
¹ In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.



Bruksela, dnia [...] r.

C

Projekt

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR .../...

z dnia [...] r.

zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr .../... ustanawiające wspólne przepisy ruchu lotniczego i przepisy operacyjne dotyczące służb i procedur w żegludze powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2096/2005, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Projekt

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR .../...

z dnia [...] r.

zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr .../... ustanawiające wspólne przepisy ruchu lotniczego i przepisy operacyjne dotyczące służb i procedur w żegludze powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2096/2005, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa (zwane dalej „rozporządzeniem ramowym”)², a w szczególności jego art. 5 i 8,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa (zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie przestrzeni powietrznej”)³, a w szczególności jego art. 4,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. (zwane dalej „podstawowym rozporządzeniem EASA”), a w szczególności jego art. 8 i 8b oraz załącznik Vb,

² Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34.

³ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu Komisji (UE) nr .../... wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 2 dodaje się następujące definicje:

„obserwacja ze statku powietrznego” oznacza ocenę jednego lub kilku elementów meteorologicznych przeprowadzoną ze statku powietrznego w locie;

„informacja AIRMET” oznacza informację wydawaną przez meteorologiczne biuro nadzoru, dotyczącą określonych zjawisk meteorologicznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów na małych wysokościach, a które nie zostały włączone do wydanej prognozy dla lotów na małych wysokościach w danym rejonie informacji powietrznej lub w jego części;

„meldunek z powietrza” oznacza meldunek ze statku powietrznego w locie, przygotowany zgodnie z wymogami dotyczącymi podawania danych pozycyjnych, operacyjnych i/lub meteorologicznych;

„instrukcja kontroli ruchu lotniczego” oznacza polecenia wydawane przez kontrolę ruchu lotniczego, wymagające od pilota podjęcia określonego działania;

„służba automatycznej informacji lotniskowej (ATIS)” oznacza automatyczne dostarczanie bieżących, rutynowych informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym, nieprzerwanie przez 24 godziny lub przez określoną część tego okresu:

a. „służba cyfrowej automatycznej informacji lotniskowej (D-ATIS)” oznacza dostarczanie ATIS linią przesyłania danych;

b. „foniczna służba automatycznej informacji lotniskowej (foniczny ATIS)” oznacza dostarczanie ATIS poprzez ciągłe i powtarzające się foniczne rozgłaszanie;

„granica zezwolenia” oznacza punkt, do którego zostało udzielone statkowi powietrznemu zezwolenie kontroli ruchu lotniczego;

„zezwolenie z wyprzedzeniem” oznacza zezwolenie wydane statkowi powietrznemu przez organ kontroli ruchu lotniczego, który w chwili wydawania zezwolenia nie zapewnia służby kontroli ruchu lotniczego danemu statkowi powietrznemu;

„chmura o znaczeniu operacyjnym” oznacza chmury o podstawie poniżej 1500 m (5000 ft) lub poniżej najwyższej minimalnej wysokości sektorowej, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, lub chmurę cumulonimbus lub cumulus wieżowy, występujące na dowolnej wysokości;

„prognoza” oznacza opis warunków meteorologicznych przewidywanych na określony czas lub przedział czasu, dla określonego obszaru lub części przestrzeni powietrznej;

„strefa obowiązkowej łączności radiowej (RMZ)” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której obowiązkowe jest posiadanie na wyposażeniu działających urządzeń radiowych;

„służba radionawigacji” oznacza służbę zapewniającą wskazówki lub dane o pozycji w celu wykonania sprawnej i bezpiecznej operacji przez statki powietrzne, wspieraną przez jedną lub więcej pomocy radionawigacyjnych;

„zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR)” oznacza odległość, z której pilot statku powietrznego, znajdującego się w osi drogi startowej, może zobaczyć oznakowanie tej drogi lub światła ją obrysowujące, lub zidentyfikować jej oś;

„informacja SIGMET” oznacza informację wydawaną przez meteorologiczne biuro nadzoru, dotyczącą określonych zjawisk meteorologicznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów;

„błądzący statek powietrzny” oznacza statek powietrzny, który oddalił się znacznie od swej zamierzonej linii drogi lub który melduje, że utracił orientację;

„rada dla zapobieżenia kolizji” oznacza radę udzielaną przez organ służb ruchu lotniczego, określającą manewry pomagające pilotowi uniknąć kolizji;

„informacja o ruchu” oznacza informację podaną przez organ służb ruchu lotniczego celem ostrzeżenia pilota o innym znanym lub zaobserwowanym ruchu lotniczym, który może znajdować się w pobliżu jego pozycji lub zamierzonej trasy lotu, i udzielenia mu pomocy w celu zapobieżenia kolizji;

„punkt przekazania kontroli” oznacza określony punkt, znajdujący się na torze lotu statku powietrznego, w którym odpowiedzialność za zapewnienie statkowi służby kontroli ruchu lotniczego jest przekazywana z jednego organu kontroli lub stanowiska kontroli do następnego;

„poziom przejściowy” oznacza najniższy poziom lotu, jaki można wykorzystać powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej;

„strefa obowiązkowego używania transpondera” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której obowiązkowe jest posiadanie na wyposażeniu działających transponderów informujących o wysokości ciśnieniowej;

„niezidentyfikowany statek powietrzny” oznacza statek powietrzny, który został zaobserwowany lub o którym zawiadomiono, że wykonuje lot w danym obszarze, lecz którego tożsamość nie została ustalona.

2. W załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr .../... dodaje się część B w brzmieniu zgodnym z brzmieniem załącznika do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [XX/XX/XX].

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

Sporządzono w Brukseli, [...]

W imieniu Komisji

[...]

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Część B — Wymogi dotyczące służb w żegludze powietrznej

Rozdział 1 — Służby ruchu lotniczego

1.1 Przepisy ogólne

1.1.1 Cele służb ruchu lotniczego

1.1.1.1 Cele służb ruchu lotniczego to:

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

1.1.2 Koordynacja między użytkownikiem statku powietrznego a służbami ruchu lotniczego

1.1.2.1 Wykonując swoje zadania, organy służb ruchu lotniczego należycie uwzględniają potrzeby użytkowników statków powietrznych wynikające z ich obowiązków określonych we właściwych przepisach Unii Europejskiej dotyczących operacji lotniczych i jeżeli użytkownicy statków powietrznych tego zażądadają, udostępniają im lub wskazanym przez nich przedstawicielom wszelkie informacje umożliwiające im lub wskazanym przez nich przedstawicielom wywiązać się z tych obowiązków.

1.1.2.2 O ile jest to możliwe, depeze odebrane przez organy służb ruchu lotniczego (z meldunkami pozycyjnymi włącznie) i dotyczące operacji statku powietrznego, któremu jego użytkownik zapewnia służbę kontroli operacyjnej, są natychmiast, na prośbę użytkownika, udostępniane temu użytkownikowi lub upoważnionemu przez niego przedstawicielowi zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami.

