokość	Undulacja geoidy w odpowiednim punkcie osi						
	Linia zjazdu z RWY									
		Linia naprowadzania zjazdu	Linia	Położenie geograficzne linii zjazdu z RWY		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda
		Kolor	Tekst	Kolor linii zjazdu z RWY						
		Format	Tekst	Format linii zjazdu z RWY						
		Kierunek/kierunki	Lista kodów	Kierunki linii zjazdu z RWY (jedno- czy dwukierunkowa)						
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni RWY						
	Nośność									
		Liczba klasyfikacyjna nawierzchni (PCN)	Tekst	PCN						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni do określania liczby klasyfikacyjnej statku powietrznego – liczby klasyfikacyjnej nawierzchni (ACN-PCN)						
		Kategoria podłoża	Tekst	Kategoria nośności podłoża RWY						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Dopuszczalne ciśnienie	Tekst	Maksymalna dopuszczalna kategoria ciśnienia w oponach lub maksymalna dopuszczalna wartość ciśnienia w oponach						
		Metoda oceny	Tekst	Zastosowana metoda oceny						
	Pas			Określony obszar obejmujący RWY oraz SWY, przeznaczony do: zmniejszenia ryzyka uszkodzenia statków powietrznych w przypadku zjechania z RWY; oraz ochrony statków powietrznych przelatujących nad pasem RWY w trakcie operacji startu lub lądowania						
		Długość	Odległość	Rozmiar podłużny pasa RWY						
		Szerokość	Odległość	Rozmiar poprzeczny pasa RWY						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni pasa RWY						
	Pobocze			Obszar przylegający do krawędzi nawierzchni sztucznej i przygotowany jako powierzchnia przejściowa pomiędzy nawierzchnią sztuczną i powierzchnią sąsiadującą						
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne poboczy RWY						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni pobocza RWY						
		Szerokość	Odległość	Szerokość pobocza RWY		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
	Strefa podmuchów			Specjalnie przygotowana nawierzchnia przylegająca do końca RWY, której celem jest eliminowanie efektu erozyjnego znacznych sił wiatru wytwarzanych przez samoloty na początku ich rozbiegu						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne strefy podmuchów						
	Strefa wolna od przeszkód		Tekst	Istnienie strefy wolnej od przeszkód dla podejścia precyzyjnego RWY kategorii I	O ile podano					
	Oznakowanie RWY									
		Rodzaj	Tekst	Rodzaj oznakowania RWY						
		Opis	Tekst	Opis oznakowania RWY						
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne oznakowania RWY						
	Światła lub oświetlenie osi RWY									
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny świateł osi RWY						
		Rozstaw	Odległość	Rozstaw świateł osi RWY						
		Kolor	Tekst	Kolor świateł osi RWY						
		Intensywność	Tekst	Intensywność świateł osi RWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł osi RWY						
	Światła lub oświetlenie krawędziowe RWY									
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny świateł krawędziowych RWY						
		Rozstaw	Odległość	Rozstaw świateł krawędziowych RWY						
		Kolor	Tekst	Kolor świateł krawędziowych RWY						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Intensywność	Tekst	Intensywność świateł krawędziowych RWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł krawędziowych RWY						
	Kod referencyjny			Celem kodu referencyjnego jest zapewnienie prostej metody powiązania licznych specyfikacji dotyczących właściwości lotnisk, tak aby zapewnić szereg urządzeń lotniskowych odpowiednich dla samolotów, które mają wykonywać loty z lotniska.						
		Liczba	Lista kodów	Liczba oparta na długości pola referencyjnego samolotu						
		Litera	Lista kodów	Litera związana z rozpiętością skrzydeł samolotu oraz rozstawem kół głównego podwozia						
	Ograniczenie		Tekst	Opis ograniczeń nałożonych na RWY						
Kierunek RWY										
	Desygnator		Tekst	Pełne oznaczenie tekstowe kierunków lądowania i startu — przykłady: 27, 35L, 01R						
	Azymut		Namiar	Azymut RWY		1/100 stopnia	Procedura	Pomiar	1/100 stopnia	1 stopień
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj RWY: precyzyjna (kat. I, II, III) / nieprecyzyjna / nieprzyrządowa						
	Próg			Początek odcinka RWY wykorzystywanego do lądowania						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne progu RWY		1 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie progu RWY		Zob. uwaga 1				
		Undulacja geoidy	Wysokość	Undulacja geoidy WGS-84 w pozycji progu RWY		Zob. uwaga 2				
		Rodzaj	Tekst	Wskazanie, czy próg jest przesunięty czy nieprzesunięty; próg przesunięty nie jest umiejscowiony na skraju RWY						
		Przesunięcie	Odległość	Odległość przesuniętego progu	W przypadku przesuniętego progu	1 m	Procedura	Pomiar		
	Koniec RWY			Koniec RWY (punkt wyrównania ścieżki podejścia)						
		Pozycja	Punkt	Lokalizacja końca RWY w kierunku startu		1 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie pozycji końcowej RWY		Zob. punkty osi RWY				
	Koniec rozporządzałnej drogi startowej (DER)			Koniec obszaru uznanego za odpowiedni do startu (tj. koniec RWY lub, jeżeli zapewniono zabezpieczenie wydłużonego startu, koniec zabezpieczenia wydłużonego startu)	Początek procedury odlotu					
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne DER						
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie DER jest wzniesieniem końca RWY lub zabezpieczenia wydłużonego startu, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa.						
	Strefa przyziemienia			Część RWY (poza progiem), w której lądujące statki powietrzne mają pierwszą styczność z RWY						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Wzniesienie	Wzniesienie	Najwyższe wzniesienie w strefie przyziemienia RWY z podejściem precyzyjnym	RWY z podejściem precyzyjnym	0,25 m lub 0,25 ft				
		Nachylenie	Wartość	Nachylenie strefy przyziemienia RWY						
	Nachylenie		Wartość	Nachylenie RWY						
	Operacje lądowania i zatrzymania przed przecinającą drogą startową (LAHSO)			LAHSO						
		Geometria	Linia	Położenie geograficzne LAHSO						
		Element chroniony	Tekst	Nazwa chronionej RWY lub chronionej drogi kołowania (TWY)						
	Strefa przesunięta			Część RWY między początkiem RWY a przesuniętym progiem						
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne strefy przesuniętej						
		PCN	Tekst	PCN strefy przesuniętej						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni strefy przesuniętej						
		Ograniczenie dotyczące statków powietrznych	Tekst	Ograniczenie użytkowania dla określonych rodzajów statków powietrznych						
	SWY			Określony prostokątny obszar na lądzie na końcu rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie, przygotowany jako odpowiedni obszar, na którym statek powietrzny może się zatrzymać w przypadku przerwania startu						
		Długość	Odległość	Rozmiar podłużny SWY	Jeżeli dotyczy	1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Szerokość	Odległość	Szerokość SWY		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne SWY						
		Nachylenie	Wartość	Nachylenie SWY						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni SWY						
	Zabezpieczenie wydłużonego startu			Określony prostokątny obszar na lądzie lub na wodzie, pozostający pod kontrolą właściwych organów, wybrany lub przygotowany jako odpowiedni obszar, nad którym samolot może wykonać część fazy początkowego wznoszenia do określonej wysokości względnej						
		Długość	Odległość	Rozmiar podłużny zabezpieczenia wydłużonego startu		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
		Szerokość	Odległość	Rozmiar poprzeczny zabezpieczenia wydłużonego startu		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
		Profil terenu		Profil pionowy (lub nachylenie) zabezpieczenia wydłużonego startu	Jeżeli dotyczy					
	Strefa bezpieczeństwa końca RWY (RESA)			Powierzchnia symetryczna w stosunku do przedłużenia osi RWY i przylegająca do końca pasa drogi startowej, służąca przede wszystkim zmniejszeniu ryzyka uszkodzenia statku powietrznego, który przyziemił zbyt krótko lub przekroczył koniec RWY						
		Długość	Odległość	Rozmiar podłużny RESA						
		Szerokość	Odległość	Rozmiar poprzeczny RESA						
		Nachylenie podłużne	Wartość	Nachylenie podłużne RESA						
		Nachylenie poprzeczne	Wartość	Nachylenie poprzeczne RESA						



Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Długości deklarowane									
		Rozporządzalna długość rozbiegu (TORA)	Odległość	Długość RWY deklarowana jako dostępna oraz odpowiednia dla rozbiegu startującego samolotu		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
		Rozporządzalna długość startu (TODA)	Odległość	Rozporządzalna długość rozbiegu przy starcie powiększona o długość zabezpieczenia wydłużonego startu, o ile zabezpieczenie to jest dostępne		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
		Rozporządzalna długość przerwane go startu (ASDA)	Odległość	Rozporządzalna długość rozbiegu przy starcie powiększona o długość SWY, o ile zabezpieczenie to jest dostępne		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
		Rozporządzalna długość lądowania (LDA)	Odległość	Długość RWY deklarowana jako dostępna oraz odpowiednia dla dobiegu lądującego samolotu		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
		Uwagi	Tekst	Uwagi, w tym punkt początkowy RWY, od którego zdefiniowano alternatywne zredukowane długości deklarowane						
	Światła lub oświetlenie końca RWY									
		Kolor	Tekst	Kolor świateł końca RWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł końca RWY						
	Światła lub oświetlenie SWY									

