

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1772**z dnia 12 września 2023 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012 w odniesieniu do zasad eksploatacji związanych z użytkowaniem systemów zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz ich części składowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1033/2006**

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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 31 i 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 ⁽²⁾ należy dostosować do przepisów rozporządzenia (UE) 2018/1139 nie później niż do dnia 12 września 2023 r.
- (2) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1033/2006 ⁽³⁾ ustanawia wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej,
- (3) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽⁴⁾ ustanowiono wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i przepisy operacyjne dotyczące służb i procedur żeglugi powietrznej.
- (4) W celu zapewnienia ciągłości wymogów dotyczących korzystania z zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej („ATM/ANS”) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej należy zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012 w celu uwzględnienia odpowiednich wymogów dotyczących planowania lotu zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 1033/2006, które zostaje uchylone niniejszym rozporządzeniem.
- (5) Ponieważ menedżerowi sieci powierza się zadanie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot, rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012 powinno mieć zastosowanie również do menedżera sieci.
- (6) Istotne jest, aby przy składaniu planów lotu wszyscy użytkownicy przestrzegali instrukcji operacyjnych opracowanych i utrzymywanych przez menedżera sieci.
- (7) Powtarzalne plany lotu nie mają już zastosowania w regionie EUR, w związku z czym należy usunąć wszelkie odniesienia do powtarzalnych planów lotu.

⁽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 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiające wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.U. L 186 z 7.7.2006, s. 46).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).

- (8) Wymogi dotyczące procedur dotyczących planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, określone w rozporządzeniu wykonawczym (WE) nr 1033/2006, nie mają zastosowania do służb zapewnianych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej poza europejskim regionem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) (EUR) określonym w tomie I planu żeglugi powietrznej EUR (dok. 7754) ICAO, ze względu na ich niewielki lokalny wolumen ruchu i położenie geograficzne z granicami przestrzeni powietrznej wyłącznie z przestrzenią powietrzną znajdującą się w gestii instytucji zapewniających ATM/ANS z państw trzecich, co uzasadnia różne ustalenia dotyczące lokalnej koordynacji z otaczającymi je państwami spoza UE.
- (9) Należy zatem uchylić rozporządzenie (WE) nr 1033/2006 i odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012.
- (10) Zmienione wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu należy uwzględniać treść centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym oraz zawarte w nim zdolności w zakresie łączności, nawigacji i nadzoru.
- (11) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zaproponowała środki w swojej opinii nr 01/2023 ^(²) zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012

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

1) art. 1 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 19a w brzmieniu:

„19a. »znak rozpoznawczy statku powietrznego« oznacza grupę liter, cyfr lub kombinację obu tych rodzajów znaków, która jest identyczna ze znakiem wywoławczym statku powietrznego używanym w łączności ziemia-powietrze, lub stanowi jego zakodowany odpowiednik, i wykorzystywana jest do identyfikowania statku powietrznego w łączności ziemia-ziemia służb ruchu lotniczego.”;

b) dodaje się pkt 69a w brzmieniu:

„69a. »przewidywana data odblokowania« oznacza przewidywaną datę, kiedy statek powietrzny rozpocznie ruch związany z odlotem.”;

c) dodaje się pkt 89b w brzmieniu:

„89b. »zintegrowany system wstępnego przetwarzania planu lotu (IFPS)« oznacza system będący częścią europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym, poprzez który, w ramach przestrzeni powietrznej, do której niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie, działa scentralizowany system przetwarzania i dystrybucji planów lotu, do którego zadań należy odbieranie, zatwierdzanie i dystrybucja planów lotu.”;

d) dodaje się pkt 96a w brzmieniu:

„96a. »menedżer sieci (NM)« oznacza podmiot, któremu powierzono zadania niezbędne do wykonywania funkcji, o których mowa w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004.”;

e) dodaje się pkt 97a w brzmieniu:

„97a. »NOTAM« oznacza wiadomość rozpowszechnianą za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierającą informacje na temat ustanowienia, stanu bądź zmian urządzeń lotniczych, służb, procedur lub też informacje o zagrożeniu, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu zaangażowanego w operacje lotnicze.”;

^(²) <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

- f) dodaje się pkt 99a w brzmieniu:
- „99a. »nadawca planu lotu« oznacza osobę lub organizację składającą do zintegrowanego systemu wstępnego przetwarzania planu lotu (IFPS) plany lotu oraz związane z nimi depesze aktualizujące, w tym piloci, przewoźnicy i przedstawiciele działający w ich imieniu oraz służby ATS;”;
- g) dodaje się pkt 100a w brzmieniu:
- „100a. »faza poprzedzająca lot« oznacza okres od momentu pierwszego złożenia planu lotu do momentu wydania pierwszego zezwolenia kontroli ruchu lotniczego;”;
- 3) w załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 1033/2006 traci moc.

Artykuł 3

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

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

1) pkt SERA.2001 otrzymuje brzmienie:

„SERA.2001 Przedmiot zastosowania

Bez uszczerbku dla przepisów zawartych w pkt SERA.1001, niniejszy załącznik dotyczy użytkowników przestrzeni powietrznej i statków powietrznych:

- a) wykonujących przewozy do Unii, z Unii oraz w jej obrębie;
 - b) oznaczonych znakami przynależności państwowej i znakami rejestracyjnymi państwa członkowskiego Unii i wykonujących przewozy w dowolnej przestrzeni powietrznej w zakresie, w jakim nie są one sprzeczne z przepisami opublikowanymi przez państwo posiadające jurysdykcję nad terytorium, nad którym przelatują.”;
- 2) w pkt SERA.4001 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) Plan lotu:

- 1) jest przedstawiany przed odlotem:
 - (i) menedżerowi sieci bezpośrednio lub za pośrednictwem biura odpraw załóg, zgodnie z instrukcją operacyjną zawierającą niezbędne instrukcje i informacje opracowaną i utrzymywaną przez menedżera sieci, jeżeli część lub cała trasa lotu wykonywanego zgodnie z IFR ma się odbyć w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; lub
 - (ii) w biurze odpraw załóg w innych przypadkach;
 - 2) jest przekazywany podczas lotu odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego lub radiostacji kontroli powietrze-ziemia.
- d) O ile właściwy organ nie określi krótszego okresu czasu dla krajowych lotów VFR, plan lotu każdego lotu, podczas którego planowany jest przelot nad granicami międzynarodowymi, lub plan lotu, podczas którego ma być zapewniona służba kontroli ruchu lotniczego lub służba doradcza ruchu lotniczego, jest składany w następujący sposób:
- 1) nie wcześniej niż 120 godzin przed przewidywanym czasem odblokowania;
 - 2) z wyprzedzeniem co najmniej 3 godzin przed przewidywanym czasem odblokowania w przypadku lotów, które mogą podlegać środkom zarządzania przepływem ruchu lotniczego;
 - 3) z wyprzedzeniem co najmniej 60 minut przed odlotem w przypadku wszystkich innych lotów nieobjętych pkt 2; lub
 - 4) jeżeli jest składany podczas lotu, to w czasie, który umożliwi jego odbiór przez odpowiedni organ ATS co najmniej 10 minut przed przewidywanym przybyciem statku powietrznego:
 - (i) do zamierzonego punktu wejścia do obszaru kontrolowanego lub obszaru ze służbą doradcą; lub
 - (ii) do zamierzonego punktu przecięcia drogi lotniczej lub trasy ze służbą doradcą.”;

b) dodaje się lit. e) i f) w brzmieniu:

„e) W przypadku lotów odbywających się częściowo lub w całości zgodnie z IFR, wchodzących w obszar odpowiedzialności organu służb ruchu lotniczego, dla których nie otrzymano wcześniej planu lotu od menedżera sieci, dany organ przekazuje menedżerowi sieci: znak rozpoznawczy statku powietrznego, typ statku powietrznego, miejsce przekroczenia przestrzeni powietrznej podlegającej jego kompetencji, czasu i poziomu lotu w danym miejscu, trasę oraz lotnisko docelowe danego lotu.

