

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/469

z dnia 14 lutego 2020 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 923/2012, rozporządzenie (UE) nr 139/2014 i rozporządzenie (UE) 2017/373 w odniesieniu do wymogów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej, projektowania struktur przestrzeni powietrznej i jakości danych, bezpieczeństwa drogi startowej oraz uchylające rozporządzenie nr 73/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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. 36 ust. 1 lit. c) i g), art. 43 ust. 1 lit. a) i f) oraz art. 44 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽²⁾ ustanowiono wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej, które mają zastosowanie do ogólnego ruchu powietrznego (tzw. prawo lotnicze).
- (2) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 ⁽³⁾ ustanowiono wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk, w tym dotyczące zarządzania nimi, ich eksploatacji i certyfikacji oraz nadzoru nad nimi.
- (3) W rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/373 ⁽⁴⁾ ustanowiono wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej („ATM/ANS”) i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym („funkcje sieciowe ATM”) na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego oraz nadzoru nad nimi.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).

- (4) W celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii załogi statków powietrznych powinny być zobowiązane do składania sprawozdań organom służb ruchu lotniczego, w przypadkach gdy skuteczność hamowania drogi startowej nie jest tak dobra, jak im zgłoszono. Przedmiotowe obowiązki sprawozdawcze należy określić w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012.
- (5) Dnia 31 marca 2016 r. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”) przyjęła poprawkę 77-A do załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej dnia 7 grudnia 1944 r. w Chicago („konwencja chicagowska”), która ma na celu usprawnienie przekazywania informacji o niebezpiecznych warunkach meteorologicznych, zwiększenie orientacji sytuacyjnej oraz przyczynienie się do zwiększenia efektywności przebiegu trasy lotu, w tym omijania stref niebezpiecznych warunków meteorologicznych. Poprawka ta ma zastosowanie w umawiających się państwach ICAO od dnia 10 listopada 2016 r. i należy ją uwzględnić w rozporządzeniu (UE) 2017/373, w szczególności w przepisach dotyczących służb meteorologicznych (załącznik V – część MET).
- (6) Rozporządzenie (UE) 2017/373 powinno odzwierciedlać najnowszy stan wiedzy w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego, jak również najlepsze praktyki oraz postęp naukowy i techniczny w dziedzinie służb informacji lotniczej („AIS”). Zmiany rozporządzenia (UE) 2017/373 powinny zatem opierać się na stosownych normach i zalecanych metodach postępowania ICAO („SARPs”), w szczególności na szesnastym wydaniu załącznika 15 „Służby informacji lotniczej” do konwencji chicagowskiej, wykorzystując jednocześnie doświadczenia związane z zapewnianiem AIS w Unii, a także zapewniać proporcjonalność, czyli zależeć od wielkości, rodzaju i stopnia złożoności danej instytucji zapewniającej AIS („AISP”).
- (7) W dniu 31 marca 2016 r. ICAO przyjęła również poprawkę 77-B do załącznika 3 do konwencji chicagowskiej, której celem jest ograniczenie incydentów i wypadków na drogach startowych. Zmiana 77-B do załącznika 3 zacznie mieć zastosowanie w umawiających się państwach ICAO od dnia 5 listopada 2020 r. Zmianę tę należy również uwzględnić w rozporządzeniu (UE) 2017/373, w szczególności w odniesieniu do wymogów określonych w załączniku V w odniesieniu do świadczenia usług meteorologicznych oraz w załączniku VI w odniesieniu do zapewniania służb informacji lotniczej.
- (8) Piloci powinni być informowani za pomocą NOTAM, w przypadkach gdy droga startowa jest czasowo niedostępna z powodu prac związanych z oznakowaniem. Aby zwiększyć bezpieczeństwo na drodze startowej, należy odpowiednio informować pilotów, którzy mają prowadzić operacje na drodze startowej specjalnie przygotowanej do warunków zimowych lub śliskiej mokrej drodze startowej. Nie należy zezwalać na rozpowszechnianie współczynników tarcia wśród pilotów, gdyż współczynniki tarcia nie są skorelowane z osiąganymi samolotu.
- (9) W rozporządzeniu (UE) 2017/373 należy ustanowić wspólne przepisy techniczne dotyczące projektowania struktur przestrzeni powietrznej, jak również wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających służby projektowania procedur lotu („FPD”) aby zapewnić odpowiednie projektowanie, testowanie i walidowanie struktur przestrzeni powietrznej i procedury lotu przed oddaniem do użytku i wykorzystywaniem przez statki powietrzne.
- (10) Procedury lotu i wszelkie zmiany w tych procedurach mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych na lotnisku. Należy zatem wprowadzić wyraźne powiązanie między obowiązującymi rozporządzeniami (UE) nr 139/2014 i (UE) 2017/373.
- (11) Wraz z przyjęciem siódmego wydania załącznika 10 do konwencji chicagowskiej dotyczącego „Łączności lotniczej” (tom II) opublikowanego w lipcu 2016 r., piętnastego wydania załącznika 11 do konwencji chicagowskiej dotyczącego „Służb ruchu lotniczego” oraz szesnastego wydania dokumentu 4444 „Procedury służb żeglugi powietrznej – zarządzanie ruchem lotniczym (PANS ATM)” ICAO przyjęło nowe normy i zalecane metody postępowania ICAO dotyczące bezpieczeństwa lotniczego w zapewnianiu służb ruchu lotniczego („ATS”).
- (12) Z tych względów oraz w celu zapewnienia jednolitego wdrażania zasadniczych wymogów określonych w pkt 2.3 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 i zgodności z tymi wymogami należy wprowadzić stosowne zmiany w rozporządzeniu (UE) 2017/373.
- (13) Rozporządzenie (UE) nr 923/2012 oraz rozporządzenie (UE) 2017/373 powinny zawierać również szczegółowe przepisy dotyczące dostępności kanału awaryjnego o bardzo wysokiej częstotliwości (VHF) oraz warunków korzystania z tego kanału.

- (14) Biorąc pod uwagę wpływ ATM/ANS na działania pilota i eksploatację lotniska, wspomniane nowe środki należy uwzględnić również w odpowiednich przepisach rozporządzenia (UE) nr 923/2012.
- (15) Przedmiotowe nowe środki obejmują również szczegółowe przepisy dotyczące jakości danych lotniczych i informacji lotniczych, w związku z czym należy uchylić rozporządzenie (UE) nr 73/2010 ⁽⁵⁾.
- (16) Branży oraz właściwym organom państw członkowskich należy zapewnić wystarczający czas na dostosowanie się do środków wprowadzanych na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (17) Podstawę środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu stanowią opinie nr 02/2018, nr 03/2018 oraz nr 03/2019 wydane przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (18) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 57 otrzymuje brzmienie:

„57) »lotnisko kontrolowane (ang. *controlled aerodrome*)« oznacza lotnisko, na którym w odniesieniu do ruchu lotniskowego zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego;”;

b) dodaje się pkt 144 i 145 w brzmieniu:

„144) »strefa krytyczna (ang. *critical area*)« oznacza strefę o określonych wymiarach, rozciągającą się wokół urządzeń naziemnych systemu podejścia precyzyjnego, obecność pojazdu lub statku powietrznego w której powoduje niedopuszczalne zakłócenia sygnału naprowadzania;

145) »strefa wrażliwa (ang. *sensitive area*)« oznacza strefę rozciągającą się poza strefę krytyczną, w której parkowanie lub ruch statku powietrznego lub pojazdów lub oba te działania wpłyną na sygnał naprowadzający w zakresie, w jakim może to stanowić niedopuszczalne zakłócenie dla statku powietrznego wykorzystującego ten sygnał.”;

2) dodaje się art. 4a w brzmieniu:

„Artykuł 4a

Bardzo wysoka częstotliwość (VHF) – częstotliwość w niebezpieczeństwie

1. Nie naruszając przepisów ust. 2, państwa członkowskie zapewniają, aby VHF częstotliwość w niebezpieczeństwie (121,500 MHz) wykorzystywano jedynie do celów awaryjnych określonych w pkt SERA.14095 lit. d) załącznika.

2. Państwa członkowskie mogą wyjątkowo zezwolić na korzystanie z VHF częstotliwości w niebezpieczeństwie, o której mowa w ust. 1, do celów innych niż cele określone w pkt SERA.14095 lit. d) załącznika, jeżeli ograniczą je do niezbędnych do osiągnięcia celu, oraz dokonają tego, aby ograniczyć wpływ na statek powietrzny znajdujący się w sytuacji zagrożenia lub sytuacji awaryjnej oraz na działania organów służb ruchu lotniczego.”;

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

Artykuł 2

W załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 23 z 27.1.2010, s. 6).

Artykuł 3

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/373 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot

Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się wspólne wymogi dotyczące:

- a) zapewniania zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej („ATM/ANS”) na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego, w szczególności w odniesieniu do osób prawnych lub fizycznych zapewniających te służby i funkcje;
- b) właściwych organów i kwalifikowanych jednostek działających w ich imieniu, które wykonują zadania w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów w stosunku do służb, o których mowa w lit. a);
- c) zasad i procedur dotyczących projektowania struktur przestrzeni powietrznej.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) »instytucja zapewniająca ATM/ANS (ang. *ATM/ANS provider*)« oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną zapewniającą wszelkie ATM/ANS zdefiniowane w art. 3 pkt 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, pojedynczo albo w ramach zespołu, na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego;”;

b) dodaje się nowe pkt 6, 7 i 8 w brzmieniu:

„6) »projektowanie struktur przestrzeni powietrznej (ang. *design of airspace structures*)« oznacza proces właściwego projektowania, testowania i walidowania struktur przestrzeni powietrznej przed oddaniem ich do użytku i rozpoczęciem ich wykorzystywania przez statki powietrzne;

7) »pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS) (ang. *airborne collision avoidance system*)« oznacza system pokładowy statku powietrznego oparty na wykorzystaniu sygnałów transpondera wtórnego radaru dozorowania (SSR), który działa niezależnie od wyposażenia naziemnego i zapewnia pilotowi informacje o potencjalnym zagrożeniu kolizją ze statkami powietrznymi wyposażonymi w transpondery SSR;

8) »podmiot tworzący dane lotnicze i informacje lotnicze” (ang. *entity originating aeronautical data and aeronautical information*)« oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za tworzenie danych i informacji lotniczych wykorzystywanych jako źródło w produktach informacji lotniczej i usługach w zakresie informacji lotniczej. Podmioty te nie obejmują instytucji zapewniających ATM/ANS, o których mowa w art. 2 pkt 2 niniejszego rozporządzenia, ani lotnisk określonych w art. 2 pkt 1 lit. e) rozporządzenia (UE) 2018/1139.”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) nagłówek otrzymuje brzmienie:

„Zapewnianie ATM/ANS oraz projektowanie struktur przestrzeni powietrznej”;

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zapewnianie odpowiednich służb ATM/ANS oraz projektowanie struktur przestrzeni powietrznej odbywało się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w sposób ułatwiający ogólny ruch lotniczy oraz z uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa, wymogów dotyczących ruchu oraz wpływu na środowisko.”;

c) dodaje się ust. 5, 6, 7, 8 i 9 w brzmieniu:

„5. Państwa członkowskie dopilnowują, aby:

a) podmioty tworzące dane lub informacje lotnicze spełniały wymogi określone w:

- (i) pkt ATM/ANS.OR.A.085 załącznika III, z wyjątkiem wymogów określonych w lit. c) oraz d), lit. f) ppkt 1 i lit. g) tego punktu;
- (ii) pkt ATM/ANS.OR.A.090 załącznika III;

- b) dane lotnicze i informacje lotnicze są tworzone, przetwarzane i przekazywane przez odpowiednio przeszkolony, kompetentny i upoważniony personel.

Jeżeli dane lotnicze lub informacje lotnicze przeznaczone są do wykorzystania na potrzeby lotów IFR lub lotów specjalnych VFR, wymogi, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), mają zastosowanie do wszystkich podmiotów tworzących te dane i informacje.

6. W przypadku stwierdzenia potrzeby zapewnienia służb ruchu lotniczego w określonych fragmentach przestrzeni powietrznej lub na określonych lotniskach, państwa członkowskie dopilnowują, aby wskazano, jakie służby ruchu lotniczego mają zostać zapewnione w tych fragmentach przestrzeni powietrznej lub na tych lotniskach.

7. Państwa członkowskie dopilnowują, aby właściwe instytucje zapewniające ATM/ANS oraz operatorzy statków powietrznych dokonali stosownych ustaleń na potrzeby odpowiedniej koordynacji zapewnianych działań i służb oraz wymiany odpowiednich danych i informacji.

8. Państwa członkowskie określają osoby lub organizacje odpowiedzialne za projektowanie struktur przestrzeni powietrznej i dopilnowują przestrzegania przez te osoby lub organizacje wymogów określonych w dodatku 1 do załącznika XI (część FPD).

9. Państwa członkowskie zapewniają aktualizacje i okresowe przeglądy procedur lotu lotnisk i przestrzeni powietrznej pod ich nadzorem. W tym celu państwa członkowskie określają osoby lub organizacje odpowiedzialne za te zadania i zapewniają, aby te osoby lub organizacje spełniały wymogi określone w art. 6 lit. a) i k).”;

- 4) dodaje się art. 3a, 3b, 3c i 3d w brzmieniu:

„Artykuł 3a

Określenie zapotrzebowania na zapewnienie służb ruchu lotniczego

1. Państwa członkowskie określają potrzebę zapewnienia służb ruchu lotniczego, uwzględniając wszystkie poniższe czynniki:

- rodzaje ruchów lotniczych wymagających zapewnienia tych służb;
- intensywność ruchu lotniczego;
- warunki meteorologiczne;
- inne istotne czynniki związane z celami służb ruchu lotniczego określone w pkt ATS.TR.100 załącznika IV.

2. Określając potrzebę zapewnienia służb ruchu lotniczego, państwa członkowskie nie powinny uwzględniać, czy statki powietrzne są wyposażone w pokładowy system zapobiegania kolizjom.

Artykuł 3b

Koordynacja między organami wojskowymi a instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego

Nie naruszając przepisów art. 6 rozporządzenia (WE) nr 2150/2005, państwa członkowskie ustanawiają specjalne procedury umożliwiające:

- powiadamanie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w przypadku dostrzeżenia przez organy wojskowe, że statek powietrzny, który jest lub może być cywilnym statkiem powietrznym, zbliża się do obszaru, na którym może zająć konieczność przechwytywania, lub znajduje się na tym obszarze;
- potwierdzenie tożsamości statku powietrznego przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego w ścisłej koordynacji z organem wojskowym i przekazanie temu statkowi powietrznemu wskazówek nawigacyjnych niezbędnych do uniknięcia konieczności przechwytywania.

Artykuł 3c

Koordynacja operacji lotniczych, które są potencjalnie niebezpieczne dla lotnictwa cywilnego

1. Państwa członkowskie zapewniają koordynację na swoim terytorium – w tym nad morzem pełnym – operacji potencjalnie niebezpiecznych dla cywilnych statków powietrznych, w przypadku gdy właściwy organ zaakceptował, zgodnie z porozumieniem ICAO dotyczącym regionalnej żeglugi powietrznej, odpowiedzialność w zakresie zapewnienia służb ruchu lotniczego w danej przestrzeni powietrznej. Koordynacja następuje wystarczająco wcześnie, aby umożliwić rozpowszechnienie informacji dotyczących tych działań w odpowiednim czasie.

2. Państwa członkowskie zawierają porozumienia dotyczące rozpowszechniania informacji dotyczących działań, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 3d

Bardzo wysoka częstotliwość (VHF) – częstotliwość w niebezpieczeństwie

1. Nie naruszając przepisów ust. 2, państwa członkowskie zapewniają, aby VHF częstotliwość w niebezpieczeństwie (121,500 MHz) wykorzystywano wyłącznie do celów awaryjnych, jak określono w pkt ATS.OR.405 lit. a) załącznika IV.

2. Państwa członkowskie mogą wyjątkowo zezwolić na korzystanie z VHF częstotliwości w niebezpieczeństwie, o której mowa w ust. 1, do celów innych niż cele określone w pkt ATS.OR.405 lit. a) załącznika IV, jeżeli ograniczą je do niezbędnych do osiągnięcia celu, oraz dokonają tego, aby ograniczyć wpływ na statek powietrzny znajdujący się w sytuacji zagrożenia lub sytuacji awaryjnej oraz na działania organów służb ruchu lotniczego.”;

5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) w przypadku instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego – oprócz wymogów określonych w lit. a) i c) – wymogi ustanowione w załączniku IV (część ATS) oraz wymogi ustanowione w rozporządzeniu (UE) nr 923/2012;”;

b) lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) w przypadku instytucji zapewniających służby projektowania procedur lotu – oprócz wymogów określonych w lit. a) i b) – wymogi ustanowione w załączniku XI (część FPD);”;

6) w załącznikach I, II, III, IV, V, VI i XI wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Rozporządzenie (UE) nr 73/2010 traci moc ze skutkiem od dnia 27 stycznia 2022 r.

Artykuł 5

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 27 stycznia 2022 r.

Następujące punkty niniejszego rozporządzenia stosuje się od dnia 5 listopada 2020 r.:

— załącznik I pkt 10 lit. b),

— w załączniku III:

— pkt 5,

— w pkt 6: Dodatek 3 – „FORMULARZ SNOWTAM”.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 14 lutego 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012

W załączniku wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt SERA.3210 lit. d) pkt 4 ppkt (ii) lit. A) i B) otrzymuje brzmienie:
 - „A) ruch osób i pojazdów na polu manewrowym lotniska ograniczony jest do niezbędnego minimum, przy czym szczególnie uwzględnia się wymogi dotyczące ochrony strefy krytycznej i strefy wrażliwej (stref krytycznych i stref wrażliwych) pomocy radionawigacyjnych;
 - B) z zastrzeżeniem przepisów ppkt (iii), stosuje się metodę lub metody separacji między pojazdami i kołującymi statkami powietrznymi określone przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej (»ANSP«) i zatwierdzone przez właściwy organ, z uwzględnieniem dostępnych pomocy;”;
 - 2) pkt SERA.3210 lit. d) ppkt 4 (iv) lit. A) otrzymuje brzmienie:
 - „A) pojazdy i pojazdy holujące statki powietrzne dają pierwszeństwo drogi statkom powietrznym lądującym, startującym lub kołującym”;
 - 3) w pkt SERA.8005 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) wydaje jedno lub więcej: zezwolenia, instrukcje lub informacje służące zapobieganiu kolizjom statków powietrznych znajdujących się pod jego kontrolą oraz usprawnieniu i utrzymaniu uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;”;
 - b) w lit. c) wprowadza się następujące zmiany:
 - a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Z wyjątkiem przypadków operacji na drogach startowych równoległych lub prawie równoległych, o których mowa w ATS.TR.255 w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 (*), lub przypadków, w których można zastosować redukcję minimów separacji w sąsiedztwie lotnisk, separację zapewnia organ kontroli ruchu lotniczego przez zastosowanie przynajmniej jednego z następujących rodzajów separacji:
- (*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).”;
- b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) separacji pionowej uzyskiwanej przez przydzielenie różnych poziomów wybranych z tabeli poziomów przelotu podanych w dodatku 3, z tym wyjątkiem, że określona w tej tabeli współzależność określanych poziomów i linii 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 (1 000 ft) do poziomu FL 410 włącznie oraz nominalnie 600 m (2 000 ft) powyżej tego poziomu. Do wyznaczenia separacji pionowej nie wykorzystuje się informacji dotyczących wysokości geometrycznej;”;
- 4) pkt SERA.8012 otrzymuje brzmienie:
 - „a) Organy kontroli ruchu lotniczego stosują minima separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym do statków powietrznych w fazach lotu: podejście i odlot w następujących okolicznościach:
 - 1) statek powietrzny wykonuje lot bezpośrednio za innym statkiem powietrznym na tej samej wysokości bezwzględnej lub mniej niż 300 m (1 000 ft) poniżej;
 - 2) oba statki powietrzne wykorzystują tę samą drogę startową lub równoległe drogi startowe oddalone od siebie o mniej niż 760 m (2 500 ft);
 - 3) statek powietrzny wykonuje przelot za innym statkiem powietrznym na tej samej wysokości bezwzględnej lub mniej niż 300 m (1 000 ft) poniżej.

- b) Lit. a) nie ma zastosowania do przylatujących lotów VFR oraz do przylatujących lotów IFR wykonujących podejście z widocznością w przypadku, gdy statek powietrzny zgłosił poprzedni statek w polu widzenia i otrzymał instrukcje, aby wykonywać przelot za tym statkiem powietrznym i samemu zachować separację od niego. W takich przypadkach organ kontroli ruchu lotniczego wydaje ostrzeżenie o turbulencji w śladzie aerodynamicznym.”;
- 5) w pkt SERA.8015 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. b) dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
- „6) W przypadku wektorowania lub przebiegu trasy, które nie są ujęte w planie lotu, na skutek czego lot IFR znajduje się poza opublikowaną trasą ATS lub procedurą podejścia według wskazań przyrządów, kontroler ruchu lotniczego pełniący służbę dozorowania ATS wydaje zezwolenia tak, aby przewidziane przewyższenie nad przeszkodami istniało do czasu aż dany statek powietrzny osiągnie punkt, w którym pilot ponownie znajdzie się na trasie opisanej w planie lotu, na trasie ATS lub rozpocznie procedurę podejścia według wskazań przyrządów.”;
- b) w lit. d) pkt 5 otrzymuje brzmienie:
- „5) wszelkie niezbędne instrukcje lub informacje dotyczące innych zagadnień, takich jak przydział czasu na start wynikający z zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w stosownych przypadkach, manewry podejścia lub odlotu, łączność oraz czas wygaśnięcia zezwolenia.”;
- c) w lit. e) nagłówek otrzymuje brzmienie:
- „Potwierdzenie przez powtórzenie zezwoleń, instrukcji i informacji dotyczących bezpieczeństwa”;
- d) w lit. eb) wprowadza się następujące zmiany:
- (i) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) Z wyjątkiem sytuacji gdy wiadomo, że statek powietrzny otrzymał już informacje w ramach bezpośredniego przekazu, ustawienie wysokościomierza QNH musi zostać uwzględnione w:
- (i) zezwoleniu na zniżanie przy pierwszym wydaniu zezwolenia na wysokości bezwzględnej poniżej poziomu przejściowego;
- (ii) w zezwoleniach na podejście lub w zezwoleniach na wejście w krąg lotniskowy;
- (iii) w zezwoleniach na kołowanie dla odlatującego statku powietrznego.”;
- (ii) zdanie wprowadzające w pkt 5 otrzymuje brzmienie:
- „Kiedy statek powietrzny otrzymał zezwolenie na lądowanie lub informację o dostępności drogi startowej do lądowania na lotniskach AFIS oraz wykonuje swoje podejście, wykorzystując ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska (QFE), pozycja statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej musi być wyrażana jako wysokość nad poziomem lotniska w czasie tej części lotu, dla której można wykorzystywać QFE, z zastrzeżeniem, że musi ona być wyrażana jako wysokość nad poziomem proggu drogi startowej.”;
- 6) w pkt SERA.9005 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
- (i) dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:
- „7) informacje o anormalnej konfiguracji i stanie statku powietrznego;
- 8) inne informacje mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo.”;
- (ii) uchyla się akapit drugi;
- b) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- (i) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) 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; oraz”;
- (ii) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
- „4) komunikatów, w tym zezwoleń, otrzymanych od innych organów służb ruchu lotniczego, które mają być przekazane statkowi powietrznemu.”;

- c) dodaje się lit. d) w brzmieniu:
- „d) AFIS zapewniana statkom powietrznym, poza odnośnymi elementami wymienionymi w lit. a) i b), obejmuje również dostarczanie informacji dotyczących:
 - 1) niebezpieczeństwa kolizji ze statkami powietrznymi, pojazdami i osobami pozostającymi w ruchu na polu manewrowym;
 - 2) drogi startowej w użyciu.”;
- 7) pkt SERA.9010 lit. a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) Jeżeli statek powietrzny potwierdzi odbiór nieaktualnej informacji ATIS, organ ATS niezwłocznie podejmuje jedno z następujących działań:
 - (i) przekazuje statkowi powietrznemu wszelkie elementy informacji wymagające uaktualnienia;
 - (ii) wydaje statkowi powietrznemu polecenie uzyskania aktualnych informacji ATIS.”;
- 8) pkt SERA.13010 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) O ile właściwy organ nie ustali inaczej, weryfikacja pokazywanych informacji o poziomie w oparciu o barometryczną wysokość bezwzględną wykonywana jest przynajmniej raz przez odpowiednio wyposażony organ ATS w momencie początkowego kontaktu z danym statkiem powietrznym lub, jeżeli nie jest to możliwe, jak najszybciej po tym momencie.”;
- 9) w pkt SERA.14095 dodaje się lit. d) w brzmieniu:
- „d) Jak określono w art. 4a, częstotliwość VHF w niebezpieczeństwie (121 500 MHz) jest wykorzystywana wyłącznie do celów awaryjnych obejmujących:
 - 1) udostępnienie niezakłóconego kanału między statkiem powietrznym znajdującym się w stanie zagrożenia lub w sytuacji awaryjnej a stacją naziemną, w przypadku gdy normalne kanały są wykorzystywane dla innego statku powietrznego;
 - 2) udostępnienie kanału łączności na częstotliwości VHF między statkiem powietrznym a lotniskami, który nie jest zwykle wykorzystywany przez międzynarodowe służby lotnicze, na wypadek sytuacji awaryjnej;
 - 3) udostępnienie wspólnego kanału łączności na częstotliwości VHF między statkiem powietrznym, cywilnym albo wojskowym, a także między takim statkiem powietrznym a służbami naziemnymi zaangażowanymi we wspólne operacje poszukiwawczo-ratownicze przed przejściem – w razie konieczności – na odpowiednią częstotliwość;
 - 4) zapewnienie łączności ziemia-powietrze ze statkiem powietrznym, w przypadku gdy awaria wyposażenia pokładowego uniemożliwia korzystanie ze zwykłych kanałów;
 - 5) udostępnienie kanału na potrzeby działania awaryjnych nadajników lokalizacyjnych oraz łączności między jednostką ratunkową a statkiem powietrznym biorącym udział w operacjach poszukiwawczo-ratowniczych;
 - 6) udostępnienie wspólnego kanału VHF na potrzeby łączności między cywilnym statkiem powietrznym a przechwytyjącym statkiem powietrznym lub organami kierującymi przechwytywaniem oraz między cywilnym lub przechwytyjącym statkiem powietrznym a organami służb ruchu lotniczego w przypadku przechwytywania cywilnego statku powietrznego.”.
- 10) w pkt SERA.12005 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 8 otrzymuje brzmienie:
 - „8) przederupcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna; lub”;
 - b) dodaje się pkt 9 w brzmieniu:
 - „9) stwierdzona skuteczność hamowania drogi startowej nie jest tak dobra, jak zgłoszono.”.
-

ZAŁĄCZNIK II

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 139/2014

w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ADR.OR.B.015 lit. b) pkt 2 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„ii) rodzaju operacji prowadzonych na lotnisku oraz w powiązanej z nim przestrzeni powietrznej; oraz”;

b) pkt ADR.OR.B.025 lit. a) pkt 1 ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) że procedury lotu lotniska i powiązane zamiany tych procedur określono zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/373 (*).

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

ZAŁĄCZNIK III

Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/373

W załącznikach I, II, III, IV, V, VI i XI wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- a) przed nagłówkiem „DEFINICJE TERMINÓW STOSOWANYCH W ZAŁĄCZNIKACH II–XIII” dodaje się spis treści w brzmieniu:

„SPIS TREŚCI

- ZAŁĄCZNIK I – DEFINICJE TERMINÓW STOSOWANYCH W ZAŁĄCZNIKACH II–XIII (część DEFINICJE)
- ZAŁĄCZNIK II – WYMAGANIA STAWIANE WŁAŚCIWYM ORGANOM – NADZÓR NAD SŁUŻBAMI I POZOSTAŁYMI FUNKCJAMI SIECIOWYMI ATM (część ATM/ANS.AR)
- PODCZĘŚĆ A – WYMAGANIA OGÓLNE (ATM/ANS.AR.A)
- PODCZĘŚĆ B – ZARZĄDZANIE (ATM/ANS.AR.B)
- PODCZĘŚĆ C – NADZÓR, CERTYFIKACJA I EGZEKOWANIE PRZEPISÓW (ATM/ANS.AR.C)
- Dodatek 1 – CERTYFIKAT INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCEJ SŁUŻBY
- ZAŁĄCZNIK III – WSPÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY (część ATM/ANS.OR)
- PODCZĘŚĆ A – WYMAGANIA OGÓLNE (ATM/ANS.OR.A)
- PODCZĘŚĆ B – ZARZĄDZANIE (ATM/ANS.OR.B)
- PODCZĘŚĆ C – SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY INNYCH NIŻ INSTYTUCJE ZAPEWNIAJĄCE ATS (ATM/ANS.OR.C)
- PODCZĘŚĆ D – SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH ANS I ATFM ORAZ MENEDŻERA SIECI (ATM/ANS.OR.D)
- Dodatek 1 – KATALOG DANYCH LOTNICZYCH
- ZAŁĄCZNIK IV – SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO (część ATS)
- PODCZĘŚĆ A – DODATKOWE WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO (ATS.OR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- SEKCJA 2 – BEZPIECZEŃSTWO SŁUŻB
- SEKCJA 3 – SZCZEGÓLNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE CZYNNIKA LUDZKIEGO W ODNIESIENIU DO INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO
- SEKCJA 4 – WYMAGANIA DOTYCZĄCE ŁĄCZNOŚCI
- SEKCJA 5 – WYMAGANIA W ZAKRESIE INFORMACJI
- PODCZĘŚĆ B – WYMOGI TECHNICZNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO (ATS.TR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- SEKCJA 2 – SŁUŻBA KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO

SEKCJA 3 – SŁUŻBA INFORMACJI POWIETRZNEJ

SEKCJA 4 – SŁUŻBA ALARMOWA

ZAŁĄCZNIK V – WYMAGANIA SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY METEOROLOGICZNE (część MET)

PODCZEŚĆ A – DODATKOWE WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY METEOROLOGICZNE (MET.OR)

SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE

SEKCJA 2 – WYMAGANIA SZCZEGÓŁOWE

Rozdział 1 – Wymagania dotyczące lotniczych stacji meteorologicznych

Rozdział 2 – Wymagania dotyczące lotniskowych biur meteorologicznych

Rozdział 3 – Wymagania dotyczące meteorologicznych biur nadzoru

Rozdział 4 – Wymagania dotyczące centrów doradczych ds. chmury pyłu wulkanicznego (VAAC)

Rozdział 5 – Wymagania dotyczące centrów doradczych ds. cyklonu tropikalnego (TCAC)

Rozdział 6 – Wymagania dotyczące światowych centrów prognoz obszarowych (WAFC)

PODCZEŚĆ B – WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY METEOROLOGICZNE (MET.TR)

SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE

SEKCJA 2 – WYMAGANIA SZCZEGÓŁOWE

Rozdział 1 – Wymagania techniczne dotyczące lotniczych stacji meteorologicznych

Rozdział 2 – Wymagania techniczne dotyczące lotniskowych biur meteorologicznych

Rozdział 3 – Wymagania techniczne dotyczące meteorologicznych biur nadzoru

Rozdział 4 – Wymagania techniczne dotyczące centrów doradczych ds. chmury pyłu wulkanicznego (VAAC)

Rozdział 5 – Wymagania techniczne dotyczące centrów doradczych ds. cyklonów tropikalnych (TCAC)

Rozdział 6 – Wymagania techniczne dotyczące światowych centrów prognoz obszarowych (WAFC)

Dodatek 1 – Szablon METAR

Dodatek 2 – Ustalony obszar pokrycia prognozami WAFS w postaci map

Dodatek 3 – Szablon TAF

Dodatek 4 – Szablon ostrzeżeń o uskoku wiatru

Dodatek 5A – Szablon SIGMET i AIRMET

Dodatek 5B – Szablon specjalnych meldunków z powietrza (łącze »w górę«)

- Dodatek 6 – Szablon informacji doradczych dotyczących pyłu wulkanicznego
- Dodatek 7 – Szablon informacji doradczych dotyczących cyklonów tropikalnych
- Dodatek 8 – Zakresy i rozdzielczość liczbowych wartości elementów zawartych w informacjach doradczych o pyłe wulkanicznym i cyklonie tropikalnym, SIGMET/AIRMET oraz ostrzeżeniach lotniskowych i ostrzeżeniach o uskoku wiatru
- ZAŁĄCZNIK VI – SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ (część AIS)
- PODCZEŚĆ A – DODATKOWE WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ (AIS.OR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- SEKCJA 2 – ZARZĄDZANIE JAKOŚCIĄ DANYCH
- SEKCJA 3 – PRODUKTY INFORMACJI LOTNICZEJ
- Rozdział 1 – Ustandaryzowana forma prezentacji informacji lotniczych
- Rozdział 2 – Cyfrowe zbiory danych
- SEKCJA 4 – SŁUŻBY DYSTRYBUCJI I SŁUŻBY INFORMACJI PRZED LOTEM
- SEKCJA 5 – AKTUALIZACJE PRODUKTÓW INFORMACJI LOTNICZEJ
- SEKCJA 6 – WYMAGANIA DOTYCZĄCE PERSONELU
- PODCZEŚĆ B – WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ (AIS.TR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- SEKCJA 2 – ZARZĄDZANIE JAKOŚCIĄ DANYCH
- SEKCJA 3 – PRODUKTY INFORMACJI LOTNICZEJ
- Rozdział 1 – Ustandaryzowana forma prezentacji informacji lotniczych
- Rozdział 2 – Cyfrowe zbiory danych
- SEKCJA 4 – SŁUŻBY DYSTRYBUCJI I SŁUŻBY INFORMACJI PRZED LOTEM
- SEKCJA 5 – AKTUALIZACJE PRODUKTÓW INFORMACJI LOTNICZEJ
- Dodatek 1 – ZAWARTOŚĆ ZBIORU INFORMACJI LOTNICZYCH (AIP)
- Dodatek 2 – FORMULARZ NOTAM
- Dodatek 3 – FORMULARZ SNOWTAM
- Dodatek 4 – FORMULARZ ASHTAM
- ZAŁĄCZNIK VII – SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ŚWIADCZĄCYCH USŁUGI W ZAKRESIE DANYCH (część DAT)
- PODCZEŚĆ A – DODATKOWE WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ŚWIADCZĄCYCH USŁUGI W ZAKRESIE DANYCH (DAT.OR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- SEKCJA 2 – WYMAGANIA SZCZEGÓŁOWE

- PODCZEŚĆ B – WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ŚWIADCZĄCYCH USŁUGI W ZAKRESIE DANYCH (DAT.TR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- ZAŁĄCZNIK VIII – SZCZEGÓLNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY ŁĄCZNOŚCI, NAWIGACJI LUB DOZOROWANIA (część CNS)
- PODCZEŚĆ A – DODATKOWE WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY ŁĄCZNOŚCI, NAWIGACJI LUB DOZOROWANIA (CNS.OR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- PODCZEŚĆ B – WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY ŁĄCZNOŚCI, NAWIGACJI LUB DOZOROWANIA (CNS.TR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- ZAŁĄCZNIK IX – SZCZEGÓLNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH ZARZĄDZANIE PRZEPŁYWEM RUCHU LOTNICZEGO (część ATFM)
- WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH ZARZĄDZANIE PRZEPŁYWEM RUCHU LOTNICZEGO (ATFM.TR)
- ZAŁĄCZNIK X – SZCZEGÓLNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNAJĄ (część ASM)
- WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNAJĄ (ASM.TR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- ZAŁĄCZNIK XI – WYMAGANIA SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY PROJEKTOWANIA PROCEDUR LOTU (część FPD)
- PODCZEŚĆ A – DODATKOWE WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY PROJEKTOWANIA PROCEDUR LOTU (FPD.OR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- PODCZEŚĆ B – WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY PROJEKTOWANIA PROCEDUR LOTU (FPD.TR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- Dodatek 1 – WYMAGANIA DOTYCZĄCE STRUKTUR PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ORAZ ZAWARTYCH W NICH PROCEDUR LOTU
- ZAŁĄCZNIK XII – WYMAGANIA SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE MENEDŻERA SIECI (część NM)
- WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE MENEDŻERA SIECI (NM.TR)
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- ZAŁĄCZNIK XIII – WYMAGANIA W ZAKRESIE SZKOLENIA I OCENY KOMPETENCJI PERSONELU DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY (część PERS)
- PODCZEŚĆ A – PERSONEL ODPOWIEDZIALNY ZA ELEKTRONICZNE SYSTEMY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU LOTNICZEGO
- SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE
- SEKCJA 2 – WYMAGANIA DOTYCZĄCE SZKOLEŃ
- SEKCJA 3 – WYMAGANIA DOTYCZĄCE OCENY KOMPETENCJI
- SEKCJA 4 – WYAGANIA DOTYCZĄCE INSTRUKTORÓW I OSÓB PRZEPROWADZAJĄCYCH OCENĘ
- Dodatek 1 – Szkolenie podstawowe – część wspólna
- Dodatek 2 – Szkolenie podstawowe – bloki programowe
- Dodatek 3 – Szkolenie kwalifikacyjne – część wspólna
- Dodatek 4 – Szkolenie kwalifikacyjne – bloki programowe”;

b) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) »lotniskowa służba informacji powietrznej (ang. aerodrome flight information service, AFIS)« oznacza służbę informacji powietrznej dla ruchu lotniskowego zapewnianą przez wyznaczoną instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego;”;

c) pkt 19 otrzymuje brzmienie:

„19) »AIRMET« oznacza informację wydawaną przez meteorologiczne biuro nadzoru, dotyczącą określonych zjawisk pogody występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów na małych wysokościach, oraz rozwoju tych zjawisk w czasie i przestrzeni, która to informacja nie została włączona do wydanej prognozy dla lotów na małych wysokościach w danym rejonie informacji powietrznej lub w jego części;”;

d) pkt 71 otrzymuje brzmienie:

„71) »meteorologiczne biuro nadzoru (ang. meteorological watch office, MWO)« oznacza biuro, które monitoruje warunki meteorologiczne mające wpływ na operacje lotnicze i przekazuje informacje dotyczące określonej pogody oraz innych zjawisk atmosferycznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji statków powietrznych w granicach określonego dla tych operacji obszaru odpowiedzialności;”;

e) uchyla się pkt 91;

f) pkt 93 otrzymuje brzmienie:

„93) »SIGMET« oznacza informację wydaną przez meteorologiczne biuro nadzoru, dotyczącą określonych zjawisk pogody oraz innych zjawisk atmosferycznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji statków powietrznych, oraz rozwoju tych zjawisk w czasie i przestrzeni;”;

g) uchyla się pkt 94;

h) pkt 99 otrzymuje brzmienie:

„99) »lotnisko zapasowe dla lotniska startu (ang. take-off alternate aerodrome)« oznacza lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny będzie w stanie wylądować, jeżeli okaże się to konieczne wkrótce po starcie, a lądowanie na lotnisku startu nie będzie możliwe;”;

i) pkt 108 otrzymuje brzmienie:

„108) »światowe centrum prognoz obszarowych (ang. world area forecast centre, WAFC)« oznacza centrum meteorologiczne, którego zadaniem jest przygotowywanie i dostarczanie bezpośrednio państwu członkowskiemu prognoz istotnych zjawisk pogody (SIGWX) i prognoz dla górnych poziomów atmosfery całego obszaru kuli ziemskiej w postaci cyfrowej, w ramach usług internetowych stałej służby lotniczej (AFS);”;

j) dodaje się pkt 110–259 w brzmieniu:

„110) »organ kontroli lotniska (ang. aerodrome control tower)« oznacza organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego;

111) »ruch lotniskowy (ang. aerodrome traffic)« oznacza wszelki ruch na polu manewrowym lotniska i ruch wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w sąsiedztwie lotniska. Statek powietrzny wykonujący loty w sąsiedztwie lotniska oznacza m.in. statek wchodzący w krąg nadlotniskowy lub opuszczający go;

112) »krąg nadlotniskowy (ang. aerodrome traffic circuit)« oznacza określoną trasę, na której statek powietrzny wykonuje lot w sąsiedztwie lotniska;

113) »stała stacja lotnicza (ang. aeronautical fixed station)« oznacza stację stałej służby lotniczej;

114) »lotnicze światło naziemne (ang. aeronautical ground light)« oznacza jakiegokolwiek światło, które zainstalowano specjalnie jako pomoc dla żeglugi powietrznej, inne niż światła znajdujące się na statku powietrznym;

115) »Biuletyn Informacji Lotniczej (ang. aeronautical information circular, AIC)« oznacza zawiadomienie zawierające informacje o charakterze niekwalifikującym ich do stworzenia NOTAM lub włączenia ich do zbioru informacji lotniczych, lecz dotyczące bezpieczeństwa lotów, żeglugi powietrznej lub zagadnień natury technicznej, administracyjnej lub prawnej;

- 116) »zarządzanie informacją lotniczą (ang. aeronautical information management, AIM)« oznacza dynamiczne, zintegrowane zarządzanie informacją lotniczą poprzez zapewnianie i wymianę danych lotniczych o gwarantowanej jakości, we współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami;
- 117) »produkt informacji lotniczej (ang. aeronautical information product)« oznacza dane i informacje lotnicze dostarczane albo jako cyfrowe zbiory danych, albo jako w ustandaryzowanej formie prezentacji na papierze bądź na nośnikach elektronicznych. Produktami informacji lotniczej są:
- zbiór informacji lotniczych, wraz ze zmianami i suplementami;
 - AIC;
 - mapy lotnicze;
 - NOTAM;
 - cyfrowe zbiory danych;
- 118) »zbiór informacji lotniczych (ang. aeronautical information publication, AIP)« oznacza publikację wydawaną przez organ państwowy lub wraz z nim, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, które mają istotne znaczenie dla żeglugi powietrznej;
- 119) »zmiana do AIP (ang. AIP amendment)« oznacza trwałą zmianę informacji zawartych w AIP;
- 120) »suplement do AIP (ang. AIP supplement)« oznacza tymczasową zmianę informacji zawartych w AIP, publikowaną na specjalnych stronach;
- 121) »Regulacja i Kontrola Rozpowszechniania Informacji Lotniczych (ang. aeronautical information regulation and control, AIRAC)« oznacza system wczesnego powiadamiania o okolicznościach wymuszających zasadnicze zmiany w działaniach operacyjnych, działający w oparciu o wspólne daty wejścia w życie;
- 122) »ruchoma służba lotnicza (ang. aeronautical mobile service)« oznacza służbę telekomunikacyjną między naziemnymi stacjami lotniczymi a lotniczymi stacjami pokładowymi lub między lotniczymi stacjami pokładowymi, w której mogą uczestniczyć także stacje jednostek ratunkowych; w służbie tej mogą również współdziałać awaryjne radiolatarnie wskazujące pozycję na częstotliwościach przeznaczonych do stosowania w sytuacjach zagrożenia i sytuacjach awaryjnych;
- 123) »stacja lotnicza (ang. aeronautical station)« oznacza stację naziemną ruchomej służby lotniczej. W pewnych przypadkach stacja lotnicza może być umieszczona np. na pokładzie statku wodnego lub na platformie morskiej;
- 124) »lotnicza stacja telekomunikacyjna (ang. aeronautical telecommunication station)« oznacza stację wykorzystywaną w lotniczej służbie telekomunikacyjnej w dowolnym celu lotniczym;
- 125) »lotnisko AFIS (ang. AFIS aerodrome)« oznacza lotnisko, na którym zapewniana jest służba AFIS w obrębie przestrzeni powietrznej związanej z tym lotniskiem;
- 126) »organ AFIS (ang. AFIS unit)« oznacza organ ustanowiony w celu zapewniania służby AFIS oraz służby alarmowej;
- 127) »znak rozpoznawczy statku powietrznego (ang. aircraft identification)« oznacza grupę liter, cyfr lub kombinację obu tych rodzajów znaków, która jest identyczna ze znakiem wywoławczym statku powietrznego używanym w łączności powietrze-ziemia albo stanowi jego zakodowany odpowiednik i wykorzystywana jest do identyfikacji statku powietrznego w łączności ziemia-ziemia służb ruchu lotniczego;
- 128) »łączność powietrze-ziemia (ang. air-ground communication)« oznacza łączność dwukierunkową między statkami powietrznymi a stacjami lub punktami na powierzchni Ziemi;
- 129) »służba doradcza ruchu lotniczego (ang. air traffic advisory service)« oznacza służbę zapewnianą w przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach lub na wyznaczonej trasie (przestrzeń powietrzna ze służbą doradczą) w celu zapewnienia, w miarę możliwości, separacji między statkami powietrznymi wykonującymi operacje według planów lotów zgodnych z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR);
- 130) »zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (ang. air traffic control clearance)« lub »zezwolenie ATC (ang. ATC clearance)« oznacza zezwolenie dla statku powietrznego na kontynuowanie lotu na warunkach określonych przez organ kontroli ruchu lotniczego;

- 131) »instrukcja kontroli ruchu lotniczego (ang. air traffic control instruction)« lub »instrukcja ATC (ang. ATC instruction)« oznacza polecenia wydawane przez kontrolę ruchu lotniczego, wymagające od pilota podjęcia określonego działania;
- 132) »organ kontroli ruchu lotniczego (ang. air traffic control unit)« lub »organ ATC (ang. ATC unit)« jest wyrażeniem ogólnym oznaczającym w zależności od przypadku ośrodek kontroli obszaru, organ kontroli zbliżania lub organ kontroli lotniska;
- 133) »ALERFA« jest wyrazem kodowym używanym do określenia fazy alarmu;
- 134) »służba alarmowa (ang. alerting service)« oznacza służbę ustanowioną w celu zawiadamiania właściwych organów o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z tymi organami w razie potrzeby;
- 135) »faza alarmu (ang. alert phase)« oznacza sytuację, w której istnieją obawy, co do bezpieczeństwa statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie;
- 136) »organ kontroli zbliżania (ang. approach control unit)« oznacza organ powołany do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych przylatujących lub wylatujących przynajmniej na jedno lotnisko lub z jednego lotniska;
- 137) »trasa nawigacji obszarowej (ang. area navigation route)« oznacza trasę ATS ustanowioną na użytek statku powietrznego, który może zastosować nawigację obszarową;
- 138) »gromadzenie danych (ang. assemble)« oznacza proces zbierania i łączenia danych, pochodzących z wielu źródeł, w jednej bazie oraz ustanawianie podstaw ich dalszego przetwarzania;
- 139) »trasa ATS (ang. ATS route)« oznacza określoną trasę przeznaczoną do kanalizowania przepływu ruchu według potrzeb w celu zapewnienia ATS;
- 140) »służba dozoru ATS (ang. ATS surveillance service)« oznacza służbę zapewnianą bezpośrednio przez system dozoru ATS;
- 141) »system dozoru ATS (ang. ATS surveillance system)« jest wyrażeniem ogólnym, oznaczającym w zależności od przypadku ADS-B, PSR, SSR lub dowolny inny porównywalny, naziemny system, umożliwiający identyfikację statków powietrznych;
- 142) »automatyczne zależne dozоровanie – rozgłaszanie (ang. automatic dependent surveillance – broadcast, ADS-B)« oznacza sposób, w jaki statki powietrzne, pojazdy lotniskowe i inne obiekty mogą w sposób automatyczny przekazywać lub otrzymywać albo przekazywać i otrzymywać dane, tj. znak rozpoznawczy, pozycję i w stosownych przypadkach dodatkowe dane w trybie rozgłaszania, przez łącze transmisji danych;
- 143) »automatyczne zależne dozоровanie – kontrakt (ang. automatic dependent surveillance – contract, ADS-C)« oznacza sposób wymiany informacji, zgodnie z warunkami kontraktu ADS-C, między systemem naziemnym a statkiem powietrznym z wykorzystaniem łącza transmisji danych, z określeniem sytuacji, w których meldunki ADS-C będą nadawane oraz danych, jakie będą zawierać;
- 144) »służba automatycznej informacji lotniskowej (ang. automatic terminal information service, ATIS)« oznacza automatyczne dostarczanie bieżących, rutynowych informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym, nieprzerwanie przez 24 godziny na dobę lub przez określoną część doby;
- 145) »służba cyfrowej automatycznej informacji lotniskowej (ang. data link-automatic terminal information service, D-ATIS)« oznacza dostarczanie ATIS przez łącze transmisji danych;
- 146) »foniczna służba automatycznej informacji lotniskowej (foniczny ATIS, ang. voice-automatic terminal information service)« oznacza dostarczanie ATIS poprzez ciągłe i powtarzające się foniczne rozgłaszanie;
- 147) »rozgłaszanie (ang. broadcast)« oznacza przesyłanie informacji dotyczących żeglugi powietrznej, które nie są skierowane do jednej lub kilku określonych stacji;
- 148) »pułap chmur (ang. ceiling)« oznacza wysokość podstawy najniższej warstwy chmur znajdujących się poniżej 6 000 m (20 000 ft) i pokrywających więcej niż połowę nieba nad ziemią lub wodą;

- 149) »granica zezwolenia (ang. clearance limit)« oznacza punkt, do którego statkowi powietrznemu udzielono zezwolenie ATC;
- 150) »podstawa chmur (ang. cloud base)« oznacza wysokość najniższego obserwowanego lub prognozowanego fragmentu chmur w pobliżu lotniska, miejsca lub obszaru operacji lotniczych, standardowo mierzona względem elewacji lotniska lub, w przypadku operacji morskich, względem średniego poziomu morza;
- 151) »kompletność (ang. completeness)« oznacza, w odniesieniu do danych, stopień pewności, że dostarczono wszystkie potrzebne dane;
- 152) »poziom ufności (ang. confidence level)« oznacza prawdopodobieństwo, że realna wartość parametru mieści się w pewnym przedziale wokół jego wartości szacunkowej;
- 153) »system łączności konferencyjnej (ang. conference communications)« oznacza urządzenia łączności, za pomocą których można prowadzić bezpośrednią rozmowę między przynajmniej trzema punktami jednocześnie;
- 154) »strefa kontrolowana lotniska (ang. control zone)« oznacza przestrzeń powietrzną kontrolowaną, rozciągającą się od powierzchni Ziemi do określonej górnej granicy;
- 155) »lotnisko kontrolowane (ang. controlled aerodrome)« oznacza lotnisko, na którym zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do ruchu lotniskowego;
- 156) »przestrzeń powietrzna kontrolowana (ang. controlled airspace)« oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej;
- 157) »lot kontrolowany (ang. controlled flight)« oznacza każdy lot, który wymaga zezwolenia ATC;
- 158) »łączność kontroler-pilot łączem transmisji danych (ang. controller-pilot data link communications, CPDLC)« oznacza sposób komunikacji pomiędzy kontrolerem i pilotem z zastosowaniem łącza transmisji danych dla łączności ATC;
- 159) »strefa krytyczna (ang. critical area)« oznacza strefę o określonych wymiarach, rozciągającą się wokół urządzeń naziemnych systemu podejścia precyzyjnego, w której obecność pojazdu lub statku powietrznego powoduje niedopuszczalne zakłócenia sygnału naprowadzania;
- 160) »poziom przelotu (ang. cruising level)« oznacza poziom utrzymywany podczas znacznej części lotu;
- 161) »cykliczna kontrola nadmiarowa (ang. cyclic redundancy check, CRC)« oznacza algorytm matematyczny stosowany w odniesieniu do danych cyfrowych, zapewniający odpowiedni poziom ochrony przed ich utratą lub modyfikowaniem;
- 162) »strefa niebezpieczna (ang. danger area)« oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której w danym czasie mogą odbywać się działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych;
- 163) »dokładność danych (ang. data accuracy)« oznacza stopień zgodności między wartością oszacowaną lub zmierzoną a wartością rzeczywistą;
- 164) »powierzchnia zbierania danych (ang. data collection surface)« oznacza określoną powierzchnię służącą do zbierania danych o przeszkodach lub terenie;
- 165) »spójność danych (ang. data integrity)« oznacza stopień pewności, że dane lotnicze i ich wartości nie zostały utracone bądź zmodyfikowane od czasu ich utworzenia lub autoryzowanej zmiany;
- 166) »element danych (ang. data item)« oznacza jeden parametr z całego zbioru danych, któremu przyporządkowana jest wartość określająca jego aktualny stan;
- 167) »łączność łączem transmisji danych (ang. data link communications)« oznacza rodzaj łączności przeznaczony do wymiany depech przy wykorzystaniu łącza transmisji danych;
- 168) »łącze przekazywania danych VOLMET (ang. data link-VOLMET, D-VOLMET)« oznacza dostarczanie, przez łącza transmisji danych, komunikatów zawierających aktualną pogodę na lotniskach (METAR) oraz komunikatów specjalnych (SPECI), prognoz lotniskowych (TAF), SIGMET, specjalnych komunikatów z powietrza nie uwzględnionych w SIGMET oraz, jeżeli są dostępne, informacji AIRMET;