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny świateł SWY						
		Kolor	Tekst	Kolor świateł SWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł SWY						
	System świateł podejścia									
		Rodzaj	Tekst	Klasyfikacja systemu świateł podejścia wykorzystująca kryteria rozporządzenia (UE) nr 139/2014 i CS-ADR-DSN, w szczególności CS ADR-DSN.M.625 i CS ADR-DSN.M.626.						
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny systemu świateł podejścia						
		Intensywność	Tekst	Kod wskazujący względną intensywność systemu świateł podejścia.						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł systemu świateł podejścia						
	Światła progu RWY									
		Kolor	Tekst	Kolor świateł progu RWY						
		Kolor poprzeczki	Tekst	Kolor poprzeczki progu RWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł progu i poprzeczki świateł						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Światła strefy przyziemienia									
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny światel strefy przyziemienia RWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze światel strefy przyziemienia RWY						
	System wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia									
		Minimalna wysokość wzrokowa nad progiem (MEHT)	Wysokość	MEHT						
		Lokalizacja	Punkt	Położenie geograficzne systemu wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia						
		Kąt	Kąt	Kąt(-y) nachylenia podejścia nominalnego						
		Rodzaj	Tekst	Rodzaj systemu wskaźników podejścia wizualnego (PAPI, A-PAPI itp.)						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Kąt przesunięcia	Kąt	Jeżeli oś układu nie jest równoległa do osi RWY, kąt i kierunek jej przesunięcia, tj. w lewo lub w prawo						
		Kierunek przesunięcia	Tekst	Jeżeli oś układu nie jest równoległa do osi RWY, kąt i kierunek jej przesunięcia, tj. w lewo lub w prawo						
	Urządzenie do zatrzymywania statków powietrznych		Linia	Położenie geograficzne linki urządzenia do zatrzymywania statków powietrznych w poprzek RWY						
	System zatrzymywania statków powietrznych			Materiał mocno pochłaniający energię umieszczony na końcu RWY lub SWY, zaprojektowany z myślą o zgniataniu pod ciężarem samolotu przy oddziaływaniu jako siła spowalniająca na podwozie samolotu						
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne systemu zatrzymywania statków powietrznych						
		Element hamujący	Odległość	Element hamujący systemu zatrzymywania statków powietrznych						
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny systemu zatrzymywania statków powietrznych						
		Szerokość	Odległość	Rozmiar poprzeczny systemu zatrzymywania statków powietrznych						
Obszar działania radiowysokościomierza										
	Długość		Odległość	Zasięg podłużny obszaru działania radiowysokościomierza						
	Szerokość		Odległość	Zasięg poprzeczny obszaru działania radiowysokościomierza						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne obszaru działania radiowysokościomierza						
			Uwaga 1	Wzniesienie progu RWY dla podejść nieprecyzyjnych		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m lub 1 ft
				Wzniesienie progu RWY dla podejść precyzyjnych		0,25 m	Niezbędna	Pomiar	0,1 m lub 0,1 ft	0,5 m lub 1 ft
			Uwaga 2	Undulacja geoidy WGS-84 w punkcie położenia progu RWY dla podejść nieprecyzyjnych		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m lub 1 ft
				Undulacja geoidy WGS-84 w punkcie położenia progu RWY dla podejść precyzyjnych		0,25 m	Niezbędna	Pomiar	0,1 m lub 0,1 ft	0,5 m lub 1 ft
Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Strefa końcowego podejścia i startu (FATO)				Określona strefa, nad którą ma być wykonywana końcowa faza manewru podejścia do lądowania lub zawisu i z której wykonywany jest manewr startu; gdy FATO ma być używana przez śmigłowce klasy osiągowej 1, to tak zdefiniowana strefa obejmuje także dostępny obszar dla zaniechanego startu.						
	Punkt progu			Początek odcinka FATO wykorzystywanego do lądowania						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne punktu progu FATO		1 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie progu FATO		Zob. uwaga 1				
		Undulacja geoidy	Wysokość	Undulacja geoidy WGS-84 w pozycji progu FATO		Zob. uwaga 2				
	DER			Koniec obszaru uznanego za odpowiedni do startu (tj. koniec RWY lub, jeżeli zapewniono zabezpieczenie wydłużonego startu, koniec zabezpieczenia wydłużonego startu lub koniec FATO)						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne DER		1 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wyższe ze wzniesień początku i końca RWY/FATO						
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj FATO						
	Desygnator		Tekst	Pełne oznaczenie tekstowe strefy startu i lądowania.						
	Długość		Odległość	Rozmiar podłużny FATO		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
	Szerokość		Odległość	Rozmiar poprzeczny FATO						
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne elementu FATO						
	Nachylenie		Wartość	Nachylenie FATO						
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni FATO						
	Azymut		Namiar	Azymut FATO		1/100 stopnia	Procedura	Pomiar	1/100 stopnia	
	Długości deklarowane									

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Rozporządzalna długość startu (TODAH)	Odległość	Długość FATO powiększona o zabezpieczenie wydłużonego startu dla śmigłowców (o ile jest dostępne)	Oraz w stosownych przypadkach alternatywne pomniejszone długości deklarowane	1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
		Rozporządzalna długość przerwane go startu (RTO-DAH)	Odległość	Długość FATO deklarowana jako dostępna oraz odpowiednia dla śmigłowców klasy osiągowej 1 do ukończenia przerwane go startu		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
		Rozporządzalna długość lądowania dla śmigłowców (LDAH)	Odległość	Długość FATO powiększona o dowolny dodatkowy obszar deklarowany jako dostępny oraz odpowiedni dla śmigłowców do ukończenia manewru lądowania z określonej wysokości		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
		Uwagi	Tekst	Uwagi, w tym punkt początkowy RWY, od którego zdefiniowano alternatywne zredukowane długości deklarowane						
	Oznakowanie FATO									
		Opis	Tekst	Opis oznakowania FATO						
	System świateł podejścia									
		Rodzaj	Tekst	Klasyfikacja systemu świateł podejścia wykorzystująca kryteria rozporządzenia (UE) nr 139/2014 i CS-ADR, w szczególności CS ADR-DSN.M.625 i CS ADR-DSN.M.626.						
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny systemu świateł podejścia						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Intensywność	Tekst	Kod wskazujący względną intensywność systemu świateł podejścia.						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł systemu świateł podejścia						
	Światła obszaru									
		Opis	Tekst	Opis świateł obszaru						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł obszaru						
	Światła punktu przyziemienia									
		Opis	Tekst	Opis świateł punktu przyziemienia						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł punktu przyziemienia						
Strefa przyziemienia i wlotu (TLOF)				Powierzchnia, na której śmigłowiec może wykonać manewr przyziemienia lub oderwania się od ziemi.						
	Desygnator		Tekst	Pełne oznaczenie tekstowe TLOF						
	Punkt środkowy									
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne punktu progu TLOF		1 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie progu TLOF		Zob. uwaga 1				
		Undulacja geoidy	Wysokość	Undulacja geoidy WGS-84 w pozycji punktu środkowego TLOF		Zob. uwaga 2				
	Długość		Odległość	Rozmiar podłużny TLOF		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m



Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Szerokość		Odległość	Rozmiar poprzeczny TLOF		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne elementu TLOF						
	Nachylenie		Wartość	Nachylenie TLOF						
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni TLOF						
	Nośność		Wartość	Nośność TLOF					1 tona	
	Rodzaj systemu wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia		Tekst	Rodzaj systemu wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia						
	Oznakowanie									
		Opis	Tekst	Opis oznakowania TLOF						
Obszar bezpieczeństwa				Określony obszar na lotnisku dla śmigłowców otaczający strefę końcowego podejścia i startu FATO, wolny od przeszkód, oprócz niezbędnych pomocy nawigacyjnych, przeznaczony dla zmniejszenia ryzyka uszkodzenia śmigłowca, który przypadkowo znalazł się poza FATO.						
	Długość		Odległość	Rozmiar podłużny obszaru bezpieczeństwa						
	Szerokość		Odległość	Rozmiar poprzeczny strefy bezpieczeństwa						
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni strefy bezpieczeństwa						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Zabezpieczenie wydłużonego startu dla śmigłowców				Określony obszar na ziemi lub wodzie wybrany lub przygotowany jako teren, nad którym śmigłowiec wykonujący loty w 1 klasie osiągnięć może przyspieszać i osiągać określoną wysokość						
	Długość		Odległość	Rozmiar podłużny zabezpieczenia wydłużonego startu dla śmigłowców						
	Profil terenu		Wartość	Profil pionowy (lub nachylenie) zabezpieczenia wydłużonego startu dla śmigłowców						
			Uwaga 1	Próg strefy podejścia końcowego i startu (FATO) dla lotnisk dla śmigłowców z podejściem PinS (ang. Point in Space) lub bez		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
				Próg FATO dla lotnisk dla śmigłowców, które mają być eksploatowane		0,25 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft (podejście nieprecyzyjne) 0,1 m lub 0,1 ft (podejście precyzyjne)	
			Uwaga 2	Undulacja geoidy WGS-84 na progu FATO oraz geometryczny środek TLOF dla lotnisk dla śmigłowców z podejściem PinS lub bez niego		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
				Undulacja geoidy WGS-84 na progu FATO oraz geometryczny środek TLOF dla lotnisk dla śmigłowców, które mają być eksploatowane.		0,25 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft (podejście nieprecyzyjne) 0,1 m lub 0,1 ft (podejście precyzyjne)	