1.1.3 Czas podawany przez służby ruchu lotniczego

1.1.3.1 Przed rozpoczęciem kołowania statku powietrznego do startu wieże kontroli lotów podają pilotowi dokładny czas, chyba że ustalono, iż będzie on otrzymywał czas z innych źródeł. Ponadto organy służb ruchu lotniczego podają statkowi powietrznemu czas na żądanie. Czas jest podawany z dokładnością do najbliższej pół minuty.

1.2 Klasyfikacja przestrzeni powietrznych

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

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

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

Klasa C. Dozwolone są loty IFR i VFR. Wszystkie loty wykonywane są z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego, a loty IFR są odseparowane od innych lotów IFR i lotów VFR. Loty VFR są odseparowane od lotów IFR, a statki powietrzne je wykonujące otrzymują na żądanie informacje o ruchu dotyczące innych lotów VFR oraz rady dla zapobieżenia kolizji. W przypadku wszystkich lotów wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. W przypadku lotów VFR zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3050 m (10 000 ft). W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC.

Klasa D. Dozwolone są loty IFR i VFR i dla wszystkich lotów zapewnia się służbę kontroli ruchu lotniczego. Loty IFR są odseparowane od innych lotów IFR, a statki powietrzne wykonujące te loty otrzymują na żądanie informacje o ruchu dotyczące lotów VFR oraz rady dla zapobieżenia kolizji. Statki powietrzne wykonujące loty VFR otrzymują na żądanie informacje o ruchu dotyczące wszystkich innych lotów oraz rady dla zapobieżenia kolizji. W przypadku wszystkich lotów wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia, a w przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts. W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC.

Klasa E. Dozwolone są loty IFR i VFR. Loty IFR wykonywane są z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego i są odseparowane od innych lotów IFR. O ile jest to możliwe, w przypadku wszystkich lotów zapewnia się informacje o ruchu. W przypadku lotów IFR wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts. W przypadku wszystkich lotów IFR obowiązuje zezwolenie ATC. Klasy E nie stosuje się w odniesieniu do przestrzeni kontrolowanych.

Klasa F. Dozwolone są loty IFR i VFR. Wszystkim uczestniczącym statkom powietrznym wykonującym loty IFR zapewnia się służbę doradcą ruchu lotniczego, a w przypadku wszystkich lotów na żądanie zapewnia się służbę informacji powietrznej. W przypadku lotów IFR korzystających ze służby doradczej wymagana jest ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia, a wszystkie statki powietrzne wykonujące loty IFR winny mieć możliwość nawiązania łączności fonicznej powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts. Nie jest wymagane zezwolenie ATC.

Klasa G. Dozwolone są loty IFR i VFR i w ich przypadku na żądanie zapewnia się służbę informacji powietrznej. Wszystkie statki powietrzne wykonujące loty IFR winny mieć możliwość nawiązania łączności fonicznej powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3050 m (10 000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts. Nie jest wymagane zezwolenie ATC.

1.2.2 Stosowanie klasy F uważa się za środek tymczasowy do momentu, w którym będzie możliwe jej zastąpienie alternatywną klasyfikacją.

1.3 Wymogi dotyczące łączności i transponderów SSR

1.3.1 Strefa obowiązkowej łączności radiowej (RMZ)

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

1.4 Służba zapewniana statkom powietrznym w sytuacjach awaryjnych

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

1.5 Wystąpienie nieprzewidzianych okoliczności podczas lotu

- 1.5.1 Błądzący lub niezidentyfikowany statek powietrzny
- 1.5.1.1 Gdy tylko organ służb ruchu lotniczego poweźmie wiadomość o błądzącym statku powietrznym, podejmuje wszelkie niezbędne kroki określone w pkt 1.5.1.1.1 i 1.5.1.1.3 w celu pomocy statkowi powietrznemu i zapewnienia bezpieczeństwa jego lotu.
- 1.5.1.1.1 Jeżeli pozycja statku powietrznego nie jest znana, organ służb ruchu powietrznego:
 - a) podejmuje próbę nawiązania dwukierunkowej łączności ze statkiem powietrznym, chyba że łączność taka już istnieje;
 - b) wykorzystuje wszelkie dostępne środki w celu ustalenia jego pozycji;

- c) informuje inne organy służb ruchu lotniczego, do których przestrzeni mógł lub może dotrzeć błądzący statek powietrzny, biorąc pod uwagę wszystkie czynniki, które mogły wpłynąć na lot statku powietrznego w tych okolicznościach;
- d) informuje, zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami, odpowiednie organy wojskowe oraz dostarcza im plan lotu i inne dane dotyczące błądzącego statku powietrznego;
- e) zwraca się do organów, o których mowa w lit. c) i d), oraz do innych statków powietrznych w locie o wszelką pomoc w nawiązaniu łączności ze statkiem powietrznym i ustaleniu jego pozycji.

1.5.1.1.2 Wymogi określone w lit. d) i e) dotyczą również organów służb ruchu lotniczego informowanych zgodnie z lit. c).

1.5.1.1.3 Jeśli pozycja statku powietrznego zostanie ustalona, organ służb ruchu powietrznego:

- a) powiadamia statek powietrzny o jego pozycji i działaniach naprawczych, które należy podjąć. Powiadomienie to następuje niezwłocznie po powzięciu przez organ ATS wiadomości o możliwości przechwycenia lub innego zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego; oraz
- b) w miarę konieczności dostarcza innym organom służb ruchu lotniczego i odpowiednim organom wojskowym właściwe informacje dotyczące błądzącego statku powietrznego oraz wszelkich udzielonych mu rad.

1.5.1.2 Gdy tylko organ służb ruchu lotniczego poweźmie wiadomość o niezidentyfikowanym statku powietrznym w jego przestrzeni, podejmuje starania w celu jego identyfikacji, jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia służb ruchu lotniczego lub wymagane przez odpowiednie organy wojskowe zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami. W tym celu organ służb ruchu lotniczego podejmuje takie działania z niżej wymienionych, które są właściwe w danych okolicznościach:

- a) podejmuje próbę nawiązania dwukierunkowej łączności ze statkiem powietrznym;
- b) zwraca się do innych organów służb ruchu lotniczego w danym rejonie informacji powietrznej o informacje dotyczące lotu i pomoc w nawiązaniu dwukierunkowej łączności z tym statkiem powietrznym;
- c) zwraca się do organów służb ruchu lotniczego obsługujących sąsiednie rejony informacji powietrznej o informacje dotyczące lotu i pomoc w nawiązaniu dwukierunkowej łączności z tym statkiem powietrznym;
- d) podejmuje próbę uzyskania informacji od innych statków powietrznych znajdujących się w danej przestrzeni.

1.5.1.2.1 W razie konieczności organ służb ruchu lotniczego informuje odpowiedni organ wojskowy niezwłocznie po ustaleniu tożsamości statku powietrznego.

1.5.1.3 W przypadku błądzącego lub niezidentyfikowanego statku powietrznego uwzględnia się możliwość, że statek powietrzny stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji. Odpowiedni organ wyznaczony przez państwo zostaje niezwłocznie poinformowany o uznaniu przez organ służb ruchu lotniczego, że błądzący lub niezidentyfikowany statek powietrzny może być przedmiotem bezprawnej ingerencji, co odbywa się zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami.