- 169) »tworzenie danych (ang. data origination)« oznacza tworzenie nowego elementu danych z odpowiadającą mu wartością, zmianę wartości istniejącego elementu danych lub usunięcie istniejącego elementu danych;
- 170) »specyfikacja produktu uzyskanego z danych (ang. data product specification)« oznacza szczegółowy opis zbioru danych lub serii zbiorów danych wraz z informacjami dodatkowymi, które pomogą w ich stworzeniu, dostarczaniu i stosowaniu przez drugą stronę;
- 171) »zbiór danych (ang. data set)« oznacza identyfikowalny zbiór danych;
- 172) »układ odniesienia (ang. datum)« oznacza każdą wielkość lub zbiór wielkości, które mogą służyć jako odniesienie lub podstawa do obliczenia innych wielkości;
- 173) »DETRESFA« jest wyrazem kodowym używanym do określenia fazy niebezpieczeństwa;
- 174) »faza niebezpieczeństwa (ang. distress phase)« oznacza sytuację, gdy z dużą pewnością można stwierdzić, że statkowi powietrznemu i osobom na jego pokładzie grozi poważne i nieuchronne niebezpieczeństwo lub potrzebują natychmiastowej pomocy;
- 175) »zezwozenie z wyprzedzeniem (ang. downstream clearance)« oznacza zezwolenie wydane statkowi powietrznemu przez organ kontroli ruchu lotniczego, który w chwili wydawania zezwolenia nie zapewnia służby kontroli ruchu lotniczego danemu statkowi powietrznemu;
- 176) »zasadniczy ruch (ang. essential traffic)« oznacza ruch kontrolowany, którego separację zapewnia służba kontroli ruchu lotniczego, ale który w odniesieniu do konkretnego lotu kontrolowanego nie jest lub nie będzie odseparowany od innego ruchu kontrolowanego o odpowiednie minimum separacji;
- 177) »zasadniczy ruch lokalny (ang. essential local traffic)« oznacza każdy statek powietrzny, pojazd lub osobę na polu manewrowym i w pobliżu tego pola, bądź też ruch odbywający się w strefie podejścia i wznoszenia lub w strefie podejścia końcowego, które mogą stanowić zagrożenie dla statku powietrznego wykonującego dany manewr;
- 178) »przewidywany czas przylotu (ang. estimated time of arrival)« oznacza:
- w odniesieniu do lotów IFR – przewidywany czas przybycia statku powietrznego nad wyznaczony punkt, określony przy użyciu pomocy nawigacyjnych, od którego rozpoczęta zostanie procedura podejścia według wskazań przyrządów lub gdy lotnisko nie ma pomocy nawigacyjnej, czas, kiedy statek powietrzny przybędzie nad lotnisko;
 - w odniesieniu do lotów według przepisów wykonywania lotu z widocznością (lotów VFR) – przewidywany czas przybycia statku powietrznego nad lotnisko;
- 179) »obiekt (ang. feature)« oznacza abstrakcję zjawiska ze świata realnego;
- 180) »atribut obiektu (ang. feature attribute)« oznacza cechę obiektu; atribut obiektu posiada nazwę, typ danych oraz kojarzoną z nim dziedzinę wartości;
- 181) »typ obiektu (ang. feature type)« oznacza klasę zjawisk ze świata realnego o wspólnych właściwościach, które tworzą podstawowy poziom klasyfikacji w katalogu obiektów;
- 182) »podejście końcowe (ang. final approach)« oznacza część procedury podejścia według wskazań przyrządów, która:
- rozpoczyna się w wyznaczonej pozycji lub w punkcie podejścia końcowego FAF albo FA, a gdy takiej pozycji lub punktu nie wyznaczono, zaczyna się:
 - po zakończeniu ostatniego zakrętu proceduralnego, zakrętu podstawowego lub zakrętu na dołot w procedurze z dwoma zakrętami po 180 stopni, jeżeli tak zaprojektowano procedurę;
 - w punkcie przechwycenia ostatniego odcinka linii drogi określonej w procedurze podejścia;
 - kończy się w punkcie leżącym w pobliżu lotniska, od którego można wykonać lądowanie, lub rozpocząć procedurę odlotu po nieudanym podejściu;
- 183) »strefa informacji powietrznej (ang. flight information zone)« oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniana jest lotniskowa służba informacji powietrznej i służba alarmowa lotniska dla ruchu lotniskowego;

- 184) »służby projektowania procedur lotu (ang. flight procedure design services)« oznaczają służby zajmujące się projektowaniem, dokumentacją, walidacją, obsługą i okresowym przeglądem procedur lotu niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa, prawidłowości i skuteczności żeglugi powietrznej;
- 185) »projektant procedur lotu (ang. flight procedure designer)« oznacza wykwalifikowaną osobę, która zajmuje się projektowaniem, dokumentacją, walidacją, ciągłą obsługą oraz okresowym przeglądem procedur lotu;
- 186) »procedura lotu (ang. flight procedure)« oznacza zbiór uprzednio ustalonych manewrów w locie, których przestrzeganie jest obowiązkowe dla pilota, publikowanych w formie drukowanej lub cyfrowej, lub w obu tych postaciach. Procedurę lotu przeprowadza się albo zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), albo zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR);
- 187) »plan lotu (ang. flight plan)« oznacza określone informacje dostarczane organom służb ruchu lotniczego, odnoszące się do zamierzonego lotu lub do części lotu statku powietrznego;
- 188) »widzialność w locie (ang. flight visibility)« oznacza widzialność do przodu z kabiny pilota podczas lotu statku powietrznego;
- 189) »format« (ang. format) oznacza, w odniesieniu do danych, strukturę elementów danych, rekordów i plików, zestawionych w taki sposób, aby spełnić normy, specyfikacje lub wymagania dotyczące jakości danych;
- 190) »geoida (ang. geoid)« oznacza powierzchnię ekwipotencjalną pola siły ciężkości Ziemi, pokrywającą się ze niezakłóconym średnim poziomem mórz otwartych przedłużonym pod powierzchniami kontynentów;
- 191) »undulacja geoidy (ang. geoid undulation)« oznacza odległość geoidy powyżej (pozytywna) lub poniżej (negatywna) matematycznej elipsoidy odniesienia;
- 192) »ścieżka schodzenia (ang. glide path)« oznacza profil schodzenia/zniżania ustalony do prowadzenia statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej podczas wykonywania podejścia końcowego;
- 193) »widzialność przy ziemi (ang. ground visibility)« oznacza widzialność na lotnisku podawaną przez uprawnionego obserwatora lub przez systemy automatyczne;
- 194) »kurs (ang. heading)« oznacza kierunek osi podłużnej statku powietrznego, wyrażany zwykle w stopniach w odniesieniu do północnego kierunku południka (geograficznego, magnetycznego, busoli lub siatki);
- 195) »lotnisko dla śmigłowców (ang. heliport)« oznacza lotnisko lub określony obszar przeznaczony do wykorzystania w całości lub w części do przylotów, odlotów i do ruchu naziemnego śmigłowców;
- 196) »klasyfikacja spójności (ang. integrity classification)« oznacza, w odniesieniu do danych lotniczych, klasyfikację opartą na potencjalnym ryzyku wykorzystania zniekształconych danych, określającą dane zwykłe, ważne i krytyczne;
- 197) »Międzynarodowe Biuro NOTAM (ang. international NOTAM office, NOF)« oznacza biuro wyznaczone przez państwo członkowskie do prowadzenia międzynarodowej wymiany NOTAM;
- 198) »pozycja oczekiwania (ang. holding fix)« oznacza lokalizację geograficzną służącą jako odniesienie przy procedurze oczekiwania;
- 199) »procedura oczekiwania (ang. holding procedure)« oznacza uprzednio ustalony manewr, który zapewnia utrzymywanie się statku powietrznego w określonej przestrzeni powietrznej podczas oczekiwania na dalsze zezwolenie;
- 200) »identyfikacja (ang. identification)« oznacza sytuację, która ma miejsce, kiedy identyfikacja pozycji konkretnego statku powietrznego jest widoczna na wyświetlaczu sytuacji i zostaje potwierdzona;
- 201) »przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (ang. instrument flight rules)« to przepisy, które dopuszczają przelot statku powietrznego wyposażonego w odpowiednie przyrządy oraz urządzenia nawigacyjne właściwe dla planowanej trasy, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie operacji lotniczych;
- 202) »INCERFA« jest wyrazem kodowym używanym do określenia fazy niepewności;
- 203) »operacje podejścia według wskazań przyrządów (ang. instrument approach operations)« oznaczają podejście i lądowanie przy użyciu przyrządów do prowadzenia nawigacyjnego w oparciu o procedurę podejścia według wskazań przyrządów. Istnieją dwie metody wykonywania podejścia według wskazań przyrządów:
- a) dwuwymiarowa (2D) operacja podejścia według wskazań przyrządów z wykorzystaniem jedynie poziomego prowadzenia nawigacyjnego;
 - b) trójwymiarowa (3D) operacja podejścia według wskazań przyrządów z wykorzystaniem zarówno poziomego, jak i pionowego prowadzenia nawigacyjnego;

- 204) »procedura podejścia według wskazań przyrządów (IAP) (ang. instrument approach procedure, IAP)« oznacza szereg uprzednio ustalonych manewrów wykonywanych według wskazań przyrządów pokładowych z określonym zabezpieczeniem przed zderzeniem z przeszkodami, od pozycji rozpoczęcia podejścia początkowego lub – w stosownych przypadkach – od początku określonej trasy dolotu do punktu, od którego może być wykonane lądowanie, a jeśli lądowanie nie zostanie wykonane – do pozycji, w której obowiązują odpowiednie kryteria przewyższenia nad przeszkodami dla lotu w oczekiwaniu lub po trasie. Klasyfikacja procedur podejścia według wskazań przyrządów:
- a) »procedura podejścia nieprecyzyjnego (NPA) (ang. non-precision approach (NPA) procedure)« oznacza procedurę podejścia według wskazań przyrządów przeznaczoną do dwuwymiarowych operacji podejścia według wskazań przyrządów typu A;
 - b) »procedura podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV) (ang. approach procedure with vertical guidance, APV)« oznacza procedurę podejścia według wskazań przyrządów w ramach nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów przeznaczoną do trójwymiarowych operacji podejścia według wskazań przyrządów typu A.
 - c) »procedura podejścia precyzyjnego (PA) (ang. precision approach (PA) procedure)« oznacza procedurę podejścia według wskazań przyrządów w oparciu o system nawigacji (ILS, MLS, GLS i SBAS kat. I) przeznaczoną do trójwymiarowych operacji podejścia według wskazań przyrządów typu A lub B;
- 205) »warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów (IMC) (ang. instrument meteorological conditions, IMC)« oznaczają warunki meteorologiczne wyrażone w formie widzialności, odległości od chmur i pułapu chmur, poniżej minimów określonych dla warunków meteorologicznych dla lotów z widocznością;
- 206) »operacje przy ograniczonej widzialności (ang. low-visibility operations, LVO)« oznaczają operacje podejścia lub startu na drodze startowej z dowolnym zasięgiem widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) mniejszym niż 550 m lub kołowaniem na lotnisku, na którym każdy RVR jest mniejszy niż 550 m;
- 207) »pole manewrowe (ang. manoeuvring area)« oznacza część lotniska, z wyłączeniem płyt postojowych, przeznaczoną do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych;
- 208) »metadane (ang. metadata)« oznaczają dane o danych;
- 209) »pole ruchu naziemnego (ang. movement area)« oznacza część lotniska przeznaczoną do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych, składającą się z pola manewrowego i płyty postojowej;
- 210) »pomoc nawigacyjna (ang. navigation aid)« oznacza urządzenie lub system zewnętrzny w stosunku do statku powietrznego, generujące sygnały elektromagnetyczne, które mają być wykorzystywane przez systemy nawigacji statku powietrznego do określania pozycji lub prowadzenia po ścieżce lotu;
- 211) »mod wtórnego radaru dozoru (ang. mode Secondary Surveillance Radar, SSR)« oznacza konwencjonalny identyfikator związany ze specyficznymi funkcjami sygnałów zapytania przesyłanych przez interrogator SSR. W załączniku 10 ICAO określono cztery mody: A, C, S i mod pośredni;
- 212) »drogi startowe prawie równoległe (ang. near-parallel runways)« oznaczają drogi startowe nieprzecinające się, których przedłużone osie przecinają się pod kątem 15 stopni lub mniejszym;
- 213) »pilot dowódca (ang. pilot-in-command)« oznacza pilota wyznaczonego przez operatora lub – w przypadku lotnictwa ogólnego – przez właściciela statku powietrznego do dowodzenia i odpowiedzialnego za bezpieczne wykonanie lotu;
- 214) »pozycja (ang. position)« oznacza, w kontekście geograficznym, zestaw współrzędnych geograficznych (szerokości geograficznej i długości geograficznej) odnoszących się do matematycznej elipsoidy odniesienia, które określają pozycję punktu na powierzchni Ziemi;
- 215) »wskazywanie położenia (ang. position indication)« oznacza wizualne wskazanie na wyświetlaczu, w formie niesymbolicznej, symbolicznej lub w obu formach, sytuacji, pozycji statku powietrznego, pojazdu lotniskowego lub innego obiektu;
- 216) »barometryczna wysokość bezwzględna (ang. pressure-altitude)« oznacza ciśnienie atmosferyczne wyrażone jako wysokość bezwzględna, które odpowiada temu ciśnieniu w atmosferze wzorcowej;
- 217) »radar pierwotny (ang. primary radar)« oznacza system radarowy, który wykorzystuje odbite sygnały radiowe;
- 218) »łączność drukim (ang. printed communications)« oznacza łączność, która automatycznie wykonuje trwałe drukowane zapisy na każdym terminalu obwodu wszystkich komunikatów przechodzących przez taki obwód;
- 219) »strefa zakazana (ang. prohibited area)« oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi państwa członkowskiego, w której loty statków powietrznych są zabronione;

- 220) »służba radionawigacji (ang. radio navigation service)« oznacza służbę zapewniającą wskazówki lub dane o pozycji na potrzeby wykonania przez statek powietrzny sprawnej i bezpiecznej operacji, wspieraną przez przynajmniej jedną pomoc radionawigacyjną;
- 221) »radiotelefony (ang. radiotelephony)« oznacza rodzaj łączności radiowej przeznaczonej głównie do wymiany informacji w postaci fonicznej;
- 222) »specyfikacja wymaganej charakterystyki łączności (ang. required communication performance specification lub RCP specification)« oznacza zestaw wymagań dla służb ruchu lotniczego zapewnianych w danej przestrzeni powietrznej i związanych z tym urządzeń naziemnych, potencjału statku powietrznego oraz operacji niezbędnych do wsparcia łączności opartej na charakterystykach;
- 223) »specyfikacja wymaganej charakterystyki dozoru (ang. required communication surveillance specification lub RSP specification)« oznacza zestaw wymagań dla służb ruchu lotniczego zapewnianych w danej przestrzeni powietrznej i związanych z nimi urządzeń naziemnych, potencjału statku powietrznego oraz operacji niezbędnych do wsparcia dozoru opartego na charakterystykach;
- 224) »rozdzielczość (ang. resolution)« oznacza, w odniesieniu do danych, liczbę jednostek lub cyfr, z jaką mierzy się lub oblicza wyrażane i stosowane wartości;
- 225) »strefa ograniczona (ang. restricted area)« oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi państwa członkowskiego, w której loty statków powietrznych są ograniczone określonymi warunkami;
- 226) »odcinek trasy (ang. route stage)« oznacza trasę lub część trasy lotu przebytą bez pośredniego lądowania;
- 227) »droga startowa w użyciu (ang. runway-in-use)« oznacza drogę startową lub drogi startowe, które w danym momencie organ służb ruchu lotniczego uważa za najbardziej odpowiednie do wykorzystania przez typy statków powietrznych, które mają lądować lub startować na lotnisku. Jako drogę startową w użyciu dla przylatującego i odlatującego statku powietrznego można wyznaczyć oddzielne drogi startowe lub wiele dróg startowych;
- 228) »radar wtórny (ang. secondary radar)« oznacza system radarowy, w którym sygnał radiowy wysłany z jednej stacji radarowej powoduje wysłanie sygnału radiowego z innej stacji;
- 229) »wtórny radar dozoru (ang. secondary surveillance radar, SSR)« oznacza system nadzoru radarowego, który wykorzystuje nadajniki/odbiorniki (interrogatory) i transpondery;
- 230) »strefa wrażliwa (ang. sensitive area)« oznacza strefę rozciągającą się poza strefą krytyczną, w której parkowanie lub ruch statków powietrznych lub pojazdów wpływa na sygnał naprowadzania, powodując niedopuszczalne zakłócenia dla wykorzystującego ten sygnał statku powietrznego;
- 231) »SNOWTAM« oznacza NOTAM oddzielnej serii, zawiadamiający przy użyciu standardowego formularza do podawania warunków panujących na nawierzchni, o zaistnieniu lub ustaniu istnienia warunków niebezpiecznych w obrębie pola naziemnego ruchu lotniczego, spowodowanych przez: śnieg, lód, topniejący śnieg, szadź, stojącą wodę lub wodę związaną ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem, szadzią;
- 232) »znaczący punkt nawigacyjny (ang. significant point)« oznacza ustalone miejsce geograficzne wykorzystywane do określania przebiegu trasy ATS lub toru lotu statku powietrznego albo do innych celów nawigacyjnych i służb ruchu lotniczego;
- 233) »wyświetlacz sytuacji (ang. situation display)« oznacza wyświetlacz elektroniczny przedstawiający pozycję i ruch statku powietrznego oraz inne wymagane informacje;
- 234) »standardowy dołot według wskazań przyrządów (ang. standard instrument arrival, STAR)« oznacza wyznaczoną trasę dołotu zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), która łączy znaczący punkt, zwykle na trasie ATS, z punktem, z którego można rozpocząć wykonywanie opublikowanej procedury podejścia według wskazań przyrządów;
- 235) »standardowy odlot według wskazań przyrządów (ang. standard instrument departure, SID)« oznacza wyznaczoną trasę odlotu zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), która łączy lotnisko lub określoną drogę startową lotniska z określonym znaczącym punktem nawigacyjnym, zwykle na wyznaczonej trasie ATS, od którego zaczyna się faza lotu po trasie;

- 236) »lot specjalny VFR (ang. special VFR flight)« oznacza lot wykonywany według przepisów dla lotów VFR na podstawie zezwolenia ATC w strefie kontrolowanej lotniska, w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
- 237) »kołowanie (ang. taxiing)« oznacza ruch statku powietrznego po powierzchni lotniska lub w miejscu operacji lotniczej przy użyciu mocy własnej, wyłączając start i lądowanie;
- 238) »droga kołowania (ang. taxiway)« oznacza określoną drogę na lotnisku lądowym, wyznaczoną do kołowania statków powietrznych i zapewniającą połączenie między poszczególnymi częściami lotniska;
- 239) »rejon kontrolowany lotniska (ang. terminal control area, TMA)« oznacza obszar kontrolowany ustanowiony zazwyczaj u zbiegu dróg lotniczych w pobliżu jednego dużego lotniska lub kilku dużych lotnisk;
- 240) »czasowość (ang. timeliness)« oznacza, w odniesieniu do danych, stopień pewności, że dane są właściwie przyporządkowane do okresu ich zamierzonego stosowania;
- 241) »identyfikowalność (ang. traceability)« oznacza stopień pewności, że system lub produkt uzyskany z danych pozwala uzyskać zapis dokonanych w nim zmian, umożliwiając poprowadzenie ścieżki audytu od użytkownika końcowego do twórcy danych;
- 242) »linia drogi (ang. track)« oznacza rzut toru lotu statku powietrznego na powierzchnię ziemi, którego kierunek w każdym jego punkcie jest wyrażony zwykle w stopniach w odniesieniu do północnego kierunku południka (geograficznego, magnetycznego lub siatki);
- 243) »informacja o ruchu (ang. traffic information)« 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;
- 244) »punkt przekazania kontroli (ang. transfer of control point)« oznacza określony punkt na torze lotu statku powietrznego, gdzie odpowiedzialność za zapewnienie statkowi służby kontroli ruchu lotniczego jest przekazywana z jednego organu kontroli lub stanowiska kontroli do następnego;
- 245) »organ przekazujący (ang. transferring unit)« oznacza organ kontroli ruchu lotniczego w procesie przekazywania kolejnemu organowi kontroli ruchu lotniczego lub kontrolerowi ruchu lotniczego odpowiedzialności za zapewnienie statkowi powietrznemu służby kontroli ruchu lotniczego na trasie lotu;
- 246) »wysokość bezwzględna przejściowa (ang. transition altitude)« oznacza wysokość bezwzględną, na której lub poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej jest określana w odniesieniu do wysokości bezwzględnych;
- 247) »warstwa przejściowa (ang. transition layer)« oznacza przestrzeń powietrzną między wysokością bezwzględną przejściową a poziomem przejściowym;
- 248) »poziom przejściowy (ang. transition level)« oznacza najniższy poziom lotu, jaki można wykorzystać powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej;
- 249) »walidacja (ang. validation)« oznacza, w odniesieniu do danych, potwierdzenie, że spełniono wymagania dotyczące konkretnego zamierzonego użycia lub zastosowania;
- 250) »weryfikacja (ang. verification)« oznacza, w odniesieniu do danych, ocenę wyników przetwarzania danych lotniczych mającą zapewnić poprawność i spójność, z uwzględnieniem danych wejściowych oraz odpowiednich norm, reguł i konwencji zastosowanych w tym działaniu, odnoszących się do tych danych;
- 251) »faza niepewności (ang. uncertainty phase)« oznacza sytuację, w której istnieje niepewność co do bezpieczeństwa statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie;
- 252) »balon wolny bezzałogowy (ang. unmanned free balloon)« oznacza statek powietrzny lżejszy od powietrza, bez napędu i załogi, w locie swobodnym;
- 253) »wektorowanie (ang. vectoring)« oznacza zapewnianie statkom powietrznym wytycznych nawigacyjnych w formie określonych kursów w oparciu o zastosowanie systemu dozoru ATS;
- 254) »lot według przepisów wykonywania lotu z widocznością (ang. visual flight rules flight)« lub »lot VFR (ang. VFR flight)« oznacza lot wykonywany zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością;
- 255) »podejście z widocznością (ang. visual approach)« oznacza podejście do lądowania lotu IFR, gdy niewykonana jest część lub całość procedury podejścia według wskazań przyrządów i podejście wykonuje się na podstawie obserwacji terenu;

- 256) »warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością (ang. visual meteorological conditions, VMC)« oznaczają warunki meteorologiczne wyrażone za pomocą widzialności, odległości od chmur i pułapu chmur co najmniej równych ustalonym minimom;
- 257) »VOLMET« oznacza informację meteorologiczną dla statków powietrznych w locie;
- 258) »rozgłaszanie VOLMET (ang. VOLMET broadcast)« oznacza dostarczanie, w stosownych przypadkach, aktualnych komunikatów METAR, SPECI, TAF oraz SIGMET, poprzez ciągłe i powtarzalne przekazywanie informacji fonicznej;
- 259) »punkt drogi (ang. waypoint)« oznacza ustalone położenie geograficzne wykorzystywane do określania przebiegu trasy nawigacji obszarowej lub toru lotu statku powietrznego z zastosowaniem nawigacji obszarowej. Punktami drogi mogą być:
- punkt drogi »fly-by« – punkt drogi, który wymaga zastosowania zakrętu z wyprzedzeniem, w celu wejścia po stycznej na następny segment trasy lub wykonania następnej procedury, albo
 - punkt drogi »fly-over« – punkt, w którym rozpoczyna się zakręt w celu wejścia na następny segment trasy lub wykonania następnej procedury;”;

2) w dodatku 1 do załącznika II wprowadza się następujące zmiany:

a) tabela „Służba informacji lotniczej (AIS)” otrzymuje brzmienie:

„Służby/Funkcje	Rodzaj służby/funkcji	Zakres służby/funkcji	Ograniczenia (*)
Służba informacji lotniczej (AIS)	Produkty informacji lotniczej (w tym służby dystrybucji)	Zbiór informacji lotniczych (AIP)	
		Biuletyn Informacji Lotniczej (AIC)	
		NOTAM	
		Zbiór danych AIP	
		Zbiory danych o przeszkodach	
		Zbiory danych kartograficznych lotniska	
		Zbiory danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów	
Służba informacji przed lotem	nie dotyczy		
Warunki (**)			

(*) Jeżeli tak określił właściwy organ.

(**) W razie potrzeby.”;

b) przed tabelą „Funkcje sieciowe ATM” dodaje się tabelę w brzmieniu:

„Służby/Funkcje	Rodzaj służby/funkcji	Zakres służby/funkcji	Ograniczenia (*)
Projektowanie procedur lotu (FPD)	Projektowanie, dokumentowanie i zatwierdzanie procedur lotu (***)	nie dotyczy	
Warunki (**)			

(*) W razie potrzeby.

(**) Jeżeli tak określił właściwy organ.

(***) Projektowanie, dokumentowanie i zatwierdzanie procedur lotu obejmuje czynności związane z obsługą techniczną i przeglądem okresowym.”

3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt ATM/ANS.OR.A.080, ATM/ANS.OR.A.085 i ATM/ANS.OR.A.090 w brzmieniu:

„ATM/ANS.OR.A.080 Dostarczanie danych lotniczych

a) Usługodawca zapewnia, aby dane lotnicze związane z jego usługami dostarczano w odpowiednim czasie instytucji zapewniającej AIS.

b) Po opublikowaniu danych lotniczych związanych z jego usługami usługodawca:

1) monitoruje dane;

2) powiadamia instytucję zapewniającą AIS o wszelkich zmianach niezbędnych do zapewnienia poprawności i kompletności danych;

3) powiadamia instytucję zapewniającą AIS, gdy dane są nieprawidłowe lub nieodpowiednie.

ATM/ANS.OR.A.085 Zarządzanie jakością danych lotniczych

Podczas tworzenia, przetwarzania lub przesyłania danych instytucji zapewniającej AIS usługodawca:

a) zapewnia zgodność danych lotniczych, o których mowa w dodatku 1, ze specyfikacjami katalogu danych lotniczych;

b) dopilnowuje spełnienia następujących wymogów dotyczących jakości danych:

1) dokładność danych lotniczych odpowiada określonej w katalogu danych lotniczych;

2) spójność danych lotniczych jest zachowana;

3) na podstawie klasyfikacji spójności określonej w katalogu danych lotniczych wprowadzono procedury:

(i) dla danych zwykłych – zapobiegania zniekształceniu danych podczas ich przetwarzania;

(ii) dla danych ważnych – zapobiegania zniekształceniu danych na każdym etapie ich przetwarzania oraz, w razie potrzeby, uwzględniania dodatkowych procesów obejmujących potencjalne ryzyka całościowej architektury systemu, w celu dodatkowego zapewnienia spójności danych na tym poziomie;

(iii) dla danych krytycznych – zapobiegania zniekształceniu danych na każdym etapie ich przetwarzania oraz uwzględniania dodatkowych procesów zapewnienia spójności, pozwalających na uniknięcie skutków wystąpienia błędów, które identyfikuje się jako potencjalne zagrożenia spójności danych, poprzez dogłębną analizę całościowej architektury systemu;

4) dopasowanie rozdzielczości danych lotniczych do ich faktycznej dokładności;

5) identyfikowalność danych lotniczych jest zapewniona;

6) czasowość danych lotniczych jest zapewniona, z uwzględnieniem wszelkich limitów dla okresu ważności danych;

7) kompletność danych lotniczych jest zapewniona;

8) dostarczane dane spełniają określone wymogi dotyczące formatu;

c) w odniesieniu do tworzenia danych zawiera szczegółowe formalne ustalenia ze stroną tworzącą dane, które zawierają instrukcje dotyczące tworzenia, zmiany lub usuwania danych, obejmujące co najmniej:

1) jednoznaczny opis danych lotniczych, które mają być utworzone, zmienione lub usunięte;

2) podmiot, któremu dane lotnicze mają być dostarczane;

3) datę i czas zaprzestania dostarczania tych danych;

4) obowiązujący format sprawozdania dotyczącego tworzenia danych;

5) format danych lotniczych, które mają być przekazywane;

6) wymóg zidentyfikowania wszelkich ograniczeń dotyczących korzystania z danych;

- d) dopilnowuje wykorzystywania technik walidacji i weryfikacji służących zapewnieniu zgodności danych lotniczych z powiązаныmi wymogami dotyczącymi jakości danych, a ponadto:
- 1) weryfikacja służy zapewnieniu, by dane lotnicze otrzymywano bez zniekształcenia oraz by na żadnym etapie całego procesu przetwarzania tych danych nie dochodziło do ich zniekształcenia;
 - 2) dane i informacje lotnicze wprowadzane ręcznie podlegają niezależnej weryfikacji w celu identyfikacji wszelkich błędów, które mogły zostać wprowadzone;
 - 3) w przypadku wykorzystywania danych lotniczych do uzyskania lub obliczenia nowych danych lotniczych, pierwotne dane są poddawane weryfikacji i walidacji, chyba że pochodzą z wiarygodnego źródła;
- e) przekazuje dane lotnicze drogą elektroniczną;
- f) zawiera formalne ustalenia z:
- 1) wszystkimi stronami przekazującymi jej dane;
 - 2) innymi usługodawcami lub operatorami lotnisk w przypadku wymiany danych i informacji lotniczych;
- g) dopilnowuje, aby informacje wymienione w pkt AIS.OR.505 lit. a) były dostarczane w odpowiednim czasie instytucji zapewniającej AIS;
- h) gromadzi i przekazuje metadane, które obejmują co najmniej:
- 1) identyfikację organizacji lub podmiotów prowadzących dowolne działania z zakresu tworzenia, przekazywania lub przetwarzania danych lotniczych;
 - 2) przeprowadzone działanie;
 - 3) datę i godzinę przeprowadzenia danego działania;
- i) dopilnowuje, aby narzędzia i oprogramowanie komputerowe wykorzystywane do wsparcia lub automatyzacji procesów przetwarzania danych lotniczych spełniały swoje funkcje, nie wpływając negatywnie na jakość danych i informacji lotniczych;
- j) dopilnowuje, aby podczas przesyłania lub przechowywania danych lotniczych, lub obu tych czynności, wykorzystywano techniki wykrywania błędów w danych cyfrowych, aby utrzymać obowiązujące poziomy spójności danych;
- k) dopilnowuje, aby przekazywanie danych lotniczych objęto odpowiednim procesem uwierzytelniania, dzięki któremu odbiorcy będą w stanie potwierdzić, że dane zostały przekazane przez upoważnione źródło;
- l) dopilnowuje, aby błędy stwierdzone podczas tworzenia danych oraz po ich dostarczeniu wyeliminowano, skorygowano lub usunięto i aby w pierwszej kolejności eliminowane były błędy w krytycznych i ważnych danych lotniczych.

ATM/ANS.OR.A.090 Wspólne układy odniesienia na potrzeby żeglugi powietrznej

Na potrzeby żeglugi powietrznej usługodawcy stosują:

- a) Światowy System Geodezyjny 1984 (WGS-84) jako poziomy układ odniesienia;
- b) średni poziom morza jako pionowy układ odniesienia;
- c) kalendarz gregoriański i czas uniwersalny skoordynowany (UTC) jako czasowe układy odniesienia.”;

b) dodaje się dodatek 1 w brzmieniu:

„Dodatek 1

KATALOG DANYCH LOTNICZYCH

Wprowadzenie

- a) Katalog danych lotniczych odnosi się do przedmiotów danych lotniczych, właściwości i właściwości szczegółowych w podziale na:
- 1) dane lotniskowe;
 - 2) dane dotyczące przestrzeni powietrznej;
 - 3) dane dotyczące trasy ATS i innych tras;
 - 4) dane o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
 - 5) dane dotyczące pomocy radionawigacyjnej/systemów radionawigacyjnych;
 - 6) dane o przeszkodach;
 - 7) dane dotyczące pozycji geograficznej.
- b) Tabele katalogu danych lotniczych składają się z następujących kolumn:
- 1) przedmiot, w odniesieniu do którego można gromadzić dane;
 - 2) właściwość: możliwa do ustalenia charakterystyka przedmiotu, której szczegółowe właściwości można następnie dokładniej określić;
 - 3) tak samo jak w 2;
 - 4) rodzaje: dane podzielone na różne rodzaje;
 - 5) opis: opis elementu danych;
 - 6) uwagi: zawiera dodatkowe informacje lub warunki dostarczania danych;
 - 7) dokładność: wymogi dotyczące danych lotniczych opierają się na poziomie ufności wynoszącym 95 %;
 - 8) klasyfikacja spójności;
 - 9) sposób tworzenia danych: określa się czy dane pochodzą z pomiaru, obliczeń czy deklaracji;
 - 10) rozdzielczość publikacji;
 - 11) rozdzielczość mapy.

Uwaga do lit. b) pozycje 2 i 3: klasyfikacja elementu katalogu jako przedmiotu, właściwości lub właściwości szczegółowej nie narzuca określonego modelu danych.

Uwaga do lit. b) pozycja 7: w przypadku tych pozycji i punktów, które mają podwójny cel, np. punkt oczekiwania i punkt rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu, obowiązuje większa dokładność. Wymogi dokładności dotyczące przeszkody i danych o terenie opierają się na poziomie ufności 90 %.

Uwaga do lit. b) pozycja 10: rozdzielczości publikacji danych dotyczących pozycji geograficznej (szerokość i długość geograficzna) mają zastosowanie do współrzędnych w formacie stopnie, minuty i sekundy. W przypadku używania innego formatu (m.in. stopnie z ułamkami dziesiętnymi w cyfrowych zbiorach danych) lub gdy lokalizacja jest znacznie dalej na północ/południe, rozdzielczość publikacji musi być dopasowana do wymogów dokładności.

1. Dane lotniskowe

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

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

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

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne punktu odniesienia lotniska		30 m	Procedura	Pomiar/obliczenia	1 sekunda	1 sekunda
		Miejsce	Tekst	Położenie punktu odniesienia na lotnisku						
		Kierunek	Tekst	Kierunek punktu odniesienia lotniska względem centrum miasta lub miejscowości obsługiwanych przez lotnisko						
		Odległość	Odległość	Odległość punktu odniesienia lotniska od centrum miasta lub miejscowości obsługiwanych przez lotnisko						
Wskaźnik kierunku lądowania				Urządzenie do wizualnego wskazywania kierunku wyznaczonego obecnie do lądowania i startu.						
	Lokalizacja		Tekst	Lokalizacja wskaźnika kierunku lądowania						
	Oświetlenie		Tekst	Oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania	Jeżeli dotyczy					
Zasilanie rezerwowe										
	Właściwości		Tekst	Opis zasilania rezerwowego						
	Czas przełączenia		Wartość	Czas przełączenia zasilania rezerwowego						
Anemometr				Urządzenie wykorzystywane do pomiaru prędkości wiatru						
	Lokalizacja		Tekst	Lokalizacja anemometru						
	Oświetlenie		Tekst	Oświetlenie anemometru	Jeżeli dotyczy					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Latarnia lotniska (ABN)/ latarnia identyfikacyjna (IBN)				Latarnia lotniska/latarnia identyfikacyjna wykorzystywana do wskazywania lokalizacji lotniska z powietrza						
	Lokalizacja		Tekst	Lokalizacja latarni lotniska/latarni identyfikacyjnej	Jeżeli dotyczy					
	Właściwości		Tekst	Opis latarni lotniska/latarni identyfikacyjnej						
	Godziny pracy		Harmonogram	Godziny pracy latarni lotniska/latarni identyfikacyjnej						
Wskaźnik kierunku wiatru										
	Lokalizacja		Tekst	Lokalizacja wskaźnika kierunku wiatru						
	Oświetlenie		Tekst	Oświetlenie wskaźnika kierunku wiatru						
Miejsce obserwacji zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR)				Miejsce obserwacji RVR.						
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne miejsc obserwacji RVR						
Obszar częstotliwości				Wyznaczona część pola ruchu naziemnego, na której ATC lub kontrola naziemna wymaga określonej częstotliwości.						
	Stacja		Tekst	Nazwa stacji zapewniającej służbę						
	Częstotliwość		Wartość	Częstotliwość stacji zapewniającej służbę						
	Granica		Wielokąt	Granica obszaru częstotliwości						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Punkt niebezpieczny				Miejsce na polu ruchu naziemnego lotniska, w którym doszło do kolizji lub wtargnięcia na drogę startową (lub istnieje ryzyko zajścia w/w zdarzeń) i w którym konieczna jest zwiększona uwaga pilotów/kierowców.						
	Identyfikator		Tekst	Identyfikator punktu niebezpiecznego						
	Adnotacja		Tekst	Dodatkowe informacje o punkcie niebezpiecznym						
	Geometria		Wielokąt	Obszar geograficzny punktu niebezpiecznego						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Droga startowa (RWY)				Prostokątna powierzchnia wyznaczona na lotnisku lądowym, przygotowana do startów i lądowań statków powietrznych						
	Desygnator		Tekst	Pełne oznaczenie tekstowe RWY stosowane do jednoznacznej identyfikacji RWY na lotnisku/lotnisku dla śmigłowców (np. 09/27, 02R/20L, RWY 1)						
	Długość nominalna		Odległość	Deklarowany rozmiar podłużny RWY do obliczeń operacyjnych (osiągów).		1 m	Kluczowa	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
	Szerokość nominalna		Odległość	Deklarowany rozmiar poprzeczny RWY do obliczeń operacyjnych (osiągów).		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
	Geometria		Wielokąt	Geometria elementu RWY, przesuniętego obszaru RWY i skrzyżowania RWY						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Punkty osi									
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne osi RWY na każdym końcu RWY, na zabezpieczeniu przerwanej startu (SWY) i na początku każdego obszaru toru wznoszenia po starcie, a także przy każdej znaczącej zmianie nachylenia RWY i SWY	Definicja z załącznika 4 3.8.4.2	1 m	Kluczowa	Pomiar		
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie odpowiedniego punktu osi W przypadku podejść nieprecyzyjnych wszelkie znaczące wysokie i niskie punkty pośrednie wzdłuż RWY mierzy się z dokładnością do pół metra lub stopy.		0,25 m	Kluczowa	Pomiar		
		Undulacja geoidy	Wysokość	Undulacja geoidy w odpowiednim punkcie osi						
	Linia zjazdu z RWY									
		Linia naprowadzania zjazdu	Linia	Położenie geograficzne linii zjazdu z RWY		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda
		Kolor	Tekst	Kolor linii zjazdu z RWY						
		Format	Tekst	Format linii zjazdu z RWY						
		Kierunek/kierunki	Lista kodów	Kierunki linii zjazdu z RWY (jedno- czy dwukierunkowa)						
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni RWY						
	Nośność									
		Liczba klasyfikacyjna nawierzchni (PCN)	Tekst	PCN						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni do określania liczby klasyfikacyjnej statku powietrznego – liczby klasyfikacyjnej nawierzchni (ACN-PCN)						
		Kategoria podłoża	Tekst	Kategoria nośności podłoża RWY						
		Dopuszczalne ciśnienie w oponach	Tekst	Maksymalna dopuszczalna kategoria ciśnienia w oponach lub maksymalna dopuszczalna wartość ciśnienia w oponach						
		Metoda oceny	Tekst	Zastosowana metoda oceny						
	Pas			Określony obszar obejmujący RWY oraz SWY, przeznaczony do: (a) zmniejszenia ryzyka uszkodzenia statków powietrznych w przypadku zjechania z RWY; oraz (b) ochrony statków powietrznych przeleatujących nad pasem RWY w trakcie operacji startu lub lądowania						
		Długość	Odległość	Rozmiar podłużny pasa RWY						
		Szerokość	Odległość	Rozmiar poprzeczny pasa RWY						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni pasa RWY						
	Pobocze			Obszar przylegający do krawędzi nawierzchni sztucznej i przygotowany jako powierzchnia przejściowa pomiędzy nawierzchnią sztuczną i powierzchnią sąsiadującą						
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne poboczy RWY						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni pobocza RWY						
		Szerokość	Odległość	Szerokość pobocza RWY		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
	Strefa podmuchów			Specjalnie przygotowana nawierzchnia przylegająca do końca RWY, której celem jest eliminowanie efektu erozyjnego znacznych sił wiatru wytwarzanych przez samoloty na początku ich rozbiegu						
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne strefy podmuchów						
	Strefa wolna od przeszkód		Tekst	Istnienie strefy wolnej od przeszkód dla podejścia precyzyjnego RWY kategorii I	O ile podano					
	Oznakowanie RWY									
		Rodzaj	Tekst	Rodzaj oznakowania RWY						
		Opis	Tekst	Opis oznakowania RWY						
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne oznakowania RWY						
	Światła lub oświetlenie osi RWY									
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny świateł osi RWY						
		Rozstaw	Odległość	Rozstaw świateł osi RWY						
		Kolor	Tekst	Kolor świateł osi RWY						
		Intensywność	Tekst	Intensywność świateł osi RWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł osi RWY						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Światła lub oświetlenie krawędziowe RWY									
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny światel krawędziowych RWY						
		Rozstaw	Odległość	Rozstaw światel krawędziowych RWY						
		Kolor	Tekst	Kolor światel krawędziowych RWY						
		Intensywność	Tekst	Intensywność światel krawędziowych RWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze światel krawędziowych RWY						
	Kod referencyjny			Celem kodu referencyjnego jest zapewnienie prostej metody powiązania licznych specyfikacji dotyczących właściwości lotnisk, tak aby zapewnić szereg urządzeń lotniskowych odpowiednich dla samolotów, które mają wykonywać loty z lotniska.						
		Liczba	Lista kodów	Liczba oparta na długości pola referencyjnego samolotu						
		Litera	Lista kodów	Litera związana z rozpiętością skrzydeł samolotu oraz rozstawem kół głównego podwozia						
	Ograniczenie		Tekst	Opis ograniczeń nałożonych na RWY						
Kierunek RWY										
	Desygnator		Tekst	Pełne oznaczenie tekstowe kierunków lądowania i startu — przykłady: 27, 35L, 01R						
	Azymut		Namiar	Azymut RWY		1/100 stopnia	Procedura	Pomiar	1/100 stopnia	1 stopień

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj RWY: precyzyjna (kat. I, II, III)/nieprecyzyjna/nieprzrzędowa						
	Próg			Początek odcinka RWY wykorzystywanego do lądowania						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne progu RWY		1 m	Kluczowa	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie progu RWY		Zob. uwaga 1				
		Undulacja geoidy	Wysokość	Undulacja geoidy WGS-84 w pozycji progu RWY		Zob. uwaga 2				
		Rodzaj	Tekst	Wskazanie, czy próg jest przesunięty czy nieprzesunięty; próg przesunięty nie jest umiejscowiony na skraju RWY						
		Przesunięcie	Odległość	Odległość przesuniętego progu	W przypadku przesuniętego progu	1 m	Procedura	Pomiar		
	Koniec RWY			Koniec RWY (punkt wyrównania ścieżki podejścia)						
		Pozycja	Punkt	Lokalizacja końca RWY w kierunku startu		1 m	Kluczowa	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie pozycji końcowej RWY		Zob. punkty osi RWY				
	Koniec rozporządzałnej drogi startowej (DER)			Koniec obszaru uznanego za odpowiedni do startu (tj. koniec RWY lub, jeżeli zapewniono zabezpieczenie wydłużonego startu, koniec zabezpieczenia wydłużonego startu)	Początek procedury odlotu					
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne DER						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie DER jest wzniesieniem końca RWY lub zabezpieczenia wydłużonego startu, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa.						
	Strefa przyziemia			Część RWY (poza progiem), w której lądujące statki powietrzne mają pierwszą styczność z RWY						
		Wzniesienie	Wzniesienie	Najwyższe wzniesienie w strefie przyziemia RWY z podejściem precyzyjnym	RWY z podejściem precyzyjnym	0,25 m lub 0,25 ft				
		Nachylenie	Wartość	Nachylenie strefy przyziemia RWY						
	Nachylenie		Wartość	Nachylenie RWY						
	Operacje lądowania i zatrzymania przed przecinającą drogą startową (LAHSO)			LAHSO						
		Geometria	Linia	Położenie geograficzne LAHSO						
		Element chroniony	Tekst	Nazwa chronionej RWY lub chronionej drogi kołowania (TWY)						
	Strefa przesunięta			Część RWY między początkiem RWY a przesuniętym progiem						
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne strefy przesuniętej						
		PCN	Tekst	PCN strefy przesuniętej						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni strefy przesuniętej						
		Ograniczenie dotyczące statków powietrznych	Tekst	Ograniczenie użytkowania dla określonych rodzajów statków powietrznych						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Zabezpieczenie przerwane-go startu (SWY)			Określony prostokątny obszar na lądzie na końcu rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie, przygotowany jako odpowiedni obszar, na którym statek powietrzny może się zatrzymać w przypadku przerwane-go startu						
		Długość	Odległość	Rozmiar podłużny SWY	Jeżeli dotyczy	1 m	Kluczowa	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
		Szerokość	Odległość	Szerokość SWY		1 m	Kluczowa	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne SWY						
		Nachylenie	Wartość	Nachylenie SWY						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni SWY						
	Zabezpieczenie wydłużone-go startu			Określony prostokątny obszar na lądzie lub na wodzie, pozostający pod kontrolą właściwych organów, wybrany lub przygotowany jako odpowiedni obszar, nad którym samolot może wykonać część fazy początkowego wznoszenia do określonej wysokości względnej						
		Długość	Odległość	Rozmiar podłużny zabezpieczenia wydłużone-go startu		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
		Szerokość	Odległość	Rozmiar poprzeczny zabezpieczenia wydłużone-go startu		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
		Profil terenu		Profil pionowy (lub nachylenie) zabezpieczenia wydłużone-go startu	Jeżeli dotyczy					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Strefa bezpieczeństwa końca RWY (RESA)			Powierzchnia symetryczna w stosunku do przedłużenia osi RWY i przylegająca do końca pasa drogi startowej, służąca przede wszystkim zmniejszeniu ryzyka uszkodzenia statku powietrznego, który przyziemił zbyt krótko lub przekroczył koniec RWY						
		Długość	Odległość	Rozmiar podłużny RESA						
		Szerokość	Odległość	Rozmiar poprzeczny RESA						
		Nachylenie podłużne	Wartość	Nachylenie podłużne RESA						
		Nachylenie poprzeczne	Wartość	Nachylenie poprzeczne RESA						
	Długości deklarowane									
		Rozporządzalna długość rozbiegu (TORA)	Odległość	Długość RWY deklarowana jako dostępna oraz odpowiednia dla rozbiegu startującego samolotu		1 m	Kluczowa	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
		Rozporządzalna długość startu (TODA)	Odległość	Rozporządzalna długość rozbiegu przy starcie powiększona o długość zabezpieczenia wydłużonego startu, o ile zabezpieczenie to jest dostępne		1 m	Kluczowa	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
		Rozporządzalna długość przerwanego startu (ASDA)	Odległość	Rozporządzalna długość rozbiegu przy starcie powiększona o długość SWY, o ile zabezpieczenie to jest dostępne		1 m	Kluczowa	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m
		Rozporządzalna długość lądowania (LDA)	Odległość	Długość RWY deklarowana jako dostępna oraz odpowiednia dla dobiegu lądującego samolotu		1 m	Kluczowa	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Komentarz	Tekst	Uwagi, w tym punkt początkowy RWY, od którego zdefiniowano alternatywne zredukowane długości dekladowane						
	Światła lub oświetlenie końca RWY									
		Kolor	Tekst	Kolor świateł końca RWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł końca RWY						
	Światła lub oświetlenie SWY									
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny świateł SWY						
		Kolor	Tekst	Kolor świateł SWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł SWY						
	System świateł podejścia									
		Rodzaj	Tekst	Klasyfikacja systemu świateł podejścia wykorzystująca kryteria rozporządzenia (UE) nr 139/2014 i CS-ADR, w szczególności CS ADR-DSN.M.625 i CS ADR-DSN.M.626.						
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny systemu świateł podejścia.						
		Intensywność	Tekst	Kod wskazujący względną intensywność systemu świateł podejścia.						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł systemu świateł podejścia						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Światła progu RWY									
		Kolor	Tekst	Kolor świateł progu RWY						
		Kolor poprzeczki	Tekst	Kolor poprzeczki progu RWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł progu i poprzeczki świateł						
	Światła strefy przyziemia									
		Długość	Odległość	Zasięg podłużny świateł strefy przyziemia RWY						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł strefy przyziemia RWY						
	System wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia									
		Minimalna wysokość wzrokowa nad progiem (MEHT)	Wysokość	MEHT						
		Lokalizacja	Punkt	Położenie geograficzne systemu wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia						
		Kąt	Kąt	Kąt(-y) nachylenia podejścia nominalnego						

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

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Długość		Odległość	Zasięg podłużny obszaru działania radiowysokościomierza						
	Szerokość		Odległość	Zasięg poprzeczny obszaru działania radiowysokościomierza						
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne obszaru działania radiowysokościomierza						
			Uwaga 1	Wzniesienie progu RWY dla podejść nieprecyzyjnych		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m lub 1 ft
				Wzniesienie progu RWY dla podejść precyzyjnych		0,25 m	Kluczowa	Pomiar	0,1 m lub 0,1 ft	0,5 m lub 1 ft
			Uwaga 2	Undulacja geoidy WGS-84 w punkcie położenia progu RWY dla podejść nieprecyzyjnych		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m lub 1 ft
				Undulacja geoidy WGS-84 w punkcie położenia progu RWY dla podejść precyzyjnych		0,25 m	Kluczowa	Pomiar	0,1 m lub 0,1 ft	0,5 m lub 1 ft

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Strefa końcowego podejścia i startu (FA-TO)				Określona strefa, nad którą ma być wykonywana końcowa faza manewru podejścia do lądowania lub zawisu i z której wykonywany jest manewr startu; gdy FATO ma być używana przez śmigłowce klasy osiągowej 1, to tak zdefiniowana strefa obejmuje także dostępny obszar dla zaniechanego startu.						
	Punkt progu			Początek odcinka FATO wykorzystywanego do lądowania						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne punktu progu FATO		1 m	Kluczowa	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda

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

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

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

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

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

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

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

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Metoda oceny	Tekst	Metoda oceny zastosowana do ustalenia nośności drogi kołowania						
	Ograniczenia dotyczące statków powietrznych		Tekst	Ograniczenie (zakaz) użytkowania dla określonych rodzajów statków powietrznych						
	Litera kodu referencyjnego		Lista kodów	Litera związana z rozpiętością skrzydeł samolotu oraz rozstawem kół głównego podwozia						
	Punkty osi									
		Pozycja	Punkt	Współrzędne geograficzne punktów osi TWY		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1/100 sekundy
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie punktów osi drogi kołowania		1 m	Niezbędna	Pomiar		
	Pobocze			Obszar przylegający do krawędzi nawierzchni sztucznej i przygotowany jako powierzchnia przejściowa pomiędzy nawierzchnią sztuczną i powierzchnią sąsiadującą						
		Geometria	Wielokąt	Położenie geograficzne pobocza TWY						
		Rodzaj nawierzchni	Tekst	Rodzaj nawierzchni pobocza TWY						
		Szerokość	Odległość	Szerokość pobocza TWY		1 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	
	Linie naprowadzania									
		Geometria	Linia	Położenie geograficzne linii naprowadzania		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1/100 sekundy