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Płyta postojowa				Wyznaczona powierzchnia na lotnisku lądowym przeznaczona do postoju statków powietrznych, na którym odbywa się wsiadanie lub wysiadanie pasażerów, załadunek lub wyładunek poczty lub towaru, zaopatrywanie w paliwo, parkowanie lub konserwacja						
	Desygator		Tekst	Pełna nazwa tekstowa lub pełne oznaczenie tekstowe, używane do identyfikacji płyty postojowej na lotnisku lub lotnisku dla śmigłowców						
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne płyty postojowej		1 m	Procedura	Pomiar	1/10 sekundy	1 sekunda
	Rodzaj		Tekst	Klasyfikacja głównego zastosowania płyty postojowej						
	Ograniczenie dotyczące statków powietrznych		Tekst	Ograniczenie (zakaz) użytkowania dla określonych rodzajów statków powietrznych						
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni płyty postojowej						
	Nośność									
		PCN	Tekst	PCN płyty postojowej						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Określenie ACN-PCN						
		Kategoria podłoża	Tekst	Kategoria nośności podłoża płyty postojowej						
		Dopuszczalne ciśnienie	Tekst	Maksymalna dopuszczalna kategoria ciśnienia w oponach lub maksymalna dopuszczalna wartość ciśnienia w oponach						
		Metoda oceny	Tekst	Metoda oceny zastosowana do ustalenia nośności płyty postojowej						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Wzniesienie		Wzniesienie	Wzniesienie płyty postojowej						
Droga kołowania (TWY)				Określona droga na lotnisku lądowym wyznaczona do kołowania statków powietrznych i zapewniająca połączenie między poszczególnymi częściami lotniska						
	Desygnator		Tekst	Pełne oznaczenie tekstowe TWY						
	Szerokość		Odległość	Rozmiar poprzeczny TWY		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne TWY						
	Most		Tekst	Rodzaj mostu (brak, wiadukt, przejazd podziemny)						
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni TWY						
	Nośność									
		PCN	Tekst	PCN TWY						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Określenie ACN-PCN						
		Kategoria podłoża	Tekst	Kategoria nośności podłoża TWY						
		Dopuszczalne ciśnienie	Tekst	Maksymalna dopuszczalna kategoria ciśnienia w oponach lub maksymalna dopuszczalna wartość ciśnienia w oponach						
		Metoda oceny	Tekst	Metoda oceny zastosowana do ustalenia nośności drogi kołowania						
	Ograniczenia dotyczące statków powietrznych		Tekst	Ograniczenie (zakaz) użytkowania dla określonych rodzajów statków powietrznych						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Litera kodu referencyjnego		Lista kodów	Litera związana z rozpiętością skrzydeł samolotu oraz rozstawem kół głównego podwozia						
	Miejsce rozkładania końcówek skrzydeł		Punkt/wielokąt	W przypadku lotnisk obsługujących samoloty ze składanymi końcówkami skrzydeł, miejsce, w którym należy rozkładać końcówki skrzydeł						
	Punkty osi									
		Pozycja	Punkt	Współrzędne geograficzne punktów osi TWY		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1/100 sekundy
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie punktów osi drogi kołowania		1 m	Niezbędna	Pomiar		
	Pobocze			Obszar przylegający do krawędzi nawierzchni sztucznej i przygotowany jako powierzchnia przejściowa pomiędzy nawierzchnią sztuczną i powierzchnią sąsiadującą						
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne pobocza TWY						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni pobocza TWY						
		Szerokość	Odległość	Szerokość pobocza TWY		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
	Linie naprowadzania									
		Geometria	Linia	Położenie geograficzne linii naprowadzania		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1/100 sekundy
		Kolor	Tekst	Kolor linii naprowadzania TWY						
		Format	Tekst	Format linii naprowadzania TWY						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Rozpiętość skrzydeł	Wartość	Rozpiętość skrzydeł						
		Prędkość maksymalna	Wartość	Prędkość maksymalna						
		Kierunek	Tekst	Kierunek						
	Oznaczenie liniowe pośredniego miejsca oczekiwania		Linia	Oznaczenie liniowe pośredniego miejsca oczekiwania		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda
	Oznakowanie TWY									
		Opis	Tekst	Opis oznakowania TWY						
	Światła krawędziowe TWY									
		Opis	Tekst	Opis świateł krawędziowych TWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł krawędziowych TWY						
	Światła osi TWY									
		Opis	Tekst	Opis świateł osi TWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł osi TWY						
	Poprzeczki zatrzymania									
		Opis	Tekst	Opis poprzeczek zatrzymania	Jeżeli dotyczy					
		Lokalizacja	Linia	Lokalizacja poprzeczek zatrzymania						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Światła ochronne RWY									
		Opis	Tekst	Opis świateł ochronnych RWY i innych środków ochronnych RWY	Jeżeli dotyczy					
		Lokalizacja	Punkt	Lokalizacja poprzeczki zatrzymania	Konfiguracja A					
		Lokalizacja	Linia	Lokalizacja poprzeczki zatrzymania	Konfiguracja B					
	Miejsce oczekiwania przy drodze startowej			Miejsce przeznaczone do zabezpieczenia RWY, 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, chyba że organ kontroli lotniska ustali inaczej						
		Geometria	Linia	Pozycja geograficzna miejsca oczekiwania na RWY		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda
		RWY wyposażona w środki ochronne	Tekst	Oznaczenie RWY wyposażonej w środki ochronne						
		Kategoria zatrzymania	Lista kodów	Kategoria (CAT) RWY (0, I, II, III)						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Tekst »RWY AHEAD«	Tekst	Tekst widniejący na oznakowaniu na przykład »RWY AHEAD« lub »RUNWAY AHEAD«						
	Pośrednie miejsce oczekiwania	Geometria	Linia	Pozycja geograficzna pośredniego miejsca oczekiwania – wyznaczonego miejsca, przeznaczonego do kontroli ruchu, na którym kołujące statki powietrzne i pojazdy powinny zatrzymać się i oczekiwać na dalsze zezwolenie do kontynuowania, gdy takie będą instrukcje organu kontroli lotniska						
TWY śmigłowca po ziemi				TWY po ziemi przeznaczona do ruchu śmigłowców z podwoziem kołowym						
	Desygnator		Tekst	Pełne oznaczenie tekstowe TWY śmigłowca po ziemi						
	Punkty osi		Punkt	Położenie geograficzne punktów osi TWY śmigłowca po ziemi		0,5 m	Niezbędna	Pomiar/obliczenia		
	Wzniesienie		Wzniesienie	Wzniesienie TWY śmigłowca po ziemi		1 m	Niezbędna	Pomiar		
	Szerokość		Odległość	Rozmiar poprzeczny TWY śmigłowca po ziemi		1 m	Niezbędna	Pomiar		
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni TWY śmigłowca po ziemi						
	Oznakowanie liniowe skrzyżowania		Linia	Oznakowanie liniowe skrzyżowania TWY śmigłowca po ziemi		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda
	Oświetlenie									
		Opis	Tekst	Opis światła TWY śmigłowca po ziemi						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł TWY śmigłowca po ziemi						



Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Oznakowanie									
		Opis	Tekst	Opis oznakowania TWY śmigłowca po ziemi						
Droga kołowania w powietrzu dla śmigłowca				Określona ścieżka na powierzchni drogi startowej wytyczona do celów kołowania powietrznego śmigłowców przy podlocie						
	Desygnator			Pełne oznaczenie tekstowe drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca						
	Punkty osi		Punkt	Położenie geograficzne punktów osi drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca		0,5 m	Niezbędna	Pomiar/obliczenia		
	Wzniesienie		Wzniesienie	Wzniesienie drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca		1 m	Niezbędna	Pomiar		
	Szerokość		Odległość	Rozmiar poprzeczny kołowania w powietrzu dla śmigłowca		1 m	Niezbędna	Pomiar		
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca						
	Oświetlenie									
		Opis	Tekst	Opis oświetlenia drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca						
	Oznakowanie									
		Opis	Tekst	Opis oznakowania drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca						
Lotnicze trasy tranzytowe dla śmigłowców				Określona droga wytyczona do celów przemieszczania się śmigłowców z jednej części lotniska dla śmigłowców do drugiej; trasa kołowania obejmuje drogę kołowania śmigłowca po ziemi lub w powietrzu znajdującą się na trasie kołowania.						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Desygnator		Tekst	Oznaczenie lotniczej trasy tranzytowej dla śmigłowców						
	Geometria		Linia	Położenie geograficzne lotniczej trasy tranzytowej dla śmigłowców						
	Szerokość		Odległość	Rozmiar poprzeczny lotniczej trasy tranzytowej dla śmigłowców		1 m	Niezbędna	Pomiar		
Punkt sprawdzania INS										
	Lokalizacja		Punkt	Położenie geograficzne punktu sprawdzania INS	Jeżeli dostępne	0,5 m	Procedura	Pomiar	1/100 sekundy	1/100 sekundy
Punkt sprawdzania radiolatarni ogólnokierunkowej (VOR) bardzo dużej częstotliwości (VHF)										
	Lokalizacja		Punkt	Położenie geograficzne punktu sprawdzania VOR	Jeżeli dostępne					
	Częstotliwość		Wartość	Częstotliwość punktu sprawdzania VOR						
Punkt sprawdzania wysokościomierza										
	Lokalizacja		Punkt	Położenie geograficzne punktu sprawdzania wysokościomierza						
	Wzniesienie		Wzniesienie	Wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Stanowisko postojowe statku powietrznego				Określony obszar na płycie postojowej przeznaczony do parkowania statków powietrznych						
	Nazwa		Tekst	Nazwa punktu stanowiska postojowego statku powietrznego						
	Punkty stanowisk postojowych statku powietrznego	Lokalizacja	Punkt	Położenie geograficzne punktu stanowiska postojowego statku powietrznego		0,5 m	Procedura	Pomiar	1/100 sekundy	1/100 sekundy
		Rodzaje statków powietrznych	Lista kodów	Rodzaje statków powietrznych						
	Znak identyfikacyjny		Tekst	Opis znaku identyfikacyjnego stanowiska postojowego						
	Optyczny cumowniczy system naprowadzania		Tekst	Opis optycznego cumowniczego systemu naprowadzania na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Strefa parkowania lub postoju		Wielokąt	Położenie geograficzne strefy parkowania lub postoju						
	Rękaw		Lista kodów	Rękaw dostępny na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Paliwo		Lista kodów	Paliwo dostępne na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Naziemne źródło zasilania		Lista kodów	Naziemne źródło zasilania dostępne na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Holowanie		Lista kodów	Holowanie dostępne na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Terminal.		Tekst	Budynek terminala odniesienia						
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Ograniczenie dotyczące statków powietrznych		Tekst	Ograniczenie (zakaz) użytkowania dla określonych rodzajów statków powietrznych						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	PCN		Tekst	PCN stanowiska postojowego statku powietrznego						
	Linia naprowadzania stanowiska postojowego									
		Geometria	Linia	Położenie geograficzne linii naprowadzania stanowiska postojowego		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie punktów linii naprowadzania wspomagających parkowanie		1 m	Niezbędna	Pomiar		
		Kierunek	Tekst	Kierunek linii naprowadzania stanowiska postojowego						
		Rozpiętość skrzydeł	Wartość	Rozpiętość skrzydeł						
		Kolor	Lista kodów	Kolor linii naprowadzania stanowiska postojowego						
		Format	Lista kodów	Format linii naprowadzania stanowiska postojowego						
Stanowisko postojowe śmigłowca				Stanowisko postojowe statku powietrznego przeznaczone do parkowania śmigłowców, w którym zostały przewidziane operacje kołowania powietrznego oraz przyziemienia i wzlotu śmigłowców.						
	Nazwa		Tekst	Nazwa stanowiska postojowego śmigłowca						
	Lokalizacja		Punkt	Położenie geograficzne stanowiska postojowego śmigłowca / punktów sprawdzania INS		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	
Płaszczyzna do odladania				Stanowisko, gdzie usuwa się lód lub śnieg (odladanie) z samolotu, aby jego powierzchnia była czysta lub gdzie zabezpiecza się czystą powierzchnię samolotu (zapobieganie oblodzeniu) przed powstawaniem na niej szronu lub lodu, a także gromadzeniem się śniegu lub topniejącego śniegu przez ograniczony czas.						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Identyfikator		Tekst	Identyfikator płaszczyzny do odladania						
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne płaszczyzny do odladania		1 m	Procedura	Pomiar	1/10 sekundy	1 sekunda
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni płaszczyzny do odladania						
	Baza identyfikatora		Tekst	Nazwa głównej TWY, strefy parkowania lub postoju lub płyty postojowej						
	Ograniczenie dotyczące statków powietrznych		Tekst	Ograniczenie (zakaz) użytkowania dla określonych rodzajów statków powietrznych						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Urządzenie łączności										
	Oznaczenie usługi		Tekst	Oznaczenie świadczonej usługi						
	Znak wywoławczy		Tekst	Znak wywoławczy urządzenia łączności						
	Kanał		Tekst	Kanał/częstotliwość urządzenia łączności						
	Adres logowania		Tekst	Adres logowania urządzenia	W stosownych przypadkach					
	Godziny pracy		Harmonogram	Czas pracy stacji obsługującej organ”;						