f) Wymogi określone w lit. c), d) i e) nie mają zastosowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, która nie jest częścią regionu ICAO EUR”;

3) pkt SERA.4005 otrzymuje brzmienie:

„SERA.4005 Treść planu lotu

- a) Plan lotu zawiera wszystkie uznane przez właściwy organ za istotne informacje spośród niżej wymienionych:
 - 1) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
 - 2) przepisy wykonywania lotu i rodzaj lotu;

- 3) liczba i typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych) oraz kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym;
 - 4) wyposażenie statku powietrznego i jego możliwości;
 - 5) lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej;
 - 6) przewidywana data i czas odblokowania;
 - 7) prędkość(-ci) przelotowa(-e);
 - 8) poziom(-y) przelotu;
 - 9) trasa zamierzonego lotu;
 - 10) docelowe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej i całkowity przewidywany czas przelotu;
 - 11) zapasowe lotnisko(-a) lub miejsce(-a) operacji lotniczej;
 - 12) zapas paliwa;
 - 13) łączna liczba osób na pokładzie;
 - 14) wyposażenie awaryjne i umożliwiające przetrwanie, w tym system wyrzucania balistycznego spadochronu ratowniczego;
 - 15) inne informacje.
- b) W planach lotu przekazywanych podczas lotu jako lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej podaje się miejsce, z którego w razie potrzeby można uzyskać dodatkowe informacje dotyczące lotu. Ponadto zamiast informacji dotyczącej przewidywanego czasu odblokowania podaje się czas przelotu nad pierwszym punktem trasy, której dotyczy plan lotu.”;
- 4) pkt SERA.4010 otrzymuje brzmienie:

„SERA.4010 Wypełnianie planu lotu

- a) Zależnie od okoliczności, plan lotu zawiera informacje dotyczące odpowiednich elementów wymienionych w pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 1–11 w odniesieniu do całej trasy lub tej części, na którą plan lotu został złożony.
- b) Operatorzy statków powietrznych, nadawcy planów lotu i organy służb ruchu lotniczego postępujący zgodnie z niezbędnymi instrukcjami, o których mowa w pkt SERA.4001 lit. c) pkt 1 ppkt (i), przestrzegają:
 - 1) instrukcji wypełniania formularza planu lotu zawartych w dodatku 6;
 - 2) wszelkich ograniczeń określonych w odpowiednich zbiorach informacji lotniczych.
- c) Operatorzy statków powietrznych lub agenci działający w ich imieniu, którzy zamierzają wykonywać loty zgodnie z IFR w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na części trasy lub na całej trasie, wprowadzają odpowiedni wskaźnik dotyczący wyposażenia statku powietrznego dostępnego na pokładzie i jego możliwości zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1770 (*) w odpowiedniej pozycji planu lotu zgodnie z wymogami pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 4.
- d) Operatorzy statków powietrznych niewyposażonych zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1770, którzy zamierzają wykonywać loty w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, wprowadzają odpowiedni wskaźnik dotyczący wyposażenia statku powietrznego dostępnego na pokładzie i jego możliwości, a także wszelkie potencjalne zwolnienia w odpowiednich pozycjach planu lotu odpowiednio zgodnie z pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 4 oraz pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 15. Dodatkowo, zależnie od okoliczności, plan lotu zawiera wszystkie informacje dotyczące pozostałych elementów, jeżeli są one wymagane przez właściwy organ lub z innych względów uznane za konieczne przez osobę składającą plan lotu.

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1770 z dnia 12 września 2023 r. ustanawiające przepisy dotyczące wyposażenia statków powietrznych wymaganego do korzystania z jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz przepisy operacyjne dotyczące korzystania z jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 29/2009 i rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1206/2011, (UE) nr 1207/2011 i (UE) nr 1079/2012 (OJ L 228 z XX.9.2023, s. 39).”;

5) dodaje się pkt SERA.4013 w brzmieniu:

„SERA.4013 Przyjęcie planu lotu

- a) Menedżer sieci, w odniesieniu do części trasy obsługiwanej zgodnie z IFR, oraz biuro odpraw załóg wdrażają niezbędne środki, by otrzymany plan lotu lub plan z wprowadzonymi zmianami, jeżeli był zmieniany, był:
- 1) zgodny z obowiązującymi ustaleniami dotyczącymi formatu i zawartych danych;
 - 2) kompletny i, w miarę możliwości, dokładny;
 - 3) w razie konieczności dostosowany do potrzeb służb ruchu lotniczego; oraz
 - 4) przyjęty lub przyjęte były także wprowadzone w nim zmiany, o czym informuje się nadawcę danego planu lotu.
- b) Organy ATC przekazują menedżerowi sieci wszelkie konieczne zmiany planu lotu mające wpływ na elementy dotyczące trasy lotu lub poziomu lotu wymienione w pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 1–10, mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu, w odniesieniu do planów lotu i związanych z nimi depesz aktualizujących, poprzednio otrzymanych przez te organy od menedżera sieci. W fazie poprzedzającej lot plan lotu nie podlega żadnym innym zmianom ani odwołaniu przez organ ATC bez uzgodnienia z operatorem statku powietrznego.
- c) Menedżer sieci przekazuje wszystkim zainteresowanym organom ATS przyjęty plan lotu oraz przyjęte zmiany elementów wymienionych w pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 1–10 dla fazy poprzedzającej lot w planie lotu, a także związane z nimi depesze aktualizujące.
- d) Menedżer sieci przekazuje operatorowi statku powietrznego wszelkie konieczne zmiany planu lotu mające wpływ na elementy dotyczące trasy lotu lub poziomu lotu dla fazy poprzedzającej lot wymienione w pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 1-10, mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu, w odniesieniu do planów lotu i związanych z nimi poprzednio otrzymanych depesz aktualizujących.
- e) Nadawca planu lotu, w przypadku gdy nie jest operatorem statku powietrznego ani pilotem, zapewnia udostępnienie warunków przyjęcia planu lotu i wszelkich koniecznych zmian tych warunków, zgłoszonych przez menedżera sieci dla części lotu wykonywanej zgodnie z IFR lub przez biura odpraw załóg, operatorowi statku powietrznego lub pilotowi, który złożył plan lotu.
- f) Operator statku powietrznego zapewnia, aby warunki przyjęcia planu lotu i wszelkie konieczne zmiany w tym planie zgłoszone nadawcy planu lotu przez menedżera sieci lub biuro odpraw załóg były włączone do zaplanowanej operacji lotniczej i przekazane pilotowi.
- g) Operator statku powietrznego zapewnia przed operacją lotniczą, że treść planu lotu prawidłowo oddaje zamiary tego operatora.
- h) Menedżer sieci przetwarza i rozpowszechnia informacje dotyczące możliwości w zakresie separacji międzykanałowej 8,33 kHz otrzymane w planach lotu.
- i) Wymogi określone w lit. a)–h) nie mają zastosowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, która nie jest częścią regionu ICAO EUR”;
- 6) pkt SERA.4015 otrzymuje brzmienie:

„SERA.4015 Zmiany w planie lotu

- a) Wszystkie zmiany w planie lotu przedstawionym na lot IFR lub lot VFR wykonywany jako lot kontrolowany zgłasza się:
- 1) podczas fazy poprzedzającej lot do menedżera sieci w przypadku lotów, które mają być wykonywane zgodnie z IFR na części trasy lub całej trasie, oraz do biur odpraw załóg tak szybko, jak to możliwe;
 - 2) podczas lotu, z zastrzeżeniem przepisów pkt SERA.8020 lit. b), do odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego.

W przypadku innych lotów VFR odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – znaczące zmiany w planie lotu.