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

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł osi TWY						
	Poprzeczki zatrzymywania									
		Opis	Tekst	Opis poprzeczek zatrzymywania	Jeżeli dotyczy					
		Lokalizacja	Linia	Lokalizacja poprzeczek zatrzymywania						
	Światła ochronne RWY									
		Opis	Tekst	Opis świateł ochronnych RWY i innych środków ochronnych RWY	Jeżeli dotyczy					
		Lokalizacja	Punkt	Lokalizacja poprzeczki zatrzymywania	Konfiguracja A					
		Lokalizacja	Linia	Lokalizacja poprzeczki zatrzymywania	Konfiguracja B					
	Miejsce oczekiwania przy drodze startowej			Miejsce przeznaczone do zabezpieczenia RWY, powierzchni ograniczenia przeszkód lub strefy krytycznej/wrażliwej systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS)/mikrofalowego systemu lądowania (MLS), gdzie kołujące statki powietrzne i inne pojazdy zatrzymują się i oczekują, chyba że organ kontroli lotniska ustali inaczej						
		Geometria	Linia	Pozycja geograficzna miejsca oczekiwania na RWY		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	1 sekunda

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

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Oświetlenie									
		Opis	Tekst	Opis światła TWY śmigłowca po ziemi						
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze światel TWY śmigłowca po ziemi						
	Oznakowanie									
		Opis	Tekst	Opis oznakowania TWY śmigłowca po ziemi						
Droga kołowania w powietrzu dla śmigłowca				Określona ścieżka na powierzchni drogi startowej wytyczona do celów kołowania powietrznego śmigłowców przy podlocie						
	Desygnator			Pełne oznaczenie tekstowe drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca						
	Punkty osi		Punkt	Położenie geograficzne punktów osi drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca		0,5 m	Niezbędna	Pomiar/obliczenia		
	Wzniesienie		Wzniesienie	Wzniesienie drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca		1 m	Niezbędna	Pomiar		
	Szerokość		Odległość	Rozmiar poprzeczny kołowania w powietrzu dla śmigłowca		1 m	Niezbędna	Pomiar		
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca						
	Oświetlenie									
		Opis	Tekst	Opis oświetlenia drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Pozycja	Punkt	Położenie geograficzne każdego ze świateł drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca						
	Oznakowanie									
		Opis	Tekst	Opis oznakowania drogi kołowania w powietrzu dla śmigłowca						
Lotnicze trasy tranzytowe dla śmigłowców				Określona droga wytyczona do celów przemieszczania się śmigłowców z jednej części lotniska dla śmigłowców do drugiej; trasa kołowania obejmuje drogę kołowania śmigłowca po ziemi lub w powietrzu znajdującą się na trasie kołowania.						
	Desygnator		Tekst	Oznaczenie lotniczej trasy tranzytowej dla śmigłowców						
	Geometria		Linia	Położenie geograficzne lotniczej trasy tranzytowej dla śmigłowców						
	Szerokość		Odległość	Rozmiar poprzeczny lotniczej trasy tranzytowej dla śmigłowców		1 m	Niezbędna	Pomiar		
Punkt sprawdzania INS										
	Lokalizacja		Punkt	Położenie geograficzne punktu sprawdzania INS	Jeżeli dostępne	0,5 m	Procedura	Pomiar	1/100 sekundy	1/100 sekundy
Punkt sprawdzania radiolatarni ogólnokierunkowej (VOR) bardzo dużej częstotliwości (VHF)										

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Lokalizacja		Punkt	Położenie geograficzne punktu sprawdzania VOR	Jeżeli dostępne					
	Częstotliwość		Wartość	Częstotliwość punktu sprawdzania VOR						
Punkt sprawdzania wysokościomierza										
	Lokalizacja		Punkt	Położenie geograficzne punktu sprawdzania wysokościomierza						
	Wzniesienie		Wzniesienie	Wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza						
Stanowisko postojowe statku powietrznego				Określony obszar na płycie postojowej przeznaczony do parkowania statków powietrznych						
	Nazwa		Tekst	Nazwa punktu stanowiska postojowego statku powietrznego						
	Punkty stanowisk postojowych statku powietrznego	Lokalizacja	Punkt	Położenie geograficzne punktu stanowiska postojowego statku powietrznego		0,5 m	Procedura	Pomiar	1/100 sekundy	1/100 sekundy
		Rodzaje statków powietrznych	Lista kodów	Rodzaje statków powietrznych						
	Znak identyfikacyjny		Tekst	Opis znaku identyfikacyjnego stanowiska postojowego						
	Optyczny cumowniczy system naprowadzania		Tekst	Opis optycznego cumowniczego systemu naprowadzania na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Strefa parkowania lub postoju		Wielokąt	Położenie geograficzne strefy parkowania lub postoju						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Rękaw		Lista kodów	Rękaw dostępny na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Paliwo		Lista kodów	Paliwo dostępne na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Naziemne źródło zasilania		Lista kodów	Naziemne źródło zasilania dostępne na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Holowanie		Lista kodów	Holowanie dostępne na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Terminal		Tekst	Budynek terminala odniesienia						
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni na stanowisku postojowym statku powietrznego						
	Ograniczenie dotyczące statków powietrznych		Tekst	Ograniczenie (zakaz) użytkowania dla określonych rodzajów statków powietrznych						
	PCN		Tekst	PCN stanowiska postojowego statku powietrznego						
	Linia naprowadzania stanowiska postojowego									
		Geometria	Linia	Położenie geograficzne linii naprowadzania stanowiska postojowego		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	
		Wzniesienie	Wzniesienie	Wzniesienie punktów linii naprowadzania wspomagających parkowanie		1 m	Niezbędna	Pomiar		
		Kierunek	Tekst	Kierunek linii naprowadzania stanowiska postojowego						
		Rozpiętość skrzydeł	Wartość	Rozpiętość skrzydeł						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Kolor	Lista kodów	Kolor linii naprowadzania stanowiska postojowego						
		Format	Lista kodów	Format linii naprowadzania stanowiska postojowego						
Stanowisko postojowe śmigłowca				Stanowisko postojowe statku powietrznego przeznaczone do parkowania śmigłowców, w którym zostały przewidziane operacje kołowania powietrznego oraz przyziemienia i wzlotu śmigłowców.						
	Nazwa		Tekst	Nazwa stanowiska postojowego śmigłowca						
	Lokalizacja		Punkt	Położenie geograficzne stanowiska postojowego śmigłowca/punktów sprawdzania INS		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/100 sekundy	
Płaszczyzna do odladania				Stanowisko, gdzie usuwa się lód lub śnieg (odladanie) z samolotu, aby jego powierzchnia była czysta lub gdzie zabezpiecza się czystą powierzchnię samolotu (zapobieganie oblodzeniu) przed powstawaniem na niej szronu lub lodu, a także gromadzeniem się śniegu lub topniejącego śniegu przez ograniczony czas.						
	Identyfikator		Tekst	Identyfikator płaszczyzny do odladania						
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne płaszczyzny do odladania		1 m	Procedura	Pomiar	1/10 sekundy	1 sekunda
	Rodzaj nawierzchni		Tekst	Rodzaj nawierzchni płaszczyzny do odladania						
	Baza identyfikatora		Tekst	Nazwa głównej TWY, strefy parkowania lub postoju lub płyty postojowej						
	Ograniczenie dotyczące statków powietrznych		Tekst	Ograniczenie (zakaz) użytkowania dla określonych rodzajów statków powietrznych						

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

2. Dane dotyczące przestrzeni powietrznej

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Przestrzeń powietrzna ATS				Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, oznaczona alfabetycznie, w której mogą odbywać się określone rodzaje lotów oraz dla której określono zasady ATS i ruchu lotniczego						
	Rodzaj		Tekst	Rodzaje przestrzeni powietrznych ATS zgodnie z dodatkiem 4 do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 (SERA)						
	Desygnator		Tekst	Oznaczenie nadane przestrzeni danej powietrznej przez właściwy organ						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Granice boczne		Wielokąt	Powierzchnia określająca kształt przestrzeni powietrznej w płaszczyźnie poziomej		Zob. uwaga 1				
	Granice pionowe									
		Górna granica	Wysokość bezwzględna	Górna granica przestrzeni powietrznej						
		Dolna granica	Wysokość bezwzględna	Dolna granica przestrzeni powietrznej		50 m	Procedura	Obliczenia	50 m lub 100 ft	50 m lub 100 ft
	Klasa statku powietrznego		Lista kodów	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej określająca zasady działania, wymogi dotyczące lotów i zapewnione usługi.						
	Wysokość bezwzględna przejściowa		Wysokość bezwzględna	Wysokość bezwzględna, na lub poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej jest określana w odniesieniu do wysokości bezwzględnych						
	Godziny aktywności		Harmonogram	Godziny aktywności przestrzeni powietrznej						
	Organ ATS			Organ zapewniający służbę						
		Nazwa	Tekst	Nazwa organu zapewniającego służbę						
		Znak wywoławczy	Tekst	Znak wywoławczy stacji lotniczej obsługującej organ						
		Język	Lista kodów	Informacje dotyczące używanego języka lub używanych języków, wraz z określeniem obszaru i warunków, a w stosownych przypadkach również czasu i miejsca używania tych języków.						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Stosowanie	Tekst	Informacje dotyczące obszaru i warunków, kiedy należy je stosować						
		Godziny funkcjonowania	Harmonogram	Czas pracy stacji obsługującej organ						
	Częstotliwość									
		Wartość	Wartość	Częstotliwość przestrzeni powietrznej ATS						
		Cel	Tekst	Wskazania dotyczące przeznaczenia danej częstotliwości						
			Uwaga 1	FIR, UIR		2 km	Procedura	Deklaracja	1 min.	Jak wykazano
				TMA, CTA		100 m	Niezbędna	Obliczenia	1 sekunda	Jak wykazano
				Strefa kontrolowana lotniska (CTR)		100 m	Niezbędna	Obliczenia	1 sekunda	Jak wykazano

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Przestrzeń powietrzna specjalnego przeznaczenia										
	Rodzaj		Lista kodów	Rodzaj przestrzeni powietrznej specjalnego przeznaczenia (zob. uwaga 1)						
	Identyfikacja		Tekst	Niepowtarzalny identyfikator nadawany przestrzeni powietrznej						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Nazwa		Tekst	Nazwa, którą organ wyznaczony przez państwo członkowskie nadał danej przestrzeni powietrznej						
	Granice boczne		Wielokąt	Powierzchnia określająca kształt przestrzeni powietrznej w płaszczyźnie poziomej		Zob. uwaga 2 wyłącznie dla stref P, R i D				
	Granice pionowe									
		Górna granica	Wysokość bezwzględna	Górna granica przestrzeni powietrznej						
		Dolna granica	Wysokość bezwzględna	Dolna granica przestrzeni powietrznej						
	Ograniczenie		Tekst	Rodzaj ograniczenia lub charakter zagrożenia						
	Aktywacja		Tekst	Informacje dotyczące systemu i środków ogłaszania aktywacji wraz z informacjami istotnymi dla lotów cywilnych i mającymi zastosowanie do procedur strefy identyfikacyjnej obrony powietrznej (ADIZ)						
	Czas aktywności		Harmonogram	Przedział czasowy, w którym odbywa się szczególna aktywność						
	Ryzyko przechwycenia		Tekst	Ryzyko przechwycenia w przypadku penetracji						
			Jak w uwadze 1	Strefa zakazana	Uwaga 2	100 m	Niezbędna	Obliczenia	1 sekunda	Jak wykazano

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
				Strefa ograniczona		2 km	Procedura	Deklaracja	1 min.	Jak wykazano
				Strefa niebezpieczna						
				Obszar ćwiczeń wojskowych						
				Poligon						
				ADIZ						
				Inne						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Inna regulowana przestrzeń powietrzna										
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj przestrzeni powietrznej (zredukowane minima separacji pionowej [RVSM], awaryjny nadajnik lokalizacyjny [ELT] itp.)						
	Identyfikacja		Tekst	Niepowtarzalny identyfikator nadawany przestrzeni powietrznej						
	Nazwa		Tekst	Nazwa, którą organ wyznaczony przez państwo członkowskie nadał danej przestrzeni powietrznej						
	Granice boczne		Wielokąt	Powierzchnia określająca kształt przestrzeni powietrznej w płaszczyźnie poziomej						
	Granice pionowe									

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Górna granica	Wysokość bezwzględna	Górna granica przestrzeni powietrznej						
		Dolna granica	Wysokość bezwzględna	Dolna granica przestrzeni powietrznej						
	Ograniczenie		Tekst	Rodzaj ograniczenia, jeśli jakieś obowiązuje						
	Aktywacja		Tekst	Informacje dotyczące systemu i środków ogłaszania aktywacji wraz z informacjami istotnymi dla lotów cywilnych i mającymi zastosowanie do procedur ADIZ						
	Czas aktywności		Harmonogram	Przedział czasowy, kiedy ma miejsce szczególna aktywność						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Sektor ATS										
	Identyfikacja		Tekst	Identyfikator nadany danemu sektorowi						
	Granice boczne		Wielokąt	Powierzchnia określająca kształt sektora ATC w płaszczyźnie poziomej						
	Granice pionowe									
		Górna granica	Wysokość bezwzględna	Górna granica sektora						
		Dolna granica	Wysokość bezwzględna	Dolna granica sektora						

3. Dane dotyczące trasy ATS i innych tras

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Trasa ATS				Określona trasa przeznaczona do kanalizowania przepływu ruchu według potrzeb w celu zapewnienia ATS;						
	Desygnator		Tekst	Oznaczenia tras ATS zgodnie z załącznikiem XI (część FPD) do niniejszego rozporządzenia						
	Przedrostek desygnatora		Tekst	Przedrostek oznaczenia trasy zgodny z uwagą 1						
Inna trasa				Określona trasa przeznaczona do kanalizowania przepływu ruchu według potrzeb bez zapewnienia służb ruchu lotniczego;						
	Desygnator		Tekst	Oznaczenie trasy						
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj trasy (na przykład niekontrolowane trasy nawigacyjne VFR)						
	Przepisy wykonywania lotu		Lista kodów	Informacje dotyczące zasad wykonywania lotu mających zastosowanie do danej trasy (IFR/VFR)						
Odcinek trasy										
	Specyfikacja nawigacyjna		Tekst	Oznaczenie specyfikacji nawigacyjnej (-ych) mających zastosowanie do określonego segmentu lub określonych segmentów; istnieją dwa rodzaje specyfikacji nawigacyjnych: (a) specyfikacje wymaganych osiągnięć nawigacyjnych (RNP): specyfikacje nawigacyjne oparte na nawigacji obszarowej (RNAV), które zawierają wymóg monitorowania dokładności nawigacji i ostrzegania, oznaczone przedrostkiem RNP, np. RNP 4, RNP APCH itp.; oraz						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
				(b) specyfikacje RNAV: specyfikacje nawigacyjne oparte na RNAV, które nie zawierają wymogu monitorowania dokładności nawigacji i ostrzegania, oznaczone przedrostkiem RNAV, np. RNAV 5, RNAV 1 itp.						
	Punkt wyjściowy (ang. from point)			Odniesienie do pierwszego punktu segmentu trasy						
		Nazwa	Tekst	Zakodowane oznaczenia lub kody znaczącego punktu nawigacyjnego						
		Sprawozdawczość	Lista kodów	Wskazanie wymogu w zakresie sprawozdawczości ATS/MET jako »obowiązkowy« lub »na żądanie«						
	Punkt docelowy (ang. to point)			Odniesienie do drugiego punktu segmentu trasy						
		Nazwa	Tekst	Zakodowane oznaczenia lub kody znaczącego punktu nawigacyjnego						
		Sprawozdawczość	Lista kodów	Wskazanie wymogu w zakresie sprawozdawczości ATS/MET jako »obowiązkowy« lub »na żądanie«						
	Trasa		Namiar	Linia drogi, namiar radiowy lub magnetyczny VOR segmentu trasy		1/10 stopnia (terminal przylot wylot)	Procedura (terminal przylot wylot)	Obliczenie (terminal przylot wylot)	1 stopień (terminal przylot wylot)	1 stopień (terminal przylot wylot)

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Punkt zmiany namiaru		Punkt	Punkt, w którym statek powietrzny na segmencie trasy ATS, określonym przez odniesienie do zasięgów VOR, ma planowo zamienić główny nawigacyjny punkt odniesienia z urządzenia znajdującego się za nim na kolejne urządzenie znajdujące się przed nim	W przypadku namiaru radiowego VOR					
	Długość		Odległość	Odległość geodezyjna między punktem wyjściowym a punktem docelowym		Zob. uwaga 2				
	Górna granica		Wysokość bezwzględna	Górna granica segmentu trasy						
	Dolna granica		Wysokość bezwzględna	Dolna granica segmentu trasy						
	Minimalna wysokość bezwzględna na trasie (MEA)		Wysokość bezwzględna	Wysokość bezwzględna na segmencie trasy zapewniająca adekwatny odbiór sygnału odpowiednich urządzeń nawigacyjnych i łączności ATS, zgodna ze strukturami przestrzeni powietrznej i zapewniająca wymagane przewyższenie nad przeszkodami	Dolne trasy ATS	50 m	Procedura	Obliczenia	50 m lub 100 ft	50 m lub 100 ft
	Minimalna wysokość bezwzględna przewyższenia nad przeszkodami (MOCA)		Wysokość bezwzględna	Minimalna wysokość bezwzględna na określonym odcinku, która zapewnia wymagane przewyższenie nad przeszkodami		50 m	Procedura	Obliczenia	50 m lub 100 ft	50 m lub 100 ft
	Minimalna wysokość bezwzględna lotu		Wysokość bezwzględna	Minimalna wysokość bezwzględna lotu	Trasa śmigłowca	50 m	Procedura	Obliczenia	50 m lub 100 ft	50 m lub 100 ft
	Granice boczne		Odległość	Granice boczne trasy						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Minimalna wysokość bezwzględna obszaru		Wysokość bezwzględna	Minimalna wysokość bezwzględna obowiązująca w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), która zapewnia minimalne przewyższenie nad przeszkodami w określonym obszarze wyznaczonym zwykle przez równoleżniki i południki						
	Minimalna wysokość bezwzględna wektorowania (MVA)		Wysokość bezwzględna	MVA						
	Ograniczenia		Tekst	Wskazanie wszelkich ograniczeń w danym obszarze dotyczących prędkości i wysokości/wysokości bezwzględnej, jeżeli zostały ustalone						
	Kierunek poziomów przelotu			Wskazanie kierunku poziomego przelotu (parzysty, nieparzysty, brak [NIL])						
		Naprzód	Lista kodów	Wskazanie kierunku poziomego przelotu (parzysty, nieparzysty, NIL) z pierwszego do drugiego punktu segmentu trasy						
		Wstecz	Lista kodów	Wskazanie kierunku poziomego przelotu (parzysty, nieparzysty, NIL) z drugiego do pierwszego punktu segmentu trasy						
	Dostępność		Tekst	Informacje o dostępności trasy						
	Klasa statku powietrznego		Tekst	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej określająca zasady działania, wymogi dotyczące lotów i zapewnione służby						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Wymogi dotyczące nawigacji opartej na charakterystykach (PBN)			Nawigacja obszarowa, bazująca na wymaganiach charakterystyk dla statków powietrznych operujących po trasie ATS, zgodnie z procedurą podejścia według wskazań przyrządów lub w wyznaczonej przestrzeni powietrznej	Tylko PBN					
		Wymogi dotyczące osiągnięć nawigacyjnych	Tekst	Wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy (RNAV lub RNP), na którym wykorzystuje się PBN						
		Wymogi dotyczące czujników	Tekst	Wskazanie wymogów dotyczących czujników, w tym wszelkich ograniczeń w zakresie specyfikacji nawigacyjnej						
	Organ kontroli									
		Nazwa	Tekst	Nazwa organu zapewniającego służbę						
		Kanał	Tekst	Kanał/częstotliwość operacyjna organu kontroli						
		Adres logowania	Tekst	Określony kod logowania do łącza transmisji danych z organem kontroli ATS	Jeżeli dotyczy					
			Uwaga 1	U = górny	Uwaga 2	1/10 km	Procedura	Obliczenia	1/10 km lub 1/10 NM	1 km lub 1 NM

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
				H = śmigłowiec		1/100 km	Niezbędna	Obliczenia	1/100 km lub 1/100 NM	1 km lub 1 NM
				S = naddźwiękowy						
				T = TACAN						
				Inne						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Punkt drogi										
	Identyfikacja		Tekst	Nazwy, zakodowane oznaczenia lub kody znaczącego punktu nawigacyjnego						
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne punktu drogi		100 m	Niezbędna	Pomiar/obliczenia	1 sekunda	1 sekunda
	Format									
		Pomoc nawigacyjna (navaid)	Tekst	Identyfikacja stacji odniesienia VOR/DME (radiolatarni ogólnokierunkowej VHF/radio-odległościomierza)						
		Namiar	Namiar	Namiar na stację odniesienia VOR/DME, jeżeli punkt drogi nie jest z nią włączony		Zob. uwaga 1 poniżej				
		Odległość	Odległość	Odległość od stacji odniesienia VOR/DME, jeżeli punkt drogi nie jest z nią włączony		Zob. uwaga 2 poniżej				

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
					Uwaga 1	1/10 stopnia	Procedura	Obliczenia	1/10 stopnia	1/10 stopnia
						1/100 stopnia	Niezbędna	Obliczenia	1/100 stopnia	1/10 stopnia
								Obliczenia		
					Uwaga 2	1/10 km	Procedura	Obliczenia	1/10 km lub 1/10 NM	2/10 km (1/10 NM)
						1/100 km	Niezbędna	Obliczenia	1/100 km lub 1/100 NM	2/10 km (1/10 NM)

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Oczekiwanie na trasie				Określony manewr pozwalający utrzymać statek powietrzny w określonej przestrzeni powietrznej w oczekiwaniu na dalsze zezwolenie						
	Identyfikacja		Tekst	Identyfikacja procedury oczekiwania						
	Pozycja		Tekst	Identyfikacja pozycji oczekiwania		100 m	Niezbędna	Pomiar/obliczenia	1 sekunda	1 sekunda
	Punkt drogi		Punkt	Położenie geograficzne punktu drogi w procedurze oczekiwania						
	Linia drogi przylotu		Namiar	Linia drogi przylotu w procedurze oczekiwania						
	Kierunek skrętu		Tekst	Kierunek skrętu w procedurze oczekiwania						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Prędkość		Wartość	Maksymalna prędkość przyrządowa lotu						
	Poziom									
		Minimalny poziom oczekiwania	Wysokość bezwzględna	Minimalny poziom oczekiwania w procedurze oczekiwania						
		Maksymalny poziom oczekiwania	Wysokość bezwzględna	Maksymalny poziom oczekiwania w procedurze oczekiwania						
	Czas/odległość odlotu		Wartość	Wartość oznaczająca czas/odległość w procedurze oczekiwania						
	Organ kontroli									
		Nazwa	Tekst	Wskazanie organu kontroli						
		Częstotliwość	Wartość	Częstotliwość operacyjna/kanal operacyjny organu kontroli						
	Specjalna procedura wejścia w holding		Tekst	Opis tekstowy specjalnej procedury wejścia VOR/DME	W przypadku gdy dla procedury oczekiwania VOR/DME ustalono radial wejścia do pozycji dodatkowej na końcu drogi odlotu					

4. Dane o procedurach lotów według wskazań przyrządów

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Procedura										
	Identyfikacja									
		Naprowadzanie w segmencie podejścia końcowego	Lista kodów	Nazwa określająca rodzaj pomocy nawigacyjnej zapewniającej naprowadzanie poziome przy podejściu końcowym, np. ILS, VOR, RNAV itp.	APCH					
		RWY	Tekst	Oznaczenie kierunków lądowania i startu na RWY, np. 27, 35L, 01R						
		Podejście z okrążenia	Lista kodów	Wskazanie, czy procedura jest/nie jest podejściem z okrążenia	APCH					
		Różne kody	Tekst	W przypadku gdy co najmniej dwóch procedur dotyczących tej samej RWY nie można rozróżnić po samym rodzaju pomocy radionawigacyjnej, wówczas po rodzaju pomocy radionawigacyjnej dodaje się jednoliterowy przyrostek, zaczynając od litery »z«, np. VOR y RWY 20 lub VOR z RWY 20.	APCH					
		Ograniczenie NS	Tekst	Informacje dotyczące czujników w przypadku stosowania ograniczenia	Tylko PBN					
		Nazwa	Tekst	Nazwa procedury lotów według wskazań przyrządów						
	Oznaczenie wyrażone tekstem otwartym									

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Wskaźnik bazowy	Tekst	Wskaźnik bazowy to nazwa lub kody znaczącego punktu nawigacyjnego, w którym kończy się trasa odlotu.	SID, STAR					
		Wskaźnik aktualności	Tekst	Wskaźnik aktualności będący liczbą od 1 do 9.	SID, STAR					
		Oznaczenie trasy	Tekst	Oznaczenie trasy składa się z jednej litery alfabetu. Nie stosuje się liter »I« oraz »O«.	SID, STAR					
		Wskazanie wizualna	Tekst	Wskazanie, czy dana trasa jest odpowiednia dla statków powietrznych operujących zgodnie z VFR	Tylko VFR					
	Zakodowane oznaczenie									
		Znaczący punkt nawigacyjny	Tekst	Zakodowane oznaczenie lub kody znaczącego punktu nawigacyjnego	SID, STAR					
		Wskaźnik aktualności	Tekst	Wskaźnik aktualności procedury	SID, STAR					
		Oznaczenie trasy	Tekst	Wskaźnik trasy procedury	SID, STAR					
	Rodzaj procedury		Lista kodów	Wskazanie rodzaju procedury (odlot, przylot, podejście, inna)						
	PBN lub konwencjonalna		Lista kodów	Wskazanie, czy jest to procedura PBN czy konwencjonalna	Tylko IFR					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Rodzaj precyzji		Tekst	Rodzaj procedury podejścia według wskazań przyrządów; klasyfikacja procedur podejścia według wskazań przyrządów: (a) procedura podejścia nieprecyzyjnego (NPA): procedura podejścia według wskazań przyrządów, w której wykorzystuje się prowadzenie poziome, ale nie wykorzystuje się prowadzenia pionowego (b) procedura podejścia z prowadzeniem pionowym (APV): procedura podejścia według wskazań przyrządów, w której wykorzystuje się prowadzenie poziome i pionowe, ale która nie spełnia wymagań precyzyjnego podejścia do lądowania. (c) procedura podejścia precyzyjnego (PA): procedura podejścia według wskazań przyrządów, w której wykorzystuje się precyzyjne prowadzenie poziome i pionowe oraz minima określone dla kategorii operacji.	APCH					
	Kategoria statku powietrznego		Lista kodów	Wskazanie, dla których kategorii statków powietrznych przewidziana jest ta procedura						
	Deklinacja magnetyczna		Wartość	Deklinacja magnetyczna przewidziana dla procedury						
	Wysokość bezwzględna/względna przwyższenia nad przeszkodami (OCA/H)			OCA/H	APCH					
		Kategoria statku powietrznego	Lista kodów	Kategoria statku powietrznego	APCH					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Rodzaj podejścia	Lista kodów	Rodzaj podejścia (np. z prostej, kat. I, kat. II, LLZ, z okrążenia itp.) lub konkretna pomoc nawigacyjna (np. pozycje zniżania schodkowego) lub konkretna specyfikacja nawigacyjna	APCH					
		Wysokość bezwzględna	Wysokość bezwzględna	Najniższa wysokość bezwzględna stosowana do zapewnienia zgodności z odpowiednimi kryteriami przewyższenia nad przeszkodami	APCH		Niezbędna			
		Wysokość	Wysokość	Najniższa wysokość względna ponad wzniesieniem odpowiedniego progu RWY lub wzniesieniem lotniska, w stosownych przypadkach, stosowana do zapewnienia zgodności z odpowiednimi kryteriami przewyższenia nad przeszkodami	APCH		Niezbędna			
	Wysokość bezwzględna/względna decyzji (DA/H)			DA/H	APCH					
		Kategoria statku powietrznego	Lista kodów	Kategoria statku powietrznego	APCH					
		Rodzaj podejścia	Lista kodów	Rodzaj podejścia (np. z prostej, z okrążenia itp.) lub konkretna pomoc nawigacyjna (np. pozycje zniżania schodkowego) lub konkretna specyfikacja nawigacyjna	APCH					
		Wysokość bezwzględna	Wysokość bezwzględna	Określona wysokość bezwzględna w trójwymiarowej operacji podejścia według wskazań przyrządów, na której inicjuje się procedurę odlotu po nieudanym podejściu, jeżeli nie ustalono wymaganego wzrokowego punktu odniesienia do kontynuacji podejścia	APCH					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Wysokość	Wysokość	Określona wysokość względna w trójwymiarowej operacji podejścia według wskazań przyrządów, na której inicjuje się procedurę odlotu po nieudanym podejściu, jeżeli nie ustalono wymaganego wzrokowego punktu odniesienia do kontynuacji podejścia	APCH					
	Minimalna bezwzględna/względna wysokość zniżania (MDA-H)			MDA/H	APCH					
		Kategoria statku powietrznego	Lista kodów	Kategoria statku powietrznego	APCH					
		Rodzaj podejścia	Lista kodów	Rodzaj podejścia (np. z prostej, z okrążenia itp.) lub konkretna pomoc nawigacyjna (np. pozycje zniżania schodkowego) lub konkretna specyfikacja nawigacyjna	APCH					
		Wysokość bezwzględna	Wysokość bezwzględna	Określona wysokość bezwzględna w dwuwymiarowej operacji podejścia według wskazań przyrządów lub operacji podejścia z okrążenia, poniżej której nie inicjuje się procedury zniżania bez wymaganego wzrokowego punktu odniesienia	APCH					
		Wysokość	Wysokość	Określona wysokość względna w dwuwymiarowej operacji podejścia według wskazań przyrządów lub operacji podejścia z okrążenia, poniżej której nie inicjuje się procedury zniżania bez wymaganego wzrokowego punktu odniesienia	APCH					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Minimalna wysokość sektora (MSA)			Najmniejsza dozwolona wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie 300 m (1 000 ft) nad wszystkimi obiektami na obszarze wewnątrz sektora w kształcie koła o promieniu 46 km (25 NM), którego środkiem jest pomoc radionawigacyjna	Tylko IFR					
		Kąt początkowy sektora	Kąt	Kąt początkowy sektora						
		Kąt końcowy sektora	Kąt	Kąt końcowy sektora						
		Pozycja osadzenia	Tekst	Środek MSA						
		Wysokość bezwzględna	Wysokość bezwzględna	Minimalna wysokość bezwzględna dla danego sektora						
		Ograniczenia	Tekst	MSA: najmniejsza dozwolona wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie 300 m (1 000 ft) nad wszystkimi obiektami na obszarze wewnątrz sektora w kształcie koła o promieniu 46 km (25 NM), którego środkiem jest pomoc radionawigacyjna.						
		Promień	Wartość	Promień danego sektora						
	Wysokość bezwzględna dolotu			Najmniejsza wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie 300 m (1 000 ft) nad wszystkimi obiektami w łuku koła wyznaczonego promieniem o długości 46 km (25 NM), którego środkiem jest pozycja rozpoczęcia podejścia początkowego (IAF) lub, w przypadku braku IAF, pozycja rozpoczęcia podejścia pośredniego (IF), ograniczonego prostymi liniami łączącymi koniec łuku z IF; kąty wszystkich TAA związanych z procedurą podejścia tworzą łącznie kąt 360 stopni wokół IF.	Tylko APCH lub PBN					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Punkt odniesienia	Tekst	Punkt odniesienia TAA (IAF lub IF)						
		IAF	Tekst	Punkt odniesienia TAA IAF						
		IF	Tekst	Punkt odniesienia TAA IF						
		Dystans do IAF	Odległość	Odległość granicy strefy TAA od IAF						
		Wysokość bezwzględna	Wysokość bezwzględna	Wartość wysokości bezwzględnej dolotu						
		Kąt początkowy sektora	Kąt	Kąt początkowy sektora (namiar na punkt odniesienia TAA)						
		Kąt końcowy sektora	Kąt	Kąt końcowy sektora (namiar na punkt odniesienia TAA)						
		Łuk dla schodkowego zniżania	Odległość	Promień wewnętrznego obszaru na niższej wysokości bezwzględnej.						
	Nazwa specyfikacji nawigacyjnej		Tekst	Zbiór wymagań dotyczących statku powietrznego i załogi lotniczej niezbędne do celów wsparcia operacji PBN w określonej przestrzeni powietrznej; istnieją dwa rodzaje specyfikacji nawigacyjnych: (a) specyfikacje wymaganych osiągnięć nawigacyjnych: specyfikacje nawigacyjne oparta na nawigacji obszarowej, która zawiera wymóg monitorowania dokładności nawigacji i ostrzegania, oznaczona przedrostkiem RNP, np. RNP 4, RNP APCH. (b) Specyfikacje RNAV: specyfikacja nawigacyjna oparta na nawigacji obszarowej, która nie zawiera wymogu monitorowania dokładności nawigacji i ostrzegania, oznaczona przedrostkiem RNAV, np. RNAV 5, RNAV 1.	Tylko PBN					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Minima operacyjne		Tekst	Minima operacyjne lotniska: ograniczenia w zakresie możliwości korzystania z lotniska dotyczące: (a) startu z perspektywy RVR lub widoczności oraz, jeżeli to konieczne, zachmurzenia; (b) lądowania z podejściem precyzyjnym i operacji lądowania z perspektywy widoczności lub RVR i DA/H, stosownie do kategorii operacji; (c) lądowania z podejściem i operacji lądowania z naprowadzaniem pionowym z perspektywy widoczności lub RVR i DA/H; oraz (d) Lądowanie z podejściem nieprecyzyjnym i operacje lądowania z perspektywy widoczności lub RVR, minimalnej bezwzględnej/względnej wysokości zniżania (MDA/H) oraz, jeżeli to konieczne, zachmurzenia	APCH, DEP					
	Temperatura									
		Temperatura minimalna	Wartość	Minimalna temperatura odniesienia	Tylko APCH lub PBN					
		Temperatura maksymalna	Wartość	Maksymalna temperatura odniesienia	Tylko APCH lub PBN					
	Zdalne źródło pomiaru wysokości		Tekst	Uwaga wskazująca źródło pomiaru wysokości	APCH					
	Układ odniesienia procedury		Tekst	Próg lotniska lub drogi startowej	APCH					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Wymogi dotyczące PBN			Szczegółowe wymogi związane z procedurą PBN	PBN					
			Lista kodów	Identyfikator specyfikacji nawigacyjnej (RNAV 5, RNP 0.3 itp.)						
		Specyfikacja nawigacyjna	Tekst	Wszelkie ograniczenia w zakresie czujników nawigacyjnych (wymagany globalny system nawigacji satelitarnej [GNSS])						
		Wymogi w zakresie funkcjonalności	Tekst	Wszelkie wymagane funkcje opisane w specyfikacji nawigacyjnej jako opcje, to znaczy nie wchodzące w skład podstawowej specyfikacji nawigacyjnej (wymagana częstotliwość radiowa [RF])						
Segment procedury					SID, STAR, APCH					
	Początek		Tekst	Identyfikator punktu początkowego segmentu						
	Koniec		Tekst	Identyfikator punktu końcowego lub opisu końca segmentu						
	Funkcja pozycji końcowej		Lista kodów	Wskazanie, czy pozycja końcowa stanowi punkt drogi »fly-by« (punkt drogi wymagający zastosowania zakrętu z wyprzedzeniem, w celu wejścia po stycznej na następny segment trasy lub procedury), czy punkt drogi »flyover« (punkt drogi, w którym rozpoczyna się zakręt w celu wejścia na następny segment trasy lub procedury)	PBN					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Rola pozycji końcowej		Lista kodów	Wskazanie roli pozycji końcowej (punktu rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu [MAPt], IF, IAF, pozycji rozpoczęcia podejścia końcowego [FAF], pozycji rozpoczęcia oczekiwania po nieudanym podejściu [MAHF] itp.)						
	Wysokość bezwzględna procedury wysokości		Wysokość bezwzględna/wysokość	Określona wysokość bezwzględna/względna operacji lotniczej powyżej minimalnej wysokości bezwzględnej/wysokości, ustalona w celu umożliwienia stabilnego schodzenia z zastosowaniem zalecanego gradientu/kąta schodzenia w segmencie podejścia pośredniego/końcowego	Tylko niektóre segmenty SID, STAR, APCH		Niezbędna			
	Minimalna wysokość bezwzględna przewyższenia nad przeszkodami (MOCA)		Wysokość bezwzględna	Minimalna wysokość bezwzględna na określonym odcinku, która zapewnia wymagane przewyższenie nad przeszkodami	SID, STAR, APCH					
	Odległość		Odległość	Odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub mili morskiej między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym		1/100 km	Niezbędna	Obliczenia	1/100 km lub 1/100 NM	1 km lub 1 NM
	Azymut		Namiar	Rzeczywista linia drogi zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części stopnia między każdym kolejnym znaczącym punktem nawigacyjnym	SID, STAR, APCH	1/10 stopnia	Procedura	Obliczenia	1/10 stopnia	
	Namiar magnetyczny		Namiar	Magnetyczna linia drogi zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części stopnia między każdym kolejnym znaczącym punktem nawigacyjnym	SID, STAR, APCH	1/10 stopnia	Procedura	Obliczenia	1 stopień	1 stopień
	Gradient		Wartość		APCH, DEP					
	Prędkość		Wartość	Ograniczenie prędkości w znaczącym punkcie nawigacyjnym wyrażone odpowiednio w jednostkach 10 kt						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Przeszkoda kontrolna				APCH, DEP					
		Rodzaj	Tekst	Wskazanie, czy przeszkoda jest oświetlona/nieoświetlona, rodzaj przeszkody (kościół/turbina wiatrowa itp.)						
		Pozycja	Punkt	Współrzędne przeszkody kontrolnej		Zob. sekcja 6 »Dane o przeszkodach«.				
		Wzniesienie:	Wzniesienie	Wzniesienie najwyższego punktu przeszkody kontrolnej		Zob. sekcja 6 »Dane o przeszkodach«				
Segment podejścia końcowego				Ten segment procedury podejścia według wskazań przyrządów, w którym dokonuje się ustawienia i schodzenia przed lądowaniem	SBAS APCH, GBAS APCH					
	Rodzaj operacji		Tekst	Numer oznaczający rodzaj segmentu podejścia końcowego (np. »0« to kod dla procedury podejścia do lądowania z prostej, w tym procedur podejścia do lądowania z odchyleniem)						
	Oznaczenie wydajności podejścia		Tekst	Numer identyfikacyjny rodzaju podejścia (znakiem »0« oznacza się procedurę podejścia z naprowadzaniem pionowym (LPV), a »1« oznacza procedurę podejścia kategorii I)						
	Dostawca SBAS		Tekst	Identyfikator instytucji zapewniającej służby w danym systemie podejścia z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej	Tylko SBAS					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Wybór danych ścieżki odniesienia (RPDS)		Tekst	Niepowtarzalny identyfikator numeryczny częstotliwości na obszarze rozgłaszania używany do wyboru bloku danych FAS	Tylko GBAS					
	Identyfikator ścieżki odniesienia (RPI)		Tekst	Identyfikator składający się z czterech znaków, stosowany do potwierdzania wyboru właściwej procedury podejścia						
	Punkt progu lądowania (LTP) lub wirtualny punkt progu (FTP)			LTP/FTP						
		Pozycja	Punkt	Szerokość i długość geograficzna LTP/FTP		0,3 m (1 ft)	Kluczowa		0,0005,, (0,01")	
		Wysokość geodezyjna	Wzniesienie	Wysokość LTP/FTP nad elipsoidą WGS-84		0,25 m	Kluczowa		0,1 m	
		Wysokość ortometryczna	Wzniesienie	Wysokość LTP/FTP w odniesieniu do geoidy i wyrażona jako wzniesienie MSL						
	Punkt wyrównania ścieżki podejścia (FPAP)			FPAP						
		Pozycja	Punkt	Szerokość i długość geograficzna FPAP		0,3 m (1 ft)	Kluczowa		0,0005,, (0,01")	
		Wysokość ortometryczna	Wzniesienie	Wysokość FPAP w odniesieniu do geoidy i wyrażona jako wzniesienie MSL						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Wysokość progowa progu podejścia (TCH)		Wysokość	Wyznaczona wysokość progowa kąta ścieżki podejścia powyżej LTP (lub FTP)		0,5 m	Kluczowa	Obliczenia	0,05 m	
	Kąt ścieżki schodzenia (GPA)		Wartość	Kąt ścieżki podejścia (ścieżki schodzenia) w odniesieniu do płaszczyzny poziomej, określony zgodnie z WGS-84 na LTP/FTP		0,01 m	Nie dotyczy		0,01 m	
	Szerokość kursu na progu		Wartość	Półszerokość szerokości kursu w LTP/FTP określająca odchylenie boczne, przy którym odbiornik uzyskuje pełną zdolność odbicia.		Nie dotyczy	Kluczowa		0,25 m	
	Przesunięcie długości delta		Odległość	Odległość od końca drogi startowej do FPAP; określa miejsce, w którym czułość boczna zmienia się na czułość nieudanego podejścia.		Nie dotyczy	Nie dotyczy		8 m	
	Horyzontalny próg ostrzegawczy (ang. horizontal alert limit) (HAL)		Wartość	HAL	Tylko SBAS					
	Pionowy próg ostrzegawczy (ang. vertical alert limit) (VAL)		Wartość	VAL	Tylko SBAS					
	Blok danych FAS		Tekst	Ciąg binarny opisujący blok danych FAS wygenerowany za pomocą odpowiedniego narzędzia oprogramowania; blok danych FAS to zbiór parametrów służący do identyfikacji konkretnego podejścia precyzyjnego lub APV i określający związane z nim podejście.						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Cykliczna kontrola nadmiarowa		Tekst	Składająca się z 8 znaków reprezentacja heksadecymalna obliczonej reszty bitowej, służąca o określania integralności bloku danych FAS podczas przekazywania i przechowywania.						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Pozycja procedury										
	Identyfikacja		Tekst	Nazwy, zakodowane oznaczenia lub kody znaczącego punktu nawigacyjnego						
	Wymagania ATC w zakresie sprawozdawczości		Tekst	Wskazanie wymogu w zakresie sprawozdawczości ATS/MET jako »obowiązkowy«, »na żądanie« lub »NIL«						
	Punkt meldowania VFR		Tekst	Nazwa mostu lub kościoła	VFR					
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne pozycji		Zob. uwaga 1				
	Rodzaj		Tekst	Wskazanie rodzaju pozycji, np. pomocy nawigacyjnej, Int, punktu drogi						
	Formaty									
		Pomoc nawigacyjna	Tekst	Identyfikacja stacji odniesienia VOR/DME						
		Namiar	Namiar	Namiar na stację odniesienia VOR/DME, jeżeli punkt drogi nie jest z nią w połączony		Zob. uwaga 2				

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
		Odległość	Odległość	Odległość od stacji odniesienia VOR/D-ME, jeżeli punkt drogi nie jest z nią w połączony		1/100 km	Niezbędna	Obliczenia	1/100 km lub 1/100 NM	2/10 km (1/10 NM)
					Uwaga 1	100 m	Niezbędna	Pomiar/obliczenia	1 sekunda	1 sekunda
						3 m	Niezbędna	Pomiar/obliczenia	1/10 sekundy	1 sekunda
					Uwaga 2	1/10 stopnia	Procedura	Obliczenia	1/10 stopnia	1/10 stopnia
						1/10 stopnia	Niezbędna	Obliczenia	1/10 stopnia	1/10 stopnia

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Utrzymywanie procedury				Określony manewr pozwalający utrzymać statek powietrzny w określonej przestrzeni powietrznej w oczekiwaniu na dalsze zezwolenie						
	Identyfikacja		Tekst	Identyfikacja procedury oczekiwania						
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne służące jako punkt odniesienia dla procedury oczekiwania		Taka sama jak pozycja procedury				
	Przylot		Kurs	Rzeczywisty kurs przylotu					1/10 stopnia	
	Odlot		Kurs	Rzeczywisty kurs wylotu					1/10 stopnia	

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Dystans odcinka		Odległość	Odległość odcinka odlotu					1/10 km lub 1/10 NM	
	Czas odcinka		Wartość	Czas odcinka odlotu						
	Radial ograniczający		Kąt	Radial ograniczający liczony od urządzenia VOR/DME, w zasięgu którego odbywa się procedura oczekiwania						
	Kierunek skrętu		Wartość	Kierunek skrętu w procedurze oczekiwania						
	Minimalna wysokość bezwzględna		Wysokość bezwzględna	Minimalny poziom oczekiwania zaokrąglony do najbliższego wyższego poziomu (50 m lub 100 ft)/poziomu lotu		50 m	Procedura	Obliczenia	50 m lub 100 ft/poziomu lotu	
	Maksymalna wysokość bezwzględna		Wysokość bezwzględna	Maksymalny poziom oczekiwania zaokrąglony do najbliższego wyższego poziomu (50 m lub 100 ft)/poziomu lotu					50 m lub 100 ft/poziomu lotu	
	Prędkość		Wartość	Maksymalna prędkość przyrządowa lotu					10 kt	
	Deklinacja magnetyczna									
		Kąt	Kąt	Deklinacja magnetyczna pomocy radionawigacyjnej wykorzystywanej w procedurze						
		Data	Data	Dzień, w którym deklinacja magnetyczna miała podaną wartość						
	Nazwa specyfikacji nawigacyjnej		Tekst	Nazwa specyfikacji nawigacyjnej – zbiór wymagań dotyczących statku powietrznego i załogi lotniczej niezbędnych do celów wspierania stosowania nawigacji w określonej przestrzeni powietrznej	RNAV/RN-P					

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Właściwości procedury dla śmigłowców										
	Nazwa procedury dla śmigłowców (RNAV 263)		Tekst	Identyfikacja procedury dla śmigłowców						
	Wysokość progowa lotniska dla śmigłowców (HCH)		Wysokość	Wysokość progowa lotniska dla śmigłowców			Niezbędna		1 m lub 1 ft	1 m lub 1 ft
	Pozycja początkowego odlotu (IDF)		Punkt	Pozycja początkowego odlotu	DEP					
	Punkt rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu (MAPt)		Punkt	MAPt	APCH					
	Segment lotu z widocznością			Dla PinS APP: odcinek lotu łączący bezpośrednio PinS z miejscem lądowania; do PinS DEP: odcinek lotu łączący bezpośrednio miejsce lądowania z IDF						
		Trasa	Linia							
		Odległość	Odległość							
		Namiar	Kąt							
		Wysokość progowa	Wysokość							

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Segment manewrowania do podejścia z widocznością (VS)			PinS VS zabezpieczony do następujących manewrów: (a) do PinS APCH: manewr z widocznością z MAPt w pobliżu lotniska dla śmigłowców lub miejsca lądowania do ziemi z kierunku innego niż wyznaczony bezpośrednio od MAPt; oraz (b) do PinS DEP: start w kierunku innym niż wyznaczony bezpośrednio do IDF, po którym następuje manewr z widocznością w celu wlotu w segment lotu według wskazań przyrządów w IDF	APCH DEP					
		Oś	Kąt	Oś powierzchni początkowego wznieszenia	DEP					
		Pole manewrowe	Wielokąt	Obszar, gdzie pilot musi manewrować z widocznością	APCH DEP					
		Strefa z zakazem manewrowania	Wielokąt	Obszar, w którym manewrowanie jest zakazane	APCH DEP					
		Linie drogi przylotu	Linia	PinS VS zabezpieczony do następujących manewrów: (a) do PinS APCH: manewr z widocznością z MAPt w pobliżu lotniska dla śmigłowców lub miejsca lądowania do ziemi z kierunku innego niż wyznaczony bezpośrednio od MAPt; oraz (b) do PinS DEP: start w kierunku innym niż wyznaczony bezpośrednio do IDF, po którym następuje manewr z widocznością w celu wlotu w segment lotu według wskazań przyrządów w IDF	APCH DEP					
	HAS			Wysokość względna ponad diagramem powierzchni	APCH					
		Promień	Odległość							
		Wysokość względna nad powierzchnią	Wysokość							

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Tekst »leć na widoczność« (ang. proceed visually)		Tekst	Tekst wskazujący, że procedura zawiera instrukcję »leć na widoczność«						
	Tekst »leć wg VFR« (ang. proceed VFR)		Tekst	Tekst wskazujący, że procedura zawiera instrukcję »leć wg VFR«						
	Kąt zniżania segmentu lotu z widocznością (VSDA)		Wartość	VSDA						
	Linie drogi przylotu									
		Długość	Odległość							
		Szerokość	Odległość							
		Namiar	Kąt							

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
AITF				Uwagi na mapach (informacje lotnicze w formacie tekstowym)						
	Niezgodność między odczytami przyrządów a wizualnym wskaźnikiem ścieżki schodzenia		Tekst							
	Opis procedury po nieudanym podejściu		Tekst	Opis procedury stosowanej po nieudanym podejściu						
	Opis trasy SID/STAR		Tekst	Tekstowy opis procedury SID lub STAR						
	Gradient wznoszenia po nieudanym podejściu		Wartość	Wartość gradientu wznoszenia procedury podejścia po nieudanym podejściu						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj pomocy radionawigacyjnej						
	Identyfikacja		Tekst	Niepowtarzalny kod przypisany do pomocy nawigacyjnej w celu jej identyfikacji						
	Nazwa		Tekst	Nazwa tekstowa przypisana do pomocy nawigacyjnej						
	Obszar działania		Tekst	Oznaczenie, czy dane urządzenie pełni rolę pomocy nawigacyjnej na trasie (E), pomocy nawigacyjnej lotniskowej (A), czy podwójną (AE)						
	Obsługiwane lotnisko		Tekst	Wskaźnik lokalizacji ICAO lub nazwy obsługiwanych lotnisk						
	Obsługiwana RWY		Tekst	Oznaczenie obsługiwanej RWY						
	Organ odpowiedzialny za działanie urządzenia		Tekst	Nazwa organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia						
	Rodzaj wspieranych operacji		Lista kodów	Wskazanie rodzaju wspieranej operacji dla ILS/MLS, podstawowego GNSS, SBAS, GBAS						
	Kolokacja		Tekst	Informacja o kolokacji pomocy nawigacyjnej z inną pomocą nawigacyjną						
	Godziny pracy		Harmonogram	Godziny pracy pomocy radionawigacyjnej						
	Deklinacja magnetyczna			Rozbieżność kątowa między północą geograficzną a północą magnetyczną						
		Kąt	Kąt	Deklinacja magnetyczna pomocy radionawigacyjnej	ILS/NDB (radiolataria bezkierunkowa)	Zob. uwaga 1 poniżej				
		Data	Data	Dzień, w którym deklinacja magnetyczna miała podaną wartość						

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

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

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Odległość między anteną MLS DME a progiem		Odległość	Odległość między anteną MLS DME/P a progiem mierzona wzdłuż linii środkowej	MLS	3 m	Niezbędna	Obliczenia	1 m lub 1 ft	Jak wykazano
	Polaryzacja sygnału		Lista kodów	Polaryzacja sygnału GBAS (GBAS/H lub GBAS/E)	GBAS					
	Wyznaczony obszar operacyjny (DOC)		Tekst	DOC lub standardowy zasięg usługi (SSV) jako zasięg lub promień usługi liczony od pomocy nawigacyjnej/punktu odniesienia GBAS, wysokość i sektory, jeżeli jest to wymagane						
			Uwaga 1		Nadajnik sygnału kierunku podejścia ILS	1 stopień	Niezbędna	Pomiar	1 stopień	
					NDB	1 stopień	Procedura	Pomiar	1 stopień	
								Pomiar		
			Uwaga 2		Pomoc nawigacyjna lotniska	3 m	Niezbędna	Pomiar	1/10 sekundy	Jak wykazano
					Punkt odniesienia GBAS	1 m		Pomiar		
					Na trasie	100 m	Niezbędna	Pomiar	1 sekunda	
								Pomiar		
			Uwaga 3		DME	30 m (100 ft)	Niezbędna	Pomiar	30 m (100 ft)	30 m (100 ft)
					DME/P	3 m	Niezbędna	Pomiar	3 m (10 ft)	
					Punkt odniesienia GBAS	0,25 m	Niezbędna		1 m lub 1 ft	

