

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1770**z dnia 12 września 2023 r.**

ustanawiające przepisy dotyczące wyposażenia statków powietrznych wymaganego do użytkowania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz zasady eksploatacji dotyczące użytkowania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, a także uchylające rozporządzenie (WE) nr 29/2009 i rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1206/2011, (UE) nr 1207/2011 i (UE) nr 1079/2012

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 (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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 44 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 140 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przepisy wykonawcze przyjęte na podstawie uchylonego rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ mają zostać dostosowane do przepisów rozporządzenia (UE) 2018/1139 nie później niż do dnia 12 września 2023 r.
- (2) Procedury operacyjne dotyczące użytkowania przestrzeni powietrznej i wymaganego wyposażenia statków powietrznych powinny być jednolicie stosowane w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w pkt 1 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 w celu osiągnięcia interoperacyjności i zapewnienia bezpieczeństwa operacji. W związku z tym wymogi te powinny być nakładane na operatorów statków powietrznych podczas ich lotów do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w jej obrębie lub poza nią.
- (3) Aby zapewnić ciągłość operacji statków powietrznych wyposażonych w zdolności w zakresie łączności, nawigacji i dozoru na potrzeby korzystania z jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, podstawę niniejszego rozporządzenia powinny stanowić odpowiednie przepisy wykonawcze przyjęte na podstawie rozporządzenia (WE) nr 552/2004, z uwzględnieniem niezbędnych dostosowań.
- (4) W szczególności rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 ⁽³⁾, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1206/2011 ⁽⁴⁾, (UE) nr 1207/2011 ⁽⁵⁾ i (UE) nr 1079/2012 ⁽⁶⁾ zawierają szczegółowe przepisy dotyczące zasad eksploatacji związanych z użytkowaniem przestrzeni powietrznej i wyposażenia statków powietrznych. Należy zatem uchylić rozporządzenie (WE) nr 29/2009 oraz rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1206/2011, (UE) nr 1207/2011 i (UE) nr 1079/2012.
- (5) W miarę możliwości obowiązujące wymogi wynikające z tych rozporządzeń powinny zostać powielone w niniejszym rozporządzeniu w celu uwzględnienia prawnie uzasadnionych oczekiwań operatorów statków powietrznych i instytucji zapewniających ATM/ANS, których dotyczą te wymogi.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)(Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 13 z 17.1.2009, s. 3).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1206/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące identyfikacji statków powietrznych do celów dozoru w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 305 z 23.11.2011, s. 23).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozoru w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 305 z 23.11.2011, s. 35).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 14).

- (6) Wymogi te powinny nadal mieć zastosowanie do operatorów statków powietrznych eksploatowanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej podczas wszystkich faz lotu i w polu ruchu naziemnego lotniska, z wyjątkiem statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/1139. Państwa członkowskie powinny być odpowiedzialne za zapewnienie, aby podczas operacji tych statków powietrznych należycie uwzględniano bezpieczeństwo nawigacji wszystkich innych statków powietrznych. Państwa członkowskie mogą jednak podjąć decyzję o stosowaniu niniejszego rozporządzenia do tych statków powietrznych.
- (7) Zgodnie z zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 29/2009 w niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić takie same wyłączenia od wymogów dotyczących łącza danych, jakie przyznano na podstawie decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/2012 ⁽⁷⁾.
- (8) W art. 14 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1079/2012 przewidziano wyłączenia dotyczące eksploatacji statku powietrznego, w przypadku gdy wymagana jest łączność radiowa z jego aparatem radiowym posiadającym funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz. Niniejsze rozporządzenie nie powinno powodować zmiany obowiązujących wyłączeń.
- (9) Przy opracowywaniu wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu należycie uwzględniono treść centralnego planu ATM oraz zawarte w nim zdolności w zakresie łączności, nawigacji i dozorowania.
- (10) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji wraz z opinią nr 01/2023 zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanowiono zasady eksploatacji związane z użytkowaniem przestrzeni powietrznej oraz wymogi dotyczące wyposażenia statków powietrznych wymaganego do zapewnienia ich bezpiecznej i jednolitej eksploatacji w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) pkt (i) i (ii) oraz art. 2 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/1139, uczestniczących w ogólnym ruchu lotniczym i wykonujących operacje w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w jej obrębie lub poza nią.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia wykonawczego stosuje się następujące definicje:

- 1) „organ kontroli ruchu lotniczego” (organ ATC – ang. *ATC unit*) jest terminem ogólnym oznaczającym w zależności od kontekstu ośrodek kontroli obszaru, organ kontroli zbliżania lub organ kontroli lotniska;
- 2) „usługa łącza danych” oznacza zestaw odpowiednich transakcji zarządzania ruchem lotniczym, wspomaganym przez łączność łączem transmisji danych ziemia-powietrze, które mają ściśle określoną funkcję oraz rozpoczynają się i kończą zdarzeniem operacyjnym;
- 3) „operacja z przesuniętą nośną” oznacza przypadek, w którym jeden nadajnik naziemny nie jest w stanie zapewnić łączności na wyznaczonym obszarze operacyjnym, więc sygnały z przynajmniej dwóch nadajników naziemnych przesuwają się względem częstotliwości środkowej nominalnego kanału transmisyjnego w celu zmniejszenia zakłóceń.

⁽⁷⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/2012 z dnia 29 listopada 2019 r. w sprawie wyłączeń na podstawie art. 14 rozporządzenia Komisji (WE) nr 29/2009 ustanawiającego wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 312 z 3.12.2019, s. 95).

Artykuł 3

Wyposażenie statków powietrznych i zasady eksploatacji

Operatorzy statków powietrznych zapewniają, aby ich statki powietrzne były wyposażone i eksploatowane zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w załączniku I (część COM) i załączniku II (część SUR).

Artykuł 4

Sposoby spełnienia wymagań

1. Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań („AMC”), które mogą być wykorzystywane w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem, rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na ich podstawie.
2. W celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem można zastosować alternatywne sposoby spełnienia wymagań.
3. Właściwe organy ustanawiają system służący do spójnej oceny, czy alternatywne sposoby spełnienia wymagań stosowane przez nie same lub przez organizacje podlegające ich nadzorowi są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.
4. Właściwe organy informują agencję o wszelkich alternatywnych sposobach spełnienia wymagań stosowanych przez osoby fizyczne lub prawne podlegające ich nadzorowi lub przez nie same w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 5

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 29/2009 oraz rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1206/2011, (UE) nr 1207/2011 i (UE) nr 1079/2012 tracą moc.

Artykuł 6

Wejście w życie

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 12 września 2023 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

Zawiadomienie

(Część COM)

AUR.COM.1001 Przedmiot

W niniejszej części określono wymogi dotyczące wyposażenia statków powietrznych i zasady eksploatacji w odniesieniu do użytkowania przestrzeni powietrznej, obejmujące obowiązujące wymogi dotyczące usług łącza danych i separacji międzykanałowej w łączności głosowej.

TYTUŁ 1 — USŁUGI ŁĄCZA DANYCH

AUR.COM.2001 Zakres

Niniejszy tytuł ma zastosowanie wyłącznie do lotów wykonywanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów powyżej poziomu lotu FL 285 w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, z wyłączeniem przestrzeni powietrznej, która nie jest częścią regionu EUR. Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i górnego rejonu informacji powietrznej Finlandii (UIR) na północ od równoleżnika 61° 30' oraz górnego rejonu informacji powietrznej Szwecji na północ od równoleżnika 61° 30'.