1.5.2 Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych

1.5.2.1 Gdy tylko organ służb ruchu lotniczego dowie się o tym, że w podlegającej mu przestrzeni przechwytywany jest statek powietrzny, podejmuje takie działania z niżej wymienionych, które są właściwe w danych okolicznościach:

- a) podejmuje próbę nawiązania dwukierunkowej łączności z przechwytywanym statkiem powietrznym, wykorzystując dostępne środki, włącznie z częstotliwością radiową 121,5 MHz używaną w sytuacjach awaryjnych, chyba że taka łączność już istnieje;
- b) informuje pilota przechwytywanego statku powietrznego o fakcie przechwytywania statku;
- c) nawiązuje kontakt z organem kierującym przechwytywaniem, utrzymującym dwukierunkową łączność z przechwytywanym statkiem powietrznym, i przekazuje temu organowi dostępne informacje o przechwytywanym statku powietrznym;
- d) w miarę potrzeby przekazuje treść depech między przechwytywanym statkiem powietrznym lub organem kierującym przechwytywaniem a przechwytywanym statkiem powietrznym;
- e) w ścisłej koordynacji z organem kierującym przechwytywaniem podejmuje konieczne działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa przechwytywanemu statkowi powietrznemu;
- f) informuje organy służb ruchu lotniczego obsługujące sąsiadujące rejony informacji powietrznej, jeżeli okaże się, że statek powietrzny z tych rejonów zabłądził.

1.5.2.2 Gdy tylko organ służb ruchu lotniczego dowie się o tym, że statek powietrzny jest przechwytywany poza podlegającą mu przestrzenią, podejmuje takie działania z niżej wymienionych, które są właściwe w danych okolicznościach:

- a) informuje organ służb ruchu lotniczego obsługujący przestrzeń powietrzną, w której przechwytywanie ma miejsce, oraz dostarcza mu dostępne informacje, które będą pomocne przy identyfikacji statku powietrznego, i zwraca się do niego o podjęcie działania zgodnie z pkt 1.5.2.1;
- b) przekazuje treść depech między przechwytywanym statkiem powietrznym a odpowiednim organem służb ruchu lotniczego, organem kierującym przechwytywaniem lub przechwytywanym statkiem powietrznym.

Rozdział 2 — Służba kontroli ruchu lotniczego

2.1 Stosowanie

2.1.1 Służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana:

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

2.2 Zakres działania służby kontroli ruchu lotniczego

2.2.1 W celu zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego organ kontroli ruchu lotniczego:

- a) otrzymuje informacje o zamierzonych ruchach każdego statku powietrznego lub o zmianach tych zamierzeń oraz bieżące informacje o postępie lotu każdego statku powietrznego;
- b) ustala na podstawie otrzymywanych informacji pozycje znanych mu statków powietrznych wobec siebie;

- c) wydaje zezwolenia oraz udziela informacji w celu zapobiegania kolizjom statków powietrznych znajdujących się pod jego kontrolą oraz w celu usprawnienia i utrzymania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
- d) koordynuje według potrzeby zezwolenia z innymi organami:
 - 1) jeżeli w przeciwnym razie statek powietrzny mógłby spowodować sytuację konfliktową z innym ruchem będącym pod kontrolą tych organów;
 - 2) przed przekazaniem kontroli nad statkiem powietrznym tym organom.

2.2.2 Zezwolenia wydawane przez organy kontroli ruchu lotniczego zapewniają separację:

- a) między wszystkimi lotami w przestrzeni powietrznej klas A i B;
- b) między lotami IFR w przestrzeni powietrznej klas C, D i E;
- c) między lotami IFR a lotami VFR w przestrzeni powietrznej klasy C;
- d) między lotami IFR a lotami specjalnymi VFR;
- e) między lotami specjalnymi VFR, chyba że właściwy organ ustali inaczej;

z takim wyjątkiem, że na żądanie pilota statku powietrznego i po uzgodnieniu z pilotem innego statku powietrznego – jeżeli jest to zgodne z ustaleniami właściwego organu w przypadkach wymienionych w lit. b) powyżej w klasach przestrzeni powietrznej D i E – zezwolenie dla lotu może zostać wydane pod warunkiem zachowania własnej separacji w odniesieniu do określonej części danego lotu na wysokości poniżej 3050 m (10 000 ft) podczas wznoszenia lub zniżania, wykonywanego w ciągu dnia w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością.

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

- a) separacji pionowej uzyskiwanej przez przydzielenie różnych poziomów wybranych z tabeli poziomów przelotu podanych w dodatku 2 do załącznika do niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem sytuacji, w której współzależność określanych poziomów i kątów drogi nie ma zastosowania, jeżeli podano inaczej w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lub w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego. Minimum separacji pionowej wynosi nominalnie 300 m (1000 ft) do poziomu FL 410 włącznie oraz nominalnie 600 m (2000 ft) powyżej tego poziomu;
- b) separacji poziomej uzyskiwanej przez zapewnienie:
 - 1) separacji podłużnej, polegającej na zachowaniu odstępu wyrażonego czasem lub odległością między statkami powietrznymi na tej samej linii drogi bądź na krzyżujących się lub przeciwnych liniach drogi; lub
 - 2) separacji bocznej, polegającej na utrzymaniu statków powietrznych na różnych trasach lub w różnych obszarach geograficznych.

2.3 Minima separacji

2.3.1 Wybór minimów separacji do stosowania w określonej części przestrzeni powietrznej jest dokonywany przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej (ANSP) odpowiedzialną za zapewnienie służb ruchu lotniczego i zatwierdzany przez właściwy organ.

2.3.2 W przypadku ruchu, który będzie przechodzić z jednej sąsiadującej przestrzeni powietrznej do drugiej, oraz tras przebiegających w takiej odległości od wspólnej granicy sąsiadujących przestrzeni powietrznych, która jest mniejsza niż minima separacji stosowane w danych okolicznościach, wybór minimów separacji jest dokonywany po konsultacji między instytucjami

zapewniającymi służby żeglugi powietrznej (ANSP) odpowiedzialnymi za zapewnienie służb ruchu lotniczego w sąsiadujących przestrzeniach powietrznych.

2.3.3 O szczegółach wybranych minimów separacji oraz o obszarach ich stosowania powiadamia się:

- a) zainteresowane organy służb ruchu lotniczego oraz
- b) pilotów i użytkowników statków powietrznych za pomocą zbioru informacji lotniczych, jeżeli separacja oparta jest na wykorzystywaniu przez statki powietrzne określonych pomocy nawigacyjnych lub technik nawigacyjnych.

2.4 Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego

2.4.1 Wydawanie zezwoleń kontroli ruchu lotniczego opiera się wyłącznie na wymogach dotyczących zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego.

2.4.2 Treść zezwoleń

2.4.2.1 Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego zawiera:

- a) znaki rozpoznawcze statku powietrznego, jak podano w planie lotu;
- b) granicę zezwolenia;
- c) trasę lotu;
- d) poziom(y) lotu dla całej trasy lub jej części i zmiany poziomów, jeżeli są konieczne;
- e) wszelkie niezbędne instrukcje lub informacje dotyczące innych zagadnień, takich jak manewry podejścia lub odlotu, łączność oraz czas wygaśnięcia zezwolenia.