- b) W przypadku opóźnienia przekraczającego o 30 minut przewidywany czas odblokowania dla lotu kontrolowanego lub opóźnienia wynoszącego 1 godzinę dla lotu niekontrolowanego, dla którego przedstawiono plan lotu, zmienia się plan lotu lub przedstawia nowy plan lotu, a stary plan anuluje, w zależności od przypadku. W przypadku każdego lotu wykonywanego zgodnie z IFR opóźnienia przekraczające 15 minut zgłasza się menedżerowi sieci.
 - c) W przypadku zmiany wyposażenia statku powietrznego i statusu jego zdolności do lotu operatorzy statków powietrznych lub agenci działający w ich imieniu wysyłają depezę o zmianie do menedżera sieci lub biur odpraw załóg wpisawszy odpowiedni wskaźnik w odpowiedniej pozycji formularza planu lotu.
 - d) Jeżeli przedstawione przed odlotem informacje dotyczące zapasu paliwa lub łącznej liczby osób na pokładzie nie będą ściśle w chwili odlotu, stanowią one istotne zmiany do plany lotu i podlegają zgłoszeniu.
 - e) Wymogi określone w lit. a)–d) nie mają zastosowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, która nie jest częścią regionu ICAO EUR.”;
- 7) dodaje się sekcję 15 w brzmieniu:

„SEKCJA 15

Procedury łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych (CPDLC)

SERA.15001 Inicjacja i niepowodzenie inicjacji łącza transmisji danych

- a) Adres identyfikacyjny związany z organem służb ruchu lotniczego publikuje się w krajowych zbiorach informacji lotniczych.
- b) Po otrzymaniu ważnego żądania inicjacji łączności łącza transmisji danych od statku powietrznego zbliżającego się do obszaru usług łącza danych lub znajdującego się w tym obszarze, organ służb ruchu lotniczego przyjmuje żądanie i nawiązuje połączenie z danym statkiem powietrznym, jeżeli jest w stanie skorelować to żądanie z planem lotu.
- c) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ustanawia procedury pozwalające jak najszybciej zaradzić niepowodzeniu inicjacji łącza transmisji danych.
- d) Operator statku powietrznego ustanawia procedury pozwalające jak najszybciej zaradzić niepowodzeniu inicjacji łącza transmisji danych.

SERA.15005 Nawiązywanie CPDLC

- a) CPDLC nawiązuje się z wystarczającym wyprzedzeniem, aby zapewnić łączność statku powietrznego z odpowiednim organem kontroli ruchu lotniczego.
- b) Informacje dotyczące tego, kiedy i, w stosownych przypadkach, gdzie należy nawiązać CPDLC za pomocą systemów powietrznych lub naziemnych, publikuje się w biuletynach lub zbiorach informacji lotniczych.
- c) Przez cały czas zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego pilot musi być w stanie zidentyfikować zapewniającą ją organ kontroli ruchu lotniczego.

SERA.15010 Przekazywanie CPDLC

- a) W przypadku przekazywania CPDLC przekazanie łączności fonicznej i CPDLC następuje jednocześnie.
- b) Gdy statek powietrzny przekazuje się z organu kontroli ruchu lotniczego, w którym dostępna jest CPDLC, do organu kontroli ruchu lotniczego, w którym CPDLC nie jest dostępna, przerwanie CPDLC następuje jednocześnie z przekazaniem łączności fonicznej.
- c) Przy próbie przekazania CPDLC skutkującej zmianą organu sprawującego kontrolę nad transmisją danych informuje się kontrolera ruchu lotniczego, jeżeli istnieją depeze wysłane łączem transmisji danych, w odniesieniu do których nie otrzymano komunikatu zamykającego. Gdy kontroler ruchu lotniczego podejmie decyzję o przekazaniu statku powietrznego bez otrzymania odpowiedzi pilota na zaległe wysłane depeze, kontroler ruchu lotniczego zwykle powraca do łączności fonicznej w celu wyjaśnienia wszelkich niejasności związanych z zaległymi wysłanymi depezami.

SERA.15015 Treść depezb CPDLC

- a) Treść depezb CPDLC uклада się w standardowym formacie depezb, językiem potocznym lub skrótami i kodami. Należy unikać języka potocznego, gdy długość tekstu można zmniejszyć za pomocą odpowiednich skrótów i kodów. Nie należy używać nieistotnych słów i zwrotów, takich jak wyrażenia grzecznościowe.
- b) Kontroler ruchu lotniczego i pilot ukladają depezb CPDLC przy użyciu standardowych elementów depezb, elementów depezb obejmujących dowolny tekst lub połączenia tych elementów. Należy unikać stosowania przez kontrolerów ruchu lotniczego lub pilotów elementów depezb obejmujących dowolny tekst.
- c) W przypadku gdy we wdrożonym zestawie depezb CPDLC nie przewidziano szczególnych okoliczności, właściwy organ może ustalić, w porozumieniu z operatorami i innymi instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, że dopuszczalne jest stosowanie elementów depezb obejmujących dowolny tekst. W takich przypadkach właściwy organ określa format wyświetlania, przeznaczenie i atrybuty każdego elementu depezb obejmującego dowolny tekst.
- d) Treść depezb CPDLC nie może przekraczać pięciu elementów depezb z których tylko dwa mogą zawierać zmienną zezwolenia na lot.
- e) Treść wieloelementowych depezb CPDLC:
 - 1) Gdy wieloelementowa depeba CPDLC wymaga odpowiedzi, odpowiedź dotyczy wszystkich elementów tej depezb.
 - 2) Jeżeli nie można zastosować się do pojedynczego elementu wniosku o zezwolenie lub dowolnej części wieloelementowego wniosku o zezwolenie, pilot wysyła odpowiedź »NIEMOŻLIWE (UNABLE)« odnoszącą się do całego wniosku.
 - 3) Kontroler odpowiada depezbą »NIEMOŻLIWE (UNABLE)«, która ma zastosowanie do wszystkich elementów wniosku, gdy nie można zatwierdzić żadnego z elementów jedno- lub wieloelementowego wniosku o zezwolenie. Nie ponawia się bieżącego(-ych) zezwolenie(-ń).
 - 4) Gdy wieloelementowy wniosek o zezwolenie można uwzględnić tylko częściowo, kontroler odpowiada depezbą »NIEMOŻLIWE (UNABLE)« odnoszącą się do wszystkich elementów danego wniosku i, w stosownych przypadkach, podaje powód lub informacje o tym, kiedy można oczekiwać zezwolenia.
 - 5) Gdy można uwzględnić wszystkie elementy jedno- lub wieloelementowego wniosku o zezwolenie, kontroler odpowiada zezwoleniami odpowiadającymi każdemu elementowi danego wniosku. Odpowiedź wysyła się w postaci jednej depezb.
 - 6) Gdy depeba CPDLC zawiera więcej niż jeden element, a atrybut odpowiedzi na tę depebę ma wartość »Y«, pojedyncza depeba zwrotna, jeżeli jest nadawana, zawiera odpowiednią liczbę odpowiedzi w tej samej kolejności.

SERA.15020 Odpowiadanie na depezb CPDLC

- a) Z wyjątkiem przypadków określonych przez właściwy organ foniczne powtarzanie depezb CPDLC nie jest wymagane.
- b) Z wyjątkiem sytuacji, gdy konieczne jest poprawienie przekazanej depezb CPDLC, w przypadku gdy kontroler lub pilot komunikuje się za pośrednictwem CPDLC, odpowiedź zwykle przekazuje się za pośrednictwem CPDLC. Gdy kontroler lub pilot komunikuje się fonicznie, odpowiedź jest zazwyczaj foniczna.