AUR.COM.2005 Wymogi dotyczące wyposażenia statku powietrznego

1. Operator statku powietrznego:
 - a) zapewnia, aby każdy eksploatowany przez niego statek powietrzny posiadał zdolność do obsługi następujących usług łącza danych:
 - (i) funkcja inicjacji łączności za pomocą łącza danych (DLIC);
 - (ii) zarządzanie łącznością w ramach kontroli ruchu lotniczego (ATC);
 - (iii) zezwolenia i informacje ATC;
 - (iv) kontrola mikrofonu ATC;
 - b) podejmuje odpowiednie kroki w celu zapewnienia możliwości wymiany danych między jego statkiem powietrznym posiadającym zdolność obsługi usług łącza danych a wszystkimi jednostkami ATC, które mogą kontrolować wykonywane przez niego loty, z należyty uwzględnieniem możliwych ograniczeń zasięgu związanych z wykorzystywaną technologią łączności.
2. Pkt 1 nie ma zastosowania do:
 - a) statków powietrznych, których indywidualne świadectwa zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1995 r.;
 - b) statków powietrznych, których indywidualne świadectwa zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2018 r. i które przed tą datą zostały wyposażone w urządzenia łącza danych zapewniające interoperacyjność aplikacji ATS za pośrednictwem sieci ziemia-powietrze Aircraft Communications Addressing and Reporting System (ACARS), wykorzystywane przede wszystkim w przypadkach, gdy nadzór radarowy jest niemożliwy;
 - c) statków powietrznych o maksymalnej certyfikowanej liczbie miejsc pasażerskich do 19 i maksymalnej certyfikowanej masie startowej do 45 359 kg (100 000 lb) oraz których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 5 lutego 2020 r.;
 - d) statków powietrznych eksploatowanych do celów doświadczalnych, związanych z dostawami lub obsługą techniczną ani do statków powietrznych ze składnikami łącza danych tymczasowo niedziałającymi zgodnie z warunkami podanymi w obowiązującym wykazie wyposażenia minimalnego;
 - e) kombinacji typów i modeli statków powietrznych wymienionych w dodatku I;
 - f) kombinacji typów i modeli statków powietrznych wymienionych w dodatku II, w przypadku których pierwsze indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano przed dniem 5 lutego 2020 r.

AUR.COM.2010 DLSProcedury operacyjne i szkolenia

Operatorzy statków powietrznych przyjmują niezbędne środki, aby:

- a) stosowane przez nich procedury operacyjne były zgodne z niniejszym tytułem i uwzględnione w ich instrukcjach operacyjnych; oraz

- b) pracownicy obsługujący urządzenia łączą danych zapoznali się z niniejszym tytułem i zostali odpowiednio przeszkoleni w zakresie wykonywanych zadań.

TYTUŁ 2 – SEPARACJA MIĘDZYKANAŁOWA W ŁĄCZNOŚCI GŁOSOWEJ

AUR.COM.3001 Zakres

Niniejszy tytuł ma zastosowanie wyłącznie do lotów wykonywanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej będącej częścią regionu EUR. ICAO, w której zapewniane są usługi łączności radiowej powietrze-ziemia i ziemia-ziemia w paśmie częstotliwości 117,975–137 MHz. Region informacji powietrznej Wysp Kanaryjskich (FIR)/UIR są wyłączone z zakresu stosowania.

AUR.COM.3005 Wymogi dotyczące wyposażenia statku powietrznego

- 1) Operatorzy statków powietrznych zapewniają, aby wszystkie urządzenia łączności głosowej wprowadzone do użytku po dniu 17 listopada 2013 r. posiadały funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz i miały możliwość dostrajania do kanałów o separacji 25 kHz.
- 2) Wyłączenia dotyczące eksploatacji statku powietrznego, w przypadku gdy wymagana jest łączność radiowa z jego aparatem radiowym posiadającym funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz, w przypadkach o ograniczonym wpływie na sieć, przyznane przez państwa członkowskie na podstawie art. 14 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1079/2012, o których to zwolnieniach poinformowano Komisję, pozostają w mocy.