2.4.3 Zezwolenia dla lotu z prędkością okołodźwiękową

2.4.3.1 Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego odnoszące się do fazy rozpędzania statku powietrznego do prędkości okołodźwiękowej są ważne co najmniej do końca tej fazy.

2.4.3.2 Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego odnoszące się do fazy redukcji prędkości i zniżania statku powietrznego z właściwej dla przelotu naddźwiękowego do lotu poddźwiękowego zapewniają nieprzerwane zniżanie podczas całej tej fazy.

2.4.4 Potwierdzenie przez powtórzenie zezwoleń i informacji dotyczących bezpieczeństwa

2.4.4.1 Załoga lotnicza potwierdza przez powtórzenie kontrolerowi ruchu lotniczego te części zezwoleń i instrukcji ATC otrzymanych drogą foniczną, które dotyczą zapewnienia bezpieczeństwa lotów. Poniższe pozycje są zawsze potwierdzane przez powtórzenie:

- a) zezwolenia ATC na lot;
- b) zezwolenia i instrukcje na zajęcie drogi startowej, lądowanie, start, oczekiwanie przed drogą startową, przecięcie, kołowanie i zawracanie na drodze startowej; oraz
- c) droga startowa w użyciu, nastawy wysokościomierza, kody SSR, nowo przydzielone kanały łączności, instrukcje dotyczące poziomu, kursu i prędkości; oraz
- d) przekazywane przez kontrolera lub zawarte w rozgłaszanych komunikatach ATIS poziomy przejściowe.

2.4.4.1.1 Inne zezwolenia lub instrukcje, w tym zezwolenia warunkowe i instrukcje dotyczące kołowania, są powtarzane lub potwierdzane w sposób niepozostawiający wątpliwości, że zostały zrozumiane i zostaną zastosowane.

- 2.4.4.1.2 Kontroler weryfikuje powtórzenia, aby upewnić się, że zezwolenie lub instrukcja zostały potwierdzone prawidłowo przez załogę lotniczą, i podejmuje niezwłocznie działania celem wyeliminowania jakichkolwiek rozbieżności stwierdzonych przy powtórzeniu.
- 2.4.4.2 Z wyjątkiem przypadków określonych przez ANSP foniczne powtarzanie depech CPDLC (nadanych w łączności kontroler-pilot łączem transmisji danych) nie jest wymagane.
- 2.4.5 Koordynacja zezwoleń
- 2.4.5.1 Zezwolenie kontroli ruchu jest koordynowane między organami kontroli ruchu lotniczego tak, aby dotyczyło całej trasy statku powietrznego lub jej określonej części, jak podano w pkt 2.4.5.1.1–2.4.5.4.
- 2.4.5.1.1 Zezwolenie jest udzielane statkowi powietrznemu na całą trasę lotu, aż do lotniska pierwszego zamierzonego lądowania:
- jeżeli wszystkie organy, pod kontrolą których statek powietrzny będzie wykonywał lot, miały możliwość skoordynowania warunków zezwolenia przed odlotem statku; lub
 - jeżeli istnieje wystarczająca pewność, że między organami, które będą kolejno przyjmowały kontrolę nad statkiem, zostanie uprzednio dokonana koordynacja.
- 2.4.5.2 Jeżeli koordynacja, o której mowa w pkt 2.4.5.1.1, nie została osiągnięta lub nie jest przewidywana, statek powietrzny otrzymuje zezwolenie tylko do punktu, do którego koordynacja jest wystarczająco zapewniona; przed osiągnięciem tego punktu lub w tym punkcie statek powietrzny otrzymuje dalsze zezwolenie lub instrukcje oczekiwania, stosownie do okoliczności.
- 2.4.5.2.1 W przypadkach przewidzianych przez organ ATS statek powietrzny kontaktuje się z organem kontroli ruchu wydającym zezwolenie z wyprzedzeniem w celu uzyskania takiego zezwolenia przed punktem przekazania kontroli.
- 2.4.5.2.1.1 Podczas uzyskiwania zezwolenia z wyprzedzeniem statek powietrzny utrzymuje niezbędną dwukierunkową łączność z organem kontroli ruchu lotniczego, pod którego kontrolą aktualnie się znajduje.
- 2.4.5.2.1.2 Zezwolenie wydane jako zezwolenie z wyprzedzeniem jest dla pilota łatwe do zidentyfikowania.
- 2.4.5.2.1.3 Jeżeli zezwoleń tych nie skoordynowano, zezwolenia z wyprzedzeniem nie wpływają na pierwotny profil lotu statku powietrznego w jakiegokolwiek przestrzeni powietrznej, z wyjątkiem przestrzeni powietrznej podlegającej organowi kontroli ruchu lotniczego, który odpowiada za wydanie zezwolenia z wyprzedzeniem.
- 2.4.5.3 Jeżeli statek powietrzny zamierza odlecieć z lotniska znajdującego się w obszarze kontrolowanym i wejść do innego obszaru kontrolowanego w ciągu trzydziestu minut lub w przedziale czasu uzgodnionym między zainteresowanymi ośrodkami kontroli obszaru, przed udzieleniem zezwolenia na odlot dokonuje się koordynacji z kolejnym ośrodkiem kontroli obszaru.
- 2.4.5.4 Jeżeli statek powietrzny zamierza opuścić obszar kontrolowany w celu wykonywania lotu poza tą przestrzenią powietrzną kontrolowaną, a następnie ponownie wejść do tego samego lub innego obszaru kontrolowanego, to może być udzielone zezwolenie na przelot od miejsca odlotu do lotniska pierwszego zamierzonego lądowania. Zezwolenie takie lub zmiany tego zezwolenia odnoszą się tylko do części lotu wykonywanego w przestrzeni powietrznej kontrolowanej.