SERA.15025 Poprawianie depezb CPDLC

- a) W przypadku gdy uznaje się za konieczne wprowadzenie poprawki do depezb CPDLC lub gdy treść takiej depezb wymaga wyjaśnienia, kontroler ruchu lotniczego i pilot wykorzystują najodpowiedniejsze dostępne środki w celu podania prawidłowych informacji lub udzielenia niezbędnych wyjaśnień.
- b) W przypadku wykorzystania komunikacji fonicznej do poprawienia depezb CPDLC, na którą nie otrzymano jeszcze odpowiedzi operacyjnej, transmisję foniczną kontrolera lub pilota poprzedza się wyrażeniem: »ZIGNOROWAĆ DEPEBĘ (rodzaj depezb) CPDLC, ODSTĘP« (DISREGARD CPDLC (rodzaj depezb) MESSAGE, BREAK), po którym następuje prawidłowe zezwolenie, prawidłowa instrukcja, informacja lub prośba.
- c) Podczas odnoszenia się do depezb CPDLC, która ma zostać zignorowana, i jej identyfikacji należy zachować ostrożność w użytych sformułowaniach, aby uniknąć jakichkolwiek niejasności w związku z wydaniem poprawki do zezwolenia, instrukcji, informacji lub prośby.

- d) Jeżeli depesza CPDLC, która wymaga odpowiedzi operacyjnej, jest następnie uzgadniana fonicznie, należy wysłać odpowiednią odpowiedź oznaczającą zamknięcie depeszy CPDLC, aby zapewnić właściwą synchronizację dialogu CPDLC. Można to osiągnąć albo przez wyraźne poinstruowanie odbiorcy depeszy fonicznie, aby zamknął dialog, albo przez umożliwienie systemowi automatycznego zamknięcia dialogu.

SERA.15030 Procedury łączności kontrolera łączem transmisji danych w sytuacjach awaryjnych oraz w przypadku zagrożeń i awarii wyposażenia CPDLC

- a) Gdy kontroler ruchu lotniczego lub pilot zostanie powiadomiony o problemie z jedną depeszą w ramach łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych, dany kontroler ruchu lotniczego lub pilot podejmuje odpowiednio jedno z następujących działań:
- 1) potwierdza fonicznie działania, które zostaną podjęte w odniesieniu do powiązanego dialogu, poprzedzając tę informację wyrażeniem: »PROBLEM Z DEPEZĄ CPDLC« (CPDLC MESSAGE FAILURE);
 - 2) za pośrednictwem łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych ponownie wydaje w ramach tej łączności depeszę, której dotyczył problem.
- b) Kontrolerzy ruchu lotniczego, którzy są zobowiązani do przekazania informacji o całkowitej awarii systemu naziemnej łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych do wszystkich stacji, które mogą ją przechwycić, powinni poprzedzić tę transmisję wywołaniem ogólnym: »WSZYSTKIE STACJE AWARIA CPDLC« (ALL STATIONS CPDLC FAILURE) – po którym następuje identyfikacja stacji wywołującej.
- c) W przypadku awarii łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych i powrotu do łączności fonicznej, wszystkie zaległe depesze CPDLC należy uznać za niedostarczone, a cały dialog obejmujący te zaległe depesze należy wznowić fonicznie.
- d) W przypadku awarii łączności kontroler–pilot łączem transmisji danych, którą przywrócono przed koniecznością powrotu do łączności fonicznej, wszystkie zaległe depesze uznaje się za niedostarczone, a cały dialog obejmujący te zaległe depesze wznawia się za pośrednictwem CPDLC.

SERA.15035 Celowe wyłączenie systemu CPDLC

- a) W przypadku planowanego wyłączenia systemu sieci łączności lub systemu naziemnego CPDLC publikuje się NOTAM w celu poinformowania wszystkich zainteresowanych stron o okresie wyłączenia oraz, w razie potrzeby, o szczegółach dotyczących częstotliwości łączności fonicznej, z których należy korzystać.
- b) Statki powietrzne komunikujące się z organami ATC informuje się fonicznie lub za pośrednictwem CPDLC o każdej zbliżającej się przerwie w usłudze CPDLC.

SERA.15040 Zawieszenie obsługi żądań CPDLC

- a) Gdy kontroler wymaga unikania przez ograniczony czas wysyłania żądań CPDLC przez wszystkie stacje lub określony lot, używa się następującego wyrażenia: »((znak wywoławczy) lub WSZYSTKIE STACJE) PRZERWAĆ WYSYŁANIE ŻĄDAŃ CPDLC [DO CZASU POWIADOMIENIA] [(powód)]« (((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)]).
- b) Wznowienie normalnej obsługi CPDLC należy zasygnalizować przy użyciu następującego wyrażenia: »((znak wywoławczy) lub WSZYSTKIE STACJE) WZNOWIĆ NORMALNE OPERACJE CPDLC« (((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS).

SERA.15045 Obsługa CPDLC w przypadku awarii łączności fonicznej powietrze-ziemia

Istnienie połączenia CPDLC między organem służb ruchu lotniczego a statkiem powietrznym nie powinno uniemożliwiać pilotowi i kontrolerowi ruchu lotniczego inicjowania i wykonywania wszystkich wymaganych działań w przypadku awarii łączności fonicznej powietrze-ziemia.

SERA.15050 Testowanie CPDLC

W przypadku gdy testowanie CPDLC ze statkiem powietrznym może mieć wpływ na służby ruchu lotniczego zapewniane temu statkowi powietrznemu, przed takim testowaniem należy przeprowadzić koordynację.”;

8) dodaje się dodatek 6 w brzmieniu:

„Dodatek 6

WYPEŁNIANIE PLANU LOTU

1. Wzór formularza planu lotu ICAO

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Priorité FF		ADDRESSEE(S) Destinataire(s)	
FILING TIME Heure de dépôt		ORIGINATOR Expéditeur	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identification précise du(des) destinataire(s) et/ou de l'expéditeur			
3 MESSAGE TYPE Type de message FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef	8 FLIGHT RULES Règles de vol	TYPE OF FLIGHT Type de vol
9 NUMBER Nombre	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage	10 EQUIPMENT Équipement
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ	TIME Heure		
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière	LEVEL Niveau	ROUTE Route	
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination		TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN	ALTN AERODROME Aérodrome de dégagement
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers		2ND ALTN AERODROME 2 ^e aérodrome de dégagement	
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)			
19 ENDURANCE Autonomie E / HR MIN	PERSONS ON BOARD Personnes à bord P /	EMERGENCY RADIO Radio de secours R / UHF U VHF V ELT E	
SURVIVAL EQUIPMENT/Équipement de survie S / POLAR P DESERT D MARITIME M JUNGLE J		JACKETS/Gilets de sauvetage J / LIGHT Lamps L FLUORES Fluores F UHF U VHF V	
D /	NUMBER Nombre	CAPACITY Capacité	COVER Couverture
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef A /			
REMARKS Remarques N /			
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord C /			
FILED BY / Déposé par		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires	

2. Instrukcja wypełniania formularza planu lotu

2.1. Zasady ogólne

Należy ściśle przestrzegać zalecanych formatów i sposobu podawania danych.

Wpisywanie danych należy rozpocząć w pierwszym przewidzianym do tego miejscu. Jeżeli dostępna jest nadwyżka miejsca, niewykorzystane miejsce należy pozostawić puste.

Wszystkie czasy zegarowe należy podawać w postaci 4 cyfr według UTC.

Wszystkie szacowane czasy należy podawać w postaci 4 cyfr (godziny i minuty).

Zacienione rubryki poprzedzające pozycję 3 – wypełniają służby ATS i COM, chyba że przekazano odpowiedzialność za nadawanie depezb dotyczących planu lotu.

2.2. Instrukcje dotyczące wprowadzania danych ATS

Należy wypełnić pozycje 7–18 oraz, jeżeli jest to wymagane przez właściwy organ lub z innych względów uznane za konieczne, pozycję 19, jak wskazano poniżej.

WPISAĆ jeden z następujących identyfikatorów statku powietrznego, nie przekraczając 7 znaków alfanumerycznych oraz bez myślników i symboli:

- a) kod ICAO operatora statku powietrznego, po którym następuje identyfikacja lotu (np. KLM511, NGA213, JTR25), gdy w radiotelefonii sygnał wywoławczy, który ma być używany przez dany statek powietrzny, składa się z oznacznika telefonicznego ICAO dla operatora, po którym następuje identyfikacja lotu (np. KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25); lub
- b) znak przynależności państwowej lub wspólny znak i znak rejestracyjny danego statku powietrznego (np. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), gdy:
 - 1) w radiotelefonii znak wywoławczy, który ma być używany przez dany statek powietrzny, składa się wyłącznie z tego znaku rozpoznawczego (np. CGAJS) lub poprzedza go oznacznik telefoniczny ICAO dla operatora statku powietrznego (np. BLIZZARD CGAJS);
 - 2) dany statek powietrzny nie jest wyposażony w radio.