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
GNSS				Globalny system ustalania pozycji i czasu obejmujący jedną lub kilka konstelacji satelitów, odbiorniki na pokładach statków powietrznych i monitorowanie integralności systemu, uznawany za konieczny do wspierania wymaganego poziomu wydajności nawigacji dla planowanych operacji						
	Nazwa		Tekst	Nazwa elementu GNSS (GPS, GBAS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS itp.)						
	Częstotliwość		Wartość	Częstotliwość GNSS	W stosownych przypadkach					
	Obszar dostępności usługi		Wielokąt	Położenie geograficzne obszaru dostępności GNSS						
	Obszar pokrycia		Wielokąt	Położenie geograficzne obszaru pokrycia GNSS						
	Organ odpowiedzialny za działanie urządzenia		Tekst	Nazwa organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia						
Lotnicze światła naziemne				Światła naziemne i inne latarnie oznaczające pozycje geograficzne wybrane przez państwo członkowskie jako znaczące						
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj latarni						
	Desygnator		Tekst	Niepowtarzalny kod przypisany do latarni w celu jej identyfikacji						
	Nazwa		Tekst	Nazwa miasta, miejscowości lub inny identyfikator latarni						
	Intensywność		Wartość	Intensywność światła latarni					1 000 cd	

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Właściwości		Tekst	Informacje o właściwościach latarni						
	Godziny pracy		Harmonogram	Godziny pracy latarni						
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne latarni						
Światła morskie										
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne latarni						
	Zakres widoczności		Odległość	Zakres widoczności latarni						
	Właściwości		Tekst	Informacje o właściwościach latarni						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Specjalny system nawigacyjny				Stacje związane ze specjalnymi systemami nawigacji (DECCA, LORAN itp.)						
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj dostępnej usługi (sygnał »master«, sygnał »salve«, kolor)						
	Desygnator		Tekst	Niepowtarzalny kod przypisany do specjalnego systemu nawigacji w celu jego identyfikacji						
	Nazwa		Tekst	Nazwa tekstowa przypisana do specjalnego systemu nawigacyjnego						
	Częstotliwość		Wartość	Częstotliwość (odpowiednio numer kanału, podstawowa częstotliwość impulsów, wskaźnik powtarzania) specjalnego systemu nawigacyjnego						
	Godziny pracy		Harmonogram	Godziny pracy specjalnego systemu nawigacyjnego						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne specjalnego systemu nawigacyjnego		100 m	Niezbędna	Pomiar/obliczenia		
	Organ odpowiedzialny za działanie urządzenia		Tekst	Nazwa organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia						
	Zasięg działania urządzenia		Tekst	Opis zasięgu działania specjalnego systemu nawigacyjnego						

6. Dane o przeszkodach

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Przeszkoda				Wszystkie przeszkody stałe (tymczasowe lub trwałe) i mobilne lub ich części						
	Identyfikator przeszkody		Tekst	Niepowtarzalny identyfikator przeszkody						
	Operator/właściciel		Tekst	Nazwisko i dane kontaktowe operatora lub właściciela przeszkody						
	Rodzaj geometrii		Lista kodów	Oznaczenie, czy przeszkoda jest punktem, linią, czy wielokątem						
	Pozycja pozioma		Punkt, linia lub wielokąt	Pozycja pozioma przeszkody		Zob. uwaga 1 poniżej				
	Rozmiar poziomy		Odległość	Rozmiar poziomy przeszkody						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Wzniesienie		Wzniesienie	Wzniesienie najwyższego punktu przeszkody		Zob. uwaga 2 poniżej				
	Wysokość		Wysokość	Wysokość przeszkody nad poziomem ziemi						
	Rodzaj		Tekst	Rodzaj przeszkody						
	Data i godzina		Data	Data i godzina powstania przeszkody						
	Operacje		Tekst	Funkcje operacyjne przeszkód mobilnych						
	Efektywność		Tekst	Efektywność przeszkód tymczasowych						
	Oświetlenie									
		Rodzaj	Tekst	Rodzaj oświetlenia						
		Kolor	Tekst	Kolor oświetlenia przeszkód						
	Oznakowanie		Tekst	Rodzaj oznakowania przeszkód						
	Materiał		Tekst	Główny materiał powierzchni przeszkody						
			Uwaga 1	Przeszkody w strefie 1		50 m	Procedura	Pomiar	1 sekunda	Jak wykazano
				Przeszkody w strefie 2 (w tym 2a, 2b, 2c, 2d, strefie toru wznoszenia po starcie oraz powierzchni ograniczające przeszkody)		5 m	Niezbędna	Pomiar	1/10 sekundy	1/10 sekundy
				Przeszkody w strefie 3		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	1/10 sekundy	1/10 sekundy
				Przeszkody w strefie 4		2,5 m	Niezbędna	Pomiar		

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
			Uwaga 2	Przeszkody w strefie 1		30 m	Procedura	Pomiar	1 m lub 1 ft	3 m (10 ft)
				Przeszkody w strefie 2 (w tym 2a, 2b, 2c, 2d, strefie toru wznoszenia po starcie oraz powierzchnie ograniczające przeszkody)		3 m	Niezbędna	Pomiar	1 m lub 1 ft	1 m lub 1 ft
				Przeszkody w strefie 3		0,5 m	Niezbędna	Pomiar	0,1 m lub 0,1 ft lub 0,01 m	1 m lub 1 ft
				Przeszkody w strefie 4		1 m	Niezbędna	Pomiar	0,1 m	

7. Dane geograficzne

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Budynki				Budynki (o znaczeniu operacyjnym) i inne istotne/znaczące obiekty (na lotnisku)						
	Nazwa		Tekst	Nazwa budynku						
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne budynku						
Obszary zabudowane				Obszary, na których znajdują się miasta, miejscowości i wsie						
	Nazwa		Tekst	Nazwa obszaru zabudowanego						
	Geometria		Punkt/wielokąt	Położenie geograficzne obszaru zabudowanego						
Linie kolejowe				Wszystkie linie kolejowe przydatne jako punkty orientacyjne						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Nazwa		Tekst	Nazwa linii kolejowej						
	Geometria		Linia	Położenie geograficzne linii kolejowych						
Drogi				Wszystkie autostrady i drogi przydatne jako punkty orientacyjne						
	Nazwa		Tekst	Nazwy autostrad i dróg						
	Geometria		Linia	Położenie geograficzne autostrad i dróg						
Punkty orientacyjne				Naturalne i stworzone przez człowieka punkty orientacyjne takie jak: mosty, znaczące przewody elektroenergetyczne, trwałe instalacje kolejek linowych, turbiny wiatrowe, konstrukcje kopalni, forty, ruiny, wały, rurociągi, skały, urwiska, klify, wydmy piaskowe, odizolowane latarnie morskie i latarniowce, jeżeli mają znaczenie dla żeglugi powietrznej z widocznością						
	Właściwości		Tekst	Opis punktu orientacyjnego						
	Geometria		Linia	Położenie geograficzne linii kolejowych						
Granice polityczne				Międzynarodowe granice polityczne						
	Geometria		Linia	Położenie geograficzne międzynarodowych granic politycznych						
Hydrografia				Wszystkie obiekty wodne, w tym: linie brzegowe, jeziora, rzeki, strumienie (w tym okresowe), słone jeziora, lodowce i pokrywy lodowe						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Nazwa		Tekst	Nazwa obiektu wodnego						
	Geometria		Linia/wielokąt	Położenie geograficzne obiektu wodnego						
Obszary zalesione				Obszary zalesione						
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne obszaru zalesionego						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
Drogi serwisowe				Część powierzchni lotniska przeznaczona dla pojazdów pomocy drogowej						
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne dróg serwisowych						
	Podstawowe właściwości obiektu		Tekst	Identyfikator danego typu obiektu						
	Baza identyfikatora		Tekst	Nazwa głównej TWY, strefy parkowania lub postoju lub płyty postojowej						
Obszar budowy				Część obszaru lotniska będąca w budowie						
	Geometria		Wielokąt	Położenie geograficzne obszaru budowy						
Obszar nieodpowiedni dla ruchu statków powietrznych				Obszary nieodpowiednie dla ruchu statków powietrznych						
	Geometria		Wielokąt	Przedstawione pole ruchu naziemnego trwale niezdatne dla statków powietrznych i wyraźnie oznaczone, jako takie						
Punkt naprowadzania				Ustalony punkt naprowadzania						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Numer identyfikatora		Tekst	Specjalny niepowtarzalny identyfikator danego obiektu przydzielony na stałe przez dostawcę danych						
	Lokalizacja		Punkt	Położenie geograficzne punktu naprowadzania						
	Wzniesienie		Wzniesienie	Wzniesienie punktu naprowadzania						
Węzeł ASRN				Wierzchołek wykresu przedstawiającego ASRN						
	Sieć identyfikatora		Tekst	Nazwa logiczna składająca się z zamkniętego wykazu nazw na potrzeby jednego lub kilku elementów związanych z ASRN						
	Próg identyfikatora		Tekst	Nazwa danego obiektu						
	Numer identyfikatora		Tekst	Specjalny niepowtarzalny identyfikator danego obiektu przydzielony na stałe przez dostawcę danych						
	Numer terminala		Tekst	Budynek terminala związany z danym obiektem						
	Rodzaj węzła		Tekst	Rodzaj węzła						
	Kategoria zatrzymania		Tekst	Kategoria operacji przy ograniczonej widzialności miejsca oczekiwania						
	Pozycja		Punkt	Położenie geograficzne węzła ASRN						
Krawędź ASRN				Połączenie między węzłami na wykresie przedstawiającym ASRN						

Przedmiot	Właściwość	Właściwość szczegółowa	Rodzaj	Opis	Uwaga	Dokładność	Spójność	Sposób przekazania danych	Rozdzielczość publikacji	Rozdzielczość mapy
	Sieć identyfikatora		Tekst	Nazwa logiczna składająca się z zamkniętego wykazu nazw na potrzeby jednego lub kilku elementów związanych z ASRN						
	Kierunek		Tekst	Jedno- lub dwukierunkowość odpowiedniego obiektu						
	Numer węzła 1		Tekst	Numer identyfikacyjny węzła ASRN odpowiadającego punktowi początkowemu geometrii krawędzi						
	Numer węzła 2		Tekst	Numer identyfikacyjny węzła ASRN odpowiadającego punktowi końcowemu geometrii krawędzi						
	Rodzaj krawędzi		Tekst	Rodzaj krawędzi						
	Obliczenie krawędzi		Tekst	Metoda obliczenia geometrii krawędzi						
	Geometria		Linia	Położenie geograficzne krawędzi ASRN						

Typ danych, o których mowa w kolumnie 4 »Typ«

Typ	Opis	Pozycje danych
Punkt	Para współrzędnych geograficznych (szerokość geograficzna i długość geograficzna) odnoszących się do matematycznej elipsoidy odniesienia, która określa pozycję punktu na powierzchni Ziemi	Szerokość geograficzna Długość geograficzna Poziomy układ odniesienia Jednostki miary Uzyskana dokładność pozioma
Linia	Ciąg punktów określających obiekt liniowy	Ciąg punktów
Wielokąt	Ciąg punktów wyznaczających granice wielokąta; pierwszy i ostatni punkt są identyczne	Ciąg poligonowy zamknięty
Wysokość	Odległość w płaszczyźnie pionowej poziomu, punktu lub obiektu przyjętego jako punkt, mierzona od konkretnego układu odniesienia	Wartość liczbowa Pionowy układ odniesienia Jednostki miary Uzyskana dokładność pionowa
Wysokość bezwzględna	Odległość w płaszczyźnie pionowej poziomu, punktu lub obiektu przyjętego jako punkt, mierzona od średniego poziomu morza	Wartość liczbowa Pionowy układ odniesienia Jednostki miary Uzyskana dokładność pionowa
Wzniesienie	Odległość w płaszczyźnie pionowej punktu lub poziomu znajdującego się na powierzchni Ziemi lub przymocowanego do niej, mierzona od średniego poziomu morza	Wartość liczbowa Pionowy układ odniesienia Jednostki miary Uzyskana dokładność pionowa
Odległość	Wartość kątowa	Wartość liczbowa Jednostki miary Uzyskana dokładność
Kąt/namiar	Wartość kątowa	Wartość liczbowa Jednostki miary Uzyskana dokładność
Wartość	Każda wartość zmierzona, zadeklarowana lub obliczona, niewymieniona wyżej	Wartość liczbowa Jednostki miary Uzyskana dokładność
Data	Data kalendarzowa – wskazanie konkretnego dnia lub miesiąca	Tekst
Harmonogram	Powtarzalny okres złożony z jednego lub kilku interwałów lub specjalnych dat (np. święta) i występujący cyklicznie	Tekst
Lista kodów	Zbiór wcześniej określonych ciągów tekstu lub wartości	Tekst
Tekst	Tekst dowolny	Ciąg znaków bez ograniczeń”

- 4) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
- a) w podczęści A wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w sekcji 1 dodaje się punkty ATS.OR.110–ATS.OR.150:

„ATS.OR.110 Koordynacja między operatorami lotniska a instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dokonuje uzgodnień z operatorem lotniska, na którym zapewnia służby ruchu lotniczego, aby zagwarantować adekwatną koordynację wykonywanych działań i świadczonych usług oraz wymianę istotnych danych i informacji.

ATS.OR.115 Koordynacja między organami wojskowymi a instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego

Nie naruszając przepisów art. 6 rozporządzenia (WE) nr 2150/2005, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby jej organy służb ruchu lotniczego – regularnie albo na żądanie oraz zgodnie z lokalnie przyjętymi procedurami – dostarczały odpowiednim organom wojskowym stosowne plany lotów oraz dane dotyczące lotów cywilnych statków powietrznych w celu ułatwienia ich identyfikacji.

ATS.OR.120 Koordynacja między instytucjami zapewniającymi służby meteorologiczne a instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego

- a) Aby zagwarantować otrzymywanie przez statki powietrzne najbardziej aktualnych informacji meteorologicznych do celów operacji statków powietrznych, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dokonuje uzgodnień z powiązaną instytucją zapewniającą służby meteorologiczne dotyczących pracowników służb ruchu lotniczego:
- 1) aby, oprócz korzystania z przyrządów wskazujących, w przypadku zaobserwowania innych wartych uwagi elementów meteorologicznych przez pracowników służb ruchu lotniczego lub zakomunikowania ich przez załogę statku powietrzego, osoby te zgłaszały je zgodnie z ewentualnymi ustaleniami;
 - 2) aby możliwie jak najszybciej zgłaszały zjawiska pogodowe o znaczeniu operacyjnym, które nie zostały uwzględnione w lotniskowym raporcie meteorologicznym, w przypadku zaobserwowania ich przez personel służb ruchu lotniczego lub zakomunikowania ich przez załogę statku powietrzego;
 - 3) aby możliwie jak najszybciej przekazywać istotne informacje dotyczące przederupcyjnej aktywności wulkanicznej, erupcji wulkanicznej oraz informacje dotyczące chmury popiołów wulkanicznych. Ponadto ośrodki kontroli obszaru i ośrodki informacji powietrznej zgłaszają te informacje powiązanemu meteorologicznemu biuru nadzoru oraz centrom doradczym ds. chmury pyłu wulkanicznego (VAAC).
- b) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego gwarantuje utrzymywanie ścisłej współpracy między ośrodkami kontroli obszaru, ośrodkami informacji powietrznej i powiązanymi meteorologicznymi biurami nadzoru, tak aby informacje dotyczące pyłu wulkanicznego zawarte w komunikatach NOTAM i SIGMET były spójne.

ATS.OR.125 Koordynacja między służbami informacji lotniczej a instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego przekazuje odpowiednim dostawcom służb informacji lotniczej informacje lotnicze, które mają być publikowane zgodnie z potrzebami, aby umożliwić wykorzystanie tych służb ruchu lotniczego.
- b) Aby zagwarantować otrzymywanie przez instytucje zapewniające służby informacji lotniczej informacji umożliwiających im dostarczanie aktualnych informacji przed lotem oraz zaspokajanie zapotrzebowania na informacje podczas lotu, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego i instytucja zapewniająca służby informacji lotniczej wdrażają mechanizmy przekazywania odpowiednim instytucjom zapewniającym służby informacji lotniczej, z jak najmniejszym opóźnieniem:
- 1) informacji o warunkach panujących na lotnisku;
 - 2) informacji o statusie operacyjnym odpowiednich urzędzeń, służb i pomocy nawigacyjnych w ich obszarze odpowiedzialności;
 - 3) informacji o wystąpieniu aktywności wulkanicznej zaobserwowanej przez pracowników służb ruchu lotniczego lub zgłoszonych przez załogę statku powietrzego;
 - 4) wszelkich pozostałych informacji, które uznano za ważne z operacyjnego punktu widzenia.

- c) Przed wprowadzeniem zmian w systemach żeglugi powietrznej w obszarze swojej odpowiedzialności, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego:
- 1) zapewnia ścisłą współpracę z odpowiednimi instytucjami zapewniającymi służby informacji lotniczej;
 - 2) należyce uwzględnia czas potrzebny odpowiednim służbom informacji lotniczej na przygotowanie, sporządzenie i wydanie odpowiednich materiałów na potrzeby ich promulgacji;
 - 3) dostarcza na czas informacje odpowiednim instytucjom zapewniającym służby informacji lotniczej.
- d) Przekazując służbom informacji lotniczej nieprzetworzone informacje lub dane lub jedno i drugie jednocześnie, objęte cyklem AIRAC, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego stosuje się do określonych, uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym dat wejścia w życie Regulacji i Kontroli Rozpowszechniania Informacji Lotniczych (AIRAC) przy jednoczesnym uwzględnieniu 14-dniowego czasu doręczenia.

ATS.OR.130 Czas w służbach ruchu lotniczego

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy służb ruchu lotniczego wyposażone były w zegary wskazujące czas w godzinach, minutach i sekundach, wyraźnie widoczne z każdej pozycji roboczej w danym organie.
- b) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby zegary i inne urządzenia organu służb ruchu lotniczego rejestrujące czas były odpowiednio sprawdzane, aby zagwarantować prawidłowe wskazanie czasu z dokładnością do 30 sekund względem czasu UTC. Zawsze gdy organ służb ruchu lotniczego korzysta z łączności łączem transmisji danych, zegary i inne urządzenia organu służb ruchu lotniczego rejestrujące czas sprawdza się odpowiednio, aby zagwarantować prawidłowe wskazanie czasu z dokładnością do 1 sekundy względem czasu UTC.
- c) Informacje o dokładnym czasie uzyskuje się od zwykłego ośrodka pomiaru czasu lub, jeżeli nie jest to możliwe, od innego organu, który uzyskał informacje o dokładnym czasie od takiego ośrodka.

ATS.OR.135 Plany awaryjne

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje plany awaryjne zgodnie z wymogiem ujętym w załączniku III pkt ATM/ANS.OR.A.070 w ścisłej współpracy z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego odpowiedzialnymi za zapewnienie służb w sąsiadujących częściach przestrzeni powietrznej oraz, w stosownych przypadkach, z odpowiednimi użytkownikami przestrzeni powietrznej.

ATS.OR.140 Awaria i nieprawidłowe działanie systemów i sprzętu

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dokonuje odpowiednich uzgodnień, aby organy służb ruchu lotniczego niezwłocznie zgłaszały każdą awarię lub nieprawidłowość w zakresie łączności, nawigacji i systemów dozoru lub jakichkolwiek systemów lub urządzeń istotnych z perspektywy bezpieczeństwa, które mogą negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo lub wydajność operacji lotniczych lub świadczenie usług ruchu lotniczego lub oba te elementy.

ATS.OR.145 Działanie służb kontroli ruchu lotniczego

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby informacje o ruchu statków powietrznych wraz z dokumentacją zezwoleń kontroli ruchu lotniczego wydawanych tym statkom powietrznym były wyświetlane w sposób pozwalający na sporządzenie analizy na potrzeby utrzymania wydajnego przepływu ruchu lotniczego przy zachowaniu odpowiedniej separacji między statkami powietrznymi.

ATS.OR.150 Przeniesienie odpowiedzialności za kontrole i przekaz łączności

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ustala stosowne procedury koordynacji na potrzeby przeniesienia odpowiedzialności za kontrolę ruchu lotniczego, w tym przekaz łączności i punkty przekazania kontroli, odpowiednio w porozumieniach o współpracy i instrukcjach operacyjnych.”;

(ii) dodaje się sekcje 4 i 5 w brzmieniu:

„SEKCJA 4

WYMAGANIA DOTYCZĄCE ŁĄCZNOŚCI

ATS.OR.400 Ruchoma służba lotnicza (łączność powietrze-ziemia) – wymagania ogólne

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego stosuje na potrzeby służb ruchu lotniczego w łączności powietrze-ziemia połączenie telefoniczne lub łącze transmisji danych.
- b) W przypadku gdy do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego stosuje się bezpośrednie dwustronne połączenie telefoniczne lub łączność łączem transmisji danych między pilotem a kontrolerem, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia urządzenia rejestrujące do wszystkich takich kanałów łączności powietrze-ziemia.
- c) W przypadku gdy do zapewnienia służby informacji powietrznej, w tym AFIS, stosuje się bezpośrednie dwustronne połączenie telefoniczne lub łączność łączem transmisji danych powietrze-ziemia, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia urządzenia rejestrujące do wszystkich takich kanałów łączności powietrze-ziemia, o ile właściwy organ nie ustali inaczej.

ATS.OR.405 Użytkowanie i dostępność kanału awaryjnego VHF

- a) Jak określono w art. 3d, kanał awaryjny VHF (121 500 MHz), jest wykorzystywany wyłącznie do celów awaryjnych obejmujących:
 - 1) zapewnienie niezakłóconego kanału między statkiem powietrznym znajdującym się w stanie zagrożenia lub w sytuacji awaryjnej a stacją naziemną, w przypadku gdy normalne kanały są wykorzystywane dla innego statku powietrznego;
 - 2) udostępnienie kanału łączności na częstotliwości VHF między statkiem powietrznym a lotniskami, który nie jest zwykle wykorzystywany przez międzynarodowe służby lotnicze, na wypadek sytuacji awaryjnej;
 - 3) zapewnienie wspólnego kanału łączności na częstotliwości VHF między statkiem powietrznym, cywilnym albo wojskowym, a także między takim statkiem powietrznym a służbami naziemnymi zaangażowanymi we wspólne operacje poszukiwawczo-ratownicze przed przejściem – w razie konieczności – na odpowiednią częstotliwość;
 - 4) zapewnienie łączności powietrze-ziemia ze statkiem powietrznym, w przypadku gdy awaria wyposażenia pokładowego uniemożliwia korzystanie z regularnych kanałów;
 - 5) zapewnienie kanału na potrzeby działania awaryjnych nadajników lokalizacyjnych (ELT) oraz łączności między jednostką ratunkową a statkiem powietrznym biorącym udział w operacjach poszukiwawczo-ratowniczych;
 - 6) zapewnienie wspólnego kanału VHF na potrzeby łączności między cywilnym statkiem powietrznym a przechwytyjącym statkiem powietrznym lub organami kierującymi przechwytywaniem oraz między cywilnym lub przechwytyjącym statkiem powietrznym a organami służb ruchu lotniczego w przypadku przechwytywania cywilnego statku powietrznego.
- b) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia częstotliwość 121,500 MHz:
 - 1) we wszystkich ośrodkach kontroli obszaru i ośrodkach informacji powietrznej;
 - 2) w organach kontroli lotniska i organach kontroli zbliżania obsługujących lotniska międzynarodowe oraz międzynarodowe lotniska zapasowe;
 - 3) w dowolnej dodatkowej lokalizacji wyznaczonej przez właściwy organ, gdzie zapewnienie takiej częstotliwości uznano za niezbędne do zapewnienia natychmiastowego odbioru wezwań w sytuacji zagrożenia lub spełnienia celów określonych w lit. a).

ATS.OR.410 Ruchoma służba lotnicza (łącność powietrze-ziemia) – służba informacji powietrznej

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, w wykonalnym zakresie i po zatwierdzeniu przez właściwy organ, aby urządzenia łączności powietrze-ziemia umożliwiały nawiązywanie dwustronnej łączności między ośrodkiem informacji powietrznej i odpowiednio wyposażonym statkiem powietrznym wykonującym lot w dowolnym miejscu w rejonie informacji powietrznej.
- b) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby urządzenia łączności powietrze-ziemia umożliwiały nawiązywanie bezpośredniej, szybkiej, stałej i wolnej od ładunków elektrostatycznych łączności dwustronnej między organem AFIS i odpowiednio wyposażonym statkiem powietrznym wykonującym lot w przestrzeni powietrznej, o której mowa w ATS.TR.110 lit. a) pkt 3.

ATS.OR.415 Ruchoma służba lotnicza (łącność powietrze-ziemia) – służba kontroli obszaru

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby urządzenia łączności powietrze-ziemia umożliwiały nawiązywanie łączności dwustronnej między organem zapewniającym służbę kontroli obszaru i odpowiednio wyposażonym statkiem powietrznym wykonującym lot w dowolnym miejscu na obszarze kontrolowanym/obszarach kontrolowanych.

ATS.OR.420 Ruchoma służba lotnicza (łącność powietrze-ziemia) – służba kontroli zbliżania

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby urządzenia łączności powietrze-ziemia umożliwiały nawiązywanie bezpośredniej, szybkiej, stałej i wolnej od ładunków elektrostatycznych dwustronnej łączności między organem zapewniającym służbę kontroli zbliżania i odpowiednio wyposażonym statkiem powietrznym będącym pod jej kontrolą.
- b) Gdy organ zapewniający służbę kontroli zbliżania działa jako odrębny organ, łączność powietrze-ziemia odbywa się przez kanały komunikacyjne stworzone na jej wyłączny użytek.

ATS.OR.425 Ruchoma służba lotnicza (łącność powietrze-ziemia) – służba kontroli lotniska

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby urządzenia łączności powietrze-ziemia umożliwiały nawiązywanie bezpośredniej, szybkiej, stałej i wolnej od ładunków elektrostatycznych dwustronnej łączności między organem kontroli lotniska i odpowiednio wyposażonym statkiem powietrznym wykonującym lot w promieniu 45 km (25 NM) od danego lotniska.
- b) Gdy warunki to uzasadniają, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego udostępnia oddzielne kanały komunikacyjne do kontrolowania ruchu na polu manewrowym.

ATS.OR.430 Stała służba lotnicza (łącność ziemia-ziemia) – wymagania ogólne

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby na potrzeby służb ruchu lotniczego w łączności ziemia-ziemia stosowano bezpośrednie łącze telefoniczne lub łącze transmisji danych.
- b) Gdy łączność do celów koordynacji ATC jest wspierana automatycznie, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby kontroler lub kontrolerzy ruchu lotniczego odpowiedzialni za koordynację lotów w organie przekazującym otrzymywali jasną informację o awariach takiej zautomatyzowanej koordynacji.

ATS.OR.435 Stała służba lotnicza (łącność ziemia-ziemia) – łączność w rejonie informacji powietrznej

- a) Łączność między organami służb ruchu lotniczego
 - 1) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby ośrodek informacji powietrznej był wyposażony w urządzenia służące do nawiązywania łączności z następującymi organami zapewniającymi służbę w obszarze odpowiedzialności:
 - (i) ośrodkiem kontroli obszaru;

- (ii) organami kontroli zbliżania;
 - (iii) organami kontroli lotniska;
 - (iv) organami AFIS.
- 2) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby ośrodek kontroli obszaru, poza posiadaniem połączenia z ośrodkiem informacji powietrznej, zgodnie z wymaganiami pkt 1, był wyposażony w urządzenia służące do nawiązywania łączności z następującymi organami zapewniającymi służbę w obszarze odpowiedzialności:
- (i) organami kontroli zbliżania;
 - (ii) organami kontroli lotniska;
 - (iii) organami AFIS;
 - (iv) biurem odpraw załóg, jeśli umiejscowione jest oddzielnie.
- 3) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organ kontroli zbliżania, poza posiadaniem połączenia z ośrodkiem informacji powietrznej i ośrodkiem kontroli obszaru, zgodnie z wymaganiami pkt 1 i 2, był wyposażony w urządzenia służące do nawiązywania łączności z:
- (i) powiązaniem organem lub organami kontroli lotniska;
 - (ii) odpowiednim organem lub organami AFIS;
 - (iii) powiązaniem biurem lub biurami odpraw załóg, jeśli umiejscowione są oddzielnie.
- 4) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organ kontroli lotniska lub organ AFIS, poza posiadaniem połączenia z ośrodkiem informacji powietrznej, ośrodkiem kontroli obszaru i organem kontroli zbliżania, zgodnie z wymaganiami pkt 1, 2 i 3, były wyposażone w urządzenia służące do nawiązywania łączności z powiązaniem biurami odpraw załóg, jeśli umiejscowione są oddzielnie.
- b) Łączność między organami służb ruchu lotniczego i innymi organami
- 1) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby ośrodek informacji powietrznej i ośrodek kontroli obszaru były wyposażone w urządzenia służące do nawiązywania łączności z następującymi organami zapewniającymi służbę w ich obszarach odpowiedzialności:
- i) odpowiednimi organami wojskowymi;
 - ii) instytucją lub instytucjami zapewniającymi służby meteorologiczne obsługującymi ośrodek;
 - (iii) lotniczą stacją telekomunikacyjną obsługującą ośrodek;
 - iv) odpowiednimi biurami użytkowników statków powietrznych;
 - v) ośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lub, przy braku takiego ośrodka, dowolną inną odpowiednią służbą ratunkową;
 - vi) Międzynarodowym Biurem NOTAM obsługującym ośrodek.
- 2) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organ kontroli zbliżania, organ kontroli lotniska oraz organ AFIS były wyposażone w urządzenia służące do nawiązywania łączności z następującymi organami zapewniającymi służbę w ich obszarach odpowiedzialności:
- i) odpowiednimi organami wojskowymi;
 - ii) służbami ratunkowymi (m.in. pogotowiem ratunkowym, strażą pożarną itp.);
 - (iii) instytucjami zapewniającymi służby meteorologiczne obsługującymi dany organ;
 - iv) lotniczą stacją telekomunikacyjną obsługującą dany organ;
 - v) organem zapewniającym służbę zarządzania płytą postojową, jeśli umiejscowiony jest oddzielnie.
- 3) Urządzenia łączności wymagane na podstawie lit. b) pkt 1 ppkt (i) oraz lit. b) pkt 2 ppkt (i) powinny spełniać przepisy dotyczące szybkiej i wiarygodnej łączności między danym organem służb ruchu lotniczego i organem lub organami wojskowymi odpowiedzialnymi za kontrolę operacji przechwytywania w obszarze odpowiedzialności organu służb ruchu lotniczego, w celu spełnienia obowiązków określonych w sekcji 1.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012.

c) Opis urządzeń łączności

- 1) Urządzenia łączności wymagane na podstawie lit. a), lit. b) pkt 1 ppkt (i) oraz lit. b) pkt 2 ppkt (i), (ii) i (iii) powinny spełniać wymagania przepisów dotyczących:
 - i) łączności wyłącznie przez bezpośrednie łącze telefoniczne lub w połączeniu z łącznością łączem transmisji danych, przy czym w celu przekazania kontroli za pomocą radaru lub ADS-B łączność nawiązuje się natychmiast, a w innych celach łączność zazwyczaj nawiązuje się w ciągu 15 sekund;
 - ii) łączności drukiem, gdy wymaga się pisemnego zapisu; przy czym czas przekazania tego rodzaju komunikatu nie przekracza 5 minut.
- 2) We wszystkich przypadkach, których nie obejmuje lit. c) pkt 1, urządzenia łączności spełniają wymagania przepisów dotyczących:
 - i) łączności wyłącznie przez bezpośrednie łącze telefoniczne lub w połączeniu z łącznością łączem transmisji danych, przy czym łączność zazwyczaj nawiązuje się w ciągu 15 sekund;
 - ii) łączności drukiem, gdy wymaga się pisemnego zapisu; przy czym czas przekazania tego rodzaju komunikatu nie przekracza 5 minut.
- 3) We wszystkich przypadkach, w których wymagane jest przesyłanie danych z lub do komputerów służb ruchu lotniczego, lub też w obie strony, zapewnia się odpowiednie urządzenia do automatycznego zapisu.
- 4) Urządzenia łączności wymagane na podstawie lit. b) pkt 2 ppkt (i), (ii) i (iii) obejmują wymagania przepisów dotyczących łączności poprzez bezpośrednie łącze telefoniczne przeznaczonej dla systemów łączności konferencyjnej, przy czym łączność zazwyczaj nawiązuje się w ciągu 15 sekund.
- 5) Wszystkie urządzenia do bezpośredniej łączności telefonicznej lub łączności łączem transmisji danych między organami służb ruchu lotniczego i organami służb ruchu lotniczego oraz innymi organami opisanymi w lit. b) pkt 1 i 2 umożliwiają automatyczny zapis.

ATS.OR.440 Stała służba lotnicza (łączność ziemia-ziemia) – łączność między rejonami informacji powietrznej

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby ośrodek informacji powietrznej i ośrodki kontroli obszaru były wyposażone w urządzenia służące do nawiązywania łączności ze wszystkimi sąsiednimi ośrodkami informacji powietrznej i ośrodkami kontroli obszaru. Te urządzenia łączności we wszystkich przypadkach spełniają wymogi przepisów dotyczących komunikatów w formie umożliwiającej zachowanie w postaci trwałego zapisu, a także dostarczenie zgodnie z czasem przekazania określonym w umowach ICAO dotyczących żeglugi powietrznej.
- b) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby urządzenia łączności między ośrodkami kontroli obszaru obsługiwały sąsiadujące obszary kontrolowane, a ponadto spełniały wymogi przepisów dotyczących bezpośredniego łącza telefonicznego oraz, w stosownych przypadkach, łączności łączem transmisji danych, wraz z automatycznym zapisem, przy czym w celu przekazania kontroli za pomocą danych dozorowania ATS, łączność nawiązuje się natychmiast, a w innych celach łączność zazwyczaj nawiązuje się w ciągu 15 sekund.
- c) Gdy wymaga tego zawarte między danymi państwami porozumienie mające na celu zlikwidowanie lub ograniczenie potrzeby przechwytywania w przypadku odstępstw od przypisanej linii drogi, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby urządzenia łączności między sąsiadującymi ośrodkami informacji powietrznej lub ośrodkami kontroli obszaru innymi niż te, o których wspomniano w lit. b):
 - 1) spełniały wymogi przepisów dotyczących wyłącznie bezpośredniego łącza telefonicznego lub w połączeniu z łącznością łączem transmisji danych;
 - 2) umożliwiały nawiązanie łączności przeciętnie w ciągu 15 sekund;
 - 3) zapewniały automatyczny zapis.

- d) Dana instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby sąsiadujące organy służb ruchu lotniczego miały łączność we wszystkich przypadkach, w których zachodzą specyficzne okoliczności.
- e) W przypadku gdy warunki lokalne stanowią, że niezbędne jest usunięcie statku powietrznego z przestrzeni powietrznej kontrolowanej przed odlotem, dana instytucja lub instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego zapewniają, aby organy służb ruchu lotniczego wydające zezwolenie statkowi powietrznemu miały łączność z organem kontroli ruchu lotniczego obsługującym sąsiadującą przestrzeń powietrzną kontrolowaną.
- f) Urządzenia łączności wspomagające łączność, która ma być nawiązana zgodnie z lit. d) i e), spełniają wymogi przepisów dotyczących łączności wyłącznie poprzez bezpośrednie łącze telefoniczne lub w połączeniu z łącznością łączem transmisji danych, wraz z automatycznym zapisem, przy czym w celu przekazania kontroli za pomocą danych dozoru ATS łączność nawiązuje się natychmiast, a w innych celach łączność zazwyczaj nawiązuje się w ciągu 15 sekund.
- g) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dostarcza odpowiednie urządzenia służące do automatycznego zapisu we wszystkich przypadkach, w których wymagana jest wymiana danych między komputerami służb ruchu lotniczego.

ATS.OR.445 Łączność w zakresie kontroli lub zarządzania na polach manewrowych lotnisk pojazdami innymi niż statki powietrzne

- a) Z wyłączeniem przypadków, w których łączność poprzez system sygnałów wizualnych uznaje się za odpowiednią, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje stosowania dwustronnych urządzeń łączności radiotelefonicznej w odniesieniu do jednej z następujących służb:
 - 1) służby kontroli lotniska w odniesieniu do kontroli pojazdów na polu manewrowym;
 - 2) AFIS w odniesieniu do zarządzania pojazdami na polu manewrowym, gdy taką usługę świadczy się zgodnie z pkt ATS.TR.305 lit. f).
- b) Potrzebę oddzielenia kanałów komunikacyjnych w odniesieniu do kontroli lub zarządzania pojazdami na polu manewrowym określa się na podstawie oceny bezpieczeństwa.
- c) Na wszystkich kanałach, o których mowa w lit. b), zapewnia się urządzenia służące do automatycznego zapisu.

ATS.OR.450 Automatyczny zapis danych dozoru

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby dane dozoru pochodzące z pierwotnego i wtórnego sprzętu radarowego lub innych systemów (np. ADS-B, ADS-C), stosowane jako pomoc dla służb ruchu lotniczego, były automatycznie zapisywane w celu wykorzystania w przypadku dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz oceny i szkoleń w zakresie systemów dozoru.

ATS.OR.455 Zachowanie zarejestrowanych informacji i danych

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zachowuje przez co najmniej 30 dni:
 - 1) zapisy z kanałów komunikacyjnych, jak określono w ATS.OR.400 lit. b) i c);
 - 2) zapisy danych i komunikatów, jak określono w ATS.OR.435 lit. c) pkt 3 i 5;
 - 3) automatyczne zapisy, jak określono w pkt ATS.OR.440;
 - 4) zapisy komunikatów, jak określono w pkt ATS.OR.445;
 - 5) zapisy danych, jak określono w pkt ATS.OR.450;
 - 6) papierowe paski postępu lotu, elektroniczne paski postępu lotu i dane na temat koordynacji.
- b) Gdy zapisy i dzienniki wykazane w lit. a) są przydatne przy dochodzeniach w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, pozostawia się je przez dłuższy czas, aż do chwili, w której oczywiste jest, że nie będą już wymagane.

ATS.OR.460 Łączność w tle i zapis tła dźwiękowego

- a) O ile właściwy organ nie ustali inaczej, organy służb ruchu lotniczego wyposaża się w urządzenia rejestrujące łączność w tle i tło dźwiękowe stanowiska pracy kontrolera ruchu lotniczego lub funkcjonariusza służby informacji powietrznej lub funkcjonariusza AFIS, stosownie do przypadku, zdolne do przechowywania informacji zarejestrowanych podczas co najmniej ostatnich 24 godzin pracy.
- b) Taki zapis wykorzystuje się wyłącznie do celów badania wypadków i incydentów, które podlegają obowiązkowej sprawozdawczości.

SEKCJA 5

WYMAGANIA W ZAKRESIE INFORMACJI**ATS.OR.500 Informacje meteorologiczne – wymagania ogólne**

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby odpowiednim organom służb ruchu lotniczego udostępniano bieżące informacje o aktualnych i prognozowanych warunkach meteorologicznych, niezbędne im do wykonywania ich odpowiednich funkcji.
- b) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby dostępne szczegółowe informacje na temat lokalizacji, zasięgu w pionie, kierunku i prędkości przemieszczania się zjawisk pogody w sąsiedztwie lotniska, a w szczególności w sektorach wznoszenia i podejścia, które mogą stanowić zagrożenie dla eksploatacji statków powietrznych, były przekazywane odpowiednim organom służb ruchu lotniczego.
- c) Informacji w lit. a) i b) udziela się w takiej formie, która wymaga ze strony personelu służb ruchu lotniczego minimum interpretacji oraz z częstotliwością spełniającą wymagania danych organów służb ruchu lotniczego.

ATS.OR.505 Informacje meteorologiczne dla ośrodków informacji powietrznej i ośrodków kontroli obszaru

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby ośrodki informacji powietrznej i ośrodki kontroli obszaru otrzymywały informacje meteorologiczne określone w załączniku V pkt MET.OR.245 lit. f), przypisując szczególną uwagę pogorszeniu lub spodziewanemu pogorszeniu jakości elementu meteorologicznego, tak szybko, jak to możliwe. Te zapisy i prognozy obejmują rejon informacji powietrznej lub obszar kontrolowany, a także inne obszary, jeżeli tak nakazał właściwy organ.
- b) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby ośrodek informacji powietrznej i ośrodki kontroli obszaru otrzymywały, w odpowiednich odstępach czasowych, bieżące dane o ciśnieniu w celu ustalenia wysokościomierzy dla lokalizacji określonych przez dany ośrodek informacji powietrznej lub ośrodek kontroli obszaru.

ATS.OR.510 Informacje meteorologiczne dla organów zapewniających służbę kontroli zbliżania

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy zapewniające służby kontroli zbliżania otrzymywały informacje meteorologiczne dotyczące przestrzeni powietrznej i lotnisk, które im podlegają, zgodnie z załącznikiem V pkt MET.OR.242 lit. b).
- b) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby w przypadku wykorzystania wielu anemometrów wyświetlacze, z którymi są one związane, były wyraźnie oznakowane w celu identyfikacji drogi startowej i odcinka drogi startowej monitorowanej przez każdy anemometr.
- c) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy zapewniające służbę kontroli zbliżania otrzymywały bieżące dane o ciśnieniu w celu ustalenia wysokościomierzy dla lokalizacji określonych przez organ zapewniający służbę kontroli zbliżania.

- d) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy zapewniające służbę kontroli zbliżania w odniesieniu do podejścia końcowego, lądowania i startu na lotniskach, na których wartości zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej ocenia się w sposób instrumentalny, były wyposażone w wyświetlacz lub wyświetlacze wiatru przyziemnego. Wyświetlacz lub wyświetlacze odnoszą się do tego samego miejsca lub miejsc obserwacji i otrzymują informacje z tego samego czujnika lub czujników co odpowiadający im wyświetlacz lub wyświetlacze w organie kontroli lotniska lub organie AFIS, lub w obu tych podmiotach, oraz w lotniczej stacji meteorologicznej, jeżeli taka stacja istnieje.
- e) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy zapewniające służbę kontroli zbliżania w odniesieniu do podejścia końcowego, lądowania i startu na lotniskach, na których wartości zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej ocenia się w sposób instrumentalny, były wyposażone w wyświetlacz lub wyświetlacze umożliwiające odczyt bieżących wartości zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej. Wyświetlacz lub wyświetlacze odnoszą się do tego samego miejsca lub miejsc obserwacji i otrzymują informacje z tego samego czujnika lub czujników co odpowiadający im wyświetlacz lub wyświetlacze w organie kontroli lotniska lub organie AFIS, lub w obu tych podmiotach, oraz w lotniczej stacji meteorologicznej, jeżeli taka stacja istnieje.
- f) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy zapewniające służbę kontroli zbliżania w odniesieniu do podejścia końcowego, lądowania i startu na lotniskach, na których wysokość podstawy chmur ocenia się w sposób instrumentalny, były wyposażone w wyświetlacz lub wyświetlacze umożliwiające odczyt bieżących wartości wysokości podstawy chmur. Wyświetlacze odnoszą się do tego samego miejsca lub miejsc obserwacji i są zasilane z tego samego czujnika lub czujników co odpowiadający im wyświetlacz lub wyświetlacze w organie kontroli lotniska lub organie AFIS, lub w obu tych podmiotach, oraz w lotniczej stacji meteorologicznej, jeżeli taka stacja istnieje.
- g) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy zapewniające służbę kontroli zbliżania w odniesieniu do podejścia końcowego, lądowania i startu otrzymały dostępne informacje na temat uskoku wiatru, który mógłby niekorzystnie wpłynąć na statek powietrzny na ścieżce wznoszenia, na ścieżce podejścia lub podczas podejścia z okrążenia.

ATS.OR.515 Informacje meteorologiczne dla organów kontroli lotniska oraz organów AFIS

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy kontroli lotniska oraz, o ile właściwy organ nie postanowi inaczej, organy AFIS otrzymywały informacje meteorologiczne dotyczące lotnisk, które im podlegają, zgodnie z załącznikiem V pkt MET.OR.242 lit. a).
- b) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy kontroli lotniska i organy AFIS otrzymały bieżące dane o ciśnieniu w celu ustawienia wysokościomierzy w odniesieniu do danego lotniska.
- c) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy kontroli lotniska i organy AFIS były wyposażone w wyświetlacz lub wyświetlacze wiatru przyziemnego. Wyświetlacz lub wyświetlacze odnoszą się do tego samego miejsca lub miejsc obserwacji i są zasilane z tego samego czujnika lub czujników co odpowiadający im wyświetlacz lub wyświetlacze w lotniczej stacji meteorologicznej, jeżeli taka stacja istnieje. Gdy stosuje się wiele czujników, wyświetlacze, z którymi są one związane, wyraźnie oznakowuje się w celu identyfikacji drogi startowej i odcinka drogi startowej monitorowanej przez każdy czujnik.
- d) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy kontroli lotniska i organy AFIS na lotniskach, na których wartości zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej mierzy się w sposób instrumentalny, były wyposażone w wyświetlacz lub wyświetlacze umożliwiające odczyt bieżących wartości zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej. Wyświetlacz lub wyświetlacze odnoszą się do tego samego miejsca lub miejsc obserwacji i są zasilane z tego samego czujnika lub czujników co odpowiadający im wyświetlacz lub wyświetlacze w lotniczej stacji meteorologicznej, jeżeli taka stacja istnieje.
- e) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy kontroli lotniska i organy AFIS na lotniskach, na których wysokość podstawy chmur ocenia się w sposób instrumentalny, były wyposażone w wyświetlacz lub wyświetlacze umożliwiające odczyt bieżących wartości wysokości podstawy chmur. Wyświetlacze odnoszą się do tego samego miejsca lub miejsc obserwacji i są zasilane z tego samego czujnika lub czujników co odpowiadający im wyświetlacz lub wyświetlacze w organie kontroli lotniska lub w organach AFIS oraz w lotniczej stacji meteorologicznej, jeżeli taka stacja istnieje.
- f) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organ kontroli lotniska i organy AFIS otrzymały dostępne informacje na temat uskoku wiatru, który mógłby niekorzystnie wpłynąć na statek powietrzny na ścieżce wznoszenia lub na ścieżce podejścia lub podczas podejścia z okrążenia, a także na statek powietrzny na drodze startowej podczas dobiegu po lądowaniu lub rozbiegu przy starcie.
- g) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy kontroli lotniska i organy AFIS lub inne odpowiednie organy były wyposażone w ostrzeżenia lotniskowe zgodnie z załącznikiem V pkt MET.OR.215 lit. b).

ATS.OR.520 Informacje o warunkach panujących na lotnisku oraz statusie operacyjnym odpowiednich urządzeń

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy kontroli lotniska, organy AFIS oraz organy zapewniające służbę kontroli zbliżania otrzymywały aktualne informacje o istotnych z operacyjnego punktu widzenia warunkach panujących na polu ruchu naziemnego, m.in. na temat istnienia tymczasowych zagrożeń, a także o statusie operacyjnym wszelkich odpowiednich urządzeń na podlegającym im lotnisku lub lotniskach, jak zgłosił operator lotniska.

ATS.OR.525 Informacje o statusie operacyjnym służb nawigacyjnych

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby organy służb ruchu lotniczego otrzymywały bieżące i terminowe informacje o statusie operacyjnym służb radionawigacji oraz pomocy wzrokowych niezbędnych w procedurach startu, odlotu, podejścia i lądowania w ich obszarze odpowiedzialności, a także o tych służbach radionawigacji i pomocach wzrokowych, które są niezbędne w ruchu naziemnym.
- b) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dokonuje odpowiednich uzgodnień zgodnie z załącznikiem III pkt ATM/ANS.OR.B.005 lit. f), aby zapewnić przekazywanie informacji określonych w niniejszym punkcie lit. a) w odniesieniu do służb GNSS.”;

ATS.OR.530 Przekazywanie informacji o działaniu hamowania

Jeżeli instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego otrzymuje za pośrednictwem komunikatu głosowego specjalne sprawozdanie z powietrza dotyczące działania hamującego, które nie odpowiada sprawozdaniu, informuje o tym niezwłocznie właściwy operator lotniska.”;

- b) w podczęści B wprowadza się następujące zmiany:
 - i) w sekcji 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - pkt ATS.TR.100 otrzymuje brzmienie:

„ATS.TR.100 Cele służb ruchu lotniczego (ATS)

Cele służb ruchu lotniczego to:

- a) zapobieganie kolizji statków powietrznych;
- b) zapobieganie kolizji statków powietrznych na polu manewrowym i stwarzaniu utrudnień 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.”;

— dodaje się pkt ATS.TR.105–ATS.TR.160 w brzmieniu:

„ATS.TR.105 Oddziały służb ruchu lotniczego

Służby ruchu lotniczego obejmują następujące służby:

- a) służbę kontroli ruchu lotniczego – aby osiągnąć cele określone w pkt ATS.TR.100 lit. a), b) i c), przy czym w ramach przedmiotowej służby można wyróżnić następujące trzy elementy:
 - 1) służbę kontroli obszaru: zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych, poza częściami takich lotów opisanymi w pkt 2 i 3 niniejszego punktu, by osiągnąć cele określone w pkt ATS.TR.100 lit. a) i e);
 - 2) służbę kontroli zbliżania: zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do części lotów kontrolowanych związanych z przylotem lub odlotem, by osiągnąć cele określone w pkt ATS.TR.100 lit. a) i c); oraz

- 3) służbę kontroli lotniska: zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do ruchu lotniskowego, poza tymi częściami lotów opisanymi w pkt 2 niniejszego punktu, by osiągnąć cele określone w pkt ATS.TR.100 lit. a), b) i c);
- b) służbę informacji powietrznej lub służbę doradczą ruchu lotniczego, lub obie te służby, by osiągnąć cel określony w pkt ATS.TR.100 lit. d);
- c) służbę alarmową, by osiągnąć cel określony w pkt ATS.TR.100 lit. e).

ATS.TR.110 Ustanowienie organów zapewniających służby ruchu lotniczego

- a) Ustanowione organy zapewniają służby ruchu lotniczego w następujący sposób:
 - 1) ośrodek informacji powietrznej ustanawia się, by zapewnić służbę informacji powietrznej oraz służbę alarmową w rejonach informacji powietrznej, chyba że obowiązek zapewniania takich służb w rejonie informacji powietrznej spoczywa na organie kontroli ruchu lotniczego posiadającym odpowiednie urządzenia do wywiązania się z tego obowiązku;
 - 2) organ kontroli ruchu lotniczego ustanawia się, by na obszarach kontrolowanych, w strefach kontrolowanych lotniska i na lotniskach kontrolowanych zapewnić służbę kontroli ruchu lotniczego, służbę informacji powietrznej oraz służbę alarmową;
 - 3) organy AFIS ustanawia się, by na lotniskach AFIS i w przestrzeni powietrznej związanej z tymi lotniskami zapewnić służbę informacji powietrznej oraz służbę alarmową.
- b) Biuro lub biura odpraw załóg lub inne uzgodnienia określa się w celu otrzymywania sprawozdań dotyczących służb ruchu lotniczego i planów lotu przedłożonych przed odlotem.

ATS.TR.115 Identyfikacja organów służb ruchu lotniczego

- a) Organów służb ruchu lotniczego są jednoznacznie nazywane w następujący sposób:
 - 1) ośrodek kontroli obszaru lub ośrodek informacji powietrznej zazwyczaj identyfikuje się po nazwie pobliskiej miejscowości lub miasta lub obiektu lub obszaru geograficznego;
 - 2) organ kontroli lotniska lub organ kontroli zbliżania zazwyczaj identyfikuje się po nazwie lotniska, na którym prowadzi służbę, lub po nazwie pobliskiej miejscowości lub miasta lub obiektu lub obszaru geograficznego;
 - 3) organ AFIS zazwyczaj identyfikuje się po nazwie lotniska, na którym prowadzi służbę, lub po nazwie pobliskiej miejscowości lub miasta lub obiektu lub obszaru geograficznego.
- b) Nazwę organów służb ruchu lotniczego i służb uzupełnia się w stosownych przypadkach jednym z następujących przyrostków:
 - 1) ośrodek kontroli obszaru – KONTROLA (ang. CONTROL);
 - 2) kontrola zbliżania – ZBLIŻANIE (ang. APPROACH);
 - 3) radar kontroli rejonu zbliżania przyłotów – PRZYLOT (ang. ARRIVAL);
 - 4) radar kontroli rejonu zbliżania odlotów – ODLLOT (ang. DEPARTURE);
 - 5) organ kontroli ruchu lotniczego (w ujęciu ogólnym) sprawujący służbę dozoru **ATS – RADAR (ang. RADAR)**;
 - 6) organ kontroli lotniska – ORGAN KONTROLI (ang. TOWER);
 - 7) kontrola ruchu naziemnego – ZIEMIA (ang. GROUND);
 - 8) zgoda na lot (ang. clearance delivery) – ZGODA (ang. DELIVERY);
 - 9) ośrodek informacji powietrznej – INFORMACJE (ang. INFORMATION);
 - 10) organ AFIS – INFORMACJE (ang. INFORMATION).