(2) tabela 3. Dane dotyczące trasy ATS i innych tras otrzymuje brzmienie:

„3. Dane dotyczące trasy ATS i innych tras

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Trasa ATS				Określona trasa przeznaczona do kanalizowania przepływu ruchu według potrzeb w celu zapewnienia ATS;						
	Desygnator		Tekst	Oznaczenia tras ATS zgodnie z załącznikiem XI (część FPD) do niniejszego rozporządzenia						
	Przedrostek desygnatora		Tekst	Przedrostek oznaczenia trasy zgodny z uwagą 1						
Inna trasa				Określona trasa przeznaczona do kanalizowania przepływu ruchu według potrzeb bez zapewnienia służb ruchu lotniczego;						
	Desygnator		Tekst	Oznaczenie trasy						
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj trasy (na przykład niekontrolowane trasy nawigacyjne VFR)						
	Przepisy wykonywania lotu		Lista kodów	Informacje dotyczące zasad wykonywania lotu mających zastosowanie do danej trasy (IFR/VFR)						
Odcinek trasy										
	Punkt wyjściowy (ang. from point)			Odniesienie do pierwszego punktu segmentu trasy						
		Nazwa	Tekst	Zakodowane oznaczenia lub kody znaczącego punktu nawigacyjnego						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Sprawozdawczość	Lista kodów	Wskazanie wymogu w zakresie sprawozdawczości ATS/MET jako »obowiązkowy« lub »na żądanie«						
	Punkt docelowy (ang. to point)			Odniesienie do drugiego punktu segmentu trasy						
		Nazwa	Tekst	Zakodowane oznaczenia lub kody znaczącego punktu nawigacyjnego						
		Sprawozdawczość	Lista kodów	Wskazanie wymogu w zakresie sprawozdawczości ATS/MET jako »obowiązkowy« lub »na żądanie«						
	Trasa		Namiar	Linia drogi, namiar radiowy lub magnetyczny VOR segmentu trasy		1/10 stopnia (terminal przylot wylot)	Procedura (terminal przylot wylot)	Obliczenie (terminal przylot wylot)	1 stopień (terminal przylot wylot)	1 stopień (terminal przylot wylot)
	Punkt zmiany namiaru		Punkt	Punkt, w którym statek powietrzny na segmencie trasy ATS, określonym przez odniesienie do zasięgów VOR, ma planowo zamienić główny nawigacyjny punkt odniesienia z urządzenia znajdującego się za nim na kolejne urządzenie znajdujące się przed nim	W przypadku namiaru radiowego VOR					
	Długość		Odległość	Odległość geodezyjna między punktem wyjściowym a punktem docelowym		Zob. uwaga 2				
	Górna granica		Wysokość bezwzględna	Górna granica segmentu trasy						
	Dolna granica		Wysokość bezwzględna	Dolna granica segmentu trasy						
	Minimalna wysokość bezwzględna na trasie (MEA)		Wysokość bezwzględna	Wysokość bezwzględna na segmencie trasy zapewniająca adekwatny odbiór sygnału odpowiednich urządzeń nawigacyjnych i łączności ATS, zgodna ze strukturami przestrzeni powietrznej i zapewniająca wymagane przewyższenie nad przeszkodami		50 m	Procedura	Obliczenia	50 m lub 100 ft	50 m lub 100 ft

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Minimalna wysokość bezwzględna przewyższenia nad przeszkodami (MOCA)		Wysokość bezwzględna	Minimalna wysokość bezwzględna na określonym odcinku, która zapewnia wymagane przewyższenie nad przeszkodami		50 m	Procedura	Obliczenia	50 m lub 100 ft	50 m lub 100 ft
	Minimalna wysokość bezwzględna lotu		Wysokość bezwzględna	Minimalna wysokość bezwzględna lotu		50 m	Procedura	Obliczenia	50 m lub 100 ft	50 m lub 100 ft
	Granice boczne		Odległość	Granice boczne trasy						
	Minimalna wysokość bezwzględna obszaru		Wysokość bezwzględna	Minimalna wysokość bezwzględna obowiązująca w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), która zapewnia minimalne przewyższenie nad przeszkodami w określonym obszarze wyznaczonym zwykle przez równoleżniki i południki.						
	Minimalna wysokość bezwzględna wektowania (MVA)		Wysokość bezwzględna	MVA						
	Ograniczenia		Tekst	Wskazanie wszelkich ograniczeń w danym obszarze dotyczących prędkości i wysokości/wysokości bezwzględnej, jeżeli zostały ustalone						
	Kierunek poziomów przelotu			Wskazanie kierunku poziomego przelotu (parzysty, nieparzysty, brak [NIL])						
		Naprzód	Lista kodów	Wskazanie kierunku poziomego przelotu (parzysty, nieparzysty, NIL) z pierwszego do drugiego punktu segmentu trasy						
		Wstecz	Lista kodów	Wskazanie kierunku poziomego przelotu (parzysty, nieparzysty, NIL) z drugiego do pierwszego punktu segmentu trasy						



Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Dostępność		Tekst	Informacje o dostępności trasy						
	Klasa statku powietrznego		Tekst	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej określająca zasady działania, wymogi dotyczące lotów i zapewnione służby						
	Wymogi dotyczące nawigacji opartej na charakterystykach (PBN)			Nawigacja obszarowa, bazująca na wymaganiach charakterystyk dla statków powietrznych operujących po trasie ATS, zgodnie z procedurą podejścia według wskazań przyrządów lub w wyznaczonej przestrzeni powietrznej	Tylko PBN					
		Specyfikacja(-e) nawigacyjna(-e)	Tekst	Oznaczenie specyfikacji nawigacyjnej(-ych) mających zastosowanie do określonego segmentu lub określonych segmentów; istnieją dwa rodzaje specyfikacji nawigacyjnych: a) specyfikacja wymaganych osiągnięć nawigacyjnych (RNP): specyfikacja nawigacyjna oparta na nawigacji obszarowej, która zawiera wymóg monitorowania dokładności nawigacji i ostrzegania, oznaczona przedrostkiem RNP, np. RNP 4, RNP APCH; b) specyfikacja nawigacyjna oparta na nawigacji obszarowej (RNAV): specyfikacja nawigacyjna oparta na nawigacji obszarowej, która nie zawiera wymogu monitorowania dokładności nawigacji i ostrzegania, oznaczona przedrostkiem RNAV, np. RNAV 5, RNAV 1.						
		Wymogi dotyczące osiągnięć nawigacyjnych	Tekst	Wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy (RNAV lub RNP), na którym wykorzystuje się PBN						
		Wymogi dotyczące czujników	Tekst	Wskazanie wymogów dotyczących czujników, w tym wszelkich ograniczeń w zakresie specyfikacji nawigacyjnej						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Organ kontroli									
		Nazwa	Tekst	Nazwa organu zapewniającego służbę						
		Kanał	Tekst	Kanał/częstotliwość operacyjna organu kontroli						
		Adres logowania	Tekst	Określony kod logowania do łącza transmisji danych z organem kontroli ATS	W stosownych przypadkach					
			Uwaga 1	U = górny	Uwaga 2	1/10 km	Procedura	Obliczenia	1/10 km lub 1/10 NM	1 km lub 1 NM
				H = śmigłowiec		1/100 km	Niezbędna	Obliczenia	1/100 km lub 1/100 NM	1 km lub 1 NM
				S = naddźwiękowy						
				T = TACAN						
				Inne						
Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Punkt drogi										
	Identyfikacja		Tekst	Nazwy, zakodowane oznaczenia lub kody znaczącego punktu nawigacyjnego						
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne punktu drogi		100 m	Niezbędna	Pomiar/obliczenia	1 sekunda	1 sekunda