—

Dodatek I

Wyłączenia, o których mowa w AUR.COM.2005 pkt 2 lit. e)

Typ/seria/model statków powietrznych	Producent	Kod typu według ICAO
AN-12 (wszystkie)	Antonov	AN12
AN-124 100	Antonov	A124
IL-76 (wszystkie)	Ilyushin	IL76
A300 (wszystkie)	Airbus	A30B A306 A3ST
A310 (wszystkie)	Airbus	A310
A-319/-320/-321 z pierwszym świadectwem zdatności do lotu wydanym w okresie między 1 stycznia 1995 r. a 5 lipca 1999 r. włącznie	Airbus	A319 A320 A321
A340 (wszystkie)	Airbus	A342 A343 A345 A346
A318-112	Airbus	A318
AVROLINER (RJ-100)	AVRO	RJ1H
AVROLINER (RJ-85)	AVRO	RJ85
BA146-301	British Aerospace	B463
B717-200	Boeing	B712
B737-300	Boeing	B733
B737-400	Boeing	B734
B737-500	Boeing	B735
B747-400	Boeing	B744
B757-200	Boeing	B752
B757-300	Boeing	B753
B767-200	Boeing	B762
B767-300	Boeing	B763
B767-400	Boeing	B764
MD-82	Boeing	MD82
MD-83	Boeing	MD83
MD-11 (wszystkie)	Boeing	MD11
CL-600-2B19 (CRJ100/200/440)	Bombardier	CRJ1/CRJ2
Dornier 328-100	Dornier	D328
Dornier 328-300	Dornier	J328
Fokker 70	Fokker	F70
Fokker 100	Fokker	F100

Seria King Air (90/100/200/300)	Beechcraft	BE9L BE20 B350
Hercules L-382-G-44K-30	Lockheed	C130
SAAB 2000/SAAB SF2000	SAAB	SB20

Dodatek II

Wyłączenia, o których mowa w AUR.COM.2005 pkt 2 lit. f)

Typ/seria/model statków powietrznych	Producent	Kod typu według ICAO
A330 serie 200/300	Airbus	A332/A333
Global Express/5000 BD-700-1A10/1A11	Bombardier	GLEX/GL5T
CL-600-2C10 (CRJ-700)	Bombardier	CRJ7
C525C, CJ4	Cessna	C25C
C560XL (Citation XLS+)	Cessna	C56X
Falcon 2000 (wszystkie)	Dassault	F2TH
Falcon 900 (wszystkie)	Dassault	F900
EMB-500 (Phenom 100)	Embraer	E50P
EMB-505 (Phenom 300)	Embraer	E55P
EMB-135BJ (Legacy 600)	Embraer	E35L
EMB-135EJ (Legacy 650)	Embraer	E35L
EMB-145 (135/140/145)	Embraer	E135 E145, E45X
PC-12	Pilatus	PC12

ZAŁĄCZNIK II

Dozorowanie**(Część SUR)****AUR.SUR.1001 Przedmiot**

W niniejszej części określono wymogi dotyczące wyposażenia statków powietrznych i zasady eksploatacji w odniesieniu do użytkowania przestrzeni powietrznej, obejmujące obowiązujące wymogi dotyczące dozorowania.

TYTUŁ 1 — ZALEŻNE DOZOROWANIE WSPÓŁPRACUJĄCE

AUR.SUR.2001 Zakres

- 1) Niniejszy tytuł ma zastosowanie wyłącznie do lotów wykonywanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, z wyłączeniem przestrzeni powietrznej będącej częścią regionu EUR. Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- 2) Niezależnie od wymogów określonych w pkt 1 AUR.SUR.2015 ma zastosowanie do wszystkich lotów wykonywanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego.