ATS.TR.120 Język łączności między organami służb ruchu lotniczego

Poza przypadkami, w których łączność między organami służb ruchu lotniczego odbywa się w języku przyjętym za obopólną zgodą, do celów takiej łączności stosuje się język angielski.

ATS.TR.125 Wyrażanie pozycji statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej

- a) W przypadku lotów na obszarach, na których ustanowiono wysokość bezwzględną przejściową, pozycja statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej, z wyjątkiem przepisów lit. b), musi być wyrażana jako wysokość bezwzględna na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej lub jako poziom lotu na poziomie przejściowym lub powyżej poziomu przejściowego. Podczas przekraczania warstwy przejściowej pozycja w locie w płaszczyźnie pionowej musi być wyrażana jako poziom lotu przy wznoszeniu i jako wysokość bezwzględna przy zniżaniu.
- b) Gdy statek powietrzny, który otrzymał zezwolenie na lądowanie lub informację o dostępności drogi startowej do lądowania na lotniskach AFIS, wykonuje podejście, wykorzystując ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska (QFE), pozycja statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej musi być wyrażana jako wysokość nad poziomem lotniska w czasie tej części lotu, dla której można wykorzystywać QFE, z zastrzeżeniem, że musi ona być wyrażana jako wysokość nad poziomem drogi startowej:
 - 1) w przypadku dróg startowych przyrządowych, gdy próg pasa startowego jest położony co najmniej 2 m (7 ft) poniżej poziomu lotniska;
 - 2) w przypadku dróg startowych z podejściem precyzyjnym.

ATS.TR.130 Określenie poziomu przejściowego

- a) Odpowiedni organ służb ruchu lotniczego określa poziom przejściowy, który ma być stosowany na obszarach, na których określono wysokość bezwzględną przejściową, w odniesieniu do określonego okresu na podstawie zapisów QNH (ustawienie podskali wysokościomierza w celu uzyskania wzniesienia na ziemi) oraz, w razie potrzeby, prognozowanego średniego ciśnienia na poziomie morza.
- b) Poziom przejściowy znajduje się powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej tak, aby można było zapewnić co najmniej 300 m (1 000 ft) minimalnej separacji pionowej między statkiem powietrznym odbywającym lot jednocześnie na wysokości bezwzględnej przejściowej i na poziomie przejściowym.

ATS.TR.135 Minimalny poziom przelotu w odniesieniu do lotów IFR

- a) Organ kontroli ruchu lotniczego nie przydziela poziomów przelotu poniżej minimalnych wysokości lotu określonych przez państwa członkowskie, z wyłączeniem przypadków, kiedy otrzyma od właściwego organu konkretne zezwolenie.
- b) Organy kontroli ruchu lotniczego:
 - 1) określają najniższy dostępny poziom lub poziomy lotu w odniesieniu do całego obszaru kontrolowanego, za który odpowiadają, lub jego części;
 - 2) przydzielają poziomy lotu na ten poziom lub poziomy lub powyżej;
 - 3) na wniosek pilotów przekazują im informacje na temat najniższego dostępnego poziomu lub poziomów lotu.

ATS.TR.140 Udzielanie informacji na temat ustawienia wysokościomierza

- a) Odpowiednie organy służb ruchu lotniczego zapewniają ciągłą dostępność informacji wymaganych do określenia najniższego poziomu lotu, zapewniającego odpowiednie przewyższenie nad terenem na trasach lub segmentach tras, dla których informacje te są wymagane, aby przekazywać je na żądanie statkom powietrznym w locie.
- b) Ośrodki informacji powietrznej i ośrodki kontroli obszaru mają możliwość przekazywania statkom powietrznym, na żądanie, odpowiedniej liczby zapisów QNH lub prognozowanych ciśnień dla rejonów informacji powietrznej i obszarów kontrolnych, za które są odpowiedzialne, oraz sąsiadujących.
- c) Załozce lotniczej przekazuje się poziom przejściowy we właściwym czasie przed jego osiągnięciem podczas zniżania.

- d) Z wyjątkiem sytuacji gdy wiadomo, że statek powietrzny otrzymał już informacje w ramach bezpośredniego przekazu, ustawienie wysokościomierza QNH musi zostać uwzględnione w:
- 1) zezwoleniu na zniżanie przy pierwszym wydaniu zezwolenia na wysokości bezwzględnej poniżej poziomu przejściowego;
 - 2) w zezwoleniach na podejście lub w zezwoleniach na wejście w krąg nadlotniskowy;
 - 3) w zezwoleniach na kołowanie dla odlatującego statku powietrznego.
- e) Ustawienie wysokościomierza QFE, jak opisano w pkt ATS.TR.125 lit. b), przekazuje się statkowi powietrznemu na żądanie lub regularnie zgodnie z lokalnymi ustaleniami.
- f) Odpowiednie organy służb ruchu lotniczego zaokrąglają przekazywane statkowi powietrznemu ustawienie wysokościomierza do najbliższego niższego pełnego hektopaskala.

ATS.TR.145 Zawieszenie operacji wykonywanych zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością na lotnisku oraz w jego pobliżu

- a) Dowolna z następujących jednostek, osób lub organów może zawiesić dowolny lub wszystkie loty VFR na lotnisku oraz w jego pobliżu, gdy wymagają tego przepisy bezpieczeństwa:
- 1) organ kontroli zbliżania lub odpowiedni ośrodek kontroli obszaru;
 - 2) organ kontroli lotniska;
 - 3) właściwy organ.
- b) Zawieszając dowolny lot VFR lub wszystkie loty VFR na lotnisku oraz w jego pobliżu organ kontroli lotniska przestrzega następujących procedur:
- 1) wstrzymuje wszystkie odloty VFR;
 - 2) odwołuje wszystkie loty lokalne odbywające się zgodnie z VFR lub uzyskuje zezwolenie na specjalne loty VFR;
 - 3) w stosownych przypadkach powiadamia organ kontroli zbliżania lub ośrodek kontroli obszaru o podjętym działaniu;
 - 4) w stosownych przypadkach lub na ich wniosek, powiadamia wszystkich operatorów lub ich wyznaczonych przedstawicieli o przyczynach podjęcia jednostronnego działania.

ATS.TR.150 Lotnicze światła naziemne

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego określa procedury działania lotniczych świateł naziemnych, niezależnie od tego, czy znajdują się one na lotnisku, czy też w jego pobliżu.

ATS.TR.155 Służba dozorowania ATS

- a) Do zapewnienia służb ruchu lotniczego instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego może wykorzystywać systemy kontroli dozorowanej ATS. W takim przypadku instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego określa funkcje, do których wykorzystuje się informacje pochodzące z dozorowania ATS.
- b) Zapewniając służbę dozorowania ATS, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego:
- 1) dopilnowuje, aby stosowano system lub systemy dozorowania ATS umożliwiające bieżące aktualizowanie prezentacji informacji pochodzących z dozoru, w tym informacji dotyczących pozycji;
 - 2) jeśli zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego:
 - i) określa liczbę statków powietrznych mających jednocześnie zapewnioną służbę dozorowania ATS, które można bezpiecznie obsługiwać w panujących warunkach;
 - ii) zawsze udziela kontrolerom ruchu lotniczego pełnych i aktualnych informacji na temat:
 - A. określonych minimalnych wysokości lotu w obszarze odpowiedzialności;
 - B. najniższego dostępnego poziomu lub poziomów lotu zgodnie z pkt ATS.TR.130 i ATS.TR.135;

- C. określonych minimalnych wysokości mających zastosowanie do procedur na podstawie taktycznego wektorowania lub bezpośredniej trasy, m.in. niezbędnej korekty temperatury lub metody korygowania wpływu niskich temperatur na minimalne wysokości.
- c) Zależnie od funkcji, do których wykorzystuje się informacje pochodzące z dozoru ATS przy zapewnianiu służb ruchu lotniczego instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ustanawia procedury dotyczące:
- 1) określania identyfikacji statku powietrznego;
 - 2) zapewniania statkowi powietrznemu informacji o pozycji;
 - 3) wektorowania statku powietrznego;
 - 4) zapewniania statkowi powietrznemu pomocy w zakresie nawigacji;
 - 5) udzielania w stosownych przypadkach informacji o niekorzystnych warunkach pogodowych;
 - 6) przekazania kontroli statku powietrznego;
 - 7) awarii systemu lub systemów dozoru ATS;
 - 8) awarii transpondera SSR, zgodnie z przepisami sekcji 13 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012;
 - 9) alarmów i ostrzeżeń opartych na dozowaniu ATS i dotyczących kwestii bezpieczeństwa, gdy owe alarmy i ostrzeżenia wprowadzono;
 - 10) przerwania lub zakończenia służby dozoru ATS.
- d) Przed zapewnieniem statkowi powietrznemu służby dozoru ATS dokonuje się identyfikacji i informuje pilota. Następnie identyfikację utrzymuje się do chwili zakończenia służby dozoru ATS. W przypadku utraty identyfikacji, informuje się o tym pilota i, w razie potrzeby, wydaje odpowiednie instrukcje.
- e) W przypadku stwierdzenia, że zidentyfikowany statek powietrzny wykonujący lot kontrolowany znajduje się na torze lotu kolidującym z niezidentyfikowanym statkiem powietrznym, i w związku z tym występuje niebezpieczeństwo kolizji, zawsze gdy to możliwe, pilot kontrolowanego lotu jest:
- 1) informowany o niezidentyfikowanym statku powietrznym oraz, jeżeli pilot tego zażąda lub jeżeli w opinii kontrolera sytuacja to uzasadnia, należy zaproponować mu postępowanie pozwalające jej zapobiec; oraz
 - 2) informowany, gdy ryzyko przestanie istnieć.
- f) O ile właściwy organ nie ustali inaczej, weryfikacja pokazywanych informacji o poziomie w oparciu o barometryczną wysokość bezwzględną wykonywana jest przynajmniej raz przez odpowiednio wyposażony organ służb ruchu lotniczego w momencie początkowego kontaktu z danym statkiem powietrznym lub, jeżeli nie jest to możliwe, jak najszybciej po nim.
- g) Do określenia, czy statek powietrzny wykonał jedno z następujących działań, wykorzystuje się wyłącznie zweryfikowane informacje dotyczące poziomu barometrycznej wysokości bezwzględnej:
- 1) utrzymanie poziomu;
 - 2) opuszczenie poziomu;
 - 3) zmiana poziomu podczas wznoszenia lub zniżania;
 - 4) osiągnięcie poziomu.

ATS.TR.160 Zapewnienie służb ruchu lotniczego na potrzeby prób w locie

Właściwy organ może określić dodatkowe lub alternatywne warunki i procedury oprócz tych, o których mowa w niniejszej podczęści B, które organy służb ruchu lotniczego mają stosować do celów zapewniania służb ruchu lotniczego na potrzeby prób w locie.”;

ii) dodaje się sekcje 2, 3 i 4 w brzmieniu:

„SEKCJA 2

SŁUŻBA KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO

ATS.TR.200 Zastosowanie

Służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana:

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

ATS.TR.205 Zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego

Poszczególne służby kontroli ruchu lotniczego opisane w pkt ATS.TR.105 lit. a) są zapewniane jej poszczególne organy, zgodnie z poniższym:

- a) służba kontroli obszaru przez jeden z następujących organów:
 - 1) ośrodek kontroli obszaru;
 - 2) organ zapewniający służbę kontroli zbliżania w strefie kontrolowanej lotniska lub na obszarze kontrolowanym o ograniczonym zakresie, ma za zadanie głównie zapewnianie służby kontroli zbliżania oraz działa w przypadkach, gdy nie ustanowiono ośrodka kontroli obszaru;
- b) służba kontroli zbliżania przez jeden z następujących organów:
 - 1) organ kontroli zbliżania, jeżeli konieczne lub pożądane jest utworzenie oddzielnego organu;
 - 2) organ kontroli lotniska lub ośrodek kontroli obszaru, gdy niezbędne lub pożądane jest połączenie odpowiedzialności jednego z organów za funkcje służby kontroli zbliżania z funkcjami służby kontroli lotniska lub służby kontroli obszaru;
- c) służba kontroli lotniska: przez organ kontroli lotniska.

ATS.TR.210 Funkcjonowanie służby kontroli ruchu lotniczego

- a) Na potrzeby zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego organ kontroli ruchu lotniczego:
 - 1) otrzymuje informacje o zamierzonych ruchach każdego statku powietrznego lub o zmianach tych zamiarów oraz bieżące informacje o postępie lotu każdego statku powietrznego;
 - 2) ustala na podstawie otrzymywanych informacji pozycje znanych mu statków powietrznych wobec siebie;
 - 3) wydaje zezwolenia, instrukcje lub informacje, lub wszystkie z wymienionych, w celu zapobiegania kolizjom statków powietrznych znajdujących się pod jego kontrolą oraz w celu usprawnienia i utrzymania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
 - 4) uzgadnia według potrzeby zezwolenia z innymi organami:
 - i) jeżeli bez tego uzgodnienia statek powietrzny mógłby spowodować sytuację konfliktową z innym ruchem będącym pod kontrolą tych organów;
 - ii) przed przekazaniem kontroli nad statkiem powietrznym tym organom.
- b) Zezwolenia wydawane przez organy kontroli ruchu lotniczego zapewniają separację:
 - 1) między wszystkimi lotami w przestrzeniach powietrznych klas A i B;
 - 2) między lotami IFR w przestrzeniach powietrznych klas C, D i E;
 - 3) między lotami IFR a lotami VFR w przestrzeniach powietrznych klasy C;

- 4) między lotami IFR a lotami specjalnymi VFR;
- 5) między lotami specjalnymi VFR, chyba że właściwy organ ustali inaczej.

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 pkt 2 akapit pierwszy w przestrzeniach powietrznych klas D i E – zezwolenie dla lotu może zostać wydane pod warunkiem zachowania własnej separacji w odniesieniu do określonej części danego lotu na wysokości poniżej 3 050 m (10 000 ft) podczas wznoszenia lub zniżania, wykonywanego w ciągu dnia w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością.

- c) Z wyjątkiem przypadków operacji na drogach startowych równoległych lub prawie równoległych, o których mowa w ATS.TR.255, lub 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:
 - 1) separacji pionowej uzyskiwanej przez przydzielenie różnych poziomów wybranych z tabeli poziomów przelotu podanych w dodatku 3 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012, z tym wyjątkiem, że określona w tej tabeli współzależność określanych poziomów i linii drogi nie ma zastosowania, jeżeli w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lub w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego podano inaczej. Minimum separacji pionowej wynosi nominalnie 300 m (1 000 ft) do poziomu FL 410 włącznie oraz nominalnie 600 m (2 000 ft) powyżej tego poziomu. W celu wyznaczenia separacji pionowej nie wykorzystuje się informacji dotyczących wysokości geometrycznej;
 - 2) separacji poziomej uzyskiwanej przez zapewnienie jednej z następujących:
 - i) separacji podłużnej, polegającej na zachowaniu odstępu wyrażonego za pomocą czasu lub odległości między statkami powietrznymi na tych samych krzyżujących się lub przeciwnych liniach drogi;
 - ii) separacji bocznej, polegającej na utrzymaniu statków powietrznych na różnych trasach lub w różnych obszarach geograficznych.
- d) Gdy kontroler ruchu lotniczego stwierdzi, że nie można utrzymać rodzaju separacji lub minima wykorzystanego do separacji dwóch statków powietrznych, ustanawia inny rodzaj separacji lub inne minimum przed naruszeniem aktualnego minima separacji.

ATS.TR.215 Wybór i powiadamianie o minimach separacji w odniesieniu do zastosowania pkt ATS.TR.210 lit. c)

- a) Wybór minimów separacji do stosowania w określonej części przestrzeni powietrznej jest dokonywany przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego odpowiedzialną za zapewnienie służb ruchu lotniczego i zatwierdzany przez właściwy organ.
- b) W przypadku ruchu, który będzie przechodzić z jednej sąsiadującej przestrzeni powietrznej do drugiej, oraz tras przebiegających w mniejszej odległości od wspólnej granicy sąsiadujących przestrzeni powietrznych niż minima separacji stosowane w danych okolicznościach, wyboru minimów separacji dokonuje się po konsultacji między instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego odpowiedzialnymi za zapewnienie służb ruchu lotniczego w sąsiadujących przestrzeniach powietrznych.
- c) O szczegółach wybranych minimów separacji oraz o obszarach ich stosowania powiadamia się:
 - 1) zainteresowane organy służb ruchu lotniczego;
 - 2) 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.

ATS.TR.220 Stosowanie separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym

- a) Organy kontroli ruchu lotniczego stosują minima separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym do statków powietrznych w fazach podejścia i odlotu w dowolnej z następujących sytuacji:
 - 1) statek powietrzny wykonuje lot bezpośrednio za innym statkiem powietrznym na tej samej wysokości bezwzględnej lub mniej niż 300 m (1 000 ft) poniżej;

- 2) oba statki powietrzne wykorzystują tę samą drogę startową lub równoległe drogi startowe oddalone od siebie o mniej niż 760 m (2 500 ft);
 - 3) statek powietrzny wykonuje przelot za innym statkiem powietrznym na tej samej wysokości bezwzględnej lub mniej niż 300 m (1 000 ft) poniżej.
- b) Lit. a) nie ma zastosowania do przylatujących lotów VFR oraz do przylatujących lotów IFR wykonujących podejście z widocznością w przypadku, gdy statek powietrzny zgłosił poprzedni statek w polu widzenia i otrzymał instrukcje, aby wykonywać przelot za tym statkiem powietrznym i samemu zachować separację od niego. W takich przypadkach organ kontroli ruchu lotniczego wydaje ostrzeżenie o turbulencji w śladzie aerodynamicznym.

ATS.TR.225 Odpowiedzialność za kontrole

- a) W dowolnym momencie lot kontrolowany jest pod kontrolą tylko jednego organu kontroli ruchu lotniczego.
- b) Odpowiedzialność za kontrolę wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w bloku przestrzeni powietrznej spoczywa na konkretnym organie kontroli ruchu lotniczego. Kontrola statków powietrznych lub grup statków powietrznych może jednak zostać przekazana innym służbom kontroli ruchu lotniczego, pod warunkiem zapewnienia współpracy między wszystkimi danymi organami kontroli ruchu lotniczego.

ATS.TR.230 Przeniesienie odpowiedzialności za kontrole

- a) Miejsce lub czas przeniesienia

Odpowiedzialność za kontrole statku powietrznego przenosi się z jednego organu kontroli ruchu lotniczego na drugi w następujący sposób:

- 1) Między dwoma organami zapewniającymi służbę kontroli obszaru

Odpowiedzialność za kontrolę statku powietrznego przekazuje się z jednego organu zapewniającego służbę kontroli obszaru na obszarze kontrolowanym do organu zapewniającego służbę kontroli obszaru na przyległym obszarze kontrolowanym w chwili przekraczania wspólnej granicy obszaru kontrolowanego, zgodnie z szacunkami ośrodka kontroli obszaru sprawującego kontrolę nad statkiem powietrznym lub w innym momencie lub czasie uzgodnionym między tymi dwoma organami.

- 2) Między organem zapewniającym służbę kontroli obszaru i organem zapewniającym służbę kontroli zbliżania lub między dwoma organami zapewniającymi służbę kontroli zbliżania

Odpowiedzialność za kontrole statku powietrznego przenosi się z jednego organu do drugiego i vice versa w momencie lub czasie uzgodnionym między tymi dwoma organami.

- 3) Między organem zapewniającym służbę kontroli zbliżania i organem kontroli lotniska

i) Przylatujący statek powietrzny – Odpowiedzialność za kontrolę przylatującego statku powietrznego przenosi się, jak określono w porozumieniach o współpracy i instrukcjach operacyjnych, w stosownych przypadkach, z organu zapewniającego służbę kontroli zbliżania na organ kontroli lotniska, gdy statek powietrzny znajduje się w jednym z następujących stanów:

A) znajduje się w sąsiedztwie lotniska, oraz:

- a) uznano, że podejście i lądowanie odbędą się na podstawie obserwacji ziemi, lub
- b) osiągnął niezakłócone VMC;

B) znajduje się w określonym punkcie lub na określonym poziomie;

C) wylądował.

ii) Odlatujący statek powietrzny – Odpowiedzialność za kontrolę odlatującego statku powietrznego przenosi się, jak określono w porozumieniach o współpracy i instrukcjach operacyjnych, w stosownych przypadkach, z organu kontroli lotniska na organ zapewniający służbę kontroli zbliżania:

A) gdy w sąsiedztwie lotniska panują VMC:

- a) zanim statek powietrzny przestanie znajdować się w sąsiedztwie lotniska, lub

- b) zanim statek powietrzny znajdzie się w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), lub
 - c) w określonym punkcie lub na określonym poziomie;
- B) gdy na lotnisku panują IMC:
- a) natychmiast po tym, jak statek powietrzny znajdzie się w powietrzu, lub
 - b) w określonym punkcie lub na określonym poziomie.
- 4) Między sektorami lub pozycjami kontroli w obrębie tego samego organu kontroli ruchu lotniczego
- Odpowiedzialność za kontrole statku powietrznego przenosi się z jednego sektora lub pozycji kontroli do innego sektora lub pozycji kontroli w ramach tego samego organu kontroli ruchu lotniczego w momencie, na poziomie lub w czasie określonym w instrukcjach organu służb ruchu lotniczego.
- b) Koordynacja przekazania
- 1) Odpowiedzialności za kontrole statku powietrznego nie przenosi się z jednego organu kontroli ruchu lotniczego na drugi bez zgody przyjmującego organu kontroli, którą otrzymuje się zgodnie z pkt 2, 3, 4 i 5.
 - 2) Przekazujący organ kontroli przekazuje przyjmującemu organowi kontroli odpowiednie części obecnego planu lotu oraz wszelkie informacje kontrolne związane z żądanym przekazaniem.
 - 3) W przypadku gdy przekazanie kontroli ma się odbywać z wykorzystaniem systemów kontroli dozorowanej ATS, informacje dotyczące kontroli odnoszące się do przekazania obejmują informacje dotyczące pozycji oraz, jeżeli jest to wymagane, linii drogi i prędkości statku powietrznego, rejestrowane przez systemy kontroli dozorowanej ATS bezpośrednio przed przekazaniem.
 - 4) W przypadku gdy przekazanie kontroli ma się odbywać z wykorzystaniem danych ADS-C, informacje dotyczące kontroli odnoszące się do przekazania obejmują pozycję czterowymiarową oraz, w stosownych przypadkach, inne informacje.
 - 5) Przyjmujący organ kontroli:
 - i) wskazuje swoją zdolność do przyjęcia kontroli nad statkiem powietrznym na zasadach określonych przez przekazujący organ kontroli (chyba że w drodze uprzedniego porozumienia między dwoma zainteresowanymi organami brak takiego wskazania jest rozumiany jako akceptacja określonych warunków) lub wskazuje wszelkie niezbędne zmiany w tym zakresie;
 - ii) określa wszelkie inne informacje lub zezwolenia dotyczące dalszej części lotu, które statek powietrzny musi posiadać w momencie przekazania.
 - 6) O ile w porozumieniu między dwoma zainteresowanymi organami kontroli nie określono inaczej, przyjmujący organ kontroli nie powiadamia przekazującego organu kontroli, gdy ustanowi dwustronną łączność foniczną lub łączem transmisji danych, lub oba rodzaje łączności, z danym statkiem powietrznym i przejmie nad nim kontrolę.
 - 7) W koordynacji między organami lub sektorami służb ruchu lotniczego lub między organami jak i sektorami stosuje się znormalizowane wyrażenia. Jedynie w przypadkach gdy znormalizowane wyrażenia nie mogą służyć zamierzonemu przekazaniu informacji, używa się języka otwartego.

ATS.TR.235 Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego

- a) Wydawanie zezwoleń kontroli ruchu lotniczego opiera się wyłącznie na wymogach dotyczących zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego.
 - 1) Zezwolenia wydaje się wyłącznie w celu usprawniania i separacji ruchu lotniczego i muszą one opierać się na znanych warunkach ruchu mających wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji statku powietrznego. Przedmiotowe warunki ruchu uwzględniają nie tylko statki powietrzne w przestrzeni powietrznej i na polu manewrowym, objętych kontrolą, lecz również wszelki ruch pojazdów lub inne przeszkody, które nie są na stałe zainstalowane na użytkowanym polu manewrowym.

- 2) Organy kontroli ruchu lotniczego wydają zezwolenia kontroli ruchu lotniczego niezbędne do unikania kolizji oraz usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego.
 - 3) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego wydaje się wystarczająco wcześnie, aby zagwarantować ich przekazanie do statku powietrznego w terminie umożliwiającym ich realizację.
 - 4) Gdy pilot dowódca statku powietrznego informuje organ kontroli ruchu lotniczego, że zezwolenie kontroli ruchu lotniczego nie jest wystarczające, organ kontroli ruchu lotniczego wydaje zmienione zezwolenie, jeżeli jest to wykonalne.
 - 5) W przypadku wektorowania lub przebiegu trasy, które nie są ujęte w planie lotu, na skutek czego lot IFR znajduje się poza opublikowaną trasą ATS lub procedurą podejścia według wskazań przyrządów, kontroler ruchu lotniczego pełniący służbę dozoru ATS wydaje zezwolenia tak, aby przewidziane przewyższenie nad przeszkodami istniało do czasu aż dany statek powietrzny osiągnie punkt, w którym pilot ponownie znajdzie się na trasie opisanej w planie lotu, na trasie ATS lub rozpocznie procedurę podejścia według wskazań przyrządów.
- b) Treść zezwolenia
- Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego wskazuje:
- 1) znak rozpoznawczy statku powietrznego odpowiadający podanemu w planie lotu;
 - 2) granicę zezwolenia;
 - 3) trasę lotu:
 - i) trasę lotu wyszczególnia się w każdym zezwoleniu, jeżeli uznaje się to za konieczne;
 - ii) wyrażenia »zezwolenie wydane na podstawie planowanej trasy lotu« nie można używać przy zmianie zezwolenia;
 - 4) poziom lub poziomy lotu dla całej trasy lub jej części i zmiany poziomów, jeżeli są wymagane;
 - 5) wszelkie niezbędne instrukcje lub informacje dotyczące innych zagadnień, takich jak przydział czasu na start wynikający z zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w stosownych przypadkach, manewry podejścia lub odlotu, łączność oraz czas wygaśnięcia zezwolenia.
- c) Aby ułatwić dostarczanie elementów określonych w lit. b) instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ocenia konieczność ustanowienia standardowych tras odlotu i przylotu oraz powiązanych procedur ułatwiających:
- 1) bezpieczny, uporządkowany i sprawny przepływ ruchu lotniczego;
 - 2) opis trasy i procedury związane z zezwoleniami kontroli ruchu lotniczego.
- d) Zezwolenia dla lotu z prędkością okołodźwiękową
- 1) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego odnoszące się do fazy rozpędzania statku powietrznego do prędkości okołodźwiękowej muszą być ważne co najmniej do końca tej fazy.
 - 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.
- e) Zmiany zezwolenia dotyczące trasy lub poziomu
- 1) Wydając zezwolenie obejmujące wnioskowaną zmianę trasy lub poziomu, należy w nim określić szczegółowy charakter zmiany.
 - 2) Jeżeli warunki ruchu nie pozwolą na wydanie zezwolenia dotyczącego wnioskowanej zmiany, należy stosować słowo »NIEMOŻLIWE (ang. UNABLE)«. W przypadkach uzasadnionych okolicznościami proponuje się alternatywną trasę lub poziom.

f) Zezwolenia warunkowe

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

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

g) Potwierdzenie przez powtórzenie zezwoleń, instrukcji i informacji dotyczących bezpieczeństwa

- 1) Kontroler ruchu lotniczego weryfikuje powtórzenia dotyczące części zezwoleń kontroli ruchu lotniczego i instrukcji dotyczących bezpieczeństwa, jak określono w pkt SERA.8015 lit. e) pkt 1 i 2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012, by upewnić się, że załoga lotnicza prawidłowo potwierdziła zezwolenie lub instrukcję, lub obie, a także podejmuje niezwłoczne działanie celem wyeliminowania jakichkolwiek rozbieżności stwierdzonych przy powtórzeniu.
- 2) Foniczne powtórzenie komunikatów CPDLC nie jest wymagane, chyba że instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ustali inaczej.

h) Koordynacja zezwoleń

Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego koordynuje się między organami kontroli ruchu lotniczego, aby objęło całą trasę statku powietrznego lub jej określoną część jak podano poniżej.

- 1) Statek powietrzny uzyskuje zezwolenie na całą trasę lotu, aż do lotniska pierwszego zamierzonego lądowania, w jednej z poniższych sytuacji:
 - i) jeżeli wszystkie organy, pod kontrolą których statek powietrzny będzie wykonywał lot, miały możliwość skoordynowania warunków zezwolenia przed odlotem statku;
 - ii) jeżeli istnieje wystarczająca pewność, że między organami, które będą kolejno przyjmowały kontrolę nad statkiem, zostanie uprzednio dokonana koordynacja.
- 2) Jeżeli nie dokonano lub nie przewidziano koordynacji, o której mowa w pkt 1, statek powietrzny otrzymuje zezwolenie tylko do punktu, do którego koordynacja jest zapewniona w wystarczającym stopniu; przed osiągnięciem tego punktu lub w tym punkcie statek powietrzny otrzymuje dalsze zezwolenie lub instrukcje oczekiwania, stosownie do okoliczności.
- 3) W przypadkach przewidzianych przez organ służb ruchu lotniczego statek powietrzny kontaktuje się z organem kontroli ruchu lotniczego wydającym zezwolenie z wyprzedzeniem w celu uzyskania takiego zezwolenia przed punktem przekazania kontroli.
 - i) Podczas uzyskiwania zezwolenia z wyprzedzeniem statek powietrzny utrzymuje niezbędną dwukierunkową łączność z organem kontroli ruchu lotniczego, pod którego kontrolą aktualnie się znajduje.
 - ii) Zezwolenie wydane jako zezwolenie z wyprzedzeniem jest dla pilota łatwe do zidentyfikowania.
 - (iii) Jeżeli zezwoleń z wyprzedzeniem nie skoordynowano, nie wpływają one 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.
- 4) Jeżeli statek powietrzny zamierza odlecieć z lotniska znajdującego się na obszarze kontrolowanym i wejść do innego obszaru kontrolowanego w ciągu 30 minut lub w przedziale czasu uzgodnionym między zainteresowanymi ośrodkami kontroli obszaru, przed udzieleniem zezwolenia na odlot dokonuje się koordynacji z kolejnym ośrodkiem kontroli obszaru.

- 5) Jeżeli statek powietrzny zamierza opuścić obszar kontrolowany w celu wykonywania lotu poza tę przestrzeń powietrzną kontrolowaną, a następnie ponownie wejść do tego samego lub innego obszaru kontrolowanego, można udzielić zezwolenia na przelot od miejsca odlotu do lotniska pierwszego zamierzonego lądowania. Zezwolenie takie lub zmiany tego zezwolenia odnoszą się tylko do części lotu wykonywanych w przestrzeni powietrznej kontrolowanej.

ATS.TR.240 Kontrola osób i pojazdów na lotniskach kontrolowanych

- a) Ruch osób lub pojazdów, w tym statków powietrznych holowanych, na polu manewrowym lotniska jest w miarę potrzeby kontrolowany przez organ kontroli lotniska, co ma na celu zapobieganie zagrożeniom dla tych osób, pojazdów i statków powietrznych lub statków powietrznych lądujących, kołujących lub startujących.
- b) W warunkach stosowania procedur obowiązujących przy ograniczonej widzialności:
 - 1) ruch osób i pojazdów na polu manewrowym lotniska ograniczony jest do niezbędnego minimum, przy czym szczególnie uwzględnia się wymogi dotyczące ochrony strefy krytycznej i strefy wrażliwej (stref krytycznych i stref wrażliwych) pomocy radionawigacyjnych;
 - 2) z zastrzeżeniem przepisów lit. c), stosuje się metodę lub metody separacji pojazdów od kołujących statków powietrznych, określone przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego i zatwierdzone przez właściwy organ, z uwzględnieniem dostępnych pomocy;
 - 3) 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.
- c) Pojazdom ratowniczym udającym się w kierunku statków powietrznych znajdujących się w stanie zagrożenia w celu niesienia pomocy udziela się pierwszeństwa przed każdym innym ruchem naziemnym.
- d) Z zastrzeżeniem przepisów lit. c) pojazdy znajdujące się na polu manewrowym przestrzegają następujących zasad:
 - 1) pojazdy i pojazdy holujące statki powietrzne dają pierwszeństwo drogi statkom powietrznym lądującym, startującym lub kołującym;
 - 2) pojazdy dają pierwszeństwo drogi pojazdom holującym statki powietrzne;
 - 3) pojazdy dają pierwszeństwo drogi innym pojazdom zgodnie z instrukcjami wydawanymi przez organ służb ruchu lotniczego;
 - 4) z zastrzeżeniem przepisów pkt 1), 2) i 3) pojazdy i pojazdy holujące statki powietrzne stosują się do instrukcji wydawanych przez organ kontroli lotniska.

ATS.TR.245 Stosowanie urządzeń nawigujących w ruchu naziemnym na lotniskach

Gdy zostanie to uznane za niezbędne, przy braku obserwacji wzrokowej całego lub części pola manewrowego, lub by uzupełnić obserwację wzrokową, organ służb ruchu lotniczego wykorzystuje zaawansowane systemy kierowania i kontroli ruchu naziemnego (A-SMGCS) lub inne odpowiednie urządzenia nadzorujące w celu:

- a) monitorowania przemieszczania się statku powietrznego i pojazdów na polu manewrowym;
- b) w stosownych przypadkach zapewnienia pilotom i kierowcom pojazdów informacji wskazujących kierunek;
- c) udzielenia porad i wsparcia w zakresie bezpiecznego i wydajnego ruchu statku powietrznego i pojazdów na polu manewrowym.

ATS.TR.250 Zasadniczy ruch i informacje o zasadniczym ruchu lokalnym

- a) Informacji o zasadniczym ruchu udziela się w odniesieniu do danych lotów kontrolowanych, gdy stanowią one dla siebie nawzajem zasadniczy ruch.
- b) Informacji o zasadniczym ruchu lokalnym znanym kontrolerowi ruchu lotniczego niezwłocznie udziela się danemu odlatującemu i przylatującemu statkowi powietrznemu.

ATS.TR.255 Operacje na drogach startowych równoległych lub prawie równoległych

Gdy prowadzi się niezależne lub zależne operacje podejścia lub odlotu według wskazań przyrządów z dróg startowych równoległych lub prawie równoległych instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ustanawia procedury, które zatwierdza właściwy organ.

ATS.TR.260 Wybór drogi startowej w użyciu

Organ kontroli lotniska wybiera drogę startową w użyciu do celu startu i lądowania statku powietrznego, uwzględniając prędkość i kierunek wiatru przyziemnego, a także inne istotne czynniki, takie jak:

- a) konfigurację drogi startowej;
- b) warunki meteorologiczne;
- c) procedury podejścia według wskazań przyrządów;
- d) dostępne środki wspomagające podejście i lądowanie;
- e) kręgi nadlotniskowe i warunki ruchu lotniskowego;
- f) długość drogi startowej lub dróg startowych;
- g) inne czynniki wskazane w lokalnych instrukcjach.

ATS.TR.265 Kontrola ruchu naziemnego lotniska w warunkach ograniczonej widzialności

- a) W przypadkach, gdy istnieje potrzeba, by ruch na polu manewrowym odbywał się w warunkach widzialności uniemożliwiającej organowi kontroli lotniska stosowanie separacji wzrokowej między statkami powietrznymi oraz między statkami powietrznymi a pojazdami, stosuje się następujące zasady:
 - 1) na skrzyżowaniu dróg kołowania statek powietrzny lub pojazd znajdujący się na drodze kołowania nie może utrzymywać się bliżej innej drogi kołowania niż na granicy miejsca oczekiwania wyznaczonej przez pośrednie miejsca oczekiwania, poprzeczki zatrzymywania lub drogi kołowania, zgodnie z obowiązującą specyfikacją konstrukcyjną lotniska;
 - 2) metodę separacji podłużnej na drogach kołowania określa dla każdego konkretnego lotniska instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego i zatwierdza ją właściwy organ, z uwzględnieniem charakterystyki dostępnych środków wspomagających służących dozorowi i kontroli ruchu naziemnego, złożoności układu lotniska oraz właściwości statków powietrznych korzystających z lotniska.
- b) Procedury mające zastosowanie do rozpoczęcia i kontynuacji operacji przy ograniczonej widzialności ustanawia się zgodnie z pkt ATS.OR.110 i zatwierdza je właściwy organ.

ATS.TR.270 Zatwierdzanie lotów specjalnych VFR

- a) Wykonywanie lotów specjalnych VFR w strefie kontrolowanej może być dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC. Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwoli na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych, takich jak m. in. operacje policyjne, medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz loty gaśnicze, obowiązują następujące warunki dodatkowe:
 - 1) przedmiotowe loty specjalne VFR można wykonywać wyłącznie w ciągu dnia, chyba że właściwy organ określi inaczej;
 - 2) w przypadku pilota:
 - i) z dala od chmur i z widzialnością terenu;
 - ii) widzialność w locie jest nie mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m;
 - (iii) lot jest wykonywany z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód, aby uniknąć kolizji.
 - 3) Organ kontroli ruchu lotniczego nie udziela statkowi powietrznemu specjalnego zezwolenia w lotach VFR na start ani na lądowanie na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, ani na wejście do strefy ruchu lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku nie spełniają poniżej wymienionych wartości minimalnych:

- (i) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – mniejsza niż 800 m;
 - (ii) pułap chmur jest niższy niż 180 m (600 ft).
- b) Organ kontroli ruchu lotniczego indywidualnie rozpatruje wnioski dotyczące takiego zatwierdzenia.

SEKCJA 3

SŁUŻBA INFORMACJI POWIETRZNEJ

ATS.TR.300 Zastosowanie

- a) Odpowiednie organy służb ruchu lotniczego zapewniają służbę informacji powietrznej wszystkim statkom powietrznym, których te informacje mogą dotyczyć i które znajdują się w jednej z następujących sytuacji:
- 1) zapewniono im służbę kontroli ruchu lotniczego;
 - 2) odpowiednie organy służb ruchu lotniczego zostały o nich w inny sposób zawiadomione.
- b) 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.
- c) Służba informacji powietrznej uzgadnia:
- 1) rejestrowanie i przesyłanie informacji dotyczących przebiegu lotów;
 - 2) koordynację i przenoszenie odpowiedzialności za zapewnianie służby informacji powietrznej.

ATS.TR.305 Zakres służby informacji powietrznej

- a) Służba informacji powietrznej zapewnia potrzebne informacje:
- 1) informacje SIGMET i AIRMET;
 - 2) informacje dotyczące przerwanej aktywności wulkanicznej, erupcji wulkanicznej i chmur popiołów wulkanicznych;
 - 3) informacje dotyczące przedostania się do atmosfery materiałów radioaktywnych lub toksycznych chemikaliów;
 - 4) informacje o zmianach dostępności służby radionawigacji;
 - 5) informacje o zmianach stanu lotnisk i ich urządzeń wraz z informacjami o stanie pól ruchu naziemnego lotnisk, gdy są one pokryte śniegiem, lodem lub grubą warstwą wody;
 - 6) informacje o balonach wolnych bezzałogowych;
 - 7) informacje o anormalnej konfiguracji i stanie statku powietrznego;
 - 8) inne informacje mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo.
- b) Służba informacji powietrznej zapewniana statkom powietrznym, poza dostarczaniem informacji wymienionych w lit. a), obejmuje również dostarczanie informacji dotyczących:
- 1) warunków pogodowych aktualnych lub prognozowanych na lotniskach odlotu, docelowym i zapasowym;
 - 2) niebezpieczeństwa kolizji – statkom powietrznym wykonującym loty w przestrzeniach powietrznych klas C, D, E, F i G;
 - 3) 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;
 - 4) komunikatów, w tym zezwoleń, otrzymanych od innych organów służb ruchu lotniczego, które mają być przekazane statkowi powietrznemu.
- c) AFIS zapewniana statkom powietrznym, poza odnośnymi elementami wymienionymi w lit. a) i b), obejmuje również dostarczanie informacji dotyczących:
- 1) niebezpieczeństwa kolizji ze statkami powietrznymi, pojazdami i osobami pozostającymi w ruchu na polu manewrowym;

- 2) drogi startowej w użyciu.
- d) Organy służb ruchu lotniczego przekazują, tak szybko jak to wykonalne, specjalne i nieregularne meldunki z powietrza:
 - 1) innym zainteresowanym statkom powietrznym;
 - 2) powiązanemu meteorologicznemu biuru nadzoru zgodnie z dodatkiem 5 do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012;
 - 3) innych zainteresowanych organów służb ruchu lotniczego.

Komunikaty dla statków powietrznych są powtarzane na częstotliwości i przez okres, które określa dany organ służb ruchu lotniczego.

- e) Służba informacji powietrznej zapewniana lotom VFR, poza informacjami wymienionymi w lit. a), obejmuje również dostarczanie dostępnych informacji dotyczących ruchu i warunków pogodowych wzdłuż trasy lotu, gdy mogłyby one uniemożliwić kontynuowanie lotu zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością.
- f) Jeżeli tak określił właściwy organ, organ AFIS może zarządzać przemieszczaniem pojazdów i osób na polu manewrowym, postępując zgodnie z zestawem lub podzestawem przepisów określonym w pkt ATS.TR.240.

ATS.TR.310 Rozgłaszanie fonicznej służby automatycznej informacji lotniskowej (foniczny ATIS)

- a) Rozgłaszanie fonicznej służby automatycznej informacji lotniskowej (foniczny ATIS) należy zapewnić na lotniskach, na których istnieje wymóg ograniczenia obciążenia łączności na kanałach VHF łączności powietrze-ziemia służb ruchu lotniczego. Gdy służba ta jest zapewniana, obejmuje do wyboru:
 - 1) osobne rozgłaszanie dla przylatujących statków powietrznych;
 - 2) osobne rozgłaszanie dla odlatujących statków powietrznych;
 - 3) wspólne rozgłaszanie zarówno dla przylatujących, jak i odlatujących statków powietrznych;
 - 4) naprzemienne rozgłaszanie dla obsługiwanych przylatujących i odlatujących statków powietrznych, na tych lotniskach, gdzie długość rozgłaszania wspólnego dla przylatujących i odlatujących statków powietrznych byłaby nadmiernie długa.
- b) Zawsze gdy jest to wykonalne do rozgłaszania fonicznego ATIS stosuje się odrębną częstotliwość VHF. Jeżeli odrębna częstotliwość jest niedostępna, przekazanie może odbyć się poprzez kanał lub kanały głosowe najodpowiedniejszej pomocy nawigacyjnej terminala, a najlepiej VOR, pod warunkiem że zasięg i czytelność są odpowiednie, a identyfikacja pomocy nawigacyjnej jest sekwencjonowana audycją, tak aby rozgłaszanie to nie zostało zignorowane.
- c) Rozgłaszania za pomocą fonicznego ATIS nie transmituje się na kanale fonicznym ILS.
- d) W przypadku zapewnienia fonicznego ATIS rozgłaszanie ma charakter ciągły i powtarzalny.
- e) Informacje zawarte w bieżącym rozgłaszaniu natychmiast podaje się do wiadomości danego organu lub organów służb ruchu lotniczego, zapewniając statkowi powietrznemu informacje dotyczące podejścia, lądowania i startu, w każdym przypadku, w którym komunikat nie został przygotowany przez ten organ lub te organy.
- f) Rozgłaszanie fonicznego ATIS zapewniane na lotniskach wyznaczonych do wykorzystania w ramach międzynarodowych połączeń powietrznych jest prowadzone co najmniej w języku angielskim.

ATS.TR.315 Służba cyfrowej automatycznej informacji lotniskowej (D-ATIS)

- a) Gdy D-ATIS stanowi uzupełnienie dostępnego fonicznego ATIS, informacje są jednakowe zarówno pod względem treści, jak i formatu z mającym zastosowanie rozgłaszaniem fonicznego ATIS. Gdy informacje meteorologiczne w czasie rzeczywistym są uwzględnione, ale dane mieszczą się w parametrach kryteriów istotnych zmian określonych w załączniku V pkt MET.TR.200 lit. e) i f), treść, do celów zachowania tego samego oznaczenia, uznaje się za identyczną.

- b) Gdy D-ATIS stanowi uzupełnienie dostępnego fonicznego ATIS, a ATIS wymaga uaktualnienia, foniczny ATIS i D-ATIS uaktualnia się jednocześnie.

ATS.TR.320 Służba automatycznej informacji lotniskowej (foniczna lub łączem transmisji danych)

- a) W przypadku zapewnienia fonicznego ATIS lub D-ATIS, lub obu:
- 1) przekazywane informacje odnoszą się do jednego lotniska;
 - 2) przekazywane informacje uaktualniają się natychmiast po wystąpieniu znaczącej zmiany;
 - 3) przygotowanie i rozpowszechnienie komunikatu ATIS stanowi obowiązek instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego;
 - 4) poszczególne komunikaty ATIS identyfikuje się poprzez oznaczenie w formie litery alfabetu do literowania zgodnie z pkt SERA.14020 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012. Oznaczenia przypisuje się do kolejnych komunikatów ATIS w kolejności alfabetycznej;
 - 5) statek powietrzny potwierdza otrzymanie informacji po nawiązaniu łączności odpowiednio z organem służb ruchu lotniczego zapewniającym służbę kontroli zbliżania lub organem kontroli lotniska lub organem AFIS;
 - 6) odpowiedni organ służb ruchu lotniczego podaje statkom powietrznym aktualne dane do nastawienia wysokościomierza, odpowiadając na komunikat w pkt 5, lub w przypadku przylatujących statków powietrznych czyni to w innym czasie ustalonym przez właściwy organ;
 - 7) informacje meteorologiczne pozyskuje się z lokalnych komunikatów regularnych lub lokalnych komunikatów specjalnych.
- b) Gdy szybko zmieniające się warunki meteorologiczne sprawiają, że niewskazane jest zawarcie w ATIS informacji meteorologicznych, o których mowa w lit. a) pkt 7, komunikat ATIS wskazuje, że odpowiednie informacje meteorologiczne zostaną podane przy pierwszym kontakcie z odpowiednim organem służb ruchu lotniczego.
- c) 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 lit. a).
- d) Jeżeli statek powietrzny potwierdzi odbiór informacji ATIS, która przestała być aktualna, organ służb ruchu lotniczego niezwłocznie podejmuje jedno z następujących działań:
- 1) przekazuje statkowi powietrznemu wszelkie elementy informacji wymagające uaktualnienia;
 - 2) wydaje statkowi powietrznemu polecenie uzyskania aktualnych informacji ATIS.

ATS.TR.325 Rozgłaszanie VOLMET i D-VOLMET

Jeżeli tak ustalił właściwy organ, rozgłaszanie VOLMET z wykorzystaniem HF lub VHF lub służbę D-VOLMET, lub wszystkie wymienione, zapewnia się, stosując standardowe wyrażenia radiotelefoniczne.

SEKCJA 4

SŁUŻBA ALARMOWA

ATS.TR.400 Zastosowanie

- a) Organy służb ruchu lotniczego zapewniają służbę alarmową:
- 1) wszystkim statkom powietrznym, którym zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego;

- 2) w miarę możliwości wszystkim innym statkom powietrznym, które złożyły plan lotu lub o których organy służb ruchu lotniczego zostały w inny sposób zawiadomione;
 - 3) statkom powietrznym, o których wiadomo lub przypuszcza się, że są przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji.
- b) Ośrodki informacji powietrznej lub ośrodki kontroli obszaru służą jako centralne punkty gromadzenia wszystkich istotnych informacji dotyczących sytuacji awaryjnej statku powietrznego wykonującego lot w rejonie informacji powietrznej lub danym obszarze kontrolowanym, a także przekazywania takich informacji do odpowiedniego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa.
- c) W sytuacji awaryjnej statku powietrznego znajdującego się pod kontrolą organu kontroli lotniska lub organu kontroli zbliżania lub będącego w kontakcie z organem AFIS organ taki niezwłocznie powiadamia odpowiedzialny ośrodek informacji powietrznej lub ośrodek kontroli obszaru, który z kolei powiadamia ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa, przy czym powiadomienie ośrodka kontroli obszaru, ośrodka informacji powietrznej lub ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa nie jest wymagane, gdy charakter sytuacji awaryjnej sprawia, że powiadomienie byłoby zbędne.
- d) Niemniej odpowiedzialny organ kontroli lotniska lub organ kontroli zbliżania lub stosowny organ AFIS najpierw zawiadamia i podejmuje inne niezbędne kroki, aby podjęły akcję wszystkie odpowiednie lokalne organizacje ratownicze, które mogą natychmiastowo udzielić potrzebnej pomocy, zgodnie z lokalnymi instrukcjami, w każdej z poniższych sytuacji:
- 1) na lotnisku lub w jego sąsiedztwie nastąpił wypadek lotniczy;
 - 2) otrzymano informacje o (możliwym) zagrożeniu dla bezpieczeństwa statku powietrznego, który znajduje się lub będzie znajdował się pod kontrolą organu kontroli lotniska lub organu AFIS;
 - 3) na żądanie załogi lotniczej;
 - 4) gdy w inny sposób uznano to za niezbędne lub pożądane, lub gdy wymaga tego powaga sytuacji.

ATS.TR.405 Powiadamianie ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa

- a) Bez uszczerbku dla wszelkich innych okoliczności, które mogą spowodować, że takie powiadomienie stanie się wskazane, organy służb ruchu lotniczego, z wyjątkiem przypadków opisanych w pkt ATS.TR.420 lit. a), powiadamiają ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa natychmiast, gdy według następujących kryteriów uzna się, że statek powietrzny znajduje się w sytuacji awaryjnej:
- 1) faza niepewności, gdy ma miejsce jedna z następujących sytuacji:
 - i) brak łączności ze statkiem powietrznym w ciągu 30 minut od momentu, kiedy łączność powinna była zostać nawiązana, lub od momentu pierwszej nieudanej próby do nawiązania łączności z tym statkiem powietrznym, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej;
 - ii) statek powietrzny nie przylatuje w ciągu 30 minut od ostatnio zgłoszonego lub oszacowanego przez organy służb ruchu lotniczego przewidywanego czasu przylotu, w zależności od tego, co nastąpi później.

Faza niepewności nie ma zastosowania, gdy nie istnieją żadne wątpliwości co do bezpieczeństwa statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie.
 - 2) faza alarmu, gdy ma miejsce jedna z następujących sytuacji:
 - i) po fazie niepewności kolejne próby nawiązania łączności ze statkiem powietrznym lub zapytania skierowane do innych odpowiednich źródeł nie pozwoliły uzyskać żadnych nowych informacji o statku powietrznym;
 - ii) statek powietrzny dostał zezwolenie na lądowanie i nie ląduje w ciągu 5 minut od przewidywanego czasu lądowania, a łączność z nim nie została ponownie nawiązana;
 - (iii) na lotniskach AFIS, w okolicznościach określonych przez właściwy organ;

- iv) napływają informacje, wskazujące, że wydajność operacyjna statku powietrznego zmalała, jednak nie w stopniu powodującym prawdopodobieństwo lądowania przymusowego;
- v) o statku powietrznym wiadomo lub przypuszcza się, że jest przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji.

Ppkt (i)–(iv) nie mają zastosowania, jeżeli istnieją dowody, które rozwieją obawy co do bezpieczeństwa statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie.

- 3) faza niebezpieczeństwa, gdy ma miejsce jedna z następujących sytuacji:
 - i) po fazie alarmu dalsze próby nawiązania łączności ze statkiem powietrznym zakończyły się niepowodzeniem a szerzej rozgłaszane, nieudane zapytania wskazują, że statek powietrzny może znajdować się w stanie zagrożenia;
 - ii) paliwo na pokładzie uznaje się za wyczerpane lub za niewystarczające do zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego;
 - (iii) napływają informacje, wskazujące, że wydajność operacyjna statku powietrznego zmalała w stopniu powodującym prawdopodobieństwo lądowania przymusowego;
 - iv) istnieje uzasadniona pewność lub napływają informacje, wskazujące, że statek powietrzny wkrótce wykona lub wykonał lądowanie przymusowe.