2.5 Kontrola ruchu osób i pojazdów na lotniskach

- 2.5.1 Ruch osób lub pojazdów, w tym statków powietrznych holowanych, na polu manewrowym lotniska jest kontrolowany przez wieżę kontroli lotów lotniska, co ma na celu zapobieganie zagrożeniom dla tych osób, pojazdów i statków powietrznych lub statków powietrznych lądujących, kołujących lub startujących.
- 2.5.2 W warunkach gdy stosowane są procedury przy ograniczonej widzialności:
- ruch osób i pojazdów na polu manewrowym lotniska ograniczony jest do niezbędnego minimum, przy czym szczególnie uwzględnia się wymogi dotyczące ochrony czułej strefy (czułych stref) ILS/MLS, gdy wykonywane są precyzyjne operacje według wskazań przyrządów kategorii II lub kategorii III;
 - z zastrzeżeniem przepisów pkt 2.5.3, stosuje się takie minima separacji między pojazdami i kołującymi statkami powietrznymi, jakie zostały określone przez ANSP i zatwierdzone przez właściwy organ, z uwzględnieniem dostępnych pomocy;
 - gdy na tej samej drodze startowej wykonywane są precyzyjne operacje według wskazań przyrządów ILS oraz MLS kategorii II lub kategorii III, wówczas zapewnia się bardziej restrykcyjną ochronę stref krytycznych i stref wrażliwych ILS lub MLS.
- 2.5.3 Pojazdom ratowniczym udającym się w celu niesienia pomocy statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie udziela się pierwszeństwa przed każdym innym ruchem naziemnym.
- 2.5.4 Z zastrzeżeniem przepisów pkt 2.5.3 pojazdy znajdujące się na polu manewrowym winny przestrzegać następujących zasad:
- pojazdy i pojazdy holujące statki powietrzne dają pierwszeństwo drogi statkom powietrznym lądującym, startującym lub kołującym;
 - pojazdy dają pierwszeństwo drogi pojazdom holującym statki powietrzne;
 - pojazdy dają pierwszeństwo drogi innym pojazdom zgodnie z instrukcjami wydawanymi przez organ służb ruchu lotniczego;
 - z zastrzeżeniem lit. a), b) i c) pojazdy i pojazdy holujące statki powietrzne stosują się do instrukcji wydawanych przez wieżę kontroli lotów lotniska.

2.6 Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych

- 2.6.1 Wykonywanie lotów specjalnych VFR w strefie kontrolowanej może być dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC. Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwoli na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych, takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe i działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki dodatkowe:
- w przypadku pilota:
 - z dala od chmur i z widocznością terenu;
 - widzialność w locie jest nie mniejsza niż 1500 m lub w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m;
 - z prędkością przyrządową (IAS) 140 kts lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji; oraz
 - w przypadku ATC:
 - wyłącznie w ciągu dnia, chyba że właściwy organ określi inaczej;

- ii) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m lub w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m;
- iii) pułap chmur jest nie niższy niż 180 m (600 ft).

Rozdział 3 – Służba informacji powietrznej

3.1 Stosowanie

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

3.2 Zakres służby informacji powietrznej

- 3.2.1 Służba informacji powietrznej zapewnia następujące informacje:
 - a) informacje SIGMET i AIRMET;
 - b) informacje dotyczące przederupcyjnej aktywności wulkanicznej, erupcji wulkanicznej i chmur popiołów wulkanicznych;
 - c) informacje dotyczące przedostania się do atmosfery materiałów radioaktywnych lub toksycznych chemikaliów;
 - d) informacje o zmianach dotyczących dostępności służby radionawigacji;
 - e) informacje o zmianach stanu lotnisk i ich urządzeń wraz z informacją o stanie pól ruchu naziemnego, gdy są one pokryte śniegiem, lodem lub znaczną warstwą wody;
 - f) informacje o balonach wolnych bezzałogowych;oraz inne informacje mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo.
- 3.2.2 Służba informacji powietrznej zapewniana statkom powietrznym obejmuje dostarczanie poza informacjami wymienionymi w pkt 3.2.1 również informacji dotyczących:
 - a) warunków pogodowych aktualnych lub prognozowanych na lotniskach odlotu, docelowym i zapasowym;
 - b) niebezpieczeństwa kolizji statków powietrznych wykonujących loty w przestrzeniach powietrznych klas C, D, E, F i G;
 - c) w przypadku lotów nad obszarami wodnymi, w miarę możliwości i gdy pilot tego zażąda – wszelkich dostępnych informacji, takich jak: radiowy znak wywoławczy, pozycja, rzeczywista linia drogi, prędkość itd. statków wodnych znajdujących się w danym obszarze.

3.2.3 Służba informacji powietrznej zapewniana lotom VFR obejmuje dostarczanie poza informacjami wymienionymi w pkt 3.2.1. również dostępnych informacji dotyczących ruchu i warunków pogodowych wzdłuż trasy lotu, gdy mogłyby one uniemożliwić kontynuowanie lotu zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością.

3.3 Służba automatycznej informacji lotniskowej (ATIS)

3.3.1 Stosowanie komunikatów ATIS w bezpośrednim przekazie zapytań i odpowiedzi

3.3.1.1 Na żądanie pilota odpowiedni organ służb ruchu lotniczego przekazuje odpowiedni(e) komunikat(y) ATIS.

3.3.1.2 Jeśli dostarczane są komunikaty foniczne ATIS i/lub D-ATIS, wówczas:

- a) statek powietrzny potwierdza otrzymanie informacji po nawiązaniu łączności odpowiednio z organem ATS zapewniającym służbę kontroli zbliżania, wieżą kontroli lotów lotniska lub lotniskową służbą informacji powietrznej (AFIS); oraz
- b) odpowiedni organ służb ruchu lotniczego podaje statkom powietrznym aktualne dane do nastawienia wysokościomierza, odpowiadając na potwierdzenie otrzymania komunikatu ATIS, lub w przypadku przylatujących statków powietrznych czyni to w innym czasie ustalonym przez właściwy organ.

3.3.1.3 Informacji zawartej w bieżącym komunikacie ATIS, którego odbiór został potwierdzony przez zainteresowany statek powietrzny, nie należy włączać do bezpośredniego przekazu skierowanego do statku powietrznego, z wyjątkiem informacji dotyczącej nastawienia wysokościomierza przekazanej zgodnie z pkt 3.3.1.2.

3.3.1.4 Jeżeli statek powietrzny potwierdzi odbiór nieaktualnej informacji ATIS, wówczas elementy informacji wymagające uaktualnienia niezwłocznie przekazuje się statkowi powietrznemu.

3.3.2 ATIS dla przylatujących i odlatujących statków powietrznych

3.3.2.1 Komunikaty ATIS zawierające informacje dla przylotów i odlotów zawierają następujące elementy informacji w wymienionej kolejności:

- a) nazwa lotniska;
- b) wskaźnik przylotu i/lub odlotu;
- c) rodzaj kontraktu, jeżeli nadawanie jest prowadzone za pomocą D-ATIS;
- d) oznacznik;
- e) w stosownych przypadkach – czas obserwacji;
- f) spodziewany(e) rodzaj(e) podejścia;
- g) droga(i) startowa(e) w użyciu; status systemu hamowania stanowiący ewentualne niebezpieczeństwo;
- h) istotne warunki na powierzchni drogi startowej oraz w stosownych przypadkach warunki hamowania;
- i) w stosownych przypadkach – czas oczekiwania;
- j) poziom przejściowy, jeżeli stosuje się;
- k) inne znaczące informacje operacyjne;
- l) prędkość i kierunek wiatru przyziemnego, włącznie z istotnymi zmianami, a gdy czujniki wiatromierzy są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych)

w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników statków powietrznych;

- m) widzialność i gdy ma to zastosowanie – RVR; ⁽⁴⁾
- n) aktualna pogoda; (*)
- o) zachmurzenie poniżej 1500 m (5000 ft) lub poniżej najwyższej minimalnej bezwzględnej wysokości sektorowej, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; cumulonimbus; jeżeli niebo nie jest widoczne – widzialność pionowa, gdy jest dostępna; (*)
- p) temperatura powietrza;
- q) temperatura punktu rosy;
- r) nastawy wysokościomierza(y);
- s) dostępne informacje o istotnych zjawiskach meteorologicznych w sektorach podejścia i wznoszenia, z uskokiem wiatru włącznie, oraz informacje o niedawnych warunkach pogodowych o znaczeniu operacyjnym;
- t) prognoza dla lądowania typu trend, gdy jest dostępna; oraz
- u) szczególne instrukcje ATIS.