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Format									
		Pomoc nawigacyjna (navaid)	Tekst	Identyfikacja stacji odniesienia VOR/DME						
		Namiar	Namiar	Namiar na stację odniesienia VOR/DME, jeżeli punkt drogi nie jest z nią w połączony		Zob. uwaga 1 poniżej				
		Odległość	Odległość	Odległość od stacji odniesienia VOR/DME, jeżeli punkt drogi nie jest z nią w połączony		Zob. uwaga 2 poniżej				
					Uwaga 1	1/10 stopnia	Procedura	Obliczenia	1/10 stopnia	1/10 stopnia
						1/100 stopnia	Niezbędna	Obliczenia	1/100 stopnia	1/10 stopnia
								Obliczenia		
					Uwaga 2	1/10 km	Procedura	Obliczenia	1/10 km lub 1/10 NM	2/10 km (1/10 NM)
						1/100 km	Niezbędna	Obliczenia	1/100 km lub 1/100 NM	2/10 km (1/10 NM)
Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Oczekiwanie na trasie				Określony manewr pozwalający utrzymać statek powietrzny w określonej przestrzeni powietrznej w oczekiwaniu na dalsze zezwolenie						
	Identyfikacja		Tekst	Identyfikacja procedury oczekiwania						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Pozycja		Tekst	Identyfikacja pozycji oczekiwania		100 m	Niezbędna	Pomiar/obliczenia	1 sekunda	1 sekunda
	Punkt drogi		Punkt	Położenie geograficzne punktu drogi w procedurze oczekiwania						
	Linia drogi przylotu		Namiar	Linia drogi przylotu w procedurze oczekiwania						
	Kierunek skrętu		Tekst	Kierunek skrętu w procedurze oczekiwania						
	Prędkość		Wartość	Maksymalna prędkość przyrządowa lotu						
	Poziom									
		Minimalny poziom oczekiwania	Wysokość bezwzględna	Minimalny poziom oczekiwania w procedurze oczekiwania						
		Maksymalny poziom oczekiwania	Wysokość bezwzględna	Maksymalny poziom oczekiwania w procedurze oczekiwania						
	Czas/odległość odlotu		Wartość	Wartość oznaczająca czas/odległość w procedurze oczekiwania						
	Organ kontroli									

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Nazwa	Tekst	Wskazanie organu kontroli						
		Częstotliwość	Wartość	Częstotliwość operacyjna/kanal operacyjny organu kontroli						
	Specjalna procedura wejścia w holding		Tekst	Opis tekstowy specjalnej procedury wejścia VOR/DME	W przypadku gdy dla procedury oczekiwania VOR/DME ustalono radial wejścia do pozycji dodatkowej na końcu drogi odlotu".					

(3) tabela 5. Dane dotyczące pomocy radionawigacyjnej/systemów radionawigacyjnych otrzymuje brzmienie:

„Tabela 5. Dane dotyczące pomocy radionawigacyjnej/systemów radionawigacyjnych

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Pomoc radionawigacyjna										
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj pomocy radionawigacyjnej						
	Identyfikacja		Tekst	Niepowtarzalny kod przypisany do pomocy nawigacyjnej w celu jej identyfikacji						
	Nazwa		Tekst	Nazwa tekstowa przypisana do pomocy nawigacyjnej						
	Klasyfikacja urzędów ILS		Lista kodów	Klasyfikacja oparta na osiągnięciach i funkcjach ILS	ILS					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Klasyfikacja urządzeń GBAS		Lista kodów	Klasyfikacja oparta na osiąгах i funkcjach podsystemu naziemnego GBAS	GBAS					
	Oznaczenie urządzenia GBAS do podejścia		Lista kodów	Klasyfikacja w oparciu o wymogi dotyczące zasięgu usługi i osiągi GBAS dla każdego wspieranego podejścia	GBAS					
	Obszar działania		Tekst	Oznaczenie, czy dane urządzenie pełni rolę pomocy nawigacyjnej na trasie (E), pomocy nawigacyjnej lotniskowej (A), czy podwójną (AE)						
	Obsługiwane lotnisko/lotnisko dla śmigłowców		Tekst	Wskaźnik lokalizacji ICAO lub nazwy obsługiwanych lotnisk/lotnisk dla śmigłowców						
	Obsługiwana RWY		Tekst	Oznaczenie obsługiwanej RWY						
	Organ odpowiedzialny za działanie urządzenia		Tekst	Nazwa organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia						
	Rodzaj wspieranych operacji		Lista kodów	Wskazanie rodzaju wspieranej operacji dla ILS/MLS, podstawowego GNSS, SBAS, GBAS						
	Kolokacja		Tekst	Informacja o kolokacji pomocy nawigacyjnej z inną pomocą nawigacyjną						
	Godziny pracy		Harmonogram	Godziny pracy pomocy radionawigacyjnej						
	Deklinacja magnetyczna			Rozbieżność kątowa między północą geograficzną a północą magnetyczną						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Kąt	Kąt	Deklinacja magnetyczna pomocy radionawigacyjnej	ILS/NDB (radiolatarnia bezkierunkowa)	Zob. uwaga 1 poniżej				
		Data	Data	Dzień, w którym deklinacja magnetyczna miała podaną wartość						
	Deklinacja stacji		Kąt	Różnica pomocy nawigacyjnej między radialem 0 stopni a północą geograficzną, określana podczas kalibracji tej radiolatarni	VOR/ILS/MLS					
	Kierunek namiaru zero		Tekst	Kierunek »namiaru zero« podany przez stację, tj. północ magnetyczna, północ geograficzna itp.	jednostkowa wytrzymałość na rozciąganie					
	Częstotliwość		Wartość	Częstotliwość lub częstotliwość strojenia pomocy radionawigacyjnej						
	Kanał		Tekst	Numer kanału pomocy radionawigacyjnej	DME lub GBAS					
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne pomocy radionawigacyjnej		Zob. uwaga 2 poniżej				
	Wzniesienie		Wzniesienie	Wzniesienie anteny nadawczej DME lub wzniesienie punktu odniesienia GBAS	DME lub GBAS	Zob. uwaga 3 poniżej				
	Wysokość geodezyjna		Wysokość	Wysokość geodezyjna punktu odniesienia GBAS	GBAS					
	Ustawienie nadajnika									
		Namiar	Namiar	Kierunek nadajnika	Nadajnik sygnału kierunku podejścia ILS	1/100 stopnia	Niezbędna	Pomiar	1/100 stopnia (jeżeli geograficzne)	1 stopień

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Rodzaj	Tekst	Rodzaj ustawienia nadajnika: geograficzne lub magnetyczne	Nadajnik sygnału kierunku podejścia ILS					
	Ustawienie azymutu zerowego		Namiar	Ustawienie azymutu zerowego MLS	MLS	1/100 stopnia	Niezbędna	Pomiar	1/100 stopnia (jeżeli geograficzne)	1 stopień
	Kąt		Kąt	Kąt ścieżki schodzenia ILS lub kąt zwykłej ścieżki schodzenia instalacji MLS	ILS GP/MLS					
	RDH (wysokość odniesienia)		Wartość	Wartość układu odniesienia wysokości ILS (ILS RDH)	ILS GP	0,5 m	Niezbędna	Obliczenia		
	Odległość od anteny nadajnika do końca RWY		Odległość	Odległość od nadajnika ILS do końca RWY/FATO	Nadajnik sygnału kierunku podejścia ILS	3 m	Procedura	Obliczenia	1 m lub 1 ft	Jak wykazano
	Odległość między anteną ścieżki schodzenia systemu ILS a progiem		Odległość	Odległość między anteną ścieżki schodzenia systemu ILS a progiem mierzona wzdłuż linii środkowej	ILS GP	3 m	Procedura	Obliczenia	1 m lub 1 ft	Jak wykazano
	Odległość między oznaczniakiem ILS a progiem		Odległość	Odległość między oznaczniakiem ILS a progiem	ILS	3 m	Niezbędna	Obliczenia	1 m lub 1 ft	2/10 km (1/10 NM)
	Odległość między anteną ILS DME a progiem		Odległość	Odległość między anteną ILS DME a progiem mierzona wzdłuż linii środkowej	ILS	3 m	Niezbędna	Obliczenia	1 m lub 1 ft	Jak wykazano
	Odległość między anteną azymutu MLS a końcem RWY		Odległość	Odległość między anteną azymutu MLS a końcem RWY	MLS	3 m	Procedura	Obliczenia	1 m lub 1 ft	Jak wykazano



Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Odległość między anteną elewacji MLS a progiem		Odległość	Odległość między anteną elewacji MLS a progiem mierzona wzdłuż linii środkowej	MLS	3 m	Procedura	Obliczenia	1 m lub 1 ft	Jak wykazano
	Odległość między anteną MLS DME a progiem		Odległość	Odległość między anteną MLS DME/P a progiem mierzona wzdłuż linii środkowej	MLS	3 m	Niezbędna	Obliczenia	1 m lub 1 ft	Jak wykazano
	Polaryzacja sygnału		Lista kodów	Polaryzacja sygnału GBAS (GBAS/H lub GBAS/E)	GBAS					
	Wyznaczony obszar operacyjny (DOC)		Tekst	DOC lub standardowy zasięg usługi (SSV) jako zasięg lub promień usługi liczony od pomocy nawigacyjnej / punktu odniesienia GBAS, wysokość i sektory, jeżeli jest to wymagane						
			Uwaga 1		Nadajnik sygnału kierunku podejścia ILS	1 stopień	Niezbędna	Pomiar	1 stopień	
					NDB	1 stopień	Procedura	Pomiar	1 stopień	
								Pomiar		
			Uwaga 2		Pomoc nawigacyjna lotniska	3 m	Niezbędna	Pomiar	1/10 sekundy	Jak wykazano
					Punkt odniesienia GBAS	1 m		Pomiar		
					Na trasie	100 m	Niezbędna	Pomiar	1 sekunda	
								Pomiar		