Faza niebezpieczeństwa nie ma zastosowania, gdy istnieje uzasadniona pewność, że statek powietrzny i osoby na jego pokładzie nie są zagrożone bezpośrednio poważnym niebezpieczeństwem oraz nie potrzebują natychmiastowej pomocy.

- b) Powiadomienie zawiera dostępne z poniższych informacji, w podanej kolejności:

- 1) INCERFA, ALERFA lub DETRESFA odpowiednio do fazy sytuacji awaryjnej;
- 2) agencja i osoba wywołująca;
- 3) charakter sytuacji awaryjnej;
- 4) znaczące informacje z planu lotu;
- 5) organ, który jako ostatni miał kontakt, jego czas i zastosowane środki;
- 6) najnowszy meldunek pozycyjny oraz sposób określenia pozycji;
- 7) kolor i znaki szczególne statku powietrznego;
- 8) towary niebezpieczne przewożone jako ładunek;
- 9) wszelkie działania podjęte przez biuro odpraw załóg;
- 10) inne istotne uwagi.

- c) Przed ogłoszeniem fazy niebezpieczeństwa organ służb ruchu lotniczego stara się ustalić elementy informacji określone w lit. b), które nie były dostępne w chwili powiadamiania ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa, o ile pozwala na to czas i istnieje uzasadniona pewność, że faza ta nastąpi.

- d) W następstwie powiadomienia określonego w lit. a) organy służb ruchu lotniczego niezwłocznie przekazują ośrodkowi koordynacji poszukiwania i ratownictwa następujące informacje:

- 1) wszelkie dodatkowe użyteczne informacje, zwłaszcza dotyczące kolejnych faz sytuacji awaryjnej,
- 2) albo informację, że sytuacja awaryjna przestała mieć miejsce.

ATS.TR.410 Stosowanie urządzeń łączności

Organ służb ruchu lotniczego w stosownych przypadkach stosuje wszystkie dostępne urządzenia łączności, by nawiązać i utrzymać łączność ze statkiem powietrznym znajdującym się w sytuacji awaryjnej, a także by zażądać od statku powietrznego podania nowych informacji.

ATS.TR.415 Śledzenie statku powietrznego w sytuacji awaryjnej

Gdy stwierdzono wystąpienie sytuacji awaryjnej, organ lub organy służb ruchu lotniczego świadome zagrożenia śledzą lot danego statku powietrznego na mapie lub przy użyciu innego odpowiedniego narzędzia, aby określić prawdopodobną przyszłą pozycję statku powietrznego i jego maksymalny zasięg działania od jego ostatniej znanej pozycji.

ATS.TR.420 Informowanie użytkownika

- a) Gdy ośrodek kontroli obszaru lub ośrodek informacji powietrznej stwierdza, że statek powietrzny znajduje się w fazie niepewności lub alarmu, gdy jest to wykonalne, powiadamia użytkownika statku powietrznego przed powiadomieniem ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa.
- b) Zawsze gdy jest to wykonalne ośrodek kontroli obszaru lub ośrodek informacji powietrznej niezwłocznie przekazuje wszystkie informacje zgłoszone ośrodkowi koordynacji poszukiwania i ratownictwa użytkownikowi statku powietrznego.

ATS.TR.425 Informacje udzielane statkom powietrznym znajdującym się w sąsiedztwie statku powietrznego w sytuacji awaryjnej

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

5) w załączniku V wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt MET.OR.120 otrzymuje brzmienie:

„MET.OR.120 Powiadomianie światowych centrów prognoz obszarowych (WAFIC) o rozbieżnościach

Institucja zapewniająca służby meteorologiczne wykorzystująca WAFS SIGWX w uniwersalnej postaci binarnej do przedstawiania danych meteorologicznych w postaci klucza (BUFR) powiadamia dany WAFIC niezwłocznie, gdy wykryje lub zostaną zgłoszone znaczące rozbieżności w prognozach WAFS SIGWX dotyczących:

- a) oblodzenia, turbulencji, chmur cumulonimbus, które są zasłonięte, częste, wbudowane lub występują na linii szkwałów, i burz piaskowych lub pyłowych;
- b) mających znaczenie dla operacji statków powietrznych erupcji wulkanicznych albo uwolnienia materiałów promieniotwórczych do atmosfery.”;
- b) w pkt MET.OR.205 akapit pierwszy sformułowanie wstępne otrzymuje brzmienie:
„Lotnicza stacja meteorologiczna zgłasza:”;
- c) w pkt MET.OR.210 akapit pierwszy sformułowanie wstępne otrzymuje brzmienie:
„Lotnicza stacja meteorologiczna prowadzi obserwacje lub pomiar:”;
- d) w pkt MET.OR.240 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
 - i) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) komunikaty METAR lub SPECI, w tym TREND, komunikaty TAF i zmiany do TAF dla lotnisk startu i zamierzonego lądowania, a także dla lotnisk zapasowych dla lotniska startu, na trasie i dla lotniska docelowego;”;
 - ii) pkt 6 otrzymuje brzmienie:
„6) prognozy obszarowe dla lotów na małych wysokościach w postaci map, opracowywane na potrzeby wydawania AIRMET, oraz AIRMET dla lotów na małych wysokościach dotyczące całej trasy;”;

- e) w MET.OR.242 wprowadza się następujące zmiany:
- i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Lotniskowe biuro meteorologiczne dostarcza powiązanemu z nim organowi kontroli lotniska i organowi AFIS, w zależności od potrzeby:
- 1) lokalne komunikaty regularne i specjalne, komunikaty METAR, TAF i TREND oraz zmiany do nich;
 - 2) SIGMET i AIRMET, ostrzeżenia i alarmy o uskoku wiatru oraz ostrzeżenia lotniskowe;
 - 3) wszelkie dodatkowe uzgodnione lokalnie informacje meteorologiczne, takie jak prognozy wiatru przyziemnego służące określeniu możliwości zmiany drogi startowej;
 - 4) otrzymane informacje na temat chmur pyłu wulkanicznego, w odniesieniu do których nie wydano jeszcze informacji SIGMET, na podstawie uzgodnień między lotniskowym biurem meteorologicznym a organem kontroli lotniska lub organem AFIS, których to dotyczy;
 - 5) otrzymane informacje na temat przederupcyjnej aktywności wulkanicznej lub erupcji wulkanicznej, na podstawie uzgodnień między lotniskowym biurem meteorologicznym a organem kontroli lotniska lub organem AFIS, których dotyczy.”;
- ii) lit. b) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1) lokalne komunikaty regularne i specjalne, komunikaty METAR, TAF i TREND oraz zmiany do nich;
- 2) SIGMET i AIRMET, ostrzeżenia i alarmy o uskoku wiatru, odpowiednie specjalne meldunki z powietrza oraz ostrzeżenia lotniskowe.”;
- f) w pkt MET.OR.245 wprowadza się następujące zmiany:
- i) lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) działa w koordynacji z organizacją odpowiedzialną za dostarczanie depesz NOTAM lub ASHTAM, aby zapewnić spójność informacji meteorologicznych na temat chmury pyłu wulkanicznego zawieranych w informacjach SIGMET oraz NOTAM lub ASHTAM.”;
- ii) w lit. f) wprowadza się następujące zmiany:
- pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1) komunikaty METAR, w tym bieżące dane o ciśnieniu dla lotnisk i innych lokalizacji, komunikaty TAF i TREND oraz zmiany do nich;
- 2) prognozy wiatrów i temperatury na górnych poziomach atmosfery oraz istotnych zjawisk pogody na trasie i zmiany do nich oraz informacje SIGMET, AIRMET i odpowiednie specjalne meldunki z powietrza.”;
- pkt 6, 7 i 8 otrzymują brzmienie:
- „6) informacje doradcze dotyczące cyklonu tropikalnego wydane przez TCAC w jego obszarze odpowiedzialności;
- 7) informacje doradcze dotyczące chmury pyłu wulkanicznego wydane przez VAAC w jego obszarze odpowiedzialności;
- 8) otrzymane informacje na temat przederupcyjnej aktywności wulkanicznej lub erupcji wulkanicznej, na podstawie uzgodnień między meteorologicznym biurem nadzoru a ACC/FIC.”;
- (iii) dodaje się lit. g) w brzmieniu:
- „g) gdy są dostępne, udziela odpowiednim organom służb ruchu lotniczego, zgodnie z lokalnymi porozumieniami, informacji dotyczących przedostania się do atmosfery toksycznych chemikaliów, które mogłyby wpłynąć na przestrzeń powietrzną wykorzystywaną do lotów w jego obszarze odpowiedzialności.”;
- g) pkt MET.OR.250 otrzymuje brzmienie:

„MET.OR.250 SIGMET

Meteorologiczne biuro nadzoru:

- a) wydaje i rozpowszechnia SIGMET;

- b) zapewnia anulowanie SIGMET z chwilą, gdy zjawiska ustały lub nie przewiduje się już ich wystąpienia na obszarze, którego dotyczy SIGMET;
 - c) dopilnowuje, by okres ważności SIGMET nie przekraczał 4 godzin, a w szczególnym przypadku SIGMET dotyczących chmury pyłu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych – został wydłużony do 6 godzin;
 - d) dopilnowuje, by wydanie SIGMET nastąpiło nie później niż 4 godziny przed rozpoczęciem okresu ważności. W szczególnym przypadku SIGMET dotyczących pyłu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych SIGMET wydaje się tak szybko, jak jest to wykonalne, lecz nie później niż 12 godzin przed rozpoczęciem okresu ważności, oraz aktualizuje się je co 6 godzin.”;
- h) pkt MET.OR.255 otrzymuje brzmienie:

„MET.OR.255 AIRMET

Meteorologiczne biuro nadzoru:

- a) wydaje i rozpowszechnia AIRMET, jeżeli właściwy organ określił, że intensywność operacji lotniczych poniżej poziomu lotu 100 albo do poziomu lotu 150 na obszarach górzystych lub wyżej, jeżeli jest to konieczne, uzasadnia wydawanie i rozpowszechnianie prognoz obszarowych na potrzeby takich operacji;
 - b) anuluje AIRMET z chwilą, gdy zjawiska ustały lub nie przewiduje się już ich wystąpienia na danym obszarze;
 - c) dopilnowuje, by okres ważności AIRMET nie przekraczał 4 godzin.”;
- i) pkt MET.OR.260 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) dopilnowuje, by prognozy obszarowe dla lotów na małych wysokościach opracowywane na potrzeby wydania AIRMET wydawano co 6 godzin na okres ważności 6 godzin oraz przekazywano meteorologicznym biurom nadzoru nie później niż godzinę przed początkiem ich okresu ważności.”;
- j) pkt MET.OR.265 lit. a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) WAFC, międzynarodowym bankom danych OPMET, Międzynarodowym Biurom NOTAM i ośrodkom wyznaczonym na mocy regionalnych porozumień żeglugi powietrznej do obsługi usług realizowanych za pośrednictwem Internetu dla stałej służby lotniczej.”;
- k) w pkt MET.OR.270 wprowadza się następujące zmiany:
- i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„TCAC dostarcza.”;
 - ii) lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) WAFC, międzynarodowym bankom danych OPMET i ośrodkom odpowiedzialnym za usługi realizowane za pośrednictwem internetu dla stałej służby lotniczej.”;
- l) w pkt MET.TR.200 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w lit. a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„Lokalne komunikaty regularne, lokalne komunikaty specjalne oraz komunikaty METAR muszą zawierać następujące elementy we wskazanej kolejności.”;
 - (ii) w lit. b) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„W lokalnych komunikatach regularnych i lokalnych komunikatach specjalnych.”;
- m) w pkt MET.TR.205 wprowadza się następujące zmiany:
- i) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) W lokalnych komunikatach regularnych, lokalnych komunikatach specjalnych oraz w komunikatach METAR kierunek i prędkość wiatru przyziemnego podaje się, odpowiednio, z krokiem co 10 stopni (geograficznych) i 1 kt (0,5 m/s).”;
 - w pkt 3 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

- „W lokalnych komunikatach regularnych, lokalnych komunikatach specjalnych i komunikatach METAR:”;
- pkt 3 ppkt (iii) lit. A) otrzymuje brzmienie:
- „A) 5 kt (2,5 m/s) lub więcej w lokalnych komunikatach regularnych i lokalnych komunikatach specjalnych w przypadku stosowania procedur przeciwhałasowych.”;
- ii) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) W lokalnych komunikatach regularnych, lokalnych komunikatach specjalnych oraz w komunikatach METAR widzialność podaje się z krokiem co 50 m, gdy widzialność wynosi mniej niż 800 m; z krokiem co 100 m, gdy wynosi 800 m lub więcej, ale mniej niż 5 km; z krokiem co kilometr, gdy widzialność wynosi 5 km lub więcej, ale mniej niż 10 km; gdy widzialność wynosi 10 km lub więcej, podaje się wartość 10 km, z wyjątkiem przypadków, gdy występują warunki stosowania CAVOK.”;
- pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) W lokalnych komunikatach regularnych i lokalnych komunikatach specjalnych widzialność wzdłuż drogi startowej (dróg startowych) podaje się wraz z jednostkami miary stosowanymi do oznaczenia widzialności.”;
- (iii) w lit. c) wprowadza się następujące zmiany:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) W lokalnych komunikatach regularnych, lokalnych komunikatach specjalnych oraz w komunikatach METAR RVR podaje się z krokiem co 25 m, gdy widzialność wynosi mniej niż 400 m; z krokiem co 50 m, gdy wynosi między 400 a 800 m; oraz z krokiem co 100 m, gdy wynosi więcej niż 800 m.”;
- pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) W lokalnych komunikatach regularnych, lokalnych komunikatach specjalnych oraz w komunikatach METAR:
- (i) gdy wartość RVR jest wyższa od maksymalnej wartości, jaką może ustalić używany system, w lokalnych komunikatach regularnych i lokalnych komunikatach specjalnych wskazuje się to przez zastosowanie przed maksymalną wartością, jaką można ustalić za pomocą systemu, skrótu »ABV«, a w komunikatach METAR – skrótu »P«;
- (ii) gdy wartość RVR jest niższa od minimalnej wartości, jaką może ustalić używany system, w lokalnych komunikatach regularnych i lokalnych komunikatach specjalnych wskazuje się to przez zastosowanie przed minimalną wartością, jaką można ustalić za pomocą systemu, skrótu »BLW«, a w komunikatach METAR – skrótu »M«.”;
- zdanie wprowadzające w pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „W lokalnych komunikatach regularnych i lokalnych komunikatach specjalnych:”;
- iv) w lit. d) wprowadza się następujące zmiany:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) W lokalnych komunikatach regularnych i lokalnych komunikatach specjalnych określa się kategorie typu i charakterystyki obserwowanych na bieżąco zjawisk pogody oraz kwalifikuje je pod kątem intensywności, stosownie do przypadku.”;
- zdanie wprowadzające w pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „W lokalnych komunikatach regularnych, lokalnych komunikatach specjalnych oraz w komunikatach METAR poniższą charakterystykę obserwowanych na bieżąco zjawisk pogody, w razie potrzeby, podaje się z użyciem odpowiadających im skrótów i z zastosowaniem odpowiednich kryteriów, stosownie do przypadku.”;
- zdanie wprowadzające w pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „W lokalnych komunikatach regularnych, lokalnych komunikatach specjalnych i komunikatach METAR:”;
- v) w lit. e) wprowadza się następujące zmiany:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) W lokalnych komunikatach regularnych, lokalnych komunikatach specjalnych oraz w komunikatach METAR wysokość podstawy chmur podaje się z krokiem co 100 stóp (30 m), aż do 10 000 stóp (3 000 m) oraz w krokach co 1 000 stóp (300 m) powyżej 10 000 stóp (3 000 m).”;

- zdanie wprowadzające w pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„W lokalnych komunikatach regularnych i lokalnych komunikatach specjalnych:”;
- vi) w lit. f) wprowadza się następujące zmiany:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) W lokalnych komunikatach regularnych, lokalnych komunikatach specjalnych oraz w komunikatach METAR temperaturę powietrza oraz temperaturę punktu rosy podaje się z krokami odpowiadającymi pełnym stopniom Celsjusza.”;
- pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) W lokalnych komunikatach regularnych, lokalnych komunikatach specjalnych oraz w komunikatach METAR oznacza się temperaturę poniżej 0 °C.”;
- (vii) w lit. g) wprowadza się następujące zmiany:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) W lokalnych komunikatach regularnych, lokalnych komunikatach specjalnych oraz w komunikatach METAR oblicza się QNH i QFE w dziesiętnych hektopaskali oraz podaje ich wartości z krokami odpowiadającymi pełnym hektopaskalom, za pomocą czterech cyfr.”;
- zdanie wprowadzające w pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„W lokalnych komunikatach regularnych i lokalnych komunikatach specjalnych:”;
- n) w pkt MET.TR.210 wprowadza się następujące zmiany:
- i) lit. a) pkt 3 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:
- „(i) 2 minuty w przypadku lokalnego komunikatu regularnego i lokalnego komunikatu specjalnego oraz w przypadku wskaźników wiatru w organach ATS;”;
- ii) lit. c) pkt 4 ppkt (ii) lit. A) otrzymuje brzmienie:
- „A) 1 minutę w przypadku lokalnego komunikatu regularnego i lokalnego komunikatu specjalnego oraz w przypadku wskaźników RVR w organach ATS;”;
- o) w pkt MET.TR.215 wprowadza się następujące zmiany:
- i) lit. e) pkt 5 otrzymuje brzmienie:
- „5) SIGMET oraz, gdy zostaną wydane, AIRMET i odpowiednie specjalne meldunki z powietrza dotyczące całej trasy;”;
- ii) lit. g) otrzymuje brzmienie:
- „g) Jeżeli prognozy dotyczące wiatru i temperatury na górnych poziomach atmosfery wymienione w MET. OR.275 lit. a) pkt 1 są dostarczane w postaci map, muszą to być mapy progностyczne na ustalone okresy dla poziomów lotu, jak określono w MET.TR.275 lit. b) pkt 3. Jeżeli prognozy dotyczące zjawisk SIGWX wymienione w MET.OR.275 lit. a) pkt 2 są dostarczane w postaci map, muszą to być mapy progностyczne na ustalone okresy dla warstwy atmosfery ograniczonej przez poziomy lotu określone w MET.TR.275 lit. c) oraz MET.TR.275 lit. d).”;
- p) w pkt MET.TR.220 wprowadza się następujące zmiany:
- i) lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Okres ważności regularnej prognozy TAF wynosi 9, 24 albo 30 godzin, chyba że właściwy organ postanowi inaczej uwzględniając wymogi dotyczące ruchu dla lotnisk, których godziny pracy wynoszą mniej niż 9 godzin. TAF przekazują się do transmisji nie wcześniej niż 1 godzinę przed początkiem jej okresu ważności.”;
- ii) lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Jeżeli komunikaty TAF są rozpowszechniane w postaci cyfrowej, to:
- 1) ich format musi być zgodny z modelem wymiany informacji umożliwiającym globalną interoperacyjność oraz wykorzystywać język znaczników geograficznych (GML);

- 2) muszą im towarzyszyć odpowiednie metadane.”;
- (iii) w lit. g) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1) prawdopodobieństwo wystąpienia innych warunków meteorologicznych w określonym okresie prognozy wynosi 30 % lub 40 %; lub
- 2) prawdopodobieństwo wystąpienia tymczasowych wahań warunków meteorologicznych w określonym okresie prognozy wynosi 30 % lub 40 %.”;
- q) pkt MET.TR.250 i MET.TR.255 otrzymują brzmienie:

„MET.TR.250 SIGMET

- a) Zawartość i kolejność elementów w informacji SIGMET musi być zgodna z szablonem przedstawionym w dodatku 5 A.
- b) Wyróżnia się trzy typy informacji SIGMET:
- 1) informacja SIGMET dotycząca zjawisk pogody na trasie innych niż pył wulkaniczny lub cyklony tropikalne;
 - 2) informacja SIGMET dotycząca pyłu wulkanicznego;
 - 3) informacja SIGMET dotycząca cyklonów tropikalnych.
- c) Numer kolejny informacji SIGMET składa się z trzech znaków, w tym jednej litery i dwóch cyfr.
- d) W informacji SIGMET uwzględnia się tylko jedno ze zjawisk wymienionych w dodatku 5 A, przy użyciu odpowiednich skrótów i wartości progowej prędkości wiatru przyziemnego na poziomie 34 kt (17 m/s) lub powyżej w przypadku cyklonów tropikalnych.
- e) Informacje SIGMET dotyczące występowania burz lub cyklonów tropikalnych nie mogą zawierać odniesień do powiązanych turbulencji i oblodzeń.
- f) Jeżeli informacje SIGMET są rozpowszechniane w postaci cyfrowej:
- 1) ich format musi być zgodny z modelem wymiany informacji umożliwiającym globalną interoperacyjność oraz wykorzystywać język znaczników geograficznych (GML);
 - 2) muszą im towarzyszyć odpowiednie metadane.

MET.TR.255 AIRMET

- a) Zawartość i kolejność elementów w informacji AIRMET musi być zgodna z szablonem przedstawionym w dodatku 5 A.
- b) Numer kolejny ujęty w szablonie w dodatku 5 musi odpowiadać numerowi informacji AIRMET wydanej dla danego rejonu informacji powietrznej od 00:01 UTC danego dnia.
- c) W informacji AIRMET uwzględnia się tylko jedno ze zjawisk wymienionych w dodatku 5 A, przy użyciu odpowiednich skrótów i niższych wartości progowych, gdy zjawisko występuje poniżej poziomu lotu 100, bądź poniżej poziomu lotu 150 na obszarach górzystych lub wyżej, w razie potrzeby:
- 1) znaczna prędkość wiatru przyziemnego powyżej 30 kt (15 m/s) z odpowiednim kierunkiem i jednostkami;
 - 2) widzialność poniżej 5 000 m na znacznym obszarze, włączając zjawisko meteorologiczne powodujące ograniczenie widzialności;
 - 3) zachmurzenie duże lub całkowite na znacznym obszarze o podstawie poniżej 1 000 stóp (300 m) nad poziomem podłoża.
- d) Informacje AIRMET dotyczące występowania burz lub chmur cumulonimbus nie mogą zawierać odniesień do powiązanych turbulencji i oblodzeń.
- e) Jeżeli informacje AIRMET są rozpowszechniane w postaci cyfrowej:
- 1) ich format musi być zgodny z modelem wymiany informacji umożliwiającym globalną interoperacyjność oraz wykorzystywać język znaczników geograficznych (GML);
 - 2) muszą im towarzyszyć odpowiednie metadane.”;

r) pkt MET.TR.260 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) W przypadku gdy właściwy organ ustalił, że intensywność operacji lotniczych poniżej poziomu lotu 100 uzasadnia wydanie informacji AIRMET, prognozy obszarowe wydaje się tak, by pokryć obszar od poziomu podłoża do poziomu lotu 100, bądź do poziomu lotu 150 na obszarach górzystych lub wyżej, w razie konieczności i muszą one zawierać informacje o niebezpiecznych zjawiskach pogody na trasie stwarzających zagrożenie dla lotów na małych wysokościach, uzupełniające informację AIRMET oraz dodatkowe informacje wymagane dla lotów na małych wysokościach.”;

s) pkt MET.TR.265 otrzymuje brzmienie:

„MET.TR.265 Obowiązki centrum doradczego ds. chmury pyłu wulkanicznego

a) Informacje doradcze o pyłe wulkanicznym wydaje się w postaci tekstu otwartego z użyciem obowiązujących skrótów oraz zgodnie z szablonem przedstawionym w dodatku 6. Jeżeli żadne skróty nie są dostępne, używa się ograniczonego do minimum tekstu otwartego w języku angielskim.

b) Jeżeli informacje doradcze o pyłe wulkanicznym są rozpowszechniane w postaci cyfrowej:

1) ich format musi być zgodny z modelem wymiany informacji umożliwiającym globalną interoperacyjność oraz wykorzystywać język znaczników geograficznych (GML);

2) muszą im towarzyszyć odpowiednie metadane.

c) Jeśli informacje doradcze o pyłe wulkanicznym są opracowane w postaci graficznej, używa się formatu Portable Network Graphics (PNG).”;

t) w pkt MET.TR.270 dodaje się lit. c) i d) w brzmieniu:

„c) Jeżeli informacje doradcze o cyklonie tropikalnym są rozpowszechniane w postaci cyfrowej:

1) ich format musi być zgodny z modelem wymiany informacji umożliwiającym globalną interoperacyjność oraz wykorzystywać język znaczników geograficznych (GML);

2) muszą im towarzyszyć odpowiednie metadane.

d) Jeśli informacje doradcze o cyklonie tropikalnym, są opracowane w postaci graficznej, używa się formatu Portable Network Graphics (PNG).”;

u) w pkt MET.TR.275 lit. b) pkt 3 wprowadza się następujące zmiany:

i) ppkt (i), (ii) i (iii) otrzymują brzmienie:

„(i) dane dotyczące wiatru dla poziomów lotu: 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) oraz 530 (100 hPa);

(ii) dane dotyczące temperatury dla poziomów lotu: 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) oraz 530 (100 hPa);

(iii) dane dotyczące wilgotności dla poziomów lotu: 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) oraz 180 (500 hPa);”;

ii) ppkt (viii) otrzymuje brzmienie:

„(viii) dane dotyczące wysokości geopotencjalnej dla poziomów lotu: 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) oraz 530 (100 hPa).”;

v) dodatek 1 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 1

Szablon METAR*Legenda:*

- M = uwzględniane obowiązkowo;
 C = uwzględniane warunkowo, w zależności od warunków meteorologicznych lub metod obserwacyjnych;
 O = uwzględniane opcjonalnie.

Uwaga 1: Zakresy i rozdzielczość liczbowych wartości elementów zawartych w METAR przedstawiono w oddzielnej tabeli pod niniejszym szablonem.

Uwaga 2: Objasnienia użytych skrótów można znaleźć w dokumencie ICAO nr 8400 »Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC)« [»Procedury dla służb żeglugi powietrznej – kody i skróty (PANS-ABC)«].

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)		Przykłady
Identyfikacja typu komunikatu (M)	Typ komunikatu (M)	METAR, METAR COR		METAR METAR COR
Wskaźnik lokalizacji (M)	Wskaźnik lokalizacji ICAO (M)	nnnn		YUDO
Czas obserwacji (M)	Dzień i faktyczna godzina obserwacji, w UTC (M)	nnnnnnZ		221630Z
Identyfikacja komunikatu automatycznego lub brakującego komunikatu (C)	Identyfikator automatycznego lub brakującego komunikatu (C)	AUTO lub NIL		AUTO NIL
KONIEC METAR, JEŚLI KOMUNIKAT ZAGINAŁ.				
Wiatr przyziemny (M)	Kierunek wiatru (M)	nnn	VRB	24004MPS VRB01MPS (24008KT) (VRB02KT) 19006MPS (19012KT) 00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Prędkość wiatru (M)	[P]nn[n]		
	Istotne odchylenia prędkości (C)	G[P]nn[n]		12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Jednostki miary (M)	MPS (lub KT)		
	Istotne wahania kierunku (C)	nnnVnnn	—	02005MPS 350V070 (02010KT 350V070)

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)			Przykłady
Widzialność (M)	Widzialność przeważająca lub minimalna (M)	nnnn		C A V O K	0350 CAVOK 7000 9999 0800
	Widzialność minimalna i kierunek widzialności minimalnej (C)	nnnn[N] lub nnnn[NE] lub nnnn[E] lub nnnn[SE] lub nnnn[S] lub nnnn[SW] lub nnnn[W] lub nnnn[NW]			2000 1200NW 6000 2800E 6000 2800
Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (C) (!)	Nazwa elementu (M)	R			R32/0400 R12R/1700 R16L/0650 R16C/0500 R16R/0450 R17L/0450
	Drogastartowa (M)	nn[L]/lub nn[C]/lub nn[R]/			
	Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (M)	[P lub M]nnnn			R14L/P2000 R10/M0050
	Poprzednia tendencja w zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (C)	U, D lub N			R12/1100U R26/0550N R20/0800D R12/0700
Pogoda bieżąca (C)	Intensywność lub bliskość pogody bieżącej (C)	- lub +	—	VC	
	Charakterystyka i typ pogody bieżącej (m)	DZ lub RA lub SN lub SG lub PL lub DS lub SS lub FZDZ lub FZRA lub FZUP lub FC (²) lub SHGR lub SHGS lub SHRA lub SHSN lub SHUP lub TSGR lub TSGS lub TSRA lub TSSN lub TSUP lub UP	FG lub BR lub SA lub DU lub HZ lub FU lub VA lub SQ lub PO lub TS lub BCFG lub BLDU lub BLSA lub BLSN lub DRDU lub DRSA lub DRSN lub FZFG lub MIFG lub PRFG lub//	FG lub PO lub FC lub DS lub SS lub TS lub SH lub BLSN lub BLSA lub BLDU lub VA	RA HZ VCFG + TSRA FG VCSH + DZ VA VCTS -SN MIFG VCBLSA + TSRASN -SNRA DZ FG + SHSN BLSN UP FZUP TSUP FZUP //

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)			Przykłady
Chmury (M)	Wielkość zachmurzenia i wysokość podstawy chmur lub widzialność pionowa (M)	FEWnnn lub SCTnnn lub BKNnnn lub OVCnnn lub FEW///lub SCT///lub BKN///lub OVC///lub ///nnn lub /////	VVnnn lub VV///	NSC lub NCD	FEW015 VV005 OVC030 VV/// NSC SCT010 OVC020 BKN/// ///015
	Rodzaj chmur (C)	CB lub TCU lub///	—		BKN009TCU NCD SCT008 BKN025CB BKN025///
Temperatura powietrza i temperatura punktu rosy (M)	Temperatura powietrza i temperatura punktu rosy (M)	[M]nn/[M]nn			17/10 02/M08 M01/M10
Wartości ciśnienia (M)	Nazwa elementu (M)	Q			Q0995 Q1009 Q1022 Q0987
	QNH (M)	nnnn			
Informacja dodatkowa (C)	Pogoda ubiegła (C)	REFZDZ lub REFZRA lub REDZ lub RE[SH]RA lub RERASN lub RE[SH]SN lub RESG lub RESHGR lub RESHGS lub REBLSN lub RESS lub REDS lub RETSRA lub RETSSN lub RETSGR lub RETSGS lub RETS lub REFC lub REVA lub REPL lub REUP lub REFZUP lub RETSUP lub RESHUP			REFZRA RETSRA
	Uskok wiatru (C)	WS Rnn[L] lub WS Rnn[C] lub WS Rnn[R] lub WS ALL RWY			WS R03 WS ALL RWY WS R18C
	Temperatura powierzchni morza i stan morza lub wysokość istotnego zafalowania (C)	W[M]nn/Sn lub W[M]nn/Hn[n][n]			W15/S2 W12/H75

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)				Przykłady
Prognoza TREND (O)	Wskaźnik zmian (M)	NOSIG	BECMG lub TEMPO			NOSIG BECMG FEW020 TEMPO 25018G25MPS (TEMPO 25036G50KT) BECMG FM1030 TL1130 CAVOK BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9000 NSW BECMG FM1900 0500 +SNRA BECMG FM1100 SN TEMPO FM1130 BLSN TEMPO FM0330 TL0430 FZRA
	Okres zmian (C)		FMnnnn lub TLnnnn lub ATnnnn			
	Wiatr (C)		nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS (lub nnn[P]nn[G[P]nn]KT)			
	Przeważająca widzialność (C)		nnnn		C A V O K	
	Zjawisko pogody: intensywność (C)		- lub +	—	N S W	TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC
	Zjawisko pogody: charakterystyka i typ (C)		DZ lub RA lub SN lub SG lub PL lub DS lub SS lub FZDZ lub FZRA lub SHGR lub SHGS lub SHRA lub SHSN lub TSGR lub TSGS lub TSRA lub TSSN	FG lub BR lub SA lub DU lub HZ lub FU lub VA lub SQ lub PO lub FC lub TS lub BCFG lub BLDU lub BLSA lub BLSN lub DRDU lub DRSA lub DRSN lub FZFG lub MIFG lub PRFG		BECMG AT1130 OVC010 TEMPO TL1530 +SHRA BKN012CB
	Wielkość zachmurzenia i wysokość podstawy chmur lub widzialność pionowa (C)		FEWnnn lub SCTnnn lub BKNnnn lub OVCnnn	VVnnn lub VV///	N S C	
	Rodzaj chmur (C)		CB lub TCU	—		

(¹) Należy uwzględnić, jeżeli widzialności lub widzialności wzdłuż drogi startowej < 1 500 m; dla maksymalnie czterech dróg startowych.

(²) »Silne« służy do wskazywania »tornad« lub »trąb wodnych«; »umiarkowane« (brak oznaczenia) służy do wskazywania »trąb powietrznych niestykających się z ziemią«.

Zakresy i rozdzielczość liczbowych wartości elementów zawartych w METAR

Elementy		Zakres	Rozdzielczość
Droga startowa: (bez jednostek)		01–36	1
Kierunek wiatru:	° (geograficzne)	000–360	10
Prędkość wiatru:	MPS	00–99	1
	KT	00–199 (*)	1
Widzialność:	M	0000–0750	50
	M	0800–4 900	100
	M	5 000–9 000	1 000
	M	10 000–	0 (ustalona wartość: 9 999)
Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej:	M	0000–0375	25
	M	0400–0750	50
	M	0800–2 000	100
Widzialność pionowa:	w zaokrągleniu do najbliższych 30 m (100 ft)	000–020	1
Chmury: wysokość podstawy chmur:	w zaokrągleniu do najbliższych 30 m (100 ft)	000–099 100–200	1 10
Temperatura powietrza; Temperatura punktu rosy:	°C	od -80 do +60	1
QNH:	hPa	0850–1 100	1
Temperatura powierzchni morza:	°C	od -10 do +40	1
Stan morza: (bez jednostek)		0–9	1
Wysokość istotnego zafalowania:	M	0–999	0,1
Stan drogi startowej	Oznaczenie drogi startowej: (bez jednostek)	01–36; 88; 99	1
	Osad na drodze startowej: (bez jednostek)	0–9	1
	Skala zanieczyszczenia drogi startowej: (bez jednostek)	1; 2; 5; 9	—
	Grubość osadu: (bez jednostek)	00–90; 92–99	1
	Współczynnik tarcia/warunki hamowania: (bez jednostek)	00–95; 99	1

(*) Nie wprowadzono wymagania lotniczego dotyczącego komunikatu o wietrze przyziemnym o prędkości 100 kt (50 m/s) lub większej; w razie potrzeby stosuje się zapis określony dla komunikatów o wietrze do 199 kt (99 m/s) do celów nielotniczych.;

w) Dodatki 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„Dodatek 3

Szablon TAF

Legenda:

- M = uwzględniane obowiązkowo;
 C = uwzględniane warunkowo, w zależności od warunków meteorologicznych lub metod obserwacyjnych;
 O = uwzględniane opcjonalnie.

Uwaga 1: zakresy i rozdzielczość liczbowych wartości elementów zawartych w komunikacie TAF przedstawiono w tabeli zamieszczonej pod niniejszym szablonem.

Uwaga 2: objaśnienia użytych skrótów można znaleźć w dokumencie ICAO nr 8400 »Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC)« [»Procedury dla służb żeglugi powietrznej – Kody i skróty (PANS-ABC)«].

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)	Przykłady
Identyfikacja typu prognozy (M)	Typ prognozy (M)	TAF lub TAF AMD lub TAF COR	TAF TAF AMD TAF COR
Wskaźnik lokalizacji (M)	Wskaźnik lokalizacji ICAO (M)	nnnn	YUDO
Czas wydania prognozy (M)	Dzień i godzina wydania prognozy, w UTC (M)	nnnnnnZ	160000Z
Identyfikacja brakującej prognozy (C)	Identyfikator brakującej prognozy (C)	NIL	NIL

KONIEC TAF, JEŚLI PROGNOZA ZAGINĘŁA.

Dzień i okres ważności prognozy (M)	Dzień i okres ważności prognozy, w UTC (M)	nnnn/nnnn	0812/0918
Identyfikacja anulowanej prognozy (C)	Identyfikator anulowanej prognozy (C)	CNL	CNL

KONIEC TAF, JEŚLI PROGNOZA ZOSTAŁA ANULOWANA.

Wiatr przyziemny (M)	Kierunek wiatru (M)	nnn lub VRB	24004MPS; VRB01MPS (24008KT); (VRB02KT) 19005MPS (19010KT)
	Prędkość wiatru (M)	[P]nn[n]	00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Istotne odchylenia prędkości (C)	G[P]nn[n]	12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Jednostki miary (M)	MPS (lub KT)	

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)			Przykłady
Widzialność (M)	Przeważająca widzialność (M)	nnnn			C A V O K 0350 CAVOK 7000 9000 9999
Pogoda (C)	Intensywność zjawisk pogody (C) (')	- lub +	—		
	Charakterystyka i typ zjawiska pogody (C)	DZ lub RA lub SN lub SG lub PL lub DS lub SS lub FZDZ lub FZRA lub SHGR lub SHGS lub SHRA lub SHSN lub TSGR lub TSGS lub TSRA lub TSSN	FG lub BR lub SA lub DU lub HZ lub FU lub VA lub SQ lub PO lub FC lub TS lub BCFG lub BLDU lub BLSA lub BLSN lub DRDU lub DRSA lub DRSN lub FZFG lub MIFG lub PRFG		RA HZ + TSRA FG -FZDZ PRFG + TSRASN SNRA FG
Chmury (M) ⁽²⁾	Wielkość zachmurzenia i wysokość podstawy chmur lub widzialność pionowa (M)	FEWnnn lub SCTnnn lub BKNnnn lub OVCnnn	VVnnn lub VV///	NSC	FEW010 VV005 OVC020 VV/// NSC SCT005 BKN012
	Rodzaj chmur (C)	CB lub TCU	—		SCT008 BKN025CB
Temperatura (O) ⁽³⁾	Nazwa elementu (M)	TX			TX25/1013Z TN09/1005Z TX05/2112Z TNM02/2103Z
	Temperatura maksymalna (M)	[M]nn/			
	Dzień i godzina wystąpienia temperatury maksymalnej (M)	nnnnZ			
	Nazwa elementu (M)	TN			
	Temperatura minimalna (M)	[M]nn/			
	Dzień i godzina wystąpienia temperatury minimalnej (M)	nnnnZ			

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)			Przykłady
Spodziewane istotne zmiany jednego lub większej liczby wymienionych wyżej elementów w okresie ważności prognozy (C)	Wskaźnik zmiany lub prawdopodobieństwa (M)	PROB30 [TEMPO] lub PROB40 [TEMPO] lub BECMG lub TEMPO lub FM			
	Okres występowania lub zmiany (M)	nnnn/nnnn lub nnnnnn			
	Wiatr (C)	nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS lub VRBnnMPS (lub nnn[P]nn[G[P]nn]KT lub VRBnnKT)			TEMPO 0815/0818 25017G25MPS (TEMPO 0815/0818 25034G50KT) TEMPO 2212/2214 17006G13MPS 1000 TSRA SCT010CB BKN020 (TEMPO 2212/2214 17012G26KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020)
	Przeważająca widzialność (C)	nnnn		C A V O K	BECMG 3010/3011 00000MPS 2400 OVC010 (BECMG 3010/3011 00000KT 2400 OVC010) PROB30 1412/1414 0800 FG
	Zjawisko pogody: intensywność (C)	- lub +	—	NSW	BECMG 1412/1414 RA TEMPO 2503/2504 FZRA TEMPO 0612/0615 BLSN PROB40 TEMPO 2923/3001 0500 FG
	Zjawisko pogody: charakterystyka i typ (C)	DZ lub RA lub SN lub SG lub PL lub DS lub SS lub FZDZ lub FZRA lub SHGR lub SHGS lub SHRA lub SHSN lub TSGR lub TSGS lub TSRA lub TSSN	FG lub BR lub SA lub DU lub HZ lub FU lub VA lub SQ lub PO lub FC lub TS lub BCFG lub BLDU lub BLSA lub BLSN lub DRDU lub DRSA lub DRSN lub FZFG lub MIFG lub PRFG		

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)			Przykłady
	Wielkość zachmurzenia i wysokość podstawy chmur lub widzialność pionowa (C)	FEWnnn lub SCTnnn lub BKNnnn lub OVCnnn	VVnnn lub VV///	NSC	FM051230 15004MPS 9999 BKN020 (FM051230 15008KT 9999 BKN020) BECMG 1618/1620 8000 NSW NSC
	Rodzaj chmur (C)	CB lub TCU	—		BECMG 2306/2308 SCT015CB BKN020

(¹) Należy uwzględnić w stosownych przypadkach. Nie oznacza się umiarkowanej intensywności.

(²) Do czterech warstw chmur.

(³) Zawiera maksymalnie cztery temperatury (dwie temperatury maksymalne i dwie temperatury minimalne).

Zakresy i rozdzielczość liczbowych wartości elementów zawartych w TAF

Elementy	Zakres	Rozdzielczość	
Kierunek wiatru: ° (geograficzne)	000–360	10	
Prędkość wiatru: MPS	00–99 (*)	1	
	KT	0–199 (*)	
Widzialność: M	0000–0750	50	
	M	0800–4 900	100
	M	5 000–9 000	1 000
	M	10 000 –	0 (ustalona wartość: 9 999)
Widzialność pionowa: w zaokrągleniu do najbliższych 30 m (100 ft)	000–020	1	
Chmury: wysokość podstawy chmur: w zaokrągleniu do najbliższych 30 m (100 ft)	000–099 100–200	1 10	
Temperatura powietrza (maksymalna i minimalna): °C	od -80 do +60	1	

(*) Nie wprowadzono wymagania lotniczego dotyczącego komunikatu o wietrze przyziemnym o prędkości 100 kt (50 m/s) lub większej; w razie potrzeby stosuje się zapis określony dla komunikatów o wietrze do 199 kt (99 m/s) do celów nielotniczych.

Dodatek 4

Szablon ostrzeżeń o uskoku wiatru

Legenda:

M = uwzględniane obowiązkowo;

C = uwzględniane warunkowo, w stosownych przypadkach.

Uwaga 1: zakresy i rozdzielczość liczbowych wartości elementów zawartych w ostrzeżeniach o uskoku wiatru przedstawiono w dodatku 8.

Uwaga 2: objaśnienia użytych skrótów można znaleźć w dokumencie ICAO nr 8400 »Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC)« [»Procedury dla służb żeglugi powietrznej – Kody i skróty (PANS-ABC)«].

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)	Przykład
Wskaźnik lokalizacji lotniska (M)	Wskaźnik lokalizacji lotniska	nnnn	YUCC
Identyfikacja typu komunikatu (M)	Typ informacji i numer kolejny	WS WRNG [n]n	WS WRNG 1
Czas powstania i okres ważności (M)	Dzień i godzina wydania oraz, w stosownych przypadkach, okres ważności, w UTC	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] lub [VALID nnnnnn/nnnnnn]	211230 VALID TL 211330 221200 VALID 221215/221315

JEŻELI OSTRZEŻENIE O USKOKU WIATRU MA BYĆ ANULOWANE, ZOB. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE NA KOŃCU SZABLONU.

Zjawisko (M)	Identyfikacja zjawiska i jego lokalizacja	[MOD] lub [SEV] WS IN APCH lub [MOD] lub [SEV] WS [APCH] RWYnnn lub [MOD] lub [SEV] WS IN CLIMB-OUT lub [MOD] lub [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn lub MBST IN APCH lub MBST [APCH] RWYnnn lub MBST IN CLIMB-OUT lub MBST CLIMB-OUT RWYnnn	WS APCH RWY12 MOD WS RWY34 WS IN CLIMB-OUT MBST APCH RWY26 MBST IN CLIMB-OUT
Obserwowane, komunikowane lub prognozowane zjawisko (M)	Wskazanie, czy dane zjawisko jest obserwowane czy komunikowane oraz czy ma się utrzymać lub jest prognozowane (M)	REP AT nnnn nnnnnnnn lub OBS [AT nnnn] lub FCST	REP AT 1510 B747 OBS AT 1205 FCST
Szczegóły dotyczące zjawiska (C)	Opis zjawiska powodującego wydanie ostrzeżenia o uskoku wiatru	SFC WIND: nnn/nnMPS (lub nnn/nnKT) nnnM (nnnFT)-WIND: nnn/nnMPS (lub nnn/nnKT) lub nnKMH (lub nnKT) LOSS nnKM (lub nnNM) FNA RWYnn lub nnKMH (lub nnKT) GAIN nnKM (lub nnNM) FNA RWYnn	SFC WIND: 320/5MPS 60M-WIND: 360/13MPS (SFC WIND: 320/10KT 200FT-WIND: 360/26KT) 60KMH LOSS 4KM FNA RWY13 (30KT LOSS 2NM FNA RWY13)

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)	Przykład
LUB			
Anulowanie ostrzeżenia o uskoku wiatru	Anulowanie ostrzeżenia o uskoku wiatru z odniesieniem do jego identyfikacji	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL WS WRNG 1 211230/211330;

x) uchyla się dodatek 5;

y) dodaje się dodatki 5 A i 5B w brzmieniu:

„Dodatek 5 A

Szablon informacji SIGMET i AIRMET

Legenda:

M = uwzględniane obowiązkowo;

C = uwzględniane warunkowo, w stosownych przypadkach; oraz

= = podwójna linia wskazuje, że następujący po niej tekst należy umieścić w kolejnej linii.

Uwaga: zakresy i rozdzielczość liczbowych wartości elementów zawartych w informacjach SIGMET/AIRMET przedstawiono w dodatku 8.

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon informacji SIGMET	Szablon informacji AIRMET	Przykłady informacji SIGMET	Przykłady informacji AIRMET
Wskaźnik lokalizacji FIR/CTA (M)	Wskaźnik lokalizacji ICAO dla organu ATS obsługującego FIR lub CTA, do którego odnosi się SIGMET/AIRMET	nnnn		YUCC YUDD	
Identyfikacja (M)	identyfikacja i numer kolejny informacji SIGMET lub AIRMET	SIGMET nnn	AIRMET [n][n]n	SIGMET U05 SIGMET I12	AIRMET 2 AIRMET 19 AIRMET B19
Okres ważności (M)	Grupy daty i czasu wskazujące okres ważności w UTC	VALID nnnnnn/nnnnnn		VALID 010000/010400 VALID 221215/221600 VALID 101520/101800 VALID 251600/252200 VALID 152000/160000 VALID 192300/200300	
Wskaźnik lokalizacji MWO (M)	Wskaźnik lokalizacji MWO sporządzającego SIGMET lub AIRMET, z rozdzielającym łącznikiem	nnnn-		YUDO- YUSO-	

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon informacji SIGMET		Szablon informacji AIRMET	Przykłady informacji SIGMET	Przykłady informacji AIRMET
Nazwa FIR/CTA (M)	Wskaźnik lokalizacji i nazwa FIR/CTA, dla których wydaje się SIGMET/AIRMET	nnnn nnnnnnnnnn FIR/[UIR] lub nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR/[n]		YUCC AMS- WELL FIR YUDD SHAN- LON FIR/UIR YUDD SHAN- LON CTA	YUCC AMS- WELL FIR/2 YUDD SHAN- LON FIR

JEŻELI SIGMET MA BYĆ ANULOWANY, ZOB. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE NA KOŃCU SZABLONU

Zjawisko (M)	Opis zjawiska powodującego wydanie SIGMET/AIRMET	OBSC TS[GR] EMBD TS[GR] FRQ TS[GR] SQL TS[GR] TC nnnnnnnnnn PSN Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] CB lub TC NN PSN Nnn[nn] lub Snn [nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [PSN Nnn[nn] lub Snn[nn] Ennn[nn] lub Wnnn[nn]] VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND nnn/nn[n]MPS (lub SFC WIND nnn/nn[n]KT) SFCVISnnnnM (nn) ISOL TS[GR] OCNLT S[GR] MT OBSC BKN CLD nnn/[ABV] nnnnM (lub BKN CLD nnn/[ABV][n] nnnnFT) lub BKN CLD SFC/ [ABV]nnnnM (lub BKN CLD SFC/[ABV][n] nnnnFT) OVC CLD nnn/ [ABV]nnnnM (lub OVC CLD nnn/[ABV][n] nnnnFT) lub OVC CLD SFC/ [ABV]nnnnM (lub OVC CLD SFC/[ABV][n] nnnnFT) ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW	OBSC TS OBSC TSGR EMBD TS EMBD TSGR FRQ TS FRQ TSGR SQLTS SQL TSGR TC GLORIA PSN N10 W060 CB TC NN PSN S2030 E06030 CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS VA ERUPTION MT ASHVAL PSN S15 E073 VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND 040/40MPS SFC WIND 310/20KT SFC VIS 1500M (BR) ISOL TS ISOL TSGR OCNL TS OCNL TSGR MT OBSC BKN CLD 120/900M BKN CLD 400/3000FT BKN CLD SFC/3000M BKN CLD SFC/ABV10000- FT OVC CLD 270/ABV3000M OVC CLD 900/ABV10000- FT OVC CLD SFC/3000M OVC CLD SFC/ABV10000- FT ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW
Obserwowane lub prognozowane zjawisko (M)	Wskazanie, czy dana informacja jest obserwowana i masię utrzymać, czy jest prognozowana	OBS [AT nnnnZ] lub FCST [AT nnnnZ]		OBS OBS AT 1210Z FCST FCST AT 1815Z	

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon informacji SIGMET	Szablon informacji AIRMET	Przykłady informacji SIGMET	Przykłady informacji AIRMET
Lokalizacja (C)	Lokalizacja (odniesienie do szerokości geograficznej i długości geograficznej (w stopniach i minutach))	Nnn[nn] Wnnn[nn] lub Nnn[nn] Ennn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Snn[nn] Ennn[nn] lub N OF Nnn[nn] lub S OF Nnn[nn] lub N OF Snn[nn] lub S OF Snn[nn] lub [AND] W OF Wnnn[nn] lub E OF Wnnn[nn] lub W OF Ennn[nn] lub E OF Ennn[nn] lub N OF Nnn[nn] lub N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] lub S OF Snn[nn] lub W OF Wnnn[nn] lub W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] lub E OF Ennn[nn] lub N OF LINE lub NE OF LINE lub E OF LINE lub SE OF LINE lub S OF LINE lub SW OF LINE lub W OF LINE lub NW OF LINE Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn [nn] [- Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] [- Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] [AND N OF LINE lub NE OF LINE lub E OF LINE lub SE OF LINE lub S OF LINE lub SW OF LINE lub W OF LINE lub NW OF LINE Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn [nn] [- Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] [- Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] lub WI Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn [nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – [Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn]] (*) lub APRX nnKM WID LINE BTN (lub nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] [- Nnn [nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] [- Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] lub ENTIRE FIR/UIR lub ENTIRE CTA lub WI nnnKM (lub nnnNM) OF TC CENTRE		N2020 W07005 N48 E010 S60 W160 S0530 E16530 N OF N50 S OF N5430 N OF S10 S OF S4530 W OF W155 E OF W45 W OF E15540 E OF E09015 N OF N1515 AND W OF E13530 S OF N45 AND N OF N40 N OF LINE S2520 W11510 – S2520 W12010 SW OF LINE N50 W005 – N60 W020 SW OF LINE N50 W020 – N45 E010 AND NE OF LINE N45 W020 – N40 E010 WI N6030 E02550 – N6055 E02500 – N6050 E02630 – N6030 E02550 APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 – N60 W010 – N57 E010 ENTIRE FIR ENTIRE FIR/UIR ENTIRE CTA WI 400KM OF TC CENTRE WI 250NM OF TC CENTRE	

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon informacji SIGMET	Szablon informacji AIRMET	Przykłady informacji SIGMET	Przykłady informacji AIRMET
Poziom (C)	Poziom lotu lub wysokość bezwzględna	[SFC/]FLnnn lub [SFC/]nnnnM (lub [SFC/][n]nnnnFT) lub FLnnn/nnn lub TOP FLnnn lub [TOP] ABV FLnnn lub [nnnn/]nnnnM (lub [[n]nnnn]/[n]nnnnFT) lub [nnnnM/]FLnnn (lub [[n]nnnnFT/]FLnnn) lub (') TOP [ABV lub BLW] FLnnn		FL180 SFC/FL070 SFC/3000M SFC/10000FT FL050/080 TOP FL390 ABV FL250 TOP ABV FL100 3000M 2000/3000M 8000FT 6000/12000FT 2000M/FL150 10000FT/FL250 TOP FL500 TOP ABV FL500 TOP BLW FL450	
Przemieszczanie lub spodziewane przemieszczanie (C) ⁽⁵⁾	Przemieszczenie lub spodziewane przemieszczenie (kierunek i prędkość) w odniesieniu do jednego z 16 rumbów, lub zjawisko stacjonarne	MOV N [nnKMH] lub MOV NNE [nnKMH] lub MOV NE [nnKMH] lub MOV ENE [nnKMH] lub MOV E [nnKMH] lub MOV ESE [nnKMH] lub MOV SE [nnKMH] lub MOV SSE [nnKMH] lub MOV S [nnKMH] lub MOV SSW [nnKMH] lub MOV SW [nnKMH] lub MOV WSW [nnKMH] lub MOV W [nnKMH] lub MOV WNW [nnKMH] lub MOV NW [nnKMH] lub MOV NNW [nnKMH] (lub MOV N [nnKT] lub MOV NNE [nnKT] lub MOV NE [nnKT] lub MOV ENE [nnKT] lub MOV E [nnKT] lub MOV ESE [nnKT] lub MOV SE [nnKT] lub MOV SSE [nnKT] lub MOV S [nnKT] lub MOV SSW [nnKT] lub MOV SW [nnKT] lub MOV WSW [nnKT] lub MOV W [nnKT] lub MOV WNW [nnKT] lub MOV NW [nnKT] lub MOV NNW [nnKT]) lub STNR		MOV SE MOV NNW MOV E 40KMH MOV E 20KT MOV WSW 20KT STNR	
Zmiany intensywności (C)	Spodziewane zmiany intensywności	INTSF lub WKN lub NC		INTSF WKN NC	
Czas prognozy (C) ⁽⁵⁾	Wskazania prognozy czas zjawiska	FCSTAT nnnnZ	—	FCSTAT 2200Z	—
Prognozowana pozycja (C) ⁽⁵⁾	Prognozowana pozycja chmury pyłu wulkanicznego lub centrum cyklonu tropikalnego lub innych niebezpiecznych zjawisk ⁶ na koniec okresu ważności informacji SIGMET	Nnn[nn] Wnnn[nn] lub Nnn[nn] Ennn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Snn[nn] Ennn[nn] lub N OF Nnn[nn] lub S OF Nnn[nn] lub N OF Snn[nn] lub S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] lub E OF Wnnn[nn] lub W OF Ennn[nn] lub E OF Ennn[nn]	—	N30 W170 N OF N30 S OF S50 AND W OF E170 S OF N46 AND N OF N39 NE OF LINE N35 W020 – N45 W040 SW OF LINE N48 W020 – N43 E010 AND NE OF LINE N43 W020 – N38 E010 WI N20 W090 – N05 W090 – N10 W100 – N20 W100 – N20 W090	—

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon informacji SIGMET	Szablon informacji AIRMET	Przykłady informacji SIGMET	Przykłady informacji AIRMET
		lub N OF Nnn[nn] lub N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] lub S OF Snn[nn] lub W OF Wnnn[nn] lub W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] lub E OF Ennn[nn] lub N OF LINE lub NE OF LINE lub E OF LINE lub SE OF LINE lub S OF LINE lub SW OF LINE lub W OF LINE lub NW OF LINE Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] [- Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] [AND N OF LINE lub NE OF LINE lub E OF LINE lub SE OF LINE lub S OF LINE lub SW OF LINE lub W OF LINE lub NW OF LINE Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] [- Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]]] lub WI Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] (4) lub APRX nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] lub		APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 – N57 W005 – N55 E010 – N55 E030 ENTIRE FIR ENTIRE FI- R/UIR ENTIRE CTA TC CENTRE PSN N2740 W07345 NO VA EXP	

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon informacji SIGMET	Szablon informacji AIRMET	Przykłady informacji SIGMET	Przykłady informacji AIRMET
		Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] [- Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]][- Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] lub ENTIRE FIR{/UIR} lub ENTIRE CTA lub TC CENTRE PSN Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] (¹) lub NO VA EXP (²)			
Powtarzanie się elementów (C) (³)	Powtarzanie się elementów uwzględnionych w informacji SIGMET dotyczącej pyłu wulkanicznego chmura lub cyklon tropikalny	[AND]	—	ORAZ	—

LUB

Anulowanie informacji SIGMET/AIRMET (C)	Anulowanie informacji SIGMET/AIRMET z odniesieniem do jej identyfikacji	CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn lub CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] (²)	CNL AIRMET [n][n]n nnnnnn/nnnnn- n	CNL SIGMET B04 101200/10160- 0 CNL SIGMET I07 251030/25143- 0 VA MOV TO YUDO FIR	CNL AIRMET 05 151520/151800
---	---	---	---	--	--------------------------------

(¹) Tylko dla informacji SIGMET dotyczących cyklonów tropikalnych.