Przepisy wykonywania lotu

WPISAĆ jedną z poniższych liter oznaczających kategorię przepisów wykonywania lotów, których zamierza przestrzegać pilot:

- I** – jeżeli cały lot ma być wykonywany zgodnie z IFR; lub
- V** – jeżeli cały lot ma być wykonywany zgodnie z VFR; lub
- Y** – jeżeli lot jest początkowo wykonywany zgodnie z IFR, po czym następuje co najmniej jedna zmiana przepisów wykonywania lotu; lub
- Z** – jeżeli lot jest początkowo wykonywany zgodnie z VFR, po czym następuje co najmniej jedna zmiana przepisów wykonywania lotu.

W pozycji 15 należy określić punkt lub punkty, w których planowana jest zmiana przepisów wykonywania lotu.

Rodzaj lotu

WPISAĆ jedną z poniższych liter w celu oznaczenia rodzaju lotu, jeżeli jest to wymagane przez właściwy organ:

- S** – w przypadku regularnego przewozu lotniczego;
- N** – w przypadku nieregularnego przewozu lotniczego;
- G** – w przypadku lotu lotnictwa ogólnego;
- M** – w przypadku lotu wojskowego;
- X** – w przypadku lotu innej kategorii niż określone powyżej.

Należy określić status lotu zgodnie ze wskaźnikiem STS w pozycji 18 lub, w razie potrzeby wskazania innych przyczyn szczególnej obsługi przez ATS, wskazać przyczynę zgodnie ze wskaźnikiem RMK w pozycji 18.

Liczba statków powietrznych (1 znak lub 2 znaki)

WPISAC liczbę statków powietrznych, jeżeli jest ich więcej niż jeden.

Typ statku powietrznego (od 2 do 4 znaków)

WPISAC odpowiedni oznacznik zgodnie z dokumentem 8643, Oznaczniki typu statku powietrznego, LUB, jeżeli nie przypisano takiego oznacznika lub w przypadku lotów grupowych obejmujących więcej niż jeden typ, WPISAC ZZZZ, oraz OKREŚLIĆ w pozycji 18 (liczbę oraz) typ lub typy statków powietrznych poprzedzone »TYP/

Kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym (1 znak)

WPISAC ukośnik, po którym następuje jedna z następujących liter w celu wskazania kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym statku powietrznego:

- J** – SUPER, aby wskazać typ statku powietrznego określony jako taki w dokumencie ICAO 8643, Oznaczniki typu statku powietrznego, najnowsze wydanie;
- H** – HEAVY, oznacza typ statku powietrznego o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przynajmniej 136 000 kg, z wyjątkiem typów statków powietrznych wymienionych w dokumencie ICAO 8643 w kategorii SUPER (J);
- M** – MEDIUM, dla wskazania typu statku powietrznego o maksymalnej certyfikowanej masie startowej poniżej 136 000 kg, ale powyżej 7 000 kg;
- L** – LIGHT, dla wskazania typu statku powietrznego o maksymalnej certyfikowanej masie startowej do 7 000 kg.

Możliwości obejmują następujące elementy:

- a) obecność odpowiedniego sprawnego wyposażenia na pokładzie statku powietrznego;
- b) wyposażenie i możliwości współmierne do kwalifikacji załogi lotniczej; oraz
- c) w stosownych przypadkach zezwolenie właściwego organu.

Wyposażenie i możliwości w zakresie łączności radiowej, nawigacji i pomocy podejścia

WPISAC jedną z następujących liter:

- N** – jeżeli na pokładzie nie ma wyposażenia służącego do łączności radiowej/nawigacji/pomocy podejścia dla trasy, na której ma odbyć się lot, lub wyposażenie to nie jest sprawne; lub
- S** – jeżeli na pokładzie znajduje się sprawne standardowe wyposażenie służące do łączności radiowej/nawigacji/pomocy podejścia dla trasy, na której ma odbyć się lot; lub

WPISAC co najmniej jedną z poniższych liter, aby wskazać sprawne wyposażenie służące do łączności radiowej/nawigacji/pomocy podejścia i dostępne możliwości:

A	system lądowania GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV z SBAS)	K	MLS
C	Loran C	L	ILS
D	DME	M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR

G	GNSS. Jeżeli jakakolwiek część lotu będzie wykonywana zgodnie z IFR, dotyczy to odbiorników GNSS zgodnych z tomem I załącznika 10 ICAO	P1	CPDLC RCP 400
		P2	CPDLC RCP240
		P3	SATVOICE RCP 400
H	HF RTF	P4-P9	Zarezerwowane na potrzeby wymaganej charakterystyki łączności
I	Nawigacja bezwładnościowa	R	Zatwierdzone do celów PBN
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2	T	TACAN
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL	U	UHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A	V	VHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	W	Zatwierdzone do celów RVSM
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	X	Zatwierdzone zgodnie z MNPS
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Y	VHF z separacją międzykanałową 8,33 kHz
		Z	Inne wyposażenie znajdujące się na pokładzie lub inne możliwości

Wszelkie znaki alfanumeryczne niewskazane powyżej są zastrzeżone.

Wyposażenie i możliwości w zakresie dozorowania

WPISAĆ N, jeżeli na pokładzie nie ma wyposażenia służącego do dozorowania dla trasy, na której ma odbyć się lot, lub wyposażenie to nie jest sprawne;

LUB

WPISAĆ co najmniej jeden z poniższych deskryptorów, maksymalnie do 20 znaków, aby opisać sprawne wyposażenie lub możliwości w zakresie dozorowania na pokładzie:

Tryby A i C SSR

A – Transponder – tryb A (4 cyfry – 4 096 kodów)

C – Transponder – tryb A (4 cyfry – 4 096 kodów) i tryb C

Tryb S SSR

E – Transponder – tryb S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, barometrycznej wysokości bezwzględnej i rozszerzonego sygnału typu squitter (ADS-B)

H – Transponder – tryb S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, barometrycznej wysokości bezwzględnej i rozszerzonego dozorowania

I – Transponder – tryb S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, ale brak możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej

L – Transponder – tryb S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, barometrycznej wysokości bezwzględnej, rozszerzone możliwości w zakresie sygnału typu squitter (ADS-B) oraz rozszerzone możliwości w zakresie dozorowania

P – Transponder – tryb S, w tym możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej, ale brak możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego

S – Transponder – tryb S, w tym zarówno możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej, jak i możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego

X – Transponder – tryb S bez możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego ani możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej

ADS-B

B1 – ADS-B z dedykowanymi możliwościami w zakresie 1 090 MHz ADS-B »out«

B2 – ADS-B z dedykowanymi możliwościami w zakresie 1 090 MHz ADS-B »out« oraz »in«

- U1** – Możliwości w zakresie ADS-B »out« przy pomocy UAT
U2 – Możliwości w zakresie ADS-B »out« oraz »in« przy pomocy UAT
V1 – Możliwości w zakresie ADS-B »out« przy pomocy VDL trybu 4
V2 – Możliwości w zakresie ADS-B »out« oraz »in« przy pomocy VDL trybu 4

ADS-C

- D1** – ADS-C z możliwościami w zakresie FANS 1/A
G1 – ADS-C z możliwościami w zakresie ATN

Znaki alfanumeryczne niewskazane powyżej są zastrzeżone.