AUR.SUR.2005 Wymogi dotyczące wyposażenia statku powietrznego

1. Operatorzy statków powietrznych zapewniają, aby:
 - a) statki powietrzne były wyposażone w sprawne transpondery wtórnego radaru dozorowania, które spełniają następujące warunki:
 - (i) posiadają funkcję dozorowania podstawowego (ELS) modu S w powietrzu;
 - (ii) mają wystarczającą ciągłość, aby uniknąć ryzyka operacyjnego;
 - b) statki powietrzne o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolne rozwinąć maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, posiadające indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydane po raz pierwszy dnia 7 czerwca 1995 r. lub później, były wyposażone w sprawne transpondery wtórnego radaru dozorowania spełniające następujące warunki:
 - (i) oprócz funkcji, o których mowa w lit. a) ppkt (i), posiadają funkcję automatycznego zależnego dozorowania – rozgłaszania (ADS-B Out) z sygnałem rozszerzony squitter (ES) o częstotliwości 1 090 MHz;
 - (ii) mają wystarczającą ciągłość, aby uniknąć ryzyka operacyjnego;
 - c) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolne rozwinąć maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, posiadające indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydane po raz pierwszy dnia 7 czerwca 1995 r. lub później, były wyposażone w sprawne transpondery wtórnego radaru dozorowania spełniające następujące warunki:
 - (i) oprócz funkcji, o których mowa w lit. a) ppkt (i) i lit. b) ppkt (i), posiadają funkcję dozorowania rozszerzonego modu S (EHS);
 - (ii) mają wystarczającą ciągłość, aby uniknąć ryzyka operacyjnego.
2. Pkt 1 lit. b) i c) nie mają zastosowania do statków powietrznych należących do jednej z następujących kategorii:
 - a) statki powietrzne wykonujące loty w celu poddania ich obsłudze technicznej;
 - b) statki powietrzne wykonujące loty w celu dokonania wywozu;
 - c) statki powietrzne, których eksploatacja zostanie zakończona do dnia 31 października 2025 r.
3. Operatorzy statków powietrznych, których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 7 grudnia 2020 r., muszą spełniać wymogi określone w pkt 1 lit. b) i c), z zastrzeżeniem następujących warunków:
 - a) ustanowią przed dniem 7 grudnia 2020 r. program modernizacji, wykazując jego zgodność z pkt 1 lit. b) i c);

- b) przedmiotowe statki powietrzne nie korzystały z żadnego finansowania unijnego na dostosowanie ich do wymogów określonych w pkt 1 lit. b) i c).
4. Operatorzy statków powietrznych zapewniają, aby statki powietrzne wyposażone zgodnie z pkt 1, 2 i 3 o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolne rozwinąć maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, działały z podwójną anteną.

AUR.SUR.2010 Transponder niespełniający wymogów

W przypadku statków powietrznych, których transpondery czasowo nie posiadają zdolności do spełnienia wymogów określonych w AUR.SUR.2005 pkt 1 lit. b) i c), operatorzy statków powietrznych są uprawnieni do eksploatacji tych statków powietrznych przez maksymalnie 3 kolejne dni.

AUR.SUR.2015 Transponder z 24-bitowym adresem ICAO statku powietrznego

Operatorzy statków powietrznych zapewniają, aby na pokładach eksploatowanych przez nich statków powietrznych transponder modu S działał z 24-bitowym adresem ICAO statku powietrznego, który odpowiada znakowi rejestracyjnemu przydzielonemu przez państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

AUR.SUR.2020 Procedury operacyjne i szkolenia w zakresie dozoru

Operatorzy statków powietrznych przyjmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby:

- a) stosowane przez nich procedury operacyjne były zgodne z niniejszym tytułem i uwzględnione w ich instrukcjach operacyjnych; oraz
 - b) pracownicy obsługujący urządzenia dozoru zapoznali się z niniejszym tytułem i zostali odpowiednio przeszkoleni w zakresie wykonywanych zadań.
-