(²) Tylko dla informacji SIGMET dotyczących pyłu wulkanicznego.

(³) Do stosowania w przypadku dwóch chmur pyłu wulkanicznego lub dwóch centrów cyklonów tropikalnych oddziałujących równocześnie na dany FIR.

(⁴) Liczbę współrzędnych należy ograniczyć do minimum i zazwyczaj nie powinna być większa niż siedem.

(⁵) Elementów »czas prognozy« oraz »pozycja prognozy« nie należy stosować w połączeniu z elementami »przemieszczanie lub spodziewane przemieszczanie«.

Uwaga: nie należy uwzględniać silnych lub umiarkowanych oblodzeń ani silnych lub umiarkowanych turbulencji (SEV ICE, MOD ICE, SEV TURB, MOD TURB) związanych z burzami, chmurami cumulonimbus lub cyklonami tropikalnymi.

Dodatek 5B

Szablon specjalnych meldunków z powietrza (łącznie »w górę«)*Legenda:*

M = uwzględniane obowiązkowo, część każdego specjalnego meldunku z powietrza (łącznie »w górę«);

C = uwzględniane warunkowo, w stosownych przypadkach;

= = podwójna linia wskazuje, że następujący po niej tekst należy umieścić w kolejnej linii.

Uwaga: zakresy i rozdzielczość liczbowych wartości elementów zawartych w specjalnych meldunkach z powietrza przedstawiono w dodatku 8.

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon	Przykłady
Identyfikacja (M)	Identyfikacja specjalnych meldunków z powietrza (łącznie »w górę«)	ARS	ARS
Znak rozpoznawczy statku powietrznego (M)	Radiotelefoniczny znak wywoławczy statku powietrznego	nnnnnn	VA812
Obserwowane zjawisko (M)	Opis obserwowanego zjawiska powodującego wydanie specjalnego meldunku z powietrza	TS TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA [MT nnnnnnnnnn] MOD TURB MOD ICE	TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA VA MT ASHVAL5 MOD TURB MOD ICE
Czas obserwacji (M)	Czas obserwacji obserwowanego zjawiska	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1210Z
Lokalizacja (C)	Lokalizacja (odniesienie do szerokości geograficznej i długości geograficznej (w stopniach i minutach)) obserwowanego zjawiska	NnnnnWnnnnn lub NnnnnEnnnnn lub SnnnnWnnnnn lub SnnnnEnnnnn	N2020W07005 S4812E01036
Poziom (C)	Poziom lotu lub wysokość bezwzględna obserwowanego zjawiska	FLnnn lub FLnnn/nnn lub nnnnM (lub [n]nnnnFT)	FL390 FL180/210 3000M 12000FT;

z) dodatki 6, 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„Dodatek 6

Szablon informacji doradczych dotyczących pyłu wulkanicznego*Legenda:*

M = uwzględniane obowiązkowo;

O = uwzględniane opcjonalnie.

= = podwójna linia wskazuje, że następujący po niej tekst należy umieścić w kolejnej linii.

Uwaga 1: zakresy i rozdzielczość liczbowych wartości elementów zawartych w informacjach doradczych o pyłe wulkanicznym przedstawiono w dodatku 8.

Uwaga 2: objaśnienia użytych skrótów można znaleźć w dokumencie ICAO nr 8400 »Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC)« [»Procedury dla służb żeglugi powietrznej – Kody i skróty (PANS-ABC)«].

Uwaga 3: umieszczenie »dwukropka« po każdym nagłówku jest obowiązkowe.

Uwaga 4: numeracja od 1 do 18 jest podawana tylko dla objaśnienia i nie jest częścią informacji doradczej, jak pokazano w przykładzie.

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)	Przykłady
1	Identyfikacja typu informacji (M)	Typ informacji	VA ADVISORY
2	Czas powstania (M)	Rok, miesiąc, dzień, godzina, w UTC	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ
3	Nazwa VAAC (M)	Nazwa VAAC	VAAC: nnnnnnnnnnnn
4	Nazwa wulkanu (M)	Nazwa i numer IAVCEI (International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior) wulkanu	VOLCA-NO: nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] lub UNKNOWN lub UNNAMED
5	Lokalizacja wulkanu (M)	Lokalizacja wulkanu w stopniach i minutach	PSN: Nnnnn lub Snnnn Wnnnnn lub Ennnnn lub UNKNOWN
6	Państwo lub region (M)	Państwo lub region, jeśli raport o pylenie lokalizuje go nad żadnym państwem	AREA: nnnnnnnnnnnnnnnn
7	Wysokość szczytu (M)	Wysokość szczytu w m (lub ft)	SUMMIT ELEV: nnnnM (lub nnnnnFT)
8	Numer informacji doradczej (M)	Numer informacji doradczej: pełen rok i numer informacji (osobna sekcja dla każdego wulkanu)	ADVISORY NR: nnnn/nnnn
9	Źródło informacji (M)	Źródło informacji z użyciem tekstu otwartego	INFO SOURCE: Tekst otwarty do 32 znaków

Element		Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)		Przykłady	
10	Kod kolorów (O)	Lotniczy kod kolorów	LOTNICZY KOD KOŁORÓW:	RED lub ORANGE lub YELLOW lub GREEN lub UNKNOWN lub NOT GIVEN lub NIL	LOTNICZY KOD KOŁORÓW:	RED
11	Szczegóły erupcji (M)	Szczegóły erupcji (łącznie z datą/godziną erupcji)	ERUPTION DETAILS:	Tekst otwarty do 64 znaków lub UNKNOWN	ERUPTION DETAILS:	ERUPTION AT 20080923/0000Z FL300 REPORTED
12	Czas obserwacji (lub oszacowania) chmur pyłu wulkanicznego (M)	Dzień i godzina (w UTC) obserwacji (lub oszacowania) chmur pyłu wulkanicznego	OBS (lub EST) VA DTG:	nn/nnnnZ	OBS VA DTG:	23/0100Z
13	Obserwowane lub szacowane chmury pyłu wulkanicznego (M)	Poziomy (w stopniach i minutach) oraz pionowy zasięg w momencie obserwacji obserwowanych lub szacowanych chmur pyłu wulkanicznego lub, jeśli ich podstawa nie jest znana, górna granica obserwowanych lub szacowanych chmur pyłu wulkanicznego; Ruch obserwowanej lub szacowanej chmury pyłu wulkanicznego	OBS VA CLD lub EST VA CLD:	TOP FLnnn lub SFC/FLnnn lub FLnnn/nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn][– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn]] MOV N nnKMH (lub KT) lub MOV NE nnKMH (lub KT) lub MOV E nnKMH (lub KT) lub MOV SE nnKMH (lub KT) lub MOV S nnKMH (lub KT) lub MOV SW nnKMH (lub KT) lub MOV W nnKMH (lub KT) lub MOV NW nnKMH (lub KT) lub VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA	OBS VA CLD:	FL250/300 N5400 E15930 – N5400 E16100 – N5300 E15945 MOV SE 20KT SFC/FL200 N5130 E16130 – N5130 E16230 – N5230 E16230 – N5230 E16130 MOV SE 15KT TOP FL240 MOV W 40KMH VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FL050/070 180/12MPS

Element		Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)		Przykłady	
				WIND FLnnn/nnn nnn/nn[n]MPS (lub KT) (²) lub WIND FLnnn/nnn VRBnnMPS (lub KT) lub WIND SFC/FLnnn nnn/nn[n]MPS (lub KT) lub WIND SFC/FLnnn VRBnnMPS (lub KT)		
14	Prognoza wysokości i pozycji chmur pyłu wulkanicznego (+ 6 HR) (M)	Dzień i godzina (w UTC) (6 godzin od »Czasu obserwacji (lub oszacowania) chmur pyłu wulkanicznego« podanego w poz. 12); Prognoza wysokości i pozycji (w stopniach i minutach) dla każdej masy chmur pyłu wulkanicznego dla ustalonego czasu ważności	FCST VA CLD + 6 HR:	nn/nnnnZ SFC lub FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn]– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn]– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn]] (¹) lub NO VA EXP lub NOT AVBL lub NOT PROVIDED	FCST VA CLD + 6 HR:	23/0700Z FL250/350 N5130 E16030 – N5130 E16230 – N5330 E16230 – N5330 E16030 SFC/FL180 N4830 E16330 – N4830 E16630 – N5130 E16630 – N5130 E16330 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
15	Prognoza wysokości i pozycji chmur pyłu wulkanicznego (+ 12 HR) (M)	Dzień i godzina (w UTC) (12 godzin od »Czasu obserwacji (lub oszacowania) chmur pyłu wulkanicznego« podanego w poz. 12); Prognoza wysokości i pozycji (w stopniach i minutach) dla każdej masy chmur pyłu wulkanicznego dla ustalonego czasu ważności	FCST VA CLD + 12 HR:	nn/nnnnZ SFC lub FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn]– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn]– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn]– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn]– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Wnnn[nn] lub	FCST VA CLD + 12 HR:	23/1300Z SFC/FL270 N4830 E16130 – N4830 E16600 – N5300 E16600 – N5300 E16130 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED

Element		Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)		Przykłady	
				Ennn[nn] lub NO VA EXP lub NOT AVBL lub NOT PROVIDED		
16	Prognoza wysokości i pozycji chmur pyłu wulkanicznego (+ 18 HR) (M)	Dzień i godzina (w UTC) (18 godzin od »Czasu obserwacji (lub oszacowania) chmur pyłu wulkanicznego« podanego w poz. 12); Prognoza wysokości i pozycji (w stopniach i minutach) dla każdej masy chmur pyłu wulkanicznego dla ustalonego czasu ważności	FCST VA CLD + 18 HR:	nn/nnnnZ SFC lub FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn [nn] lub Ennn[nn] lub NO VA EXP lub NOT AVBL lub NOT PROVIDED	FCST VA CLD + 18 HR:	23/1900Z NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
17	Komentarz (M)	Komentarz, w razie potrzeby	RMK:	Tekst otwarty do 256 znaków lub NIL	RMK:	LATEST REP FM KVERT (0120Z) INDICATES ERUPTION HAS CEASED. TWO DISPERSING VA CLD ARE EVIDENT ON SATELLITE IMAGERY NIL
18	Następna informacja doradcza (M)	Rok, miesiąc, dzień i godzina, w UTC	NXT ADVISORY:	nnnnnnnn/nnnnZ lub NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ lub NO FURTHER ADVISORIES lub WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ	NXT ADVISORY:	20080923/0730Z NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ NO FURTHER ADVISORIES WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ

(1) Do 4 wybranych warstw.

(2) Jeśli informacja o chmurze pyłu jest podawana (np. AIREP), ale chmura nie jest identyfikowalna na zdjęciach satelitarnych.

Dodatek 7

Szablon informacji doradczych dotyczących cyklonów tropikalnych

Legenda:

= podwójna linia wskazuje, że następujący po niej tekst należy umieścić w kolejnej linii.

Uwaga 1: zakresy i rozdzielczość liczbowych wartości elementów zawartych w informacjach doradczych o cyklonach tropikalnych przedstawiono w dodatku 8.

Uwaga 2: objaśnienia użytych skrótów można znaleźć w dokumencie ICAO nr 8400 »Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC)« [»Procedury dla służb żeglugi powietrznej – Kody i skróty (PANS-ABC)«].

Uwaga 3: wszystkie elementy są obowiązkowe.

Uwaga 4: umieszczenie »dwukropka« po każdym nagłówku jest obowiązkowe.

Uwaga 5: numeracja od 1 do 19 jest podawana tylko dla objaśnienia i nie jest częścią informacji doradczej, jak pokazano w przykładzie.

Element		Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)	Przykłady
1	Identyfikacja typu informacji	Typ informacji	TC ADVISORY	TC ADVISORY
2	Czas powstania	Rok, miesiąc, dzień i godzina wydania, w UTC	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ	DTG: 20040925/1600Z
3	Nazwa TCAC	Nazwa TCAC (wskaźnik lokalizacji lub pełna nazwa)	TCAC: nnnn lub nnnnnnnnnn	TCAC: YUFO TCAC: MIAMI
4	Nazwa cyklonu tropikalnego	Nazwa cyklonu tropikalnego lub »NN« w przypadku bezimiennego cyklonu tropikalnego	TC: nnnnnnnnnnn lub NN	TC: GLORIA
5	Numer informacji doradczej	Numer informacji doradczej (zaczynając od »01« dla każdego cyklonu tropikalnego)	NR: nn	NR: 01
6	Pozycja centrum	Pozycja centrum cyklonu tropikalnego (w stopniach i minutach)	PSN: Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]	PSN: N2706 W07306

Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)	Przykłady	
7	Kierunek i prędkość ruchu	Kierunek i prędkość ruchu podawane, odpowiednio, w skali 16 rumbów i w km/h (lub kt) lub poruszający się powoli (< 6 km/h (3 kt)) lub stacjonarny (< 2 km/h (1 kt))	MOV: N nnKMH (lub KT) lub NNE nnKMH (lub KT) lub NE nnKMH (lub KT) lub ENE nnKMH (lub KT) lub E nnKMH (lub KT) lub ESE nnKMH (lub KT) lub SE nnKMH (lub KT) lub SSE nnKMH (lub KT) lub S nnKMH (lub KT) lub SSW nnKMH (lub KT) lub SW nnKMH (lub KT) lub WSW nnKMH (lub KT) lub W nnKMH (lub KT) lub WNW nnKMH (lub KT) lub NW nnKMH (lub KT) lub NNW nnKMH (lub KT) lub SLW lub STNR	MOV: NW 20KMH
8	Ciśnienie w centrum	Ciśnienie w centrum (w hPa)	C: nnnHPA	C: 965HPA
9	Maksymalny wiatr przyziemny	Maksymalny wiatr przyziemny w pobliżu centrum (średnia w okresie 10 minut, w m/s (lub kt))	MAX WIND: nn[n]MPS (lub nn[n]KT)	MAX WIND: 22MPS
10	Prognoza pozycji centrum (+ 6 HR)	Dzień i godzina (w UTC) (6 godzin od DTG wg poz. 2); prognoza pozycji (w stopniach i minutach) centrum cyklonu tropikalnego	FCST PSN +6 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]	FCST PSN 25/2200Z +6 HR: N2748 W07350
11	Prognoza maksymalnego wiatru przyziemnego (+ 6 HR)	Prognoza maksymalnego wiatru przyziemnego (6 godzin od DTG wg poz. 2)	FCST MAX WIND +6 HR: nn[n]MPS (lub nn[n]KT)	FCST MAX WIND +6 HR: 22MPS

Element		Szczegółowa zawartość	Szablon(-y)		Przykłady
12	Prognoza pozycji centrum (+ 12 HR)	Dzień i godzina (w UTC) (12 godzin od DTG wg poz. 2); prognoza pozycji (w stopniach i minutach) centrum cyklonu tropikalnego	FCST PSN+12 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]	FCST PSN 26/0400Z +12 HR: N2830 W07430
13	Prognoza maksymalnego wiatru przyziemnego (+ 12 HR)	Prognoza maksymalnego wiatru przyziemnego (12 godzin od DTG wg poz. 2)	FCST MAX WIND + 12 HR:	nn[n]MPS (lub nn[n]KT)	FCST MAX 22MPS WIND + 12 HR:
14	Prognoza pozycji centrum (+ 18 HR)	Dzień i godzina (w UTC) (18 godzin od DTG wg poz. 2); prognoza pozycji (w stopniach i minutach) centrum cyklonu tropikalnego	FCST PSN+18 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]	FCST PSN 26/1000Z +18 HR: N2852 W07500
15	Prognoza maksymalnego wiatru przyziemnego (+ 18 HR)	Prognoza maksymalnego wiatru przyziemnego (18 godzin od DTG wg poz. 2)	FCST MAX WIND + 18 HR:	nn[n]MPS (lub nn[n]KT)	FCST MAX 21MPS WIND + 18 HR:
16	Prognoza pozycji centrum (+ 24 HR)	Dzień i godzina (w UTC) (24 godziny na dobę i siedem dni w tygodniu od DTG wg poz. 2); prognoza pozycji (w stopniach i minutach) centrum cyklonu tropikalnego	FCST PSN+24 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]	FCST PSN 26/1600Z +24 HR: N2912 W07530
17	Prognoza maksymalnego wiatru przyziemnego (+ 24 HR)	Prognoza maksymalnego wiatru przyziemnego (24 godziny na dobę i siedem dni w tygodniu od DTG wg poz. 2);	FCST MAX WIND + 24 HR:	nn[n]MPS (lub nn[n]KT)	FCST MAX 20MPS WIND + 24 HR:
18	Komentarz	Komentarz, w razie potrzeby	RMK:	Tekst otwarty do 256 znaków lub NIL	RMK: NIL
19	Spodziewany czas wydania następnego informacji doradczej	Spodziewany rok, miesiąc, dzień i godzina (w UTC) wydania następnego informacji doradczej	NXT MSG:	[BFR] nnnnnnnn/nnnnZ lub NO MSG EXP	NXT MSG: 20040925/ 2000Z

Dodatek 8

Zakresy i rozdzielczość liczbowych wartości elementów zawartych w informacjach doradczych o pyłe wulkanicznym i cyklonie tropikalnym, SIGMET/AIRMET oraz ostrzeżeniach lotniskowych i ostrzeżeniach o uskoku wiatru

Elementy	Zakres	Rozdzielczość	
Wysokość szczytu:	M	000–8 100	1
	FT	000–27 000	1
Numer informacji doradczej:	dla VA (indeks) ⁽¹⁾	000–2 000	1
	dla TC (indeks) ⁽¹⁾	00–99	1
Maksymalny wiatr przyziemny:	MPS	00–99	1
	KT	00–199	1
Ciśnienie w centrum:	hPa	850–1 050	1
Prędkość wiatru przyziemnego:	MPS	15–49	1
	KT	30–99	1
Widzialność przy ziemi:	M	0000–0750	50
	M	0800–5 000	100
Chmury: wysokość podstawy:	M	000–300	30
	FT	000–1 000	100
Chmury: wysokość wierzchołków:	M	000–2 970	30
	M	3 000–20 000	300
	FT	000–9 900	100
	FT	10 000–60 000	1 000
Szerokości geograficzne:	° (stopnie)	00–90	1
	(minuty)	00–60	1
Długości geograficzne:	° (stopnie)	000–180	1
	(minuty)	00–60	1
Poziomy lotu:		000–650	10
Ruch:	KMH	0–300	10
	KT	0–150	5

⁽¹⁾ Bez jednostki.;

6) załącznik VI otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK VI

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ

(część AIS)

PODCZEŚĆ A – DODATKOWE WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ (AIS.OR)

SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE

AIS.OR.100 Zarządzanie informacją lotniczą

Służba informacji lotniczej (AIS) zapewnia odpowiednie środki i procesy zarządzania informacją, umożliwiające terminowy odbiór, przetwarzanie, przechowywanie, scalanie, wymianę i dostarczanie danych lotniczych i informacji lotniczych o wymaganej jakości, w systemie ATM.

AIS.OR.105 Obowiązki instytucji zapewniających służby informacji lotniczej (AIS)

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje zapewnienie danych lotniczych i informacji lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i skuteczności żeglugi powietrznej.

Instytucja zapewniająca AIS otrzymuje, zbiera lub gromadzi, edytuje, formatuje, publikuje, przechowuje i rozpowszechnia dane lotnicze i informacje lotnicze dotyczące całego terytorium państwa członkowskiego, jak również tych obszarów nad morzem pełnym, w których państwo członkowskie jest odpowiedzialne za zapewnienie służb ruchu lotniczego.

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje dostępność danych lotniczych i informacji lotniczych dla:

- 1) personelu uczestniczącego w operacjach lotniczych, w tym załóg lotniczych, planowania lotów, symulatorów lotu;
- 2) instytucji zapewniających AIS odpowiedzialnych za służby informacji powietrznej, oraz
- 3) służb odpowiedzialnych za informacje przed lotem.

Instytucja zapewniająca AIS świadczy 24-godzinne usługi w zakresie sporządzania i wydawania NOTAM w swoim obszarze odpowiedzialności oraz w zakresie informacji przed lotem potrzebnych w związku z odcinkami trasy rozpoczynającymi się od lotniska/lotniska dla śmigłowców w jej obszarze odpowiedzialności.

Instytucja zapewniająca AIS udostępni innym instytucjom zapewniającym AIS wymagane przez nie dane lotnicze i informacje lotnicze.

Instytucja zapewniająca AIS dopilnowuje, by obowiązywały procedury służące ocenie i ograniczeniu ryzyka w zakresie lotnictwa wynikającego z błędnych danych lub informacji.

Instytucja zapewniająca AIS jasno wskazuje, że dane lotnicze i informacje lotnicze udostępnione dla oraz w imieniu państwa członkowskiego są zapewniane z ramienia tego państwa członkowskiego, niezależnie od formatu, w którym są zapewniane.

SEKCJA 2 – ZARZĄDZANIE JAKOŚCIĄ DANYCH

AIS.OR.200 Wymagania ogólne

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że:

- a) dane lotnicze i informacje lotnicze są udostępniane zgodnie ze specyfikacjami wyszczególnionymi w katalogu danych lotniczych, określonym w dodatku 1 do załącznika III (część ATM/ANS.OR);
- b) utrzymuje się jakość danych; oraz
- c) stosuje się automatyzację, aby umożliwić przetwarzanie i wymianę cyfrowych danych lotniczych.

AIS.OR.205 Formalne ustalenia

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że dokonano formalnych ustaleń z:

- a) wszystkimi stronami przekazującymi jej dane; oraz
- b) innymi instytucjami zapewniającymi AIS, gdy wymieniane są z nimi dane lotnicze i informacje lotnicze.

AIS.OR.210 Wymiana danych lotniczych i informacji lotniczych

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że:

- a) format danych lotniczych opiera się na modelu wymiany informacji lotniczych, zaprojektowanym z myślą o globalnej interoperacyjności; oraz
- b) dane lotnicze wymienia się za pomocą środków elektronicznych.

AIS.OR.215 Narzędzia i oprogramowanie komputerowe

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że narzędzia i oprogramowanie komputerowe wykorzystywane do celów wsparcia lub automatyzacji procesów przetwarzania danych i informacji lotniczych spełniały swoje funkcje, nie wpływając negatywnie na jakość danych i informacji lotniczych.

AIS.OR.220 Walidacja i weryfikacja

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje wykorzystanie technik walidacji i weryfikacji służących zapewnieniu zgodności danych lotniczych z powiązаныmi wymogami dotyczącymi jakości danych (DQRs) określonymi w pkt AIS.TR.200.

AIS.OR.225 Metadane

Instytucja zapewniająca AIS gromadzi i przechowuje metadane.

AIS.OR.230 Wykrywanie błędów w danych i uwierzytelnianie danych

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że:

- a) podczas przesyłania lub przechowywania danych lotniczych wykorzystuje się techniki wykrywania błędów w danych cyfrowych w celu utrzymania obowiązujących poziomów spójności danych określonych w pkt AIS.TR.200 (c); oraz
- b) przekazywanie danych lotniczych jest objęte odpowiednim procesem uwierzytelniania, dzięki któremu odbiorcy będą w stanie potwierdzić, że dane lub informacje zostały przekazane przez upoważnione źródło.

AIS.OR.235 Powiadamianie o błędach, pomiary błędów oraz działania korygujące

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje ustanowienie i utrzymywanie mechanizmów powiadamiania o błędach, pomiarów błędów oraz działań korygujących.

AIS.OR.240 Ograniczenia danych

Instytucja zapewniająca AIS identyfikuje, w produktach informacji lotniczej, z wyjątkiem NOTAM, dane lotnicze i informacje lotnicze, które nie spełniają DQRs.

AIS.OR.250 Wymogi spójności

W przypadku gdy dane lotnicze lub informacje lotnicze powtarzają się w więcej niż jednym AIP państwa członkowskiego, instytucja zapewniająca AIS odpowiedzialna za te AIP ustanawia mechanizmy zapewniające spójność powtórzonych informacji.

SEKCJA 3 – PRODUKTY INFORMACJI LOTNICZEJ

AIS.OR.300 Wymagania ogólne – produkty informacji lotniczej

Udostępniając dane lotnicze i informacje lotnicze w wielu formatach instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że wdrożono procesy służące spójności danych i informacji w tym formatach.

Rozdział 1 – Ustandaryzowana forma prezentacji informacji lotniczych**AIS.OR.305 Zbiór informacji lotniczych (AIP)**

Instytucja zapewniająca AIS wydaje AIP.

AIS.OR.310 Zmiany do AIP

Instytucja zapewniająca AIS:

- a) wydaje trwałe modyfikacje dotyczące AIP jako zmiany do AIP; oraz
- b) gwarantuje, że AIP jest zmieniany lub ponownie wydawany w tak regularnych odstępach czasowych, jakich wymaga zapewnienie kompletności i aktualności informacji.

AIS.OR.315 Suplementy do AIP

Instytucja zapewniająca AIS:

- a) wydaje suplementy do AIP, tymczasowe zmiany o długim okresie obowiązywania – trzy miesiące lub dłużej – oraz informacje o krótkim okresie obowiązywania, które zawierają rozbudowany tekst lub grafiki;
- b) regularnie udostępnia listę kontrolną obowiązujących suplementów do AIP; oraz
- c) publikuje nowy suplement do AIP jako zamiennik, w przypadku gdy w suplemencie do AIP wystąpi błąd lub gdy czas obowiązywania suplementu do AIP zostanie zmieniony.

AIS.OR.320 Biuletyn Informacji Lotniczej (AIC)

Instytucja zapewniająca AIS wydaje jako Biuletyn Informacji Lotniczej jedną z następujących informacji:

- a) długoterminową prognozę wszelkich większych zmian dotyczących prawodawstwa, rozporządzeń, procedur lub urzędzeń;
- b) informację o charakterze czysto wyjaśniającym lub doradczym, mającą wpływ na bezpieczeństwo lotu;
- c) informację lub powiadomienie o charakterze wyjaśniającym lub doradczym, dotyczące kwestii technicznych, legislacyjnych lub czysto administracyjnych.

Instytucja zapewniająca AIS co najmniej raz do roku sprawdza ważność obowiązującego Biuletynu Informacji Lotniczej.

AIS.OR.325 Mapy lotnicze

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że następujące mapy lotnicze, jeżeli zostały udostępnione:

- a) stanowią część AIP lub są udostępniane odbiorcom AIP oddzielnie:
 - 1) mapa przeszkód lotniskowych – Rodzaj A;
 - 2) mapa lotniska/lotniska dla śmigłowców;
 - 3) mapa ruchu naziemnego na lotnisku;
 - 4) mapa parkowania/dokowania statku powietrznego;
 - 5) mapa terenów precyzyjnego podejścia;
 - 6) mapa minimalnej wysokości dozoru przez kontrolę ruchu lotniczego;
 - 7) mapa obszarowa;

- 8) standardowy dołot według wskazań przyrządów;
 - 9) standardowy odłot według wskazań przyrządów;
 - 10) mapa podejścia według wskazań przyrządów;
 - 11) mapa podejścia z widocznością; oraz
 - 12) mapa trasy; oraz
- b) są udostępniane w ramach produktów informacji lotniczej:
- 1) mapa przeszkód lotniskowych – Rodzaj B;
 - 2) mapa lotnicza świata 1:1 000 000;
 - 3) mapa lotnicza świata 1:500 000;
 - 4) nawigacyjna mapa lotnicza w małej skali; oraz
 - 5) mapa do wyznaczania kursu.

AIS.OR.330 NOTAM

Instytucja zapewniająca AIS:

- a) natychmiast wydaje NOTAM, gdy tylko informacja, która ma być rozprowadzana, ma charakter tymczasowy lub krótkookresowy, albo gdy z krótkim wyprzedzeniem dokonano zmian istotnych pod względem operacyjnym lub tymczasowych zmian o długim okresie obowiązywania, z wyjątkiem rozbudowanego tekstu lub grafik; oraz
- b) wydaje, jako NOTAM, informację o ustanowieniu, warunkach lub zmianie dotyczącej wszelkiego lotniczego urządzenia, usługi, procedury lub zagrożenia, z którą zaznajomienie się w odpowiednim czasie jest niezbędne dla personelu uczestniczącego w operacjach lotniczych;

Zgodność z pkt AIS.OR.200 nie hamuje pilnej dystrybucji informacji lotniczej niezbędnej aby zapewnić bezpieczeństwo lotu.

Rozdział 2 – Cyfrowe zbiory danych

AIS.OR.335 Wymagania ogólne – cyfrowe zbiory danych

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że cyfrowe dane mają format jednego z następujących zbiorów danych:

- 1) zbiór danych AIP;
- 2) zbiory danych o terenie;
- 3) zbiory danych o przeszkodach;
- 4) zbiory danych kartograficznych lotniska; oraz
- 5) zbiór danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

Po upublicznieniu dane topograficzne będą udostępnione w formie zbiorów danych o terenie.

Lista kontrolna ważnych zbiorów danych będzie regularnie udostępniana.

AIS.OR.340 Wymagania dotyczące metadanych

Każdy zbiór danych powinien obejmować minimalny zbiór metadanych, który zostanie udostępniony kolejnemu użytkownikowi.

AIS.OR.345 Zbiór danych AIP

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że zbiór danych AIP, jeżeli jest dostępny, zawiera cyfrowe przedstawienie informacji lotniczych o trwałym charakterze, w tym informacji stałych oraz tymczasowych zmian o długim okresie obowiązywania.

AIS.OR.350 Dane o terenie i przeszkodach – wymagania ogólne

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że dane o terenie i przeszkodach, jeżeli są dostępne, są udostępniane zgodnie z pkt AIS.TR.350.

AIS.OR.355 Zbiory danych o terenie

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że dane o terenie, jeżeli są dostępne, są udostępniane:

- a) dla Obszaru 1, jak określono w pkt AIS.TR.350; oraz
- b) dla lotnisk i obejmują:
 - 1) Obszar 2a lub jego części, jak określono w pkt AIS.TR.350 lit. b) pkt 1;
 - 2) Obszary 2b, 2c oraz 2d lub ich części, jak określono w pkt AIS.TR.350 lit. b) pkt 2, 3 i 4 dla obszaru;
 - i) w obrębie 10 km od punktu odniesienia lotniska (ARP); oraz
 - ii) położonego dalej niż 10 km od ARP, jeżeli teren przewyższa płaszczyznę poziomą na wysokości 120 m ponad najniższym wzniesieniem drogi startowej;
 - 3) obszar toru wznoszenia po starcie lub jego części;
 - 4) obszar, lub jego części, odgródzone bocznym zakresem powierzchni ograniczających przeszkody lotniskowe;
 - 5) Obszar 3 lub jego części, jak określono w pkt AIS.TR.350 lit. c), dla terenu, który rozciąga się 0,5 m ponad płaszczyznę poziomą przechodzącą przez najbliższy punkt strefy naziemnego ruchu lotniskowego; oraz
 - 6) Obszar 4 lub jego części, jak określono w pkt AIS.TR.350 lit. d), dla wszystkich dróg startowych, w przypadku których ustanowiono operacje podejścia precyzyjnego Kategorii II lub III oraz w przypadku których operatorzy wymagają szczegółowych informacji o terenie, aby móc ocenić wpływ terenu na decyzję o określeniu wysokości za pomocą radiowysokościomierza.

AIS.OR.360 Zbiory danych o przeszkodach

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że dane o przeszkodach, jeżeli są dostępne, są udostępniane:

- a) dla przeszkód na obszarze 1, których wysokość wynosi co najmniej 100 m powyżej ziemi;
- b) dla lotnisk, dla wszystkich przeszkód na obszarze 2, które oceniono jako zagrażające żegludze powietrznej; oraz
- c) dla lotnisk i obejmują:
 - 1) Obszar 2a lub jego części, dla tych przeszkód, które przewyższają odnośną powierzchnię zbierania danych o przeszkodach;
 - 2) przedmioty na obszarze toru wznoszenia po starcie lub jego częściach, które przekraczają powierzchnię samolotu o nachyleniu wynoszącym 1,2 % i mają wspólny początek z obszarem toru wznoszenia po starcie;
 - 3) przewyższenia powierzchni ograniczających przeszkody lotniskowe lub ich części;
 - 4) Obszar 2b, 2c i 2d dla tych przeszkód, które przewyższają odnośne powierzchnie zbierania danych o przeszkodach;
 - 5) Obszar 3 lub jego części dla tych przeszkód, które przewyższają odnośną powierzchnię zbierania danych o przeszkodach; oraz
 - 6) Obszar 4 lub jego części dla wszystkich dróg startowych, w przypadku których ustanowiono operacje podejścia precyzyjnego Kategorii II lub III.

AIS.OR.365 Zbiory danych kartograficznych lotniska

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że zbiory danych kartograficznych lotniska, jeżeli są dostępne, są udostępniane zgodnie z pkt AIS.TR.365.

AIS.OR.370 Zbiory danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że zbiory danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów, jeżeli są dostępne, są udostępniane zgodnie z pkt AIS.TR.370.

SEKCJA 4 – SŁUŻBY DYSTRYBUCJI I SŁUŻBY INFORMACJI PRZED LOTEM

AIS.OR.400 Służby dystrybucji

Instytucja zapewniająca AIS:

- a) rozpowszechnia dostępne produkty informacji lotniczej użytkownikom, którzy zgłosili takie zapotrzebowanie;
- b) udostępniają AIP, zmiany do AIP, suplementy do AIP, NOTAM oraz Biuletynu Informacji Lotniczej przy użyciu najszybszych środków;
- c) dopilnowuje, by zawsze gdy jest to możliwe, NOTAM rozpowszechniała stała służba lotnicza (AFS);
- d) gwarantuje, że międzynarodowa wymiana NOTAM odbywa się w sposób wspólnie uzgodniony między odnośnymi Międzynarodowymi biurami NOTAM oraz wielonarodowymi organami ds. przetwarzania NOTAM; oraz
- e) organizują, gdy jest to konieczne, wydanie i odbiór NOTAM rozpowszechnianych poprzez telekomunikację, aby spełnić wymogi eksploatacyjne.

AIS.OR.405 Służby informacji przed lotem

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że:

- a) w przypadku wszelkich lotnisk/lotnisk dla śmigłowców informacje lotnicze odnoszące się do odcinków trasy rozpoczynających się na lotnisku/lotnisku dla śmigłowców są udostępniane personelowi uczestniczącemu w operacjach lotniczych, w tym załodze lotu i służbom odpowiedzialnym za informacje przed lotem; oraz
- b) informacje lotnicze udostępnione w celach planowania przed lotem obejmują informacje o znaczeniu operacyjnym spośród elementów produktów informacji lotniczej.

SEKCJA 5 – AKTUALIZACJE PRODUKTÓW INFORMACJI LOTNICZEJ

AIS.OR.500 Wymagania ogólne – aktualizacje produktów informacji lotniczej

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że dane lotnicze i informacje lotnicze są zmieniane lub ponownie wydawane, aby zapewnić ich aktualność.

AIS.OR.505 Regulacja i Kontrola Rozpowszechniania Informacji Lotniczych

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że informacje dotyczące okoliczności wymienionych w pkt AIS.TR.505 lit. a) są rozpowszechniane w ramach systemu AIRAC.

Instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że:

- 1) informacja zgłoszona w ramach systemu AIRAC nie będzie dalej zmieniana przez co najmniej 28 kolejnych dni od daty wejścia w życie AIRAC, chyba że zgłoszona okoliczność ma charakter tymczasowy i nie będzie się utrzymywać przez pełen okres;
- 2) informacja udostępniona w ramach systemu AIRAC jest rozpowszechniana/udostępniana w taki sposób, aby dotrzeć do odbiorców na co najmniej 28 dni przed datą wejścia w życie AIRAC; oraz
- 3) daty wdrożenia inne niż daty wejścia w życie AIRAC nie zostaną zastosowane w zaplanowanych wcześniej zmianach istotnych pod względem operacyjnym, które wymagają prac kartograficznych lub aktualizacji baz danych nawigacyjnych.

AIS.OR.510 NOTAM

Instytucja zapewniająca AIS:

- a) gwarantuje, że NOTAM udostępnia się zgodnie z pkt AIS.TR.510; oraz
- b) udostępnia dokument »Trigger NOTAM«, o którym mowa w pkt AIS.TR.510 lit. f), gdy zmiana do AIP lub suplement do AIP zostaną opublikowane zgodnie z procedurami AIRAC.

AIS.OR.515 Aktualizacje zbioru danych

Instytucja zapewniająca AIS:

- a) zmienia lub ponownie wydaje zbiory danych w tak regularnych odstępach czasowych, jakich wymaga zapewnienie ich aktualności; oraz
- b) wydaje trwałe modyfikacje oraz tymczasowe zmiany o długim okresie obowiązywania – trzy miesiące lub dłużej – udostępniane jako dane cyfrowe w postaci pełnych zbiorów danych lub podzbioru, który obejmuje jedynie różnice między wydanym uprzednio pełnym zbiorem danych.

SEKCJA 6 – WYMAGANIA DOTYCZĄCE PERSONELU**AIS.OR.600 Wymagania ogólne**

Ponadto w odniesieniu do załącznika III pkt ATM/ANS.OR.B.005 lit. a) pkt 6 instytucja zapewniająca AIS gwarantuje, że personel odpowiedzialny za zapewnienie danych lotniczych i informacji lotniczych zostanie:

- a) poinformowany o następujących kwestiach oraz stosuje się do nich:
 - 1) wymogi dotyczące produktów i usług informacji lotniczej, o których mowa w sekcjach od 2 do 5;
 - 2) cykle aktualizacji stosowane w przypadku wydawania zmian do AIP i suplementów do AIP, dotyczące dziedzin będących przedmiotem dostarczanych przez nich danych lotniczych lub informacji lotniczych;
- b) odpowiednio wyszkolony i jest kompetentny i upoważniony do wykonywania powierzonych mu zadań.

PODCZĘŚĆ B – DODATKOWE WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ (AIS.TR)**SEKCJA 2 – ZARZĄDZANIE JAKOŚCIĄ DANYCH****AIS.TR.200 Wymagania ogólne**

- a) Dokładność danych lotniczych ma odpowiadać dokładności określonej w katalogu danych lotniczych («katalogu danych»), o którym mowa w dodatku 1 do załącznika III (część ATM/ANS.OR).
- b) Rozdzielczość danych lotniczych ma być dopasowana do ich faktycznej dokładności.
- c) Spójność danych lotniczych ma być zachowana. Na podstawie klasyfikacji spójności określonej w katalogu danych lotniczych należy wprowadzić procedury mające na celu:
 - 1) dla danych zwykłych – zapobieganiu zniekształcenia danych podczas ich przetwarzania;
 - 2) dla danych ważnych – zapewnienie uniknięcia zniekształcenia danych na każdym etapie ich przetwarzania oraz, w razie potrzeby, uwzględnienie dodatkowych procesów obejmujących potencjalne ryzyka całościowej architektury systemu, w celu dodatkowego zapewnienia spójności danych na tym poziomie;
 - 3) dla danych krytycznych – zapewnienie uniknięcia zniekształcenia danych na każdym etapie ich przetwarzania oraz uwzględnienie dodatkowych procesów zapewnienia spójności, pozwalających na uniknięcie skutków wystąpienia błędów, które identyfikuje się poprzez dogłębną analizę całościowej architektury systemu, jako potencjalne ryzyka w zakresie spójności danych.
- d) Identyfikowalność danych lotniczych ma być zapewniona.
- e) Czasowość danych lotniczych ma być zapewniona, z uwzględnieniem wszelkich limitów dla okresu ważności danych.
- f) Kompletność danych lotniczych ma być zapewniona.
- g) Format dostarczonych danych musi być odpowiedni, aby zapewnić to, że dane interpretuje się w sposób zgodny z ich przeznaczeniem.

AIS.TR.210 Wymiana danych lotniczych i informacji lotniczych

Z wyjątkiem danych topograficznych wymiana formatu danych lotniczych:

- a) umożliwia wymianę danych dotyczących zarówno pojedynczych obiektów, jak i zbiorów obiektów;

- b) umożliwia wymianę informacji podstawowych w wyniku trwałych modyfikacji;
- c) ma strukturę zgodną z tematami i właściwościami katalogu danych lotniczych i jest udokumentowana poprzez mapowanie między formatem wymiany a katalogiem danych lotniczych.

AIS.TR.220 Weryfikacja

- a) Weryfikacja służy zapewnieniu, aby:
 - 1) dane lotnicze są otrzymywane bez zniekształcenia;
 - 2) w trakcie procesu przetwarzania tych danych lotniczych nie dochodzi do ich zniekształcenia.
- b) Dane lotnicze i informacje lotnicze wprowadzane ręcznie podlegają niezależnej weryfikacji w celu identyfikacji wszelkich błędów, które mogły zostać wprowadzone.

AIS.TR.225 Metadane

Metadane, które mają zostać zgromadzone, mają obejmować co najmniej:

- a) identyfikację organizacji lub podmiotów prowadzących dowolne działania z zakresu tworzenia, przekazywania lub przetwarzania danych lotniczych;
- b) przeprowadzone działanie;
- c) datę i godzinę przeprowadzenia danego działania.

AIS.TR.235 Powiadomianie o błędach, pomiary błędów oraz działania korygujące

Powiadomianie o błędach, pomiary błędów oraz mechanizmy korygujące gwarantują, że:

- a) problemy zidentyfikowane podczas tworzenia, produkcji, przechowywania, operowania i przetwarzania, lub zgłoszone przez użytkowników po publikacji, są rejestrowane;
- b) wszystkie problemy zgłoszone w związku z danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi są analizowane przez instytucję zapewniającą AIS oraz że zostaną przeprowadzone niezbędne działania naprawcze;
- c) w pierwszej kolejności rozwiązuje się wszystkie błędy, niespójności i anomalie wykryte w lotniczych danych krytycznych i ważnych;
- d) użytkownicy, których to dotyczy, są informowani o błędach w najbardziej skuteczny sposób, uwzględniający poziom spójności danych lotniczych i informacji lotniczych;
- e) udzielanie informacji zwrotnej o błędach jest ułatwiane i promowane.

AIS.TR.240 Ograniczenia danych

Identyfikacja danych niespełniających DQR nastąpi z adnotacją lub jednoznacznym podaniem wartości jakości.

SEKCJA 3 – PRODUKTY INFORMACJI LOTNICZEJ

AIS.TR.300 Wymagania ogólne – produkty informacji lotniczej

- a) Produkty informacji lotniczej przeznaczone do dystrybucji obejmują tekst w języku angielskim w przypadku części wyrażonych otwartym tekstem, z wyjątkiem tych produktów, które są przeznaczone do dystrybucji wyłącznie w obrębie państwa członkowskiego.
- b) Nazwy miejsc należy zapisywać zgodnie z lokalną konwencją oraz, gdy jest to konieczne, transliterować na podstawowy alfabet łaciński Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO).
- c) Skrótów Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) należy używać w produktach informacji lotniczej, gdy tylko jest to stosowne.

Rozdział 1 – Ustandaryzowana forma prezentacji informacji lotniczych

AIS.TR.305 Zbiór informacji lotniczych (AIP)

- a) AIP, zmiany do AIP oraz suplementy do AIP należy udostępnić jako »elektroniczne AIP« (eAIP). Format eAIP umożliwia wyświetlenie na ekranie komputera oraz wydrukowanie na papierze. Ponadto AIP, zmiany do AIP oraz suplementy do AIP można także udostępnić na papierze.
- b) AIP ma obejmować:
 - 1) oświadczenie właściwego organu odpowiedzialnego za pomoc nawigacyjną, usługi lub procedury objęte AIP;
 - 2) ogólne warunki, na których usługi lub urządzenia są udostępniane do użytku;
 - 3) wykaz znaczących różnic między przepisami i praktykami w państwie członkowskim a odpowiednimi normami i zalecanymi metodami postępowania i praktykami ICAO (SARPs);
 - 4) decyzję podjętą przez państwo członkowskie w każdym znaczącym przypadku, w którym SARPs i procedury ICAO przewidują alternatywny sposób działania.
- c) AIP zawiera informacje związane z nagłówkami tematycznymi wymienionymi w dodatku 1 oraz do nich przypisane.
- d) Wydające państwo członkowskie oraz instytucja zapewniająca AIS są wyraźnie wskazane.
- e) Gdy co najmniej dwa państwa członkowskie wspólnie udostępniają AIP, są one wyraźnie wskazane.
- f) Każdy AIP jest odrębny i zawiera spis treści.
- g) AIP dzieli się na trzy części (GEN, ENR i AD), sekcje i podsekcje, z wyjątkiem gdy AIP – lub tom AIP – ma na celu ułatwienie wykorzystania w praktyce podczas lotu, w którym to przypadku szczegóły dotyczące formatu oraz uzgodnienia można pozostawić w gestii państwa członkowskiego, o ile uwzględni odpowiedni spis treści.
- h) Każdy AIP jest opatrzony datą.
- i) Data, obejmująca dzień, miesiąc (słownie) i rok, stanowi datę publikacji lub datę wejścia w życie (AIRAC) informacji.
- j) Przy opisie okresów aktywności, dostępności lub działania należy podać odnośne dni i godziny.
- k) Każdy AIP wydany jako drukowany tom oraz każdą stronę AIP wydaną w formie luźnej kartki należy opatrzyć adnotacją, która wyraźnie wskazuje:
 - 1) tożsamość AIP;
 - 2) objęte terytorium oraz jego podział, gdy jest to konieczne;
 - 3) tożsamość wydającego państwa członkowskiego i organizacji produkującej (organu); oraz
 - 4) numery stron/tytuły map.
- l) Wszelkich zmian dotyczących wydrukowanego tomu AIP należy dokonywać przy pomocy zamiennych arkuszy.

AIS.TR.310 Zmiany do AIP

- a) Wszelkie istotne pod względem operacyjnym zmiany dotycząc AIP, zgodnie z pkt AIS.OR.505, wydaje się w ramach AIRAC i odpowiednio oznacza jako takie.
- b) Do każdej zmiany do AIP jest przypisany następnym z kolei numer seryjny.
- c) Gdy wydaje się zmianę do AIP, obejmuje ona odniesienia do numeru seryjnego NOTAM, które zostały wprowadzone do zmiany.
- d) Najbardziej aktualne cykle aktualizacji odnoszące się do zmian do AIP są udostępniane publicznie.
- e) Należy ograniczyć do minimum odwołania do poprawek ręcznych/adnotacji; normalną metodą dokonywania zmian jest ponowne wydanie lub zastępowanie stron.

- f) Każda zmiana do AIP:
 - 1) obejmuje listę kontrolną z aktualnymi datami i numerami każdej luźnej kartki w AIP; oraz
 - 2) zawiera podsumowanie wszelkich zaległych poprawek ręcznych.
- g) Nowe lub zrewidowane informacje oznacza się adnotacją umieszczoną przy nich na marginesie.
- h) Każda strona ze zmianą do AIP, w tym okładka, zawiera datę publikacji oraz, w stosownych przypadkach, datę wejścia w życie.
- i) Regularne odstępy czasowe między zmianami do AIP są określone w części 1 – Ogólne (GEN) AIP.

AIS.TR.315 Suplementy do AIP

- a) Suplement do AIP wydany w formie drukowanej udostępnia się w postaci odrębnych stron.
- b) Najbardziej aktualne cykle aktualizacji odnoszące się do suplementów do AIP są udostępniane publicznie.
- c) Do każdego suplementu do AIP jest przypisany następny z kolei numer seryjny, bazujący na roku kalendarzowym.
- d) Gdy suplement do AIP wydaje się w celu zastąpienia NOTAM, należy podać odniesienie do serii i numeru NOTAM.
- e) W odstępach czasowych wynoszących nie więcej niż jeden miesiąc, jak również przy dystrybucji suplementów do AIP, wydaje się listę kontrolną obowiązujących suplementów do AIP, stanowiącą część listy kontrolnej NOTAM.
- f) Na każdej stronie suplementu do AIP widnieje data publikacji. Na każdej stronie suplementu do AIP AIRAC widnieje zarówno data publikacji, jak i data wejścia w życie.