- WPISAC** 4-literowy wskaźnik lokalizacji lotniska odlotu ICAO, jak określono w dokumencie 7910, *Wskaźniki lokalizacji*;
LUB, jeżeli nie przypisano wskaźnika lokalizacji,

WPISAC ZZZZ oraz **OKREŚLIĆ** w pozycji 18:

- nazwę i lokalizację lotniska poprzedzone DEP/; lub
- pierwszy punkt trasy lub radiolatarnię znacznikową poprzedzoną DEP/..., jeżeli dany statek powietrzny nie wystartował z lotniska;

LUB, – jeżeli plan lotu otrzymano od statku powietrznego w locie,

WPISAC AFIL, oraz **OKREŚLIĆ** w pozycji 18 4-literowy wskaźnik ICAO lokalizacji organu ATS, od którego można uzyskać dodatkowe dane planu lotu, poprzedzony DEP/.

NASTĘPNIE, **BEZ SPACJI**,

WPISAC w przypadku planu lotu przedstawionego przed odlotem przewidywany czas odblokowania lub, w przypadku planu lotu otrzymanego od statku powietrznego w locie, rzeczywisty lub przewidywany czas nad pierwszym punktem trasy, której dotyczy dany plan lotu.

WPISAC *pierwszą prędkość przelotową* jak w lit. a) i *pierwszy poziom przelotu* jak w lit. b), bez spacji między nimi.

**NA-
STĘP-
NIE**, po strzałce, **WPISAC** opis trasy zgodnie z lit. c).

a) *Prędkość przelotowa (maksymalnie 5 znaków)*

WPISAC *rzeczywistą prędkość powietrzną* dla pierwszej lub całej przelotowej części lotu, wyrażoną w:

kilometrach na godzinę, wyrażonych jako K, po którym następują 4 cyfry (np. K0830), lub

węzłach, wyrażonych jako N, po którym następują 4 cyfry (np. N0485), lub

rzeczywistej liczbie Macha, jeżeli jest to zalecane przez właściwy organ, z dokładnością do jednej setnej jednostki Macha, wyrażonej jako M, po którym następują 3 cyfry (np. M082).

b) *Poziom przelotu (maksymalnie 5 znaków)*

WPISAC planowany poziom przelotu dla pierwszej lub całej części trasy, na której ma odbyć się lot, wyrażony jako:

poziom lotu, wyrażony jako F, po którym następują 3 cyfry (np. F085; F330), *lub*

standardowy poziom *metryczny w dziesiątkach metrów*, jeżeli jest to zalecane przez właściwy organ, wyrażony jako S, po którym następują 4 cyfry (np. S1130), *lub*

wysokość w setkach stóp, wyrażona jako F, po którym następują 3 cyfry (np. A045; A100), *lub*

wysokość w setkach metrów, wyrażona jako M, po którym następują 4 cyfry (np. M0840), lub w przypadku niekontrolowanych lotów VFR litery VFR.

c) *Trasa (w tym zmiany poziomu prędkości lub przepisów wykonywania lotu)*

Loty wzdłuż wyznaczonych tras ATS

WPI-SAC, jeżeli lotnisko odlotu znajduje się na trasie ATS lub jest z nią połączone, oznaczenie pierwszej trasy ATS,
LUB, jeżeli lotnisko odlotu nie znajduje się na trasie ATS ani nie jest z nią połączone, litery DCT, po których następuje punkt połączenia z pierwszą trasą ATS, a następnie oznaczenie trasy ATS.

NASTĘPNIE

WPISAC każdy punkt, w którym planowane jest rozpoczęcie zmiany prędkości lub poziomu, lub planowana jest zmiana trasy ATS, lub zmiana przepisów wykonywania lotu,

A NASTĘPNIE KAŻDORAZOWO

oznacznik następnego odcinka trasy ATS, nawet jeżeli jest on taki sam jak poprzedni,
LUB DCT, jeżeli lot do następnego punktu odbywa się poza wyznaczoną trasą, chyba że oba punkty są określone współrzędnymi geograficznymi.

Loty poza wyznaczonymi trasami ATS

WPISAC punkty oddalone od siebie o nie więcej niż 30 minut lotu lub 370 km (200 mil morskich), w tym każdy punkt, w którym planowana jest zmiana prędkości lub poziomu, zmiana toru lotu lub zmiana przepisów wykonywania lotu,

LUB, gdy jest to wymagane przez właściwy(-e) organ(-y),

OKREŚLIĆ trasę lotów wykonywanych głównie w kierunku wschód-zachód pomiędzy 70° szerokości geograficznej północnej a 70° szerokości geograficznej południowej przez odniesienie do znaczących punktów nawigacyjnych utworzonych przez przecięcia połowy lub całych stopni szerokości geograficznej z południkami rozmieszczonymi w odstępach co 10 stopni długości geograficznej. W przypadku lotów wykonywanych na obszarach poza tymi szerokościami geograficznymi trasy określa się za pośrednictwem znaczących punktów nawigacyjnych utworzonych przez przecięcia równoleżników szerokości geograficznej z południkami zwykle rozmieszczonymi co 20 stopni długości geograficznej. Odległość między znaczącymi punktami nawigacyjnymi nie może, w miarę możliwości, przekraczać 1 godziny czasu lotu. W razie potrzeby ustanawia się dodatkowe znaczące punkty nawigacyjne.

W przypadku lotów wykonywanych głównie w kierunku północ-południe trasy określa się przez odniesienie do znaczących punktów nawigacyjnych utworzonych przez przecięcie całych stopni długości geograficznej z określonymi równoleżnikami szerokości geograficznej, które są oddalone od siebie o 5 stopni.

WPISAC DCT pomiędzy kolejnymi punktami, chyba że oba punkty są określone przez współrzędne geograficzne lub namiar i odległość.

UŻYWAĆ WYŁĄCZNIE konwencji podanych w punktach 1–5 poniżej i ODDZIELAĆ każdy podpunkt spacją.

(1) *ATS route (2 to 7 characters)*

Zakodowany oznacznik przypisany do trasy lub odcinka trasy, w tym, w stosownych przypadkach, zakodowany oznacznik przypisany do standardowej trasy odlotu lub przylotu (np. BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2 A).

(2) *Significant point (2 to 11 characters)*

Zakodowany oznacznik (od 2 do 5 znaków) przypisany do punktu (np. LN, MAY, HADDY),

lub, jeżeli nie przypisano zakodowanego oznacznika, jeden z następujących sposobów:

— Tylko stopnie (7 znaków):

2 cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach, po których następuje »N« (północ) lub »S« (południe), a następnie 3 cyfry określające długość geograficzną w stopniach, po których następuje »E« (wschód) lub »W« (zachód). W razie potrzeby należy uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera, np. 46N078 W.

— Stopnie i minuty (11 znaków):

4 cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach i dziesiątkach oraz jednostkach minut, po których następuje »N« (północ) lub »S« (południe), a następnie 5 cyfr określających długość geograficzną w stopniach i dziesiątkach oraz jednostkach minut, po których następuje »E« (wschód) lub »W« (zachód). W razie potrzeby należy uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera, np. 4620N07805 W.

— Namiar i odległość od punktu odniesienia:

Identyfikacja punktu odniesienia, a następnie namiar od punktu w postaci 3 cyfr podających stopnie w odniesieniu do południka magnetycznego, a następnie odległość od danego punktu w postaci 3 cyfr wyrażających mile morskie. Na obszarach o dużej szerokości geograficznej, w przypadku których właściwy organ ustali, że podawanie stopni w odniesieniu do południka magnetycznego jest niepraktyczne, można użyć stopni geograficznych. W razie potrzeby należy uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera – np. punkt 180° magnetycznych w odległości 40 mil morskich od VOR »DUB« należy wyrazić jako DUB180040.

(3) Change of speed or level
(maximum 21 characters)

Punkt, w którym planowane jest rozpoczęcie zmiany prędkości (co najmniej 5 % TAS lub 0,01 Macha) lub zmiany poziomu, wyrażony dokładnie tak, jak w pkt 2 powyżej, po którym następuje ukośnik oraz zarówno prędkość przelotowa, jak i poziom przelotu, wyrażone dokładnie tak, jak w lit. a) i b) powyżej, bez spacji między nimi, nawet jeżeli tylko jedna z tych wielkości ulegnie zmianie.