3.3.3 ATIS dla przylatujących statków powietrznych

3.3.3.1 Komunikaty ATIS zawierające tylko informacje dla przylatujących statków powietrznych zawierają następujące elementy informacji w wymienionej kolejności:

- a) nazwa lotniska;
- b) wskaźnik przylotu;
- c) rodzaj kontraktu, jeżeli nadawanie jest prowadzone za pomocą D-ATIS;
- d) oznacznik;
- e) w stosownych przypadkach – czas obserwacji;
- f) spodziewany(e) rodzaj(e) podejścia;
- g) główna droga (główne drogi) lądowania; status systemu hamowania stanowiący ewentualne niebezpieczeństwo;
- h) istotne warunki na powierzchni drogi startowej oraz w stosownych przypadkach warunki hamowania;
- i) w stosownych przypadkach – czas oczekiwania;
- j) poziom przejściowy, jeżeli stosuje się;
- k) inne znaczące informacje operacyjne;
- l) prędkość i kierunek wiatru przyziemnego, włącznie z istotnymi zmianami, a gdy czujniki wiatromierzy są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych) w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników statków powietrznych;

⁴ *) Wskazane elementy są zastępowane określeniem „CAVOK”, jeżeli w momencie obserwacji równocześnie występują następujące warunki: a) widzialność wynosząca 10 km lub więcej oraz brak informacji o najmniejszej widzialności; b) brak chmur o znaczeniu operacyjnym; oraz c) brak warunków pogodowych o znaczeniu dla lotnictwa.

- m) widzialność i gdy ma to zastosowanie – RVR; (*)
- n) aktualna pogoda; (⁵)
- o) zachmurzenie poniżej 1500 m (5000 ft) lub poniżej najwyższej minimalnej bezwzględnej wysokości sektorowej, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; cumulonimbus; jeżeli niebo nie jest widoczne – widzialność pionowa, gdy jest dostępna; (*)
- p) temperatura powietrza;
- q) temperatura punktu rosy;
- r) nastawy wysokościomierza;
- s) dostępne informacje o istotnych zjawiskach meteorologicznych w sektorze podejścia, z uskokiem wiatru włącznie, oraz informacje o niedawnych warunkach pogodowych o znaczeniu operacyjnym;
- t) prognoza dla lądowania typu trend, gdy jest dostępna; oraz
- u) szczególne instrukcje ATIS.

3.3.4 ATIS dla odlatujących statków powietrznych

3.3.4.1 Komunikaty ATIS zawierające tylko informacje dla odlatujących statków powietrznych zawierają następujące elementy informacji w wymienionej kolejności:

- a) nazwa lotniska;
- b) wskaźnik odlotu;
- c) rodzaj kontraktu, jeżeli nadawanie jest prowadzone za pomocą D-ATIS;
- d) oznacznik;
- e) w stosownych przypadkach – czas obserwacji;
- f) droga(i) startowa(e) w użyciu do startu; status systemu hamowania stanowiący ewentualne niebezpieczeństwo;
- g) istotne warunki na powierzchni drogi startowej (dróg startowych) w użyciu do startu i w stosownych przypadkach warunki hamowania;
- h) w stosownych przypadkach – opóźnienie odlotu;
- i) poziom przejściowy, jeżeli stosuje się;
- j) inne znaczące informacje operacyjne;
- k) prędkość i kierunek wiatru przyziemnego, włącznie z istotnymi zmianami, a gdy czujniki wiatromierzy są dostępne na określonych odcinkach drogi startowej (dróg startowych) w użyciu, wskazanie drogi startowej i jej odcinka, którego informacja dotyczy, jeśli jest to wymagane przez użytkowników statków powietrznych;
- l) widzialność i gdy ma to zastosowanie – RVR; (*)
- m) aktualna pogoda; (⁶)

⁵ *) Wskazane elementy są zastępowane określeniem „CAVOK”, jeżeli w momencie obserwacji równocześnie występują następujące warunki: a) widzialność wynosząca 10 km lub więcej oraz brak informacji o najmniejszej widzialności; b) brak chmur o znaczeniu operacyjnym; oraz c) brak warunków pogodowych o znaczeniu dla lotnictwa.

- n) zachmurzenie poniżej 1500 m (5000 ft) lub poniżej najwyższej minimalnej bezwzględnej wysokości sektorowej, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; cumulonimbus; jeżeli niebo nie jest widoczne – widzialność pionowa, gdy jest dostępna; (*)
- o) temperatura powietrza;
- p) temperatura punktu rosy;
- q) nastawy wysokościomierza;
- r) dostępne informacje o istotnych zjawiskach meteorologicznych w sektorze wznoszenia, z uskokiem wiatru włącznie;
- s) prognoza dla lądowania typu trend, gdy jest dostępna; oraz
- t) szczególne instrukcje ATIS.

Rozdział 4 — Służba alarmowa

4.1 Stosowanie

4.1.1 Organy służb ruchu lotniczego zapewniają służbę alarmową:

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

4.2 Informacja udzielane statkom powietrznym znajdującym się w sąsiedztwie statku powietrznego w sytuacji awaryjnej

- 4.2.1 Jeżeli organ służb ruchu lotniczego ustalił, że dany statek powietrzny znajduje się w sytuacji awaryjnej, o charakterze sytuacji informuje się jak najszybciej inne statki powietrzne, o których wiadomo, że znajdują się w sąsiedztwie tego statku powietrznego, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w pkt 4.2.2.
- 4.2.2 Jeżeli organ służb ruchu lotniczego wie lub sądzi, że statek powietrzny staje się przedmiotem bezprawnej ingerencji, w łączności ATS powietrze-ziemia nie wspomina się o charakterze sytuacji, chyba że była już wcześniej o nim mowa w komunikatach z tego statku powietrznego i istnieje pewność, że taka wzmianka nie pogorszy sytuacji.

Rozdział 5 — Służby związane z meteorologią — Obserwacje ze statku powietrznego i meldunki z powietrza przekazywane za pomocą łączności fonicznej

5.1 Rodzaje obserwacji ze statku powietrznego

⁶ *) Wskazane elementy są zastępowane określeniem „CAVOK”, jeżeli w momencie obserwacji równocześnie występują następujące warunki: a) widzialność wynosząca 10 km lub więcej oraz brak informacji o najmniejszej widzialności; b) brak chmur o znaczeniu operacyjnym; oraz c) brak warunków pogodowych o znaczeniu dla lotnictwa.

5.1.1 Podczas każdej fazy lotu wykonuje się następujące obserwacje ze statku powietrznego:

- a) specjalne obserwacje ze statku powietrznego; oraz
- b) inne nieregularne obserwacje ze statku powietrznego.