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
			Uwaga 3		ALU	30 m (100 ft)	Niezbędna	Pomiar	30 m (100 ft)	30 m (100 ft)
					DME/P	3 m	Niezbędna	Pomiar	3 m (10 ft)	
					Punkt odniesienia GBAS	0,25 m	Niezbędna		1 m lub 1 ft	

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
GNSS				Globalny system ustalania pozycji i czasu obejmujący jedną lub kilka konstelacji satelitów, odbiorniki na pokładach statków powietrznych i monitorowanie integralności systemu, uznawany za konieczny do wspierania wymaganego poziomu wydajności nawigacji dla planowanych operacji						
	Nazwa		Tekst	Nazwa elementu GNSS (GPS, GBAS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS itp.)						
	Częstotliwość		Wartość	Częstotliwość GNSS	W stosownych przypadkach					
	Obszar dostępności usługi		Wielokąt	Położenie geograficzne obszaru dostępności GNSS						
	Obszar pokrycia		Wielokąt	Położenie geograficzne obszaru pokrycia GNSS						
	Organ odpowiedzialny za działanie urzędnika		Tekst	Nazwa organu odpowiedzialnego za działanie urzędnika						
Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Lotnicze światła naziemne				Światła naziemne i inne latarnie oznaczające pozycje geograficzne wybrane przez państwo członkowskie jako znaczące						
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj latarni						
	Desygnator		Tekst	Niepowtarzalny kod przypisany do latarni w celu jej identyfikacji						
	Nazwa		Tekst	Nazwa miasta, miejscowości lub inny identyfikator latarni						
	Intensywność		Wartość	Intensywność światła latarni					1000 cd	
	Właściwości		Tekst	Informacje o właściwościach latarni						
	Godziny pracy		Harmonogram	Godziny pracy latarni						
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne latarni						
Światła morskie										
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne latarni						
	Zakres widoczności		Odległość	Zakres widoczności latarni						
	Właściwości		Tekst	Informacje o właściwościach latarni						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Specjalny system nawigacyjny				Stacje związane ze specjalnymi systemami nawigacji (DECCA, LORAN itp.)						
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj dostępnej usługi (sygnał »master«, sygnał »slave«, kolor)						
	Desygnator		Tekst	Niepowtarzalny kod przypisany do specjalnego systemu nawigacji w celu jego identyfikacji						
	Nazwa		Tekst	Nazwa tekstowa przypisana do specjalnego systemu nawigacyjnego						
	Częstotliwość		Wartość	Częstotliwość (odpowiednio numer kanału, podstawowa częstotliwość impulsów, wskaźnik powtarzania) specjalnego systemu nawigacyjnego						
	Godziny pracy		Harmonogram	Godziny pracy specjalnego systemu nawigacyjnego						
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne specjalnego systemu nawigacyjnego		100 m	Niezbędna	Pomiar/obliczenia		
	Organ odpowiedzialny za działanie urządzenia		Tekst	Nazwa organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia						
	Zasięg działania urządzenia		Tekst	Opis zasięgu działania specjalnego systemu nawigacyjnego”.						

## ZAŁĄCZNIK III

W załączniku VI do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/373 wprowadza się następujące zmiany:

1) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) w części 2 – EN-ROUTE (ENR), sekcja ENR 3. TRASY ATS otrzymuje brzmienie:

**„ENR 3. TRASY ATS****ENR 3.1 Konwencjonalne trasy nawigacyjne**

Szczegółowy opis konwencjonalnych tras nawigacyjnych obejmuje:

1. oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne »obowiązkowych« punktów meldowania lub punktów meldowania »na żądanie«;
2. linie drogi lub promienie VOR zaokrąglone do najbliższego stopnia, odległość geodezyjną zaokrągloną do najbliższej dziesiątej części kilometra lub jednej dziesiątej mili morskiej między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym oraz w przypadku promieni VOR – punkty zmiany namiaru;
3. wyższe i niższe granice lub minimalne wysokości na trasie zaokrąglone do najbliższego wyższego poziomu 50 m lub 100 ft oraz klasyfikację przestrzeni powietrznej;
4. granice boczne oraz minimalną wysokość bezwzględną przewyższeń nad przeszkodami;
5. kierunek poziomów przelotu;
6. uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

**ENR 3.2 Trasy nawigacji obszarowej**

Szczegółowy opis tras (RNAV i RNP), na których wykorzystuje się PBN, obejmuje:

1. oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji nawigacyjnej(-ych) lub specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne »obowiązkowych« punktów meldowania lub punktów meldowania »na żądanie«;
2. w odniesieniu do punktów drogi określających trasę nawigacji obszarowej dodatkowo odpowiednio:
  - a) identyfikację stacji odniesienia VOR/DME;
  - b) namiar zaokrąglony do najbliższego stopnia oraz odległość zaokrągloną do najbliższej 1/10 km lub mili morskiej od odniesienia VOR/DME, jeżeli punkt drogi nie jest z nim połączony;
  - c) wzniesienie anteny nadawczej DME zaokrąglone do najbliższych 30 m (100 ft);
3. namiar magnetyczny zaokrąglony do najbliższego stopnia, odległość geodezyjną zaokrągloną do najbliższej dziesiątej części kilometra lub mili morskiej między określonymi punktami końcowymi a odległością między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym;
4. górne i dolne granice i klasyfikację przestrzeni powietrznej;
5. kierunek poziomów przelotu;
6. wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy (RNAV lub RNP), na którym wykorzystuje się PBN;
7. uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

### ENR 3.3 Pozostałe trasy

Wymaga się opisanie innych specjalnie wyznaczonych tras, które są obowiązkowe w obrębie wyznaczonego obszaru/wyznaczonych obszarów.

Opis przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras (FRA) jako określonej przestrzeni powietrznej, w obrębie której użytkownicy mogą swobodnie planować bezpośrednie trasy między określonym punktem wlotu i określonym punktem wylotu, w tym informacje dotyczące bezpośredniego kierowania, ograniczeń w zakresie wykorzystywania punktów drogi do celów bezpośredniego kierowania oraz wskazanie w planie lotu (poz. 15). Należy opisać warunki wydawania zezwoleń kontroli ruchu lotniczego.

### ENR 3.4 Oczekiwanie na trasie

Wymóg dotyczy szczegółowego opisu procedur oczekiwania na trasie zawierającego:

1. identyfikację oczekiwania (jeśli dotyczy) oraz pozycję oczekiwania (pomoc nawigacyjna) lub punkt drogi wraz ze współrzędnymi geograficznymi w stopniach, minutach i sekundach;
  2. linię drogi przylotu;
  3. kierunek skrętu w procedurze oczekiwania;
  4. maksymalną prędkość przyrządową lotu;
  5. minimalny i maksymalny poziom oczekiwania;
  6. czas/odległość odcinka odlotu;
  7. wskazanie organu kontroli i jego częstotliwości roboczej.”;
- b) w części 3 – LOTNISKA (AD) wprowadza się następujące zmiany:

(i) sekcja AD 1. LOTNISKA/LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW — WPROWADZENIE otrzymuje brzmienie:

#### „AD 1. LOTNISKA/LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW — WPROWADZENIE

##### AD 1.1 Dostępność i warunki korzystania z lotniska/lotniska dla śmigłowców

###### AD 1.1.1 Warunki ogólne

Zwięzły opis właściwego organu odpowiedzialnego lotniska i lotniska dla śmigłowców obejmuje:

1. ogólne warunki dostępności lotnisk/lotnisk dla śmigłowców oraz związanych z nimi urządzeń; oraz
2. oświadczenie dotyczące przepisów, na których opierają się służby, oraz odniesienie do AIP, gdzie znajduje się wykaz różnic w stosunku do przepisów ICAO.

###### AD 1.1.2 Wykorzystywanie wojskowych baz lotniczych

Przepisy i procedury, jeżeli obowiązują, dotyczące wykorzystania wojskowych baz lotniczych do użytku cywilnego.

###### AD 1.1.3 Procedury ograniczonej widzialności (LVP — Low Visibility Procedures).

Ogólne warunki, na podstawie których stosuje się w procedury LVP w operacjach przy ograniczonej widzialności na lotniskach.

###### AD 1.1.4 Minima operacyjne lotniska

Szczegółowe informacje dotyczące minimów operacyjnych lotniska stosowanych przez państwo członkowskie.

###### AD 1.1.5 Inne informacje

W stosownych przypadkach inne informacje o podobnym charakterze.

##### AD 1.2 Służby ratowniczo-gaśnicze (RFFS), ocena warunków na nawierzchni drogi startowej i sprawozdawczość w tym zakresie oraz plan odśnieżania

###### AD 1.2.1 Służby ratowniczo-gaśnicze

Zwięzły opis zasad rządzących ustanowieniem służb ratowniczo-gaśniczych na lotniskach/lotniskach dla śmigłowców dostępnych do użytku publicznego wraz ze wskazaniem kategorii ratownictwa i pożarnictwa ustanowionych przez państwo członkowskie.

AD 1.2.2 Ocena warunków na nawierzchni drogi startowej i sprawozdawczość w tym zakresie oraz plan odśnieżania  
Opis oceny warunków na nawierzchni drogi startowej i sprawozdawczości; oraz zwięzły opis założeń planu odśnieżania dla lotnisk/lotnisk dla śmigłowców dostępnych do użytku publicznego, na których zwykle występują opady śniegu, w tym:

1. organizacja meldowania o warunkach na nawierzchni drogi startowej i obsługi zimą;
2. nadzorowanie pól ruchu naziemnego;
3. stosowane metody oceny stanu nawierzchni; operacje na drodze startowej specjalnie przygotowanej do warunków zimowych;
4. działania podjęte w celu utrzymania funkcjonalności pól ruchu naziemnego;
5. system oraz środki komunikowania;
6. przypadki zamknięcia drogi startowej;
7. rozpowszechnianie informacji dotyczących warunków na nawierzchni drogi startowej.