Przykłady: LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805 W/N0500F350
46N078 W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules
(maximum 3 characters)

Punkt, w którym planowana jest zmiana przepisów wykonywania lotu, wyrażony dokładnie tak, jak odpowiednio w pkt 2 lub 3 powyżej, po którym następuje spacja i jeden z poniższych elementów:

VFR, jeżeli z IFR na VFR

IFR, jeżeli z VFR na IFR

Przykłady: LN VFR
LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

Litera C, po której następuje ukośnik; NASTĘPNIE punkt, w którym planowane jest rozpoczęcie przelotu ze wznoszeniem, wyrażony dokładnie jak w pkt 2 powyżej, po którym następuje ukośnik; NASTĘPNIE prędkość, która ma być utrzymywana podczas przelotu ze wznoszeniem, wyrażona dokładnie jak w lit. a) powyżej, po której następują dwa poziomy określające warstwę, która ma być zajmowana podczas tego przelotu ze wznoszeniem, każdy poziom wyrażony dokładnie jak w lit. b) powyżej, lub poziom, powyżej którego planowany jest przelot ze wznoszeniem, po którym następują litery PLUS, bez spacji między nimi.

Przykłady: C/48N050 W/M082F290F350
C/48N050 W/M082F290PLUS
C/52N050 W/M220F580F620

Lotnisko docelowe i całkowity czas przelotu (8 znaków)

WPISAĆ 4-literowy wskaźnik lokalizacji lotniska docelowego ICAO, jak określono w dokumencie 7910, Wskaźniki lokalizacji,
LUB, jeżeli nie przypisano wskaźnika lokalizacji,
WPISAĆ ZZZZ oraz OKREŚLIĆ w pozycji 18 nazwę i lokalizację lotniska poprzedzone DEST/.
NASTĘPNIE, BEZ SPACJI,
WPISAĆ całkowity przewidywany czas przelotu.

Lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego

WPISAĆ 4-literowy(-e) wskaźnik(-i) lokalizacji ICAO dla nie więcej niż dwóch lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego, jak określono w dokumencie 7910, Wskaźniki lokalizacji, oddzielony(-e) spacją,
LUB, jeżeli do lotnisk(-a) zapasowych(-ego) dla lotniska docelowego nie przypisano wskaźnika lokalizacji,
WPISAĆ ZZZZ oraz OKREŚLIĆ w pozycji 18 nazwę i lokalizację lotnisk(-a) zapasowych(-ego) dla lotniska docelowego poprzedzone ALTN/.

Myślników lub ukośników należy używać wyłącznie zgodnie z poniższymi zaleceniami.

WPISAĆ **0** (zero) jeżeli nie ma dalszych informacji,
LUB, wszelkie inne niezbędne informacje w kolejności przedstawionej poniżej, w postaci odpowiedniego wskaźnika wybranego spośród wskaźników określonych poniżej, po którym następuje ukośnik i informacja, którą należy zapisać:
STS/ Powód specjalnej obsługi przez ATS, np. misja poszukiwawczo-ratownicza, jak poniżej:
ALTRV: w przypadku lotu wykonywanego zgodnie z rezerwacją wysokości;
ATFMX: w przypadku lotu zatwierdzonego do zwolnienia ze środków zarządzania przepływem ruchu lotniczego przez właściwy organ;
FFR: gaszenie pożarów;
FLTCK: kontrola lotu w celu kalibracji pomocy nawigacyjnych;
HAZMAT: w przypadku lotu przewożącego materiały niebezpieczne;
HEAD: lot ze statusem »szef państwa«;
HOSP: w przypadku lotu medycznego zadeklarowanego przez organy medyczne;
HUM: w przypadku lotu wykonującego misję humanitarną;

MARSA:	w przypadku lotu, w ramach którego jednostka wojskowa bierze odpowiedzialność za separację samolotu wojskowego;
MEDEVAC:	w przypadku ewakuacji ze względu na stan zagrożenia życia w sytuacji nadzwyczajnej;
NONRVSM:	w przypadku lotu bez możliwości w zakresie RVSM, który ma być wykonywany w przestrzeni powietrznej RVSM;
SAR:	w przypadku lotu zaangażowanego w misję poszukiwawczo-ratowniczą; oraz
STATE:	w przypadku lotu wykorzystywanego przez służby wojskowe, celne lub policyjne.

Inne powody wymagające specjalnej obsługi przez ATS należy oznaczyć symbolem »RMK/«.

PBN/

Wskazanie możliwości w zakresie RNAV lub RNP. Należy uwzględnić tyle poniższych deskryptorów, ile dotyczy danego lotu, maksymalnie 8 wpisów, tj. łącznie nie więcej niż 16 znaków.

SPECYFIKACJE RNAV

A1	RNAV 10 (RNP 10)	C1	Wszystkie dopuszczone czujniki – RNAV 2
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	Wszystkie dopuszczone czujniki – RNAV 5	C3	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	D1	Wszystkie dopuszczone czujniki – RNAV 1
B5	RNAV 5 INS lub IRS	D2	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	D3	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

SPECYFIKACJE RNP

L1	RNP 4	S1	RNP APCH
		S2	RNP APCH z BARO-VNAV
O1	Wszystkie dopuszczone czujniki – podstawowe RNP 1	T1	RNP AR APCH z RF (wymagane specjalne zezwolenie)
O2	Podstawowe RNP 1 GNSS	T2	RNP AR APCH bez RF (wymagane specjalne zezwolenie)
O3	Podstawowe RNP 1 DME/DME		
O4	Podstawowe RNP 1 DME/DME/IRU		

Wszelkie połączenia znaków alfanumerycznych niewskazane powyżej są zastrzeżone.

NAV/

Istotne dane związane z urządzeniami nawigacyjnymi, inne niż określone w PBN/, wymagane przez właściwy organ.

Należy wskazać rozszerzenie GNSS w ramach tego wskaźnika, z odstępem między przynajmniej dwiema metodami rozszerzenia, np. NAV/GBAS SBAS.

Należy wskazać EURPNAV, jeżeli statek powietrzny z zatwierdzoną P-RNAV korzysta wyłącznie z VOR/DME do określania pozycji.