5.2 Specjalne obserwacje ze statku powietrznego

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

- a) umiarkowana lub silna turbulencja; lub
- b) umiarkowane lub silne oblodzenie; lub
- c) silne fale górskie; lub
- d) burze bez gradu, które są zamaskowane, wbudowane, o znacznych rozmiarach przestrzennych lub występują w liniach szkwałów; lub
- e) burze z gradem, które są zamaskowane, wbudowane, o znacznych rozmiarach przestrzennych lub występują w liniach szkwałów; lub
- f) silna burza pyłowa lub piaskowa; lub
- g) chmura pyłu wulkanicznego; lub
- h) przederypcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna.

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

5.3 Inne nieregularne obserwacje ze statku powietrznego

5.3.1 Jeżeli występują inne warunki meteorologiczne, niż przedstawione w pkt 5.2.1, np. uskok wiatru, które w opinii pilota dowódcy mogą wpłynąć na bezpieczeństwo lub mogą mieć znaczny wpływ na efektywność lotów innych statków powietrznych, wówczas pilot dowódca powiadamia, tak szybko jak jest to możliwe, odpowiedni organ służb ruchu lotniczego.

5.4 Przekazywane obserwacje ze statku powietrznego za pomocą łączności fonicznej

5.4.1 Obserwacje ze statku powietrznego są przekazywane podczas lotu w czasie wykonywania obserwacji lub tak szybko jak jest to możliwe.

5.4.2 Obserwacje ze statku powietrznego są przekazywane jako meldunki z powietrza i są zgodne ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w dodatku 5.

5.5 Wymiana meldunków z powietrza

5.5.1 Organy ATS przekazują, tak szybko jak jest to możliwe, specjalne i nieregularne meldunki z powietrza:

- a) innym zainteresowanym statkom powietrznym;
- b) powiązanemu meteorologicznemu biuru nadzoru; oraz
- c) innym zainteresowanym organom ATS.

5.5.2 Komunikaty dla statków powietrznych są przekazywane na częstotliwości i przez okres czasu, które określa dany organ ATS.

DODATEK 4 — KLASY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ATS — ZAPEWNIANE SŁUŻBY I WYMOGI DOTYCZĄCE LOTÓW

(patrz część B, rozdział 1, pkt 1.2.1)

<i>Klasa</i>	<i>Rodzaj lotu</i>	<i>Zapewniana separacja</i>	<i>Zapewniana służba</i>	<i>Ograniczenia prędkości (*)</i>	<i>Wymagana łączność radiowa</i>	<i>Wymagana ciągła dwukierunkowa łączność foniczna powietrze-ziemia</i>	<i>Konieczność uzyskania zezwolenia ATC</i>
A	Tylko IFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
B	IFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
	VFR	Wszystkim statkom powietrznym	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
	VFR	VFR od IFR	1) Służba kontroli ruchu lotniczego w celu zapewnienia separowania od IFR; 2) Informacja o ruchu VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak

<i>Klasa</i>	<i>Rodzaj lotu</i>	<i>Zapewniana separacja</i>	<i>Zapewniana służba</i>	<i>Ograniczenia prędkości (*)</i>	<i>Wymagana łączność radiowa</i>	<i>Wymagana ciągła dwukierunkowa łączność foniczna powietrze-ziemia</i>	<i>Konieczność uzyskania zezwolenia ATC</i>
D	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu dotycząca lotów VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
	VFR	Brak	Informacja o ruchu IFR/VFR i VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
E	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego i jeżeli to jest możliwe, informacja o ruchu dotycząca lotów VFR	prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
	VFR	Brak	Informacja o ruchu, o ile jest to możliwe	prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3050 m (10 000 ft) AMSL	Nie (**)	Nie (**)	Nie

<i>Klasa</i>	<i>Rodzaj lotu</i>	<i>Zapewniana separacja</i>	<i>Zapewniana służba</i>	<i>Ograniczenia prędkości (*)</i>	<i>Wymagana łączność radiowa</i>	<i>Wymagana ciągła dwukierunkowa łączność foniczna powietrze-ziemia</i>	<i>Konieczność uzyskania zezwolenia ATC</i>
F	IFR	IFR od IFR, o ile jest to możliwe	Służba doradczą ruchu lotniczego; służba informacji powietrznej na żądanie	prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3050 m (10 000 ft) AMSL	Tak (**)	Nie (***)	Nie
	VFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3050 m (10 000 ft) AMSL	Nie (**)	Nie (**)	Nie
G	IFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3050 m (10 000 ft) AMSL	Tak (**)	Nie (**)	Nie
	VFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3050 m (10 000 ft) AMSL	Nie (**)	Nie (**)	Nie

(*) Gdy bezwzględna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3500 m (10 000 ft) AMSL, należy stosować FL 100 zamiast 10 000 ft.

<i>Klasa</i>	<i>Rodzaj lotu</i>	<i>Zapewniana separacja</i>	<i>Zapewniana służba</i>	<i>Ograniczenia prędkości (*)</i>	<i>Wymagana łączność radiowa</i>	<i>Wymagana ciągła dwukierunkowa łączność foniczna powietrze-ziemia</i>	<i>Konieczność uzyskania zezwolenia ATC</i>
<p>(**) Piloci utrzymują ciągły nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności w RMZ.</p>							
<p>(***) Foniczna łączność powietrze-ziemia jest obowiązkowa w przypadku lotów korzystających ze służby doradczej. Piloci utrzymują ciągły nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności w RMZ.</p>							

DODATEK 5

WYMOGI DOTYCZĄCE SŁUŻB W ŻEGLUDZE POWIETRZNEJ

SPECYFIKACJE TECHNICZNE DOTYCZĄCE OBSERWACJI ZE STATKÓW POWIETRZNYCH I MELDUNKÓW PRZEKAZYWANYCH ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI FONICZNEJ

1. TREŚĆ MELDUNKÓW Z POWIETRZA

1.1 SPECJALNE MELDUNKI Z POWIETRZA

1.1.1 Elementami zawartymi w specjalnych meldunkach z powietrza są:

Oznacznik rodzaju depeszy

Sekcja 1 (informacje o pozycji)

Znak rozpoznawczy statku powietrznego

Pozycja lub szerokość geograficzna i długość geograficzna

Czas

Poziom lub zakres poziomów

Sekcja 3 (informacje meteorologiczne)

Wybrany z listy przedstawionej w części B, rozdział 5, pkt 5.2.1 jeden z warunków uprawniających do wydania specjalnego meldunku z powietrza.

2. PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE KOMUNIKOWANIA O USKOKU WIATRU I PYLE WULKANICZNYM

2.1 Komunikowanie o uskoku wiatru

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

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

2.2 Informowanie o aktywności wulkanicznej po wykonaniu lotu

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

2.2.2 Otrzymany przez biuro meteorologiczne wypełniony formularz komunikatu o aktywności wulkanicznej jest bezzwłocznie przekazywany do meteorologicznego biura nadzoru

odpowiedzialnego za prowadzenie meteorologicznego nadzoru w rejonie informacji powietrznej, w którym aktywność wulkaniczna została zaobserwowana.