### **AD 1.3 Wykaz lotnisk i lotnisk dla śmigłowców**

Wykaz, wraz z graficznym zobrazowaniem, lotnisk/lotnisk dla śmigłowców w państwie członkowskim zawiera:

1. nazwę lotniska/lotniska dla śmigłowców oraz wskaźnik lokalizacji ICAO;
2. rodzaj ruchu lotniczego dopuszczony na danym lotnisku/lotnisku dla śmigłowców (międzynarodowy/krajowy, IFR/VFR, rozkładowy/nierozkładowy, lotnictwo ogólne, wojskowe i inne);
3. odniesienie do AIP, podsekcji części 3, w której przedstawiono szczegółowe informacje na temat lotniska/lotniska dla śmigłowców.

### **AD 1.4 Grupowanie lotnisk/lotnisk dla śmigłowców**

Zwięzły opis kryteriów stosowanych przez państwo członkowskie w odniesieniu do grupowania lotnisk/lotnisk dla śmigłowców do celów produkcji/dystrybucji/przekazywania informacji.

### **AD 1.5 Status certyfikacji lotnisk**

Wykaz lotnisk w państwie członkowskim ze wskazaniem statusu certyfikacji obejmuje:

1. nazwę lotniska i wskaźnik lokalizacji ICAO;
2. datę oraz w stosownych przypadkach ważność certyfikacji;
3. uwagi, w stosownych przypadkach.”;

(ii) w sekcji AD.2 LOTNISKA wprowadza się następujące zmiany:

— pkt \*\*\*\* AD 2.7 otrzymuje brzmienie:

#### **„\*\*\*\* AD 2.7 Ocena warunków na nawierzchni drogi startowej i sprawozdawczość w tym zakresie oraz plan odśnieżania**

Informacje dotyczące oceny warunków na nawierzchni drogi startowej i sprawozdawczości.

Szczegółowy opis wyposażenia i ustalonej operacyjnej kolejności oczyszczania pola naziemnego ruchu lotniczego zawiera:

1. rodzaje urządzeń do oczyszczania;
2. kolejność oczyszczania;
3. środki stosowane w obrębie pola ruchu naziemnego do przygotowania nawierzchni;
4. drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych;
5. uwagi.”;

— pkt \*\*\*\* AD 2.19 otrzymuje brzmienie:

**„\*\*\*\* AD 2.19 Pomoce radionawigacyjne i środki wspomagające lądowanie**

Szczegółowy opis pomocy radionawigacyjnych i środków wspomagających lądowanie powiązanych z procedurami podejść według wskazań przyrządów oraz z procedurami stosowanymi w rejonie lotniska obejmuje:

1. a) rodzaj pomocy;
  - b) deklinację magnetyczną zaokrągloną do najbliższego stopnia, w stosownych przypadkach;
  - c) rodzaj wspieranej operacji w odniesieniu do ILS/MLS/GLS, podstawowego GNSS i SBAS;
  - d) klasyfikację do ILS;
  - e) oznaczenie(-a) klasyfikacji obiektu i strefy podejścia w odniesieniu do GBAS;
  - f) w przypadku VOR/ILS/MLS również deklinację stacji zaokrągloną do najbliższego stopnia i stosowaną do technicznej kalibracji pomocy;
2. znak rozpoznawczy (jeżeli jest wymagany);
3. w stosownych przypadkach częstotliwość(-ci), numer(y) kanału(-ów), instytucję zapewniającą służby oraz identyfikator(-y) ścieżki odniesienia (RPI);
4. w stosownych przypadkach godziny pracy;
5. w stosownych przypadkach współrzędne geograficzne miejsca posadowienia anteny nadawczej, wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy;
6. wzniesienie anteny nadawczej DME zaokrąglone do najbliższych 30 m (100 ft), a dla radiodalmierza do precyzyjnego pomiaru odległości (DME/P) zaokrąglone do najbliższych 3 m (10 ft), wzniesienie punktu odniesienia GBAS zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy oraz wysokość elipsoidy punktu zaokrągloną do najbliższego metra lub stopy; w przypadku SBAS, wysokość elipsoidy punktu progu lądowania (LTP) lub wirtualnego punktu progu (FTP) zaokrągloną do najbliższego metra lub stopy;
7. promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS zaokrąglony do najbliższego kilometra lub mili morskiej;
8. uwagi.

Jeżeli ta sama pomoc wykorzystywana jest jako trasowa i lotniskowa, to należy podać jej opis również w dziale ENR 4. Jeżeli system wspomagający oparty na urządzeniach naziemnych GBAS obsługuje więcej niż jedno lotnisko, to opis pomocy należy zamieścić w opisie każdego z tych lotnisk. W rubryce »Uwagi« należy podać nazwę organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia, jeżeli nie jest nim wyznaczony organ państwowy. W tej samej rubryce należy podać zasięg działania urządzenia.”;

— pkt \*\*\*\* AD 2.22 otrzymuje brzmienie:

**„\*\*\*\* AD 2.22 Procedury w locie**

Szczegółowy opis warunków i procedur lotu, łącznie z procedurami radarowymi lub ADS-B ustalonymi na podstawie organizacji przestrzeni powietrznej lotniska. W przypadku ich istnienia – szczegółowy opis LVP stosowanych na lotnisku, w tym:

1. drogi startowe i wyposażenie towarzyszące dopuszczone do użytkowania w czasie obowiązywania LVP, w tym, w stosownych przypadkach, do operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych przy RVR mniejszym niż 550 m;
2. określone warunki meteorologiczne, w których następuje wprowadzenie, stosowanie i odstąpienie od LVP;
3. opis oznakowania/oświetlenia naziemnego, którego używa się przy LVP;
4. uwagi.”;



— dodaje się pkt AD 2.25 w brzmieniu:

**„\*\*\*\* AD 2.25 Wymagana widoczność powierzchni segmentu podejścia z widzialnością (VSS)**

Wymagana widoczność powierzchni segmentu podejścia z widzialnością (VSS), w tym procedury i minima wymagane do procedur dla których ma to skutki.”;

(iii) w sekcji AD 3. LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW, pkt AD 3.18 otrzymuje brzmienie:

**„\*\*\*\* AD 3.18 Pomoce radionawigacyjne i środki wspomagające lądowanie**

Szczegółowy opis pomocy radionawigacyjnych i środków wspomagających lądowanie powiązanych z procedurami podejść według wskazań przyrządów oraz z procedurami stosowanymi w rejonie lotniska dla śmigłowców, obejmuje:

1. a) rodzaj pomocy;
  - b) deklinację magnetyczną zaokrągloną do najbliższego stopnia, w stosownych przypadkach;
  - c) rodzaj wspieranej operacji w odniesieniu do ILS/MLS/GLS, podstawowego GNSS i SBAS;
  - d) klasyfikację do ILS;
  - e) oznaczenie(-a) klasyfikacji obiektu i strefy podejścia w odniesieniu do GBAS;
  - f) w przypadku VOR/ILS/MLS również deklinację stacji zaokrągloną do najbliższego stopnia i stosowaną do technicznej kalibracji pomocy;
2. znak rozpoznawczy (jeżeli jest wymagany);
3. w stosownych przypadkach częstotliwość(-ci), numer(y) kanału(-ów), instytucję zapewniającą służby oraz identyfikator(-y) ścieżki odniesienia (RPI);
4. w stosownych przypadkach godziny pracy;
5. w stosownych przypadkach współrzędne geograficzne miejsca posadowienia anteny nadawczej, wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy;
6. wzniesienie anteny nadawczej DME zaokrąglone do najbliższych 30 m (100 ft), a dla radiodalmierza do precyzyjnego pomiaru odległości (DME/P) zaokrąglone do najbliższych 3 m (10 ft), wzniesienie punktu odniesienia GBAS zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy oraz wysokość elipsoidy punktu zaokrągloną do najbliższego metra lub stopy; w przypadku SBAS, wysokość elipsoidy punktu progu lądowania (LTP) lub wirtualnego punktu progu (FTP) zaokrągloną do najbliższego metra lub stopy;
7. promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS zaokrąglony do najbliższego kilometra lub mili morskiej;
8. uwagi.

Jeżeli ta sama pomoc wykorzystywana jest jako pomoc trasowa i dotycząca lotnisk dla śmigłowców, to należy podać jej opis również w dziale ENR 4. Jeżeli system wspomagania, bazujący na wyposażeniu naziemnym (GBAS), obsługuje więcej niż jedno lotnisko dla śmigłowców, to opis pomocy należy zamieścić w opisie każdego z tych lotnisk dla śmigłowców. W rubryce »Uwagi« należy podać nazwę organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia, jeżeli nie jest nim wyznaczony organ państwowy. W tej samej rubryce należy podać zasięg działania urządzenia.”;



## INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA SNOWTAM

**1. Informacje ogólne**

- a) Podając informacje o więcej niż jednej drodze startowej, należy powtórzyć pola od B do H (sekcja dotycząca obliczania osiągnięć samolotu).
- b) Liter zastosowanych do rozróżnienia pól podawania informacji użyto jedynie do celów referencyjnych i nie należy ich dołączać do treści depezy. Litery: M (ang. *mandatory* – obowiązkowe), C (ang. *conditional* – warunkowe), O (ang. *optional* – opcjonalne) określają konieczność zastosowania pól i informacji w depezy zgodnie z wyjaśnieniami poniżej.
- c) Należy używać metrycznych jednostek miar, nie podając ich oznaczeń.
- d) Maksymalna ważność SNOWTAM wynosi 8 godzin. Nowy SNOWTAM wydaje się, kiedy tylko nastąpi odbiór nowego raportu o warunkach panujących na nawierzchni drogi startowej.
- e) Nowy SNOWTAM kasuje poprzedni SNOWTAM.
- f) Dla ułatwienia automatycznego przetwarzania depezy SNOWTAM w komputerowych bankach danych dołącza się skrócony nagłówek »TTAAiiii CCCC MMYYGggg (BBB)«. Znaczenie tych symboli jest następujące:

TT = oznaczenie danych dla SNOWTAM = SW;

AA = geograficzny oznacznik państwa członkowskiego, np. LF = FRANCJA;

iiii = numer seryjny SNOWTAM w czterocyfrowej grupie;

CCCC = czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska, którego dotyczy SNOWTAM;

MMYYGGgg = data/czas obserwacji/pomiaru, gdzie:

MM = miesiąc, np. styczeń = 01, grudzień = 12;

YY = dzień miesiąca;

GGgg = czas UTC podany w godzinach (GG) i minutach (gg);

(BBB) = nieobowiązkowa grupa umożliwiająca

w przypadku wystąpienia błędu wydanie korekty depezy SNOWTAM wysłanej uprzednio z tym samym numerem seryjnym = COR. Nawiasów w (BBB) używa się, aby zaznaczyć, że grupa jest nieobowiązkowa. Podając informacje o więcej niż jednej drodze startowej, podaje się indywidualną datę/czas obserwacji/pomiaru dla każdej z dróg startowych, powtarzając pole B. Ostatnią datę/czas obserwacji/pomiaru wykorzystuje się w skróconym nagłówku (MMYYGGgg).