- COM/** Należy wskazać wyposażenie i możliwości w zakresie łączności niewymienione w pozycji 10 lit. a).
- DAT/** Należy wskazać wyposażenie i możliwości w zakresie transmisji danych niewymienione w pozycji 10 lit. a) lub »CPDLCX« w celu wskazania zwolnienia z wymogu wyposażenia w CPDLC-ATN-B1.
- SUR/** Należy wskazać wyposażenie i możliwości w zakresie dozoru niewymienione w pozycji 10 lit. b). Należy wskazać tyle specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru, ile ma zastosowanie do danego lotu, używając oznaczeń bez spacji. Kilka specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru oddziela się spacją. Przykład: RSP180 RSP400.
- Wpisać EUADSBX, EUEHSX, EUELSX lub ich połączenie, aby wskazać przyznane zwolnienia z wymogu wyposażenia w transpondery SSR Tryb S lub nadajniki ADS-B.
- DEP/** Nazwa i lokalizacja lotniska odlotu, jeżeli w pozycji 13 wpisano ZZZZ, lub organu ATS, od którego można uzyskać dodatkowe dane planu lotu, jeżeli w pozycji 13 wpisano AFIL. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać w następujący sposób:
- 4 cyframi określającymi szerokość geograficzną w stopniach i dziesiątkach oraz jednostkach minut, po których następuje »N« (północ) lub »S« (południe), a następnie 5 cyfr określających długość geograficzną w stopniach i dziesiątkach oraz jednostkach minut, po których następuje »E« (wschód) lub »W« (zachód). W razie potrzeby uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera, np. 4620N07805 W (11 znaków).
- LUB,
- Namiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu, jak poniżej:
- Identyfikacja znaczącego punktu, a następnie namiar od punktu w postaci 3 cyfr podających stopnie magnetyczne, a następnie odległość od danego punktu w postaci 3 cyfr wyrażających mile morskie. Na obszarach o dużej szerokości geograficznej, w przypadku których właściwy organ ustali, że odniesienie do stopni magnetycznych jest niepraktyczne, można użyć stopni geograficznych. W razie potrzeby uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera, np. punkt 180° magnetycznych w odległości 40 mil morskich od VOR »DUB« należy wyrazić jako DUB180040.
- LUB,
- Pierwszy punkt trasy (nazwa lub SZER/DŁUG) lub radiolatarnia znacznikowa, jeżeli dany statek powietrzny nie wystartował z lotniska.
- DEST/** Nazwa i lokalizacja lotniska docelowego, jeżeli w pozycji 16 wpisano ZZZZ. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub namiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu, jak opisano w DEP/powyżej.
- DOF/** Data odlotu w 6-cyfrowym formacie (RRMMDD, gdzie RR oznacza rok, MM oznacza miesiąc, a DD oznacza dzień).
- REG/** Znak przynależności państwowej lub wspólny znak i znak rejestracyjny danego statku powietrznego, jeżeli różni się od znaku rozpoznawczego statku powietrznego w pozycji 7.
- EET/** Znaczące punkty lub oznaczniki granic FIR oraz łączne przewidywane czasy przelotu od startów do takich punktów lub granic FIR, jeżeli jest to przewidziane na podstawie porozumień dotyczących regionalnej żeglugi powietrznej lub przez właściwy organ.
- Przykłady: EET/CAP0745 XYZ0830
- EET/EINN0204
- SEL/** Kod SELCAL w przypadku odpowiednio wyposażonego statku powietrznego.

TYP/	Typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych), w razie potrzeby poprzedzony(-e) bez spacji numerem(-ami) statku(-ów) powietrznego(-ych) i oddzielony(-e) jedną spacją, jeżeli w pozycji 9 wpisano ZZZZ. Przykład: TYP/2F15 5F5 3B2
CODE/	Adres statku powietrznego (wyrażony w postaci kodu alfanumerycznego składającego się z 6 znaków szesnastkowego systemu znaków), jeżeli jest wymagany przez właściwy organ. Przykład: »F00001« to najniższa wartość adresu statku powietrznego zawartego w określonym bloku zarządzanym przez ICAO.
DLE/	Opóźnienie na trasie lub oczekiwanie – WPISAĆ znaczący(-e) punkt(y) na trasie, w którym(-ych) planowane jest opóźnienie, a następnie podać długość opóźnienia, używając czterocyfrowego czasu w godzinach i minutach (ggmm). Przykład: DLE/MDG0030
OPR/	Kod ICAO lub nazwa operatora statku powietrznego, jeżeli różni się od znaku rozpoznawczego statku powietrznego w pozycji 7.
ORGN/	8-znakowy adres AFTN nadawcy lub inne odpowiednie dane kontaktowe, w przypadku gdy nie można łatwo określić nadawcy planu lotu, zgodnie z wymogami właściwego organu.
PER/	Dane dotyczące osiągnięć statku powietrznego, oznaczone pojedynczą literą, jak określono w dokumencie »Procedury służb żeglugi powietrznej – eksploatacja statków powietrznych« (PANS-OPS, dokument 8168), tom I – Procedury lotu, jeżeli jest to wymagane przez właściwy organ.
ALTN/	Nazwa i lokalizacja lotnisk(a) zapasowych(-ego), jeżeli w pozycji 16 wpisano ZZZZ. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub zamiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu, jak opisano w DEP/powyżej.
RALT/	4-literowy(-e) kod(y) ICAO dla lotnisk(a) zapasowych(-ego) na trasie, jak określono w dokumencie 7910 Wskaźniki lokalizacji, lub nazwy(-a) lotnisk(a) zapasowych(-ego) na trasie, jeżeli nie przydzielono kodu. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub zamiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu, jak opisano w DEP/powyżej.
TALT/	4-literowy(-e) kod(y) ICAO lotniska zapasowego po starcie, jak określono w dokumencie 7910, Wskaźniki lokalizacji, lub nazwa lotniska zapasowego po starcie, jeżeli nie przydzielono kodu. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub zamiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu, jak opisano w DEP/powyżej.
RIF/	Szczegółowe dane dotyczące trasy do zmienionego lotniska docelowego, a następnie 4-literowy wskaźnik lokalizacji lotniska ICAO. Zmieniona trasa podlega zmianie zezwolenia podczas lotu. Przykłady: RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH
RVR/	Minimalny zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej dla lotu wyrażony w 3 cyfrach.
RFP/	Wskazanie liczby zastępczych planów lotu przedłożonych w formacie »Q«, po którym następuje 1 cyfra wskazująca wersję zastąpienia. Przykłady: RFP/Q2.
RMK/	Wszelkie inne uwagi w języku potocznym, jeżeli są wymagane przez właściwy organ lub uznane za konieczne.

Maksymalny czas lotu

Po E/ WPISAĆ 4-cyfrową grupę podającą zapas paliwa w godzinach i minutach.

Osoby na pokładzie

Po P/ WPISAĆ łączną liczbę osób (pasażerów i załogi) na pokładzie, jeżeli jest to wymagane przez właściwy organ. WPISAĆ TBN (do zgłoszenia), jeżeli łączna liczba osób na pokładzie jest nieznana w chwili uzupełniania.

Wyposażenie awaryjne i umożliwiający przetrwanie

- R/** (RADIO) SKREŚLIĆ U, jeżeli UHF na częstotliwości 243,0 MHz nie jest dostępna. SKREŚLIĆ V, jeżeli VHF na częstotliwości 121,5 MHz nie jest dostępna. SKREŚLIĆ E, jeżeli awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT) nie jest dostępny.
- S/(WYPOSAŻENIE UMOŻLIWIĄJĄCE PRZETRWANIE)** SKREŚLIĆ wszystkie wskaźniki, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie. SKREŚLIĆ P, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie w warunkach polarnych. SKREŚLIĆ D, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie w warunkach pustynnych. SKREŚLIĆ M, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie na morzu. SKREŚLIĆ J, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie w dżungli.
- J/(KAMIZELKI)** SKREŚLIĆ wszystkie wskaźniki, jeżeli nie przewozi się kamizelek ratunkowych. SKREŚLIĆ L, jeżeli kamizelki ratunkowe nie są wyposażone w światła. SKREŚLIĆ F, jeżeli kamizelki ratunkowe nie są wyposażone we fluorescencję. SKREŚLIĆ U lub V lub obie te litery jak w R/powyżej, aby wskazać ewentualne możliwości kamizelek w zakresie łączności radiowej.
- D/(SZALUPY) (LICZBA)** SKREŚLIĆ wskaźniki D i C, jeżeli nie przewozi się szalup; lub WPISAĆ liczbę przewożonych szalup; oraz (POJEMNOŚĆ) – WPISAĆ całkowitą pojemność, w liczbie osób, wszystkich przewożonych szalup; oraz (OSŁONA) – SKREŚLIĆ wskaźnik C, jeżeli szalupy nie mają osłon; oraz (KOLOR) – WPISAĆ kolor szalup, jeżeli są przewożone.
- A/(KOLOR I OZNAKOWANIA STATKU POWIETRZNEGO)** WPISAĆ kolor statku powietrznego i istotne oznakowania.
- N/(UWAGI)** SKREŚLIĆ wskaźnik N, w przypadku braku uwag, lub WSKAZAĆ wszelkie inne przewożone wyposażenie umożliwiający przetrwanie i wszelkie inne uwagi dotyczące tego wyposażenia.
- C/(PILOT)** WPISAĆ imię i nazwisko pilota dowódcy.

2.3 Uzupełnione przez

WPISAĆ nazwę organu, agencji lub imię i nazwisko osoby uzupełniającej plan lotu.”.