Suplement do załącznika

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

CZĘŚĆ B

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

Rozbieżność A11-01 Załącznik 11 ICAO Rozdział 2	Nowy przepis. Rozporządzenie Unii, pkt 1.5.1.1.2, który opiera się na załączniku 11 ICAO, pkt 2.24.1.1.1, Uwaga, stanowi: 1.5.1.1.2 Wymogi określone w lit. d) i e) dotyczą również organów służb ruchu lotniczego informowanych zgodnie z lit. c).
Rozbieżność A11-02 Załącznik 11 ICAO Rozdział 2	Nowy przepis. Rozporządzenie Unii, pkt 1.5.1.1.3, który opiera się na załączniku 11 ICAO, pkt 2.24.1.1.2 oraz 2.24.1.1, Uwaga, stanowi: 1.5.1.1.3 Jeśli pozycja statku powietrznego zostanie ustalona, organ służb ruchu powietrznego: a) powiadamia statek powietrzny o jego pozycji i działaniach naprawczych, które należy podjąć. Powiadomienie to następuje niezwłocznie po powzięciu przez organ ATS wiadomości o możliwości przechwycenia lub innego zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego; oraz b) w miarę konieczności dostarcza innym organom służb ruchu lotniczego i odpowiednim organom wojskowym odpowiednie informacje dotyczące błądzącego statku powietrznego oraz wszelkich udzielonych mu rad.
Rozbieżność A11-03 Załącznik 11 ICAO Rozdział 2	Nowy przepis. Rozporządzenie Unii, pkt 1.5.1.3, który opiera się na załączniku 11 ICAO, pkt 2.23.3, Uwaga 1, oraz pkt 2.24.1.3, stanowi: 1.5.1.3 W przypadku błądzącego lub niezidentyfikowanego statku powietrznego uwzględnia się możliwość, że statek powietrzny stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji. Odpowiedni organ wyznaczony

<p>Rozbieżność A11-04 Załącznik 11 ICAO Rozdział 3</p>	<p>przez państwo zostaje niezwłocznie poinformowany o uznaniu przez organ służb ruchu powietrznego, że błądzący lub niezidentyfikowany statek powietrzny może być przedmiotem bezprawnej ingerencji, co odbywa się zgodnie z lokalnie ustalonymi procedurami.</p> <p>Nowy przepis. Rozporządzenie Unii, pkt 2.2.2, stanowi:</p> <p>2.2.2 Zezwolenia wydawane przez organy kontroli ruchu lotniczego zapewniają separację:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) między wszystkimi lotami w przestrzeni powietrznej klas A i B; b) między lotami IFR w przestrzeni powietrznej klas C, D i E; c) między lotami IFR a lotami VFR w przestrzeni powietrznej klasy C; d) między lotami IFR a lotami specjalnymi VFR; e) między lotami specjalnymi VFR, chyba że właściwy organ ustali inaczej; <p>z takim wyjątkiem, że na żądanie pilota statku powietrznego i po uzgodnieniu z pilotem innego statku powietrznego – jeżeli jest to zgodne z ustaleniami właściwego organu w przypadkach wymienionych w lit. b) powyżej w klasach przestrzeni powietrznej D i E – zezwolenie dla lotu może zostać wydane pod warunkiem zachowania własnej separacji w odniesieniu do określonej części danego lotu na wysokości poniżej 3050 m (10 000 ft) podczas wznoszenia lub zniżania, wykonywanego w ciągu dnia w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością.</p>
<p>Rozbieżność A11-05 Załącznik 11 ICAO Rozdział 3</p>	<p>Rozporządzenie Unii, pkt 2.4.4.1, stanowi (i dodaje do normy ICAO określonej w załączniku 11, pkt 3.7.3.1 podkreślony tekst):</p> <p>2.4.4 Potwierdzenie przez powtórzenie zezwoleń i informacji dotyczących bezpieczeństwa</p> <p>2.4.4.1 Załoga lotnicza potwierdza przez powtórzenie kontrolerowi ruchu</p>

<p>Rozbieżność A11-06 Załącznik 11 ICAO Rozdział 3</p> <p>Rozbieżność A11-07 Załącznik 11 ICAO Rozdział 3</p>	<p>lotniczego te części zezwoleń i instrukcji ATC otrzymanych drogą foniczną, które dotyczą zapewnienia bezpieczeństwa lotów. Poniższe pozycje są zawsze potwierdzane przez powtórzenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zezwolenia ATC na lot; b) zezwolenia i instrukcje na zajęcie drogi startowej, lądowanie, start, oczekiwanie przed drogą startową, przecięcie, <u>kołowanie</u> i zawracanie na drodze startowej; oraz c) droga startowa w użyciu, nastawy wysokościomierza, kody SSR, <u>nowo przydzielone kanały łączności</u>, instrukcje dotyczące poziomu, kursu i prędkości; oraz d) przekazywane przez kontrolera lub zawarte w rozgłaszanych komunikatach ATIS poziomy przejściowe. <p>Rozporządzenie Unii, pkt 2.4.4.1.1, stanowi (i dodaje do normy ICAO określonej w załączniku 11, pkt 3.7.3.1.1 podkreślony tekst):</p> <p>2.4.4.1.1 Inne zezwolenia lub instrukcje, w tym zezwolenia warunkowe <u>i instrukcje dotyczące kołowania</u>, są powtarzane lub potwierdzane w sposób niepozostawiający wątpliwości, że zostały zrozumiane i zostaną zastosowane.</p> <p>Nowy przepis. Rozporządzenie Unii, pkt 2.6, stanowi:</p> <p>2.6 Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych</p> <p>2.6.1 Wykonywanie lotów specjalnych VFR w strefie kontrolowanej może być dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC. Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwoli na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych, takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe i działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki dodatkowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) w przypadku pilota: <ul style="list-style-type: none"> i) z dala od chmur i z widocznością terenu; ii) widzialność w locie jest nie mniejsza niż 1500 m lub w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m; iii) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kts lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji; oraz b) w przypadku ATC: <ul style="list-style-type: none"> i) wyłącznie w ciągu dnia, chyba że właściwy organ
---	---

<p>Rozbieżność A11-08 Załącznik 11 ICAO Rozdział 4</p> <p>Rozbieżność A3-01 Załącznik 3 ICAO Rozdział 5</p>	<p>określi inaczej;</p> <ul style="list-style-type: none"> ii) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m lub w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m; iii) pułap chmur jest nie niższy niż 180 m (600 ft). <p>Nowy przepis. Rozporządzenie Unii, pkt 3.1.2, który opiera się na załączniku 11 ICAO, pkt 4.1.1, Uwaga, stanowi:</p> <p>3.1.2 Korzystanie ze służby informacji powietrznej nie zwalnia pilota dowódcy statku powietrznego z żadnej odpowiedzialności i do niego należy ostateczna decyzja co do proponowanej zmiany planu lotu.</p> <p>Nowy przepis. Rozporządzenie Unii, pkt 5.2.2, stanowi:</p> <p>5.2.2 Właściwe organy określają w miarę potrzeby inne warunki, które podlegają zameldowaniu przez wszystkie statki powietrzne, jeżeli zostaną napotkane lub zaobserwowane.</p>
---	---