- g) Między tekstem »SNOWTAM« w formacie SNOWTAM a numerem seryjnym SNOWTAM w czterocyfrowej grupie należy zachować odstęp, np. SNOWTAM 0124.
- h) W celu czytelności depezy SNOWTAM należy wprowadzić pusty wiersz po numerze seryjnym SNOWTAM, po polu A oraz po sekcji istotnej dla osiągnięć samolotu.
- i) Podając informacje o więcej niż jednej drodze startowej, należy powtórzyć pola w sekcji istotnej dla osiągnięć samolotu, począwszy od daty i czasu oceny dla każdej drogi startowej przed informacją z sekcji istotnej dla orientacji sytuacyjnej.
- j) Informacjami obowiązkowymi są:
  - 1) WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA;
  - 2) DATA I CZAS OCENY;
  - 3) OZNACZENIE DROGI STARTOWEJ O NIŻSZYM NUMERZE;
  - 4) KOD OKREŚLAJĄCY WARUNKI NA DRODZE STARTOWEJ DLA KAŻDEJ 1/3 JEJ DŁUGOŚCI; oraz
  - 5) OPIS WARUNKÓW DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ (gdy wartość kodu określającego warunki na drodze startowej (RWYCC) jest podana w zakresie 0–6).

## 2. Sekcja istotna dla osiągnięć samolotu

Pole A – wskaźnik lokalizacji lotniska (czteroliterowy wskaźnik lokalizacji ICAO).

Pole B – data i czas zakończenia prac nad oceną (grupa złożona z ośmiu cyfr, oznaczająca czas obserwacji ze wskazaniem miesiąca, dnia, godziny i minut, podana w czasie UTC).

Pole C – oznaczenie drogi startowej o niższym numerze (nn[L] lub nn[C] lub nn[R]).

*Dla każdej drogi startowej podaje się tylko jedno oznaczenie – zawsze to o najniższym numerze.*

Pole D – kod określający warunki panujące na drodze startowej – dla każdej 1/3 jej długości. Należy wprowadzić tylko jedną cyfrę (0, 1, 2, 3, 4, 5 lub 6) dla każdej 1/3 długości drogi startowej i rozdzielić je ukośnikiem (n/n/n).

Pole E – procentowe pokrycie zanieczyszczeniem dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Jeżeli podaje się wartość, należy wprowadzić 25, 50, 75 lub 100 dla każdej 1/3 długości drogi i rozdzielić je ukośnikami ([n]nn/[n]nn).

*Informacje te podaje się wyłącznie w przypadku, gdy dla każdej 1/3 drogi startowej (pole G) zgłoszono opis warunków inny niż „DRY”.*

*W przypadku, gdy warunków się nie podaje, należy to podkreślić przez wprowadzenie »NR« dla właściwej 1/3 długości drogi startowej.*

Pole F – głębokość luźnego zanieczyszczenia dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Jeżeli wartość się podaje, należy ją wprowadzić w milimetrach dla każdej 1/3 długości drogi i rozdzielić ukośnikiem (nn/nn/nn lub nnn/nnn/nnn).

*Informację tę podaje się tylko w przypadku następujących typów zanieczyszczenia:*

— stojąca woda, wartości, jakie należy podać to 04 i kolejne uzyskane w wyniku oceny. Znaczące zmiany to 3 mm,

— topniejący śnieg, wartości, jakie należy podać, to 03 i kolejne uzyskane w wyniku oceny. Znaczące zmiany to 3 mm,

— mokry śnieg, wartości, jakie należy podać, to 03 i kolejne uzyskane w wyniku oceny. Znaczące zmiany to 5 mm, oraz

— suchy śnieg, wartości, jakie należy podać, to 03 i kolejne uzyskane w wyniku oceny. Znaczące zmiany to 20 mm.

*W przypadku, gdy warunków się nie podaje, należy to podkreślić przez wprowadzenie »NR« dla właściwej 1/3 długości drogi startowej.*

Pole G – opis warunków dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Z przedstawionych poniżej warunków należy wprowadzić wybrany opis warunków dla każdej 1/3 długości drogi startowej, rozdzielając je ukośnikiem.

UBITY ŚNIEG

SUCHY ŚNIEG

SUCHY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU

SUCHY ŚNIEG NA LODZIE

SZADŹ

LÓD

ŚLISKO MOKRO

TOPNIEJĄCY ŚNIEG

DROGA STARTOWA SPECJALNIE PRZYGOTOWANA DO WARUNKÓW ZIMOWYCH

STOJĄCA WODA

WODA NA UBITYM ŚNIEGU

MOKRO

MOKRY LÓD

MOKRY ŚNIEG

MOKRY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU

MOKRY ŚNIEG NA LODZIE

SUCHO (podawany tylko w przypadku, gdy nie ma zanieczyszczenia)

*W przypadku, gdy warunków się nie podaje, należy to podkreślić przez wprowadzenie »NR« dla właściwej 1/3 długości drogi startowej.*

Pole H – szerokość drogi startowej, do której to szerokości odnoszą się kody dotyczące warunków panujących na nawierzchni. Szerokość należy wprowadzić w metrach, jeśli jest ona krótsza niż opublikowana szerokość drogi startowej.

### 3. Sekcja dotycząca orientacji sytuacyjnej

*Elementy w sekcji istotnej dla orientacji sytuacyjnej należy kończyć znakiem kropki.*

*Elementy w sekcji istotnej dla orientacji sytuacyjnej – co do których brak informacji lub nie zostały spełnione warunki publikacji – całkowicie się pomija.*

Pole I – zredukowana długość drogi startowej. Należy wprowadzić właściwe oznaczenie drogi startowej oraz dostępną długość drogi startowej w metrach (przykład: RWY nn [L] lub nn [C] lub nn [R] REDUCED TO [n]nnn).

*Niniejsza informacja staje się warunkowa, jeśli opublikowano NOTAM z aktualnym zestawem długości deklarowanych.*

Pole J – dryfujący śnieg na drodze startowej. Jeśli jest podawany „DRIFTING SNOW” wstawia się ze spacją „DRIFTING SNOW” (RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] DRIFTING SNOW).

Pole K – luźny piasek na drodze startowej. Jeśli podaje się informację o luźnym piasku na drodze startowej, należy wprowadzić oznaczenie drogi startowej o najniższym numerze, a następnie po spacji termin »LOOSE SAND« (przykład: RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] LOOSE SAND).

Pole L – chemiczny zabieg na drodze startowej. Jeżeli konieczne jest podanie informacji o wykonanym chemicznym zabiegu na drodze startowej, należy wprowadzić oznaczenie drogi startowej o najniższym numerze, a następnie po spacji termin »CHEMICALLY TREATED« (przykład: RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] CHEMICALLY TREATED).

Pole M – zwały śniegu na drodze startowej. Jeżeli konieczne jest podanie informacji o występowaniu na drodze startowej zwałów śniegu, należy wprowadzić oznaczenie drogi startowej o najniższym numerze, następnie po spacji termin »SNOWBANK«, a po kolejnym znaku spacji »L«, jeśli na lewo, »R«, jeśli na prawo, lub »LR«, jeśli zwał występuje po obu stronach linii centralnej wraz z odległością od tej linii centralnej podaną w metrach. Pole kończy po znaku spacji termin »FM CL« (RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] SNOWBANK Lnn lub Rnn lub LRnn FM CL).

Pole N – zwały śniegu na drodze kołowania. Jeżeli na drogach kołowania znajdują się zwały śniegu, na drodze kołowania (drogach kołowania) należy wstawić oznaczenie (oznaczenia) drogi kołowania (dróg kołowania) ze spacją „SNOWBANKS” (TWY [nn]n lub TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n... lub ALL TWYS SNOWBANKS).

Pole O – zwały śniegu przyległe do drogi startowej. Jeśli konieczne jest podanie informacji o występowaniu zwałów śniegu penetrujących profil wysokościowy z planu odśnieżania lotniska, należy wprowadzić oznaczenie drogi startowej o najniższym numerze i termin »ADJ SNOWBANKS« (RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] ADJ SNOWBANKS).

Pole P – warunki na drodze kołowania. Jeżeli konieczne jest podanie informacji o złych warunkach lub śliskiej nawierzchni na drodze kołowania, należy wprowadzić oznaczenie drogi kołowania, a następnie po spacji termin »POOR« (TWY [n lub nn] POOR lub TWYS [n lub nn]/[n lub nn]/[n lub nn] POOR... lub ALL TWYS POOR).LL TWY POOR).

Pole R – warunki na płycie postojowej. Jeżeli konieczne jest podanie informacji o złych warunkach lub śliskiej nawierzchni na płycie postojowej, należy wprowadzić oznaczenie płyty, a następnie po spacji termin »POOR« (APRON [nnnn] POOR lub APRONS [nnnn]/[nnnn]/[nnnn] POOR lub ALL APRONS POOR).

Pole S – (NR) nieobjęte raportowaniem.

Pole T – uwagi tekstem otwartym.”.