AIS.TR.320 Biuletyn Informacji Lotniczej (AIC)

- a) Biuletyn Informacji Lotniczej udostępnia się jako dokument elektroniczny.
- b) Biuletyn Informacji Lotniczej udostępnia się za każdym razem, gdy pojawi się potrzeba obwieszczenia:
 - 1) prognoz ważnych zmian dotyczących procedur, usług i urzędzeń związanych z żeglugą powietrzną;
 - 2) prognoz wdrożenia nowych systemów nawigacji;
 - 3) istotnych informacji pozyskanych w toku dochodzeń w sprawie wypadków/incydentów lotniczych, które mają wpływ na bezpieczeństwo lotu;
 - 4) informacji dotyczących przepisów związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego;
 - 5) porad w kwestiach medycznych o szczególnym znaczeniu dla pilotów;
 - 6) ostrzeżeń dla pilotów dotyczących unikania fizycznych zagrożeń;
 - 7) informacji dotyczących wpływu niektórych zjawisk pogody na eksploatację statków powietrznych;
 - 8) informacji dotyczących nowych zagrożeń mających wpływ na techniki obsługi statków powietrznych;
 - 9) informacji dotyczących przepisów związanych z przewozem lotniczym artykułów objętych ograniczeniami;
 - 10) odniesień do wymogów przepisów krajowych lub UE oraz do publikacji zmian, które ich dotyczą;
 - 11) informacji dotyczących uzgodnień w zakresie licencjonowania załogi;
 - 12) informacji dotyczących szkolenia personelu lotniczego;
 - 13) informacji dotyczących wdrażania, lub zwolnienia z, wymogów w przepisach krajowych i UE;
 - 14) porad w sprawie korzystania z określonych rodzajów wyposażenia oraz jego konserwacji;
 - 15) rzeczywistej lub planowanej dostępności nowych lub zrewidowanych wydań map lotniczych;
 - 16) informacji dotyczących przewozu urządzeń komunikacyjnych;

- 17) informacji wyjaśniających związanych z ograniczaniem hałasu;
 - 18) wybranych dyrektyw zatności;
 - 19) informacji dotyczących zmian w serii lub dystrybucji NOTAM, nowych wydań AIP lub istotnych zmian obejmujących ich treść, zakres lub format;
 - 20) wcześniejszych informacji dotyczących planu odśnieżania; oraz
 - 21) innych informacji o podobnym charakterze.
- c) Biuletynu Informacji Lotniczej nie należy stosować w związku z informacjami, które kwalifikują się do włączenia w AIP lub NOTAM.
- d) Plan odśnieżania wydany zgodnie z pkt AD 1.2.2 AIP uzupełnia się informacjami sezonowymi, które są wydawane jako Biuletyn Informacji Lotniczej z dużym wyprzedzeniem przed rozpoczęciem każdej zimy – nie później niż na miesiąc przed standardowym wystąpieniem warunków zimowych.
- e) Jeżeli wydające państwo członkowskie wybiera AIC do rozpowszechniania poza swoim terytorium, jest ono rozpowszechniane w tym samym zakresie co Biuletyn Informacji Lotniczej.
- f) Do każdego Biuletynu Informacji Lotniczej jest przypisany następujący z kolei numer seryjny, bazujący na roku kalendarzowym.
- g) W przypadku gdy Biuletyn Informacji Lotniczej podano w więcej niż jednej serii, każdą serię identyfikuje się oddzielnie, po literze.
- h) Lista kontrolna aktualnie obowiązujących Biuletynów Informacji Lotniczej jest wydawana co najmniej raz do roku, z takim samym zakresem rozpowszechniania co Biuletyn Informacji Lotniczej.
- i) Listę kontrolną Biuletynów Informacji Lotniczej udostępnionych poza terytorium państwa członkowskiego uwzględnia się w liście kontrolnej NOTAM.

AIS.TR.330 NOTAM

- a) NOTAM wydaje się, gdy konieczne jest udostępnienie następujących informacji:
- 1) ustanowienie, zamknięcie lub istotne zmiany w użytkowaniu lotnisk lub lotnisk dla śmigłowców lub dróg startowych;
 - 2) ustanowienie, wycofanie lub istotne zmiany w działaniu służb lotniczych;
 - 3) uruchomienie, wyłączenie i znaczące zmiany parametrów operacyjnych służb radionawigacyjnych i łączności powietrze-ziemia;
 - 4) niedostępność zapasowych i wtórnych systemów, jeśli ma to bezpośrednie skutki operacyjne;
 - 5) ustanowienie, wycofanie lub istotne zmiany dotyczące użycia pomocy wzrokowych;
 - 6) przerwy lub włączenie do pracy głównych elementów systemów oświetlenia lotniska;
 - 7) ustanowienie, wycofanie lub istotne zmiany procedur żeglugi powietrznej;
 - 8) zaistnienie lub usunięcie znacznych niesprawności lub utrudnień na polu manewrowym;
 - 9) zmiany i ograniczenia dostępności paliwa, oleju i tlenu;
 - 10) istotne zmiany dotyczące działania dostępnych środków oraz służb poszukiwania i ratownictwa;
 - 11) wprowadzenie, wycofanie lub przywrócenie do eksploatacji oznakowania przeszkód lotniczych;
 - 12) zmiany w przepisach obowiązujących w odnośnym państwie lub państwach członkowskich, które wymagają natychmiastowych działań pod kątem operacyjnym;
 - 13) dyrektywy operacyjne wymagające natychmiastowych działań lub zmian tych dyrektyw;
 - 14) obecność zagrożeń dla żeglugi powietrznej;
 - 15) planowane emisje lasera, pokazy laserów i szperaczy, jeśli będzie miało to negatywny wpływ na nocne widzenie pilotów;
 - 16) wzniesienie, usunięcie lub zmiany przeszkód lotniczych w strefach startu/wznoszenia, nieudanego podejścia, podejścia, oraz na pasie startowym;
 - 17) ustanowienie lub wycofanie, łącznie z rozpoczęciem i zakończeniem aktywności, jeśli ma to miejsce, lub zmiany w statusie stref zakazanych, niebezpiecznych lub ograniczonych;

- 18) ustanowienie lub likwidacja stref, tras lub ich części, w których występuje możliwość przechwycenia i istnieje konieczność prowadzenia stałego nasłuchu w paśmie VHF na częstotliwości alarmowej 121,500 MHz;
 - 19) przydzielenie, wycofanie lub zmiana wskaźników lokalizacji;
 - 20) zmiany zapewnianej na lotnisku/lotnisku dla śmigłowców kategorii ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej;
 - 21) występowanie, usunięcie lub istotne zmiany niebezpiecznych warunków spowodowanych śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem, materiałem radioaktywnym, toksycznymi chemikaliami, osiadaniami pyłu wulkanicznego lub wodą na polu naziemnego ruchu lotniczego;
 - 22) wybuchy epidemii powodujące wprowadzenie zmiany do opublikowanych wymagań dotyczących szczepień i kwarantanny;
 - 23) prognozy kosmicznego promieniowania słonecznego, jeżeli są podane;
 - 24) wystąpienie ważnych operacyjnie zmian w aktywności wulkanicznej, miejsce, data i czas erupcji wulkanicznej lub zasięg chmury pyłu wulkanicznego w pionie i w poziomie, łącznie z kierunkiem jej przemieszczania, poziomami lotu i trasami lub ich odcinkami, na które chmura może mieć wpływ;
 - 25) wypuszczenia do atmosfery materiałów radio-aktywnych lub chemikaliów toksycznych, w następstwie jądrowego albo chemicznego incydentu, miejsce, data i czas tego incydentu, poziomy lotu i trasy lub ich odcinki, na które może oddziaływać skażenie oraz kierunek przemieszczania się skażenia;
 - 26) prowadzenie akcji pomocy humanitarnej, łącznie z procedurami lub ograniczeniami mającymi wpływ na żeglugę powietrzną;
 - 27) wdrożenie krótkoterminowych środków awaryjnych w przypadku całkowitego lub częściowego zakłócenia działania służb ruchu lotniczego oraz pokrewnych służb wspomagających;
 - 28) konkretna utrata integralności usług systemów nawigacji satelitarnej.
 - 29) niedostępność drogi startowej z powodu prac związanych z jej oznakowaniem lub, jeżeli urządzenia używane do realizacji tych prac mogą zostać usunięte, czas potrzebny, aby udostępnić drogę startową.”
- b) NOTAM nie wydaje się w celu udostępnienia żadnej z następujących informacji:
- 1) rutynowe prace konserwacyjne odbywające się na płytach postojowych i drogach kołowania, nie mające wpływu na bezpieczne poruszanie się statków powietrznych;
 - 2) tymczasowe utrudnienia w pobliżu lotnisk/lotnisk dla śmigłowców, nie mające wpływu na bezpieczeństwo operacji statków powietrznych;
 - 3) częściowe usterki urządzeń świetlnych lotniska/lotniska dla śmigłowców, nie mające bezpośredniego wpływu na operacje statków powietrznych;
 - 4) częściowe, tymczasowe usterki w łączności powietrze-ziemia, jeżeli wiadomo, że są dostępne i mogą być wykorzystane odpowiednie częstotliwości zapasowe;
 - 5) brak służb obsługujących płytę postojową oraz brak kierowania ruchem drogowym;
 - 6) brak znaków wskazujących położenie i kierunek, a także innych znaków informacyjnych na polu naziemnego ruchu lotniczego danego lotniska;
 - 7) skoki spadochronowe na podstawie przepisów wykonywania lotu z widocznością (VFR), w niekontrolowanej przestrzeni powietrznej oraz w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, jeśli odbywają się w miejscach obwieszonych lub wewnątrz stref niebezpiecznych i zakazanych;
 - 8) działania szkoleniowe jednostek naziemnych;
 - 9) niedostępność zapasowych i wtórnych systemów, jeśli nie powoduje to skutków operacyjnych;
 - 10) ograniczenia urządzeń lotniskowych lub ogólnych usług, jeśli nie powoduje to skutków operacyjnych;
 - 11) przepisy krajowe nie mające wpływu na lotnictwo ogólne;
 - 12) ogłoszenia lub ostrzeżenia o możliwych/potencjalnych ograniczeniach, jeśli nie powodują one skutków operacyjnych;
 - 13) ogólne przypomnienia dotyczące już wcześniej opublikowanych informacji;

- 14) dostępność wyposażenia jednostek naziemnych bez podawania informacji o skutkach operacyjnych w odniesieniu do przestrzeni powietrznej i użytkowników urządzeń;
 - 15) informacje dotyczące emisji lasera, jeśli nie powodują one skutków operacyjnych oraz informacje dotyczące fajerwerków poniżej minimalnych wysokości lotów;
 - 16) zamknięcie fragmentów pola naziemnego ruchu lotniczego ze względu na planowane i koordynowane lokalnie prace, gdy okres zamknięcia nie jest dłuższy niż jedna godzina;
 - 17) zamknięcie, zmiany, niedostępność dla operacji lotnisk/lotnisk dla śmigłowców poza godzinami pracy tych lotnisk; oraz
 - 18) inne nieoperacyjne informacje o podobnym, tymczasowym charakterze.
- c) Jednak, jak podano w pkt AIS.TR.330 lit. f) oraz pkt AIS.TR.330 lit. g), każdy NOTAM zawiera informacje w kolejności przedstawionej w formularzu NOTAM w dodatku 2.
 - d) Tekst NOTAM składa się ze znaczeń/jednolitej skróconej frazeologii przypisanych do kodu NOTAM ICAO, uzupełnionych o skróty ICAO, wskaźniki, identyfikatory, oznaczenia, znaki wywoławcze, częstotliwości, cyfry oraz tekst otwarty.
 - e) Wszystkie NOTAM wydaje się w języku angielskim. W stosownych przypadkach NOTAM można dodatkowo wydać w języku narodowym dla krajowych użytkowników.
 - f) Informacje dotyczące śniegu, topniejącego śniegu, lodu, szronu, wody stojącej lub wody związanej ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub szronem w polu ruchu naziemnego są rozprawdane za pomocą SNOTAM i zawierają informacje w kolejności przedstawionej w formacie SNOTAM w dodatku 3a.
 - g) Informacje dotyczące istotnych pod względem operacyjnym zmian w zakresie aktywności wulkanicznej, erupcji wulkanicznej lub chmury pyłu wulkanicznego, gdy zgłasza się je za pomocą ASHTAM, zawierają informacje w kolejności przedstawionej w formularzu ASHTAM w dodatku 4.
 - h) Gdy w NOTAM pojawi się błąd, w miejsce błędnego NOTAM zostanie wydany zastępujący go NOTAM z nowym numerem lub błędny NOTAM zostanie anulowany, a zostanie wydany nowy NOTAM.
 - i) Gdy zostaje wydany NOTAM, który anuluje lub zastępuje poprzedni NOTAM:
 - 1) podana jest seria i numer/rok poprzedniego NOTAM;
 - 2) seria, wskaźnik lokalizacji i przedmiot obu NOTAM jest taki sam.
 - j) Tylko jeden NOTAM można anulować lub zastąpić NOTAM.
 - k) Każdy NOTAM ma jeden przedmiot i dotyczy jednego aspektu przedmiotu.
 - l) Każdy NOTAM jest tak zwięzły, jak to możliwe, i sporządzony tak, aby jego znaczenie było jasne bez konieczności odniesienia się do innego dokumentu.
 - m) NOTAM zawierający tymczasowe lub trwałe informacje o długim okresie obowiązywania obejmuje odpowiednie odniesienia do AIP lub suplementu do AIP.
 - n) Wskaźniki lokalizacji zawarte w tekście NOTAM są tymi zawartymi w dokumencie ICAO nr 7910 »Wskaźniki lokalizacji«. Nie stosuje się skróconej formy takich wskaźników. Gdy do lokalizacji nie jest przypisany wskaźnik lokalizacji ICAO, jej nazwę wprowadza się jako tekst otwarty.
 - o) Do każdego NOTAM przypisuje się serię oznaczoną za pomocą litery oraz czterech cyfr, po których następuje ukośna kreska; po kresce podaje się dwie cyfry oznaczające dany rok. Czterocyfrowy numer jest następnym z kolei, bazującym na roku kalendarzowym.
 - p) Wszystkie NOTAM dzieli się na serie na podstawie przedmiotu, ruchu lub położenia albo połączenia tych czynników, w zależności od potrzeb użytkowników końcowych. NOTAM dla lotnisk dopuszczających międzynarodowy ruch lotniczy wydaje się w międzynarodowej serii NOTAM.
 - q) Jeżeli NOTAM wydaje się zarówno po angielsku, jak i w języku narodowym, serię NOTAM organizuje się tak, aby seria w języku narodowym była równa serii w języku angielskim pod względem treści i numeracji.
 - r) Treść oraz geograficzny zasięg każdej serii NOTAM podaje się szczegółowo w AIP, w pkt GEN 3.

- s) Lista kontrolna ważnych NOTAM będzie regularnie udostępniana.
- t) Dla każdej serii wydaje się jedną listę kontrolną NOTAM.
- u) Ponadto lista kontrolna NOTAM odnosi się do najnowszych zmian do AIP, suplementów do AIP, zbiorów danych oraz, co najmniej, do rozpowszechnianych Biuletynów Informacji Lotniczej.
- v) Lista kontrolna NOTAM ma ten sam zakres rozpowszechniania co rzeczywista seria informacji, do których się odnosi i jest wyraźnie zidentyfikowana jako lista kontrolna.
- w) Przypisanie serii jest monitorowane i, jeżeli jest taka konieczność, podejmuje się środki służące zapewnieniu, aby żadna seria nie osiągnęła maksymalnej możliwej liczby wydanych NOTAM przed końcem roku kalendarzowego.

Rozdział 2 – Cyfrowe zbiory danych

AIS.TR.335 Wymagania ogólne – cyfrowe zbiory danych

- a) Należy używać normy w zakresie informacji geograficznej jako dokumentów odniesienia.
- b) Należy udostępnić opis każdego z dostępnych zbiorów danych w formie specyfikacji produktu uzyskanego z danych.
- c) Użytkownikom zostanie udostępniona lista kontrolna dostępnych zbiorów danych, w tym ich dat wejścia w życie i publikacji, aby zagwarantować wykorzystanie aktualnych danych.
- d) Lista kontrolna zbiorów danych zostanie udostępniona za pomocą tego samego mechanizmu dystrybucji, którego używa się w stosunku do zbiorów danych.

AIS.TR.340 Wymagania dotyczące metadanych

Minimalne metadane dla każdego zbioru danych obejmują:

- a) nazwę organizacji lub jednostek udostępniających zbiór danych;
- b) datę i czas przekazania zbioru danych;
- c) ważność zbioru danych; oraz
- d) wszelkie ograniczenia dotyczące wykorzystania zbioru danych.

AIS.TR.345 Zbiór danych AIP

- a) Zbiór danych AIP obejmuje dane dotyczące wymienionych poniżej przedmiotów, w tym w stosownych przypadkach wskazanych właściwości:

Przedmioty danych	Powiązane właściwości jako minimum
Przestrzeń powietrzna ATS	Rodzaj, nazwa, granice boczne, granice pionowe, klasa przestrzeni powietrznej
Przestrzeń powietrzna specjalnego przeznaczenia	Rodzaj, nazwa, granice boczne, granice pionowe, ograniczenie, uruchomienie
Trasa	Przedrostek identyfikatora, przepisy wykonywania lotu, oznaczenie
Odcinek trasy	Specyfikacja nawigacyjna, punkt rozpoczęcia, punkt końcowy, linia drogi, odległość, górna granica, dolna granica, minimalna trasowa wysokość bezwzględna (MEA), minimalna wysokość bezwzględna przewyższeń nad przeszkodami (MOCA), kierunek poziomego przelotu, odwrotny kierunek poziomego przelotu, wymagana dokładność nawigacji
Punkt drogi – na trasie	Wymagania dotyczące sprawozdawczości, identyfikacja, miejsce, format
Lotnisko/lotnisko dla śmigłowców	Wskaźnik lokalizacji, nazwa, oznaczenie Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), obsługiwane miasto, data certyfikacji, data wygaśnięcia certyfikacji, w stosownych przypadkach, rodzaj kontroli, wzniesienie terenu, temperatura odniesienia, deklinacja magnetyczna, punkt odniesienia lotniska

Przedmioty danych	Powiązane właściwości jako minimum
Droga startowa	Oznaczenie, długość nominalna, szerokość nominalna, rodzaj powierzchni, nośność
Kierunek drogi startowej	Oznaczenie, azymut, próg drogi startowej, rozporządzalna długość rozbiegu (TORA), rozporządzalna długość startu (TODA), rozporządzalna długość przerwanej startu (ASDA), rozporządzalna długość lądowania (LDA), odrzucona TODA (dla śmigłowców)
Strefa końcowego podejścia i startu (FATO)	Oznakowanie, długość, szerokość, punkt progu drogi startowej
Strefa przyziemienia i wzlotu (TLOF)	Oznaczenie, punkt centralny, długość, szerokość, rodzaj powierzchni
Pomoc radionawigacyjna	Rodzaj identyfikacji, nazwa, obsługiwane lotnisko, godziny pracy, deklinacja magnetyczna, częstotliwość/kanal, pozycja, wzniesienie, namiar magnetyczny, azymut, kierunek sygnału zerowego

- b) W przypadku gdy właściwość nie jest zdefiniowana dla danego wystąpienia przedmiotów wymienionych w lit. a), podzbiór danych ze zbioru informacji lotniczych obejmuje wyraźne oznaczenie: »nie dotyczy«.

AIS.TR.350 Dane o terenie i dane o przeszkodach – wymagania ogólne

Strefy pokrycia dla zestawów danych topograficznych i danych o przeszkodach należy określać w sposób następujący:

- a) strefa 1: całe terytorium państwa członkowskiego;
- b) strefa 2: otoczenie lotniska, podzielone następująco:
 - 1) strefa 2a: prostokątny obszar wokół drogi startowej, obejmujący drogę startową i zabezpieczenie przerwanej startu, jeśli istnieje;
 - 2) strefa 2b: obszar rozciągający się od końca strefy 2a w kierunku startu, o długości 10 km i rozwarości 15 % w każdą stronę;
 - 3) strefa 2c: obszar rozciągający się poza strefą 2a i 2b na odległość nie więcej niż 10 km od granicy obszaru 2a; oraz
 - 4) strefa 2d: obszar znajdujący się poza strefą 2a, 2b i 2c rozciągający się do odległości 45 km od punktu odniesienia lotniska lub do istniejącej granicy TMA, zależnie od tego co jest bliżej;
- c) strefa 3: obszar graniczący z polem naziemnego ruchu lotniczego, rozciągający się w płaszczyźnie poziomej od krawędzi drogi startowej do odległości 90 m od linii centralnej drogi startowej i do odległości 50 m od krawędzi pozostałych elementów pola naziemnego ruchu lotniczego; oraz
- d) strefa 4: obszar rozciągający się do odległości 900 m przed progiem pasa startowego, 60 m w obie strony od przedłużenia osi drogi startowej, na kierunku podejścia drogi startowej z podejściem precyzyjnym kategorii II lub III.

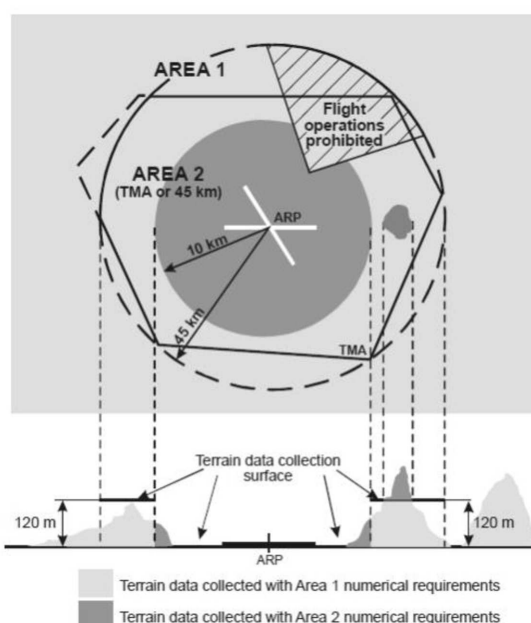
AIS.TR.355 Zbiory danych o terenie

Jeżeli zbiory danych o terenie są przekazywane zgodnie z pkt AIS.OR.355:

- a) zbiory danych topograficznych muszą zawierać cyfrowe przedstawienie powierzchni terenu w formie ciągłych wartości wzniesienia na wszystkich przecięciach ustalonej siatki względem wspólnego układu odniesienia;
- b) siatka terenowa powinna być kątowna lub liniowa, o kształcie regularnym lub nieregularnym;
- c) zbiory danych o terenie obejmują aspekty przestrzenne (pozycja i wzniesienie), tematyczne i czasowe dla powierzchni Ziemi zawierającej naturalnie występujące elementy, z wyłączeniem przeszkód;
- d) podaje się tylko jeden typ obiektu tj. teren;
- e) w zbiorze danych o terenie należy rejestrować atrybuty obiektu takie jak:
 - 1) strefa pokrycia;
 - 2) identyfikator twórcy danych;

- 3) identyfikator źródła danych;
 - 4) metoda pozyskania;
 - 5) rozdzielczość;
 - 6) poziomy system odniesienia;
 - 7) rozdzielczość pozioma;
 - 8) dokładność pozioma;
 - 9) poziom ufności w poziomie;
 - 10) pozycja pozioma;
 - 11) wzniesienie;
 - 12) odniesienie wzniesienia;
 - 13) pionowy układ odniesienia;
 - 14) rozdzielczość pionowa;
 - 15) dokładność pionowa;
 - 16) poziom pewności w pionie;
 - 17) pomierzona powierzchnia;
 - 18) spójność;
 - 19) data i czas; oraz
 - 20) zastosowana jednostka miary;
- f) w strefie o promieniu 10 km od ARP dane o terenie są zgodne z wymaganiami liczbowymi dla strefy 2;
- g) w strefie między 10 km a granicą TMA lub w strefie o promieniu 45 km od ARP (w zależności od tego, które jest mniejsze), dane o terenie, który przewyższa płaszczyznę poziomą na wysokości 120 m ponad najniższym wzniesieniem drogi startowej, są zgodne z wymaganiami liczbowymi dla strefy 2;
- h) w strefie między 10 km a granicą TMA lub w strefie o promieniu 45 km od ARP (w zależności od tego, które jest mniejsze), dane o terenie, który nie przewyższa płaszczyzny poziomej na wysokości 120 m ponad najniższym wzniesieniem drogi startowej, są zgodne z wymaganiami liczbowymi dla strefy 1; oraz
- i) w tych częściach strefy 2, gdzie wykonywanie lotów jest zabronione z powodu bardzo wysokiego terenu lub innych lokalnych ograniczeń i/lub regulacji, dane o terenie są zgodne z wymaganiami liczbowymi dla strefy 1.

Powierzchnia zbierania danych topograficznych – obszar 1 i obszar 2



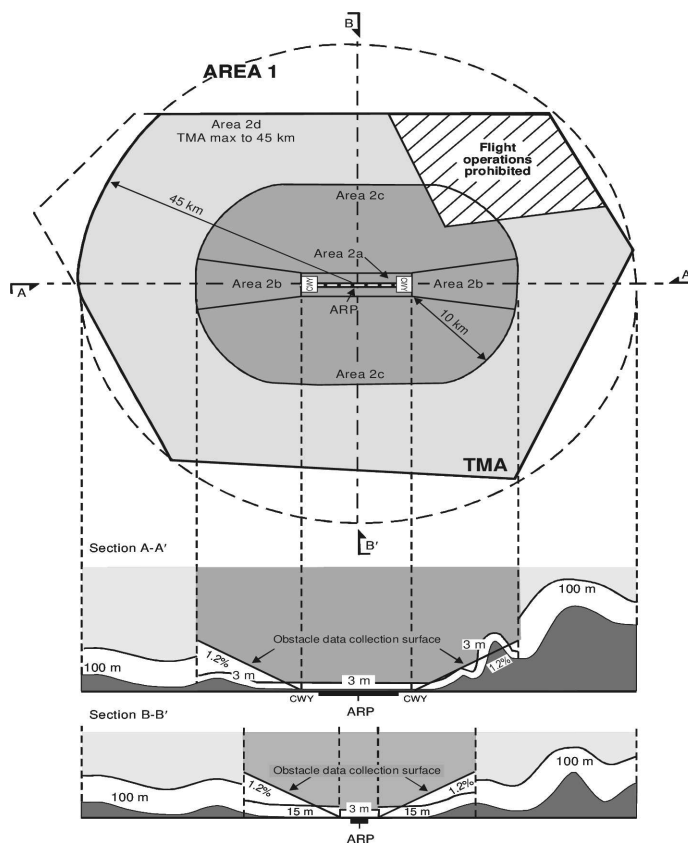
AIS.TR.360 Zbiory danych o przeszkodach

Jeżeli zbiory danych o przeszkodach są przekazywane zgodnie z pkt AIS.OR.360:

- a) elementy danych o przeszkodach to cechy, które przedstawia się w zbiorze danych za pomocą punktów, linii lub wielokątów;
- b) w zbiorach danych o przeszkodach zapisuje się wszystkie zdefiniowane typy obiektów przeszkód, a każdy z nich jest opisany zgodnie z poniższym wykazem obowiązkowych atrybutów:
 - 1) strefa pokrycia;
 - 2) identyfikator twórcy danych;
 - 3) identyfikator źródła danych;
 - 4) identyfikator przeszkody;
 - 5) dokładność pozioma;
 - 6) poziom ufności w poziomie;
 - 7) pozycja pozioma;
 - 8) rozdzielczość pozioma;
 - 9) rozmiar poziomy;
 - 10) poziomy system odniesienia;
 - 11) wzniesienie;
 - 12) dokładność pionowa;
 - 13) poziom pewności w pionie;
 - 14) rozdzielczość pionowa;
 - 15) pionowy układ odniesienia;
 - 16) rodzaj przeszkody;
 - 17) rodzaj geometrii;
 - 18) spójność;
 - 19) data i czas;
 - 20) zastosowana jednostka miary;
 - 21) oświetlenie; oraz
 - 22) oznakowanie;
- c) dane o przeszkodach dla stref 2 i 3 są gromadzone zgodnie z następującymi powierzchniami zbierania danych o przeszkodach:
 - 1) powierzchnia zbierania danych o przeszkodach dla strefy 2a powinna mieć wysokość 3 m ponad najbliższe wzniesienie drogi startowej mierzone wzdłuż osi drogi startowej, oraz w odniesieniu do zabezpieczenia przewrzanego startu (jeśli istnieje) ponad wzniesienie najbliższego progu drogi startowej;
 - 2) powierzchnia zbierania danych o przeszkodach strefy 2b ma nachylenie 1,2 % i rozciąga się od końca strefy 2a na poziomie elewacji końca drogi startowej w kierunku startu i ma długość 10 km i rozwartość 15 % w każdą stronę; nie ma konieczności zbierania danych o przeszkodach niższych niż 3 m nad poziom terenu;
 - 3) zbierania danych o przeszkodach strefy 2c ma nachylenie 1,2 % i rozciąga się poza strefą 2a i 2b na odległość nie więcej niż 10 km od granicy obszaru 2a; elewacją początkową strefy 2c powinna być elewacja punktu strefy 2c, w którym się ona zaczyna; nie ma konieczności zbierania danych o przeszkodach niższych niż 15 m nad poziom terenu;
 - 4) powierzchnia zbierania danych o przeszkodach dla strefy 2d ma wysokość 100 m ponad poziom terenu; oraz
 - 5) powierzchnia zbierania danych o przeszkodach na obszarze 3 rozciąga się pół metra (0,5 m) ponad płaszczyznę poziomą przechodzącą przez najbliższy punkt pola ruchu naziemnego lotniska;

- d) w tych częściach strefy 2, gdzie wykonywanie operacji lotniczych jest zakazane z powodu bardzo wysokiego terenu lub innych lokalnych ograniczeń lub regulacji, dane o przeszkodach są gromadzone i zapisywane zgodnie z wymaganiami liczbowymi dla strefy 1;
- e) specyfikacje produktu uzyskanego z danych o przeszkodach wraz ze współrzędnymi geograficznymi dla każdego lotniska włączonymi do zbioru danych powinny opisywać następujące strefy:
- 1) strefy 2a, 2b, 2c i 2d;
 - 2) obszar toru wznoszenia po starcie; oraz
 - 3) powierzchnie ograniczenia przeszkód;
- f) zbiory danych o przeszkodach stanowią cyfrową reprezentację pionowych i poziomych rozmiarów przeszkód; oraz
- g) przeszkody nie są włączane do zbiorów danych o terenie.

Powierzchnia zbierania danych o przeszkodach – obszar 1 i obszar 2



AIS.TR.365 Zbiory danych kartograficznych lotniska

- a) Zbiory danych kartograficznych lotnisk muszą zawierać cyfrową reprezentację obiektów lotniskowych.
- b) Należy używać norm ISO w zakresie informacji geograficznej jako dokumentów odniesienia.
- c) Produkty zawierające dane kartograficzne lotnisk należy opisywać zgodnie z odpowiednią normą dotyczącą specyfikacji produktu uzyskanego z danych.
- d) Zawartość i struktura zbiorów danych kartograficznych lotnisk powinny być zdefiniowane według schematu aplikacyjnego oraz katalogu obiektów.

AIS.TR.370 Zbiory danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów

- a) Zbiory danych o procedurach lotu według wskazań przyrządów zawierają cyfrową reprezentację procedur wykonywania lotów według wskazań przyrządów.
- b) Zbiory danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów obejmują dane dotyczące wymienionych poniżej przedmiotów, w tym wszystkich ich właściwości:
 - 1) procedura;
 - 2) segment procedury;
 - 3) segment podejścia końcowego;
 - 4) naprawienie procedury;
 - 5) utrzymywanie procedury;
 - 6) właściwości procedury dla śmigłowców.

SEKCJA 4 – SŁUŻBY ROZPOWSZECHNIANIA I SŁUŻBY INFORMACJI PRZED LOTEM**AIS.TR.400 Służby rozpowszechniania**

- a) Jeżeli jest to możliwe, należy stosować ustalony system rozpowszechniania NOTAM przesyłanych za pośrednictwem sieci AFS.
- b) Rozpowszechnianie serii NOTAM innych niż serie rozpowszechniane międzynarodowo zapewnia się na wniosek.
- c) NOTAM są przygotowywane zgodnie z przepisami dotyczącymi procedur łączności ICAO określonymi w załączniku 10 ICAO, tom II.
- d) Każdy NOTAM powinien być nadawany jako pojedyncza depesza telekomunikacyjna.
- e) Wymiana ASHTAM poza terytorium państwa członkowskiego i NOTAM, w przypadku państw członkowskich podających informacje o aktywności wulkanicznej za pomocą NOTAM, obejmuje ośrodki doradcze podające informacje o pyłe wulkanicznym oraz światowe centra prognoz obszarowych i uwzględnia wymagania związane z operacjami o charakterze trwałym.

AIS.TR.405 Służby informacji przed lotem

- a) Automatyczne systemy informacji przed lotem powinny należy stosować w celu zapewnienia danych i informacji lotniczych personelowi operacyjnemu, w tym członkom załogi lotniczej, w celu odprawy automatycznej (self-briefing), planowania lotu i zapewnienia służby informacji powietrznej.
- b) Interfejs użytkownika urządzeń służb informacji przed lotem powinien zapewniać łatwy dostęp do wszystkich potrzebnych informacji/danych.
- c) Urządzenia automatycznego systemu informacji przed lotem, służące do odprawy automatycznej (self-briefing), powinny w razie potrzeby zapewniać możliwość konsultacji ze służbą informacji lotniczej za pomocą telefonu lub innych odpowiednich środków telekomunikacyjnych.
- d) Automatyczne systemy informacji przed rozpoczęciem lotu, przeznaczone do dostarczania danych i informacji lotniczych na potrzeby odprawy automatycznej, planowania lotu i służby informacji powietrznej powinny:
 - 1) zapewniać nieprzerwaną i terminową aktualizację bazy danych systemu oraz monitorowanie ważności i jakości przechowywanych w niej danych lotniczych;
 - 2) zapewniać dostęp do systemu personelowi operacyjnemu, w tym członkom załogi lotniczej, zainteresowanemu personelowi lotniczemu i innym użytkownikom, za pomocą odpowiednich środków telekomunikacyjnych;
 - 3) zapewniać użytkownikowi możliwość uzyskania na papierze danych i informacji lotniczych, do których ma on dostęp;

- 4) zapewniać dostęp do informacji/danych za pomocą procedur zapytań opartych na skrótovej formie tekstu otwartego i wskaźnikach lokalizacji ICAO określonych w dokumencie ICAO nr 7910, w stosownych przypadkach, na podstawie interfejsu użytkownika bazującego na systemie sterowanego menu, lub innego odpowiedniego mechanizmu;
 - 5) udzielać terminowych odpowiedzi na zapytania użytkowników.
- e) Wszystkie NOTAM należy domyślnie udostępnić do celów odprawy, a ograniczenie treści jest w gestii użytkownika.

SEKCJA 5 – AKTUALIZACJE PRODUKTÓW INFORMACJI LOTNICZEJ

AIS.TR.500 Wymagania ogólne – aktualizacje produktów informacji lotniczej

Tę samą aktualizację cyklu AIRAC należy stosować w przypadku zmian do AIP, suplementów do AIP, zbioru danych AIP oraz do zbiorów danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów w celu zapewnienia spójności elementów danych zawartych w różnych produktach informacji lotniczej.

AIS.TR.505 AIRAC

- a) Za pomocą systemu AIRAC rozpowszechnia się informacje dotyczące następujących elementów:
- 1) poziomych i pionowych granic, przepisów i procedur odnoszących się do:
 - i) rejonów informacji powietrznej (FIR);
 - ii) obszarów kontrolowanych (CTA);
 - (iii) stref kontrolowanych lotnisk;
 - iv) obszarów ze służbą doradczą;
 - v) tras ATS;
 - vi) stałych stref niebezpiecznych, zakazanych i ograniczonych (włącznie z rodzajami i okresami aktywności, jeśli są znane) oraz stref identyfikacyjnych obrony powietrznej (ADIZ);
 - (vii) stałych przestrzeni, tras lub ich części, w których występuje prawdopodobieństwo przechwycenia;
 - (viii) stref obowiązkowej łączności radiowej (RMZ) lub stref obowiązkowego używania transpondera (TMZ);
 - 2) pozycji, częstotliwości, znaków wywoławczych, identyfikatorów, znanych nieprawidłowości i okresowych przeglądów pomocy radionawigacyjnych oraz urządzeń łączności i dozoru;
 - 3) procedur oczekiwania i podejścia, procedur przylotu i odlotu, procedur przeciwhałasowych i wszelkich innych stosowanych procedur ATS;
 - 4) poziomów przejściowych, wysokości bezwzględnych przejściowych i minimalnych wysokości sektorowych;
 - 5) urządzeń i procedur meteorologicznych (w tym rozgłaszanie);
 - 6) dróg startowych i zabezpieczeń przerwanoego startu;
 - 7) dróg kołowania i płyt postojowych;
 - 8) procedur naziemnych na lotnisku (włączając w to procedury stosowane w warunkach ograniczonej widzialności);
 - 9) świateł podejścia i drogi startowej; oraz
 - 10) minimów operacyjnych lotniska, jeśli są opublikowane przez państwo członkowskie.
- b) Jeżeli planuje się wprowadzenie istotnych zmian oraz w przypadku gdy pożądane i praktyczne jest uprzednie zawiadomienie, należy dokonać szczególnych uzgodnień.

- c) Jeśli do dnia publikacji, zgodnie z cyklem AIRAC, nie przedstawiono żadnej informacji do rozpowszechnienia, to informację NIL należy rozesłać za pomocą NOTAM lub innych odpowiednich środków, nie później niż jeden cykl przed datą wejścia w życie cyklu AIRAC, którego ta informacja dotyczy.

AIS.TR.510 NOTAM

- a) NOTAM publikuje się z zachowaniem wystarczającego czasu powiadomienia zaangażowanych stron, by zdążyły one podjąć wszelkie wymagane działania, z wyjątkiem przypadków niesprawności, aktywności wulkanicznej, uwolnienia materiałów promieniotwórczych, toksycznych substancji chemicznych i innych zdarzeń, których nie można przewidzieć.
- b) W NOTAM zawiadamiającym o niesprawności pomocy nawigacyjnych, urządzeń łączności lub służb łączności należy podać przewidywany czas trwania tych niesprawności lub przewidywany czas, po którym działanie zostanie wznowione.
- c) W ciągu trzech miesięcy od wydania stałego NOTAM informacje przedstawione w NOTAM włącza się do danych produktów informacji lotniczej.
- d) W ciągu trzech miesięcy od wydania tymczasowego długotrwałego NOTAM informacje przedstawione w NOTAM włącza się do suplementu do AIP.
- e) Kiedy NOTAM o szacowanym terminie ważności w nieoczekiwany sposób przekroczy okres trzech miesięcy, wydaje się nowy NOTAM, chyba że oczekuje się, iż warunek będzie trwał przez dalszy okres wynoszący ponad trzy miesiące; w takim przypadku wydaje się suplement do AIP.
- f) W dokumencie »Trigger NOTAM« zwięźle opisuje się zawartość, datę i czas wejścia w życie, a także numer referencyjny poprawki lub suplementu.
- g) Dokument »Trigger NOTAM« wchodzi w życie tego samego dnia i w tym samym czasie co zmiana do AIP lub suplement do AIP.
- h) W przypadku zmiany do AIP dokument »Trigger NOTAM« pozostaje ważny przez okres 14 dni.
- i) W przypadku suplementu do AIP ważnego przez okres krótszy niż 14 dni dokument »Trigger NOTAM« pozostaje ważny przez pełen okres ważności suplementu do AIP.
- j) W przypadku suplementu do AIP ważnego przez okres 14 dni lub dłużej dokument »Trigger NOTAM« pozostaje ważny przez co najmniej 14 dni.

AIS.TR.515 Aktualizacje zbioru danych

- a) Częstotliwość aktualizacji zbioru danych AIP oraz zbiorów danych o procedurach wykonywania lotów według wskazań przyrządów jest określona w specyfikacji produktu uzyskanego z danych.
- b) Zbiory danych udostępnione z wyprzedzeniem zgodnie z cyklem AIRAC są aktualizowane wraz ze zmianami nietoczącymi AIRAC które miały miejsce między publikacją a datą wejścia w życie.

Dodatek 1

ZAWARTOŚĆ ZBIORU INFORMACJI LOTNICZYCH (AIP)

CZĘŚĆ 1 – INFORMACJE OGÓLNE (GEN)

Kiedy AIP jest w jednym tomie, wstęp, wykaz zmian do AIP, wykaz suplementów do AIP, lista kontrolna stron AIP oraz wykaz bieżących poprawek ręcznych pojawia się tylko w części 1 – GEN, a adnotację »nie dotyczy« wpisuje się do każdej z tych podsekcji w częściach 2 i 3.

Jeżeli AIP jest utworzony i udostępniony w więcej niż jednym tomie, a każdy z tomów ma osobną służbę poprawek i suplementów, w każdym tomie znajduje się osobny wstęp, wykaz zmian do AIP, wykaz suplementów do AIP, lista kontrolna stron AIP oraz wykaz bieżących poprawek ręcznych.

GEN 0.1 Wstęp

Zwięzły opis AIP obejmuje:

- 1) nazwę organu publikującego;
- 2) stosowane dokumenty ICAO;
- 3) sposób publikacji (media drukowane, internetowe lub inne media elektroniczne);
- 4) strukturę AIP oraz ustalony cykl regularnych zmian;
- 5) w stosownych przypadkach zasady ochrony praw autorskich;
- 6) służbę, z którą należy się skontaktować w przypadku wykrycia błędów lub przeoczeń w AIP.

GEN 0.2 Wykaz zmian do AIP

Wykaz zmian do AIP i zmian AIRAC do AIP (publikowanych zgodnie z systemem AIRAC) zawiera:

- 1) numer zmiany;
- 2) datę publikacji;
- 3) datę wprowadzenia (w zmianach AIRAC do AIP datę wejścia w życie),
- 4) podpis osoby, która wprowadziła zmianę do AIP.

GEN 0.3 Wykaz suplementów do AIP

Wykaz wydanych suplementów do AIP obejmuje:

- 1) numer suplementu;
- 2) przedmiot suplementu;
- 3) odpowiednie działy AIP;
- 4) okres ważności;
- 5) zapis o anulowaniu.

GEN 0.4 Lista kontrolna stron AIP

Lista kontrolna stron AIP zawiera:

- 1) numer strony/tytuł mapy;
- 2) datę publikacji lub datę wejścia w życie (dzień, nazwę miesiąca i rok) informacji lotniczej.

GEN 0.5 Wykaz poprawek ręcznych do AIP

Wykaz poprawek ręcznych do AIP zawiera:

- 1) stronę (strony) AIP, której(-ych) dotyczy korekta;
- 2) tekst zmiany; oraz
- 3) numer zmiany do AIP, pod którym została wprowadzona poprawka ręczna.

GEN 0.6 Spis treści dla części 1

Wykaz sekcji i podsekcji w części 1 – Informacje ogólne (GEN).

GEN 1. PRZEPISY I WYMOGI KRAJOWE**GEN 1.1 Wyznaczone organy**

Adresy wyznaczonych organów zajmujących się ułatwianiem międzynarodowej żeglugi powietrznej (lotnictwo cywilne, meteorologia, cło, imigracja, zdrowie, opłaty na trasie i opłaty lotniskowe, kwarantanna rolnicza oraz dochodzenia w sprawie wypadków lotniczych) dla każdego organu obejmują:

- 1) wyznaczony organ;
- 2) nazwę organu;
- 3) adres pocztowy;
- 4) numer telefonu;
- 5) numer telefaksu;
- 6) adres e-mail;
- 7) adres stałej służby lotniczej (AFS); oraz
- 8) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny.

GEN 1.2 Przyłot, tranzyt i odlot statków powietrznych

Przepisy i wymogi dotyczące uprzedniego zawiadomienia oraz występowania o zgodę na przyłot, tranzyt i odlot statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe.

GEN 1.3 Przyłot, tranzyt i odlot pasażerów oraz załóg

Przepisy (włączając w to przepisy celne, imigracyjne oraz przepisy o kwarantannie, a także wymagania dotyczące uprzedniego zawiadomienia i występowania o zezwolenie) dotyczące przylotu, tranzytu i odlotu pasażerów innych niż emigranci oraz załogi.

GEN 1.4 Przyłot, tranzyt i wywóz ładunków

Przepisy (włączając w to przepisy celne oraz wymagania dotyczące uprzedniego zawiadomienia i występowania o zezwolenie) dotyczące przywozu, tranzytu i wywozu ładunków.

GEN 1.5 Przyrządy pokładowe, wyposażenie i dokumentacja lotniczo-meteorologiczna

Związły opis przyrządów pokładowych, wyposażenie i dokumentacja lotniczo-meteorologiczna obejmują:

- 1) przyrządy, wyposażenie (w tym wyposażenie służące do komunikacji ze statkami powietrznymi, nawigacji i urządzeń nawigacyjnych) oraz dokumentacja lotniczo-meteorologiczna, która musi znajdować się na pokładzie statku powietrznego, w tym wszelkie dodatkowe wymagania w odniesieniu do przepisów określonych w podczęści D (część CAT) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; oraz
- 2) awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT), urządzenia sygnalizujące i wyposażenie ratunkowe jak przedstawiono w pkt CAT.IDE.A.280 (część CAT) i NCC.IDE.A.215 (część NCC) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, gdzie zostały one określone przez regionalne posiedzenia dotyczące żeglugi powietrznej dla lotów nad wyznaczonymi polami wzlotów.

GEN 1.6 Zestawienie przepisów krajowych i umów/konwencji międzynarodowych

Wykaz nazw i odniesień oraz, w stosownych przypadkach, streszczenia przepisów krajowych dotyczących żeglugi powietrznej wraz z wykazem ratyfikowanych przez państwo członkowskie umów i konwencji międzynarodowych.

GEN 1.7 Różnice w stosunku do norm, zalecanych metod postępowania i procedur ICAO

Wykaz znaczących różnic między krajowymi przepisami i praktykami w państwie członkowskim a odpowiednimi przepisami ICAO zawiera:

- 1) dokumenty ICAO, których dotyczy odstępstwo (załącznik i numer wydania, punkt); oraz
- 2) treść różnicy w pełnym brzmieniu.

Wszystkie znaczące różnice należy wymienić w niniejszej podsekcji. Wszystkie załączniki należy wymienić w kolejności numerycznej, nawet jeśli nie ma żadnej różnicy w stosunku do załącznika ICAO, w którym to przypadku należy przekazać informację NIL. Różnice krajowe lub stopień braku zastosowania regionalnych procedur uzupełniających (SUPPS) należy zgłaszać bezzwłocznie zgodnie z załącznikiem, do którego odnoszą się procedury uzupełniające.

GEN 2. TABELE I KODY

GEN 2.1 System pomiaru, oznakowanie statków powietrznych, dni świąteczne

GEN 2.1.1 Jednostki miary

Opis stosowanych jednostek miary, w tym tabela jednostek miary.

GEN 2.1.2 Czasowy układ odniesienia

Opis stosowanego czasowego układu odniesienia (kalendarz i system czasu) wraz ze wskazaniem, czy stosowane są sezonowe zmiany czasu oraz w jaki sposób czasowy układ odniesienia podany jest w AIP.

GEN 2.1.3 Poziomy układ odniesienia

Zwięzły opis stosowanego poziomego (geodezyjnego) układu odniesienia obejmuje:

- 1) nazwę/oznaczenie układu odniesienia;
- 2) określenie i parametry stosowanego odwzorowania;
- 3) określenie stosowanej elipsoidy;
- 4) określenie stosowanego układu odniesienia;
- 5) obszary stosowania; oraz
- 6) w stosownych przypadkach wyjaśnienie oznaczenia gwiazdką zastosowanego w celu identyfikacji współrzędnych, które nie spełniają wymogów dokładności określonych w załącznikach 11 i 14 ICAO.

GEN 2.1.4 Pionowy układ odniesienia

Zwięzły opis stosowanego pionowego układu odniesienia obejmuje:

- 1) nazwę/oznaczenie układu odniesienia;
- 2) opis stosowanego modelu geoidy wraz z parametrami wymaganymi do transformacji wysokości między stosowanym modelem a EGM-96;
- 3) w stosownych przypadkach wyjaśnienie oznaczenia gwiazdką zastosowanego w celu identyfikacji tych wzniesień/undulacji geoidy, które nie spełniają wymogów dokładności podanych w Załączniku 14.

GEN 2.1.5 Znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne

Wskazanie przynależności państwowej i znaki rejestracyjne przyjęte przez państwo członkowskie.

GEN 2.1.6 Dni ustawowo wolne od pracy

Wykaz dni ustawowo wolnych od pracy wraz ze wskazaniem służb, których te dni dotyczą.

GEN 2.2 Skróty wykorzystywane w publikacjach AIS

Alfabetyczny wykaz skrótów i ich objaśnień wykorzystywanych przez państwo członkowskie w AIP oraz podczas rozsyłania danych i informacji lotniczych wraz ze wskazaniem krajowych skrótów różniących się od zawartych w dokumencie ICAO nr 8400 pt.: »Procedury służb żeglugi powietrznej – Kody i skróty ICAO (PANS-ABC)«.

GEN 2.3 Znaki na mapach

Wykaz znaków na mapach ułożony według serii map, w której stosowane są znaki.

GEN 2.4 Wskaźniki lokalizacji

Alfabetyczny wykaz wskaźników lokalizacji ICAO przypisanych do lokalizacji stałych stacji lotniczych, które mają być stosowane do celów kodowania i dekodowania. Musi być zapewniona adnotacja do lokalizacji niepowiązanych ze stałą służbą lotniczą (AFS).

GEN 2.5 Wykaz pomocy radionawigacyjnych

Alfabetyczny wykaz pomocy radionawigacyjnych zawiera:

- 1) identyfikator;
- 2) nazwę stacji;
- 3) rodzaj urządzenia/pomocy;
- 4) oznaczenie, czy dane urządzenie spełnia rolę pomocy na trasie (E), pomocy lotniskowej (A), czy podwójną (AE).

GEN 2.6 Przeliczanie jednostek miary

Tabele przeliczeniowe lub wzory stosowane w przeliczaniu następujących jednostek:

- 1) mil morskich na kilometry i odwrotnie;
- 2) stóp na metry i odwrotnie;
- 3) dziesiętnych części minut łuku na sekundy łuku i odwrotnie;
- 4) w stosownych przypadkach inne tabele przeliczeniowe.

GEN 2.7 Wschód i zachód słońca

Informacja o czasie wschodu i zachodu słońca zawierająca zwięzły opis kryteriów stosowanych do określenia podanych czasów oraz prosty wzór albo tabelę do obliczania tych czasów dla dowolnej lokalizacji na obszarze odpowiedzialności, lub alfabetyczny wykaz lokalizacji, dla których czasy są podane z odniesieniem do strony w tabeli oraz w tabelach wschodów i zachodów słońca dla danych stacji/lokalizacji; tabele te zawierają:

- 1) nazwę stacji;
- 2) wskaźnik lokalizacji ICAO;
- 3) współrzędne geograficzne w stopniach i minutach;

- 4) datę(-y), dla której(-ych) podano czasy;
- 5) czas początku świtu cywilnego;
- 6) czas wschodu słońca;
- 7) czas zachodu słońca; oraz
- 8) czas końca zmierzchu cywilnego.

GEN 3. SŁUŻBY

GEN 3.1 Służby informacji lotniczej

GEN 3.1.1 Służba odpowiedzialna

Opis służby informacji lotniczej (AIS) i jej głównych elementów zawiera:

- 1) nazwę służby/organu;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny;
- 8) oświadczenie dotyczące przepisów, na których opiera się służba oraz odniesienie do lokalizacji AIP, gdzie wymieniono różnice, jeśli występują.

GEN 3.1.2 Obszar odpowiedzialności

Obszar odpowiedzialności AIS.

GEN 3.1.3 Zbiór informacji lotniczych

Opis elementów produktów informacji lotniczej zawiera:

- 1) AIP oraz odpowiednie zmiany do AIP;
- 2) suplementy do AIP;
- 3) AIC;
- 4) NOTAM i Biuletyny Informacji Przed Lotem (PIB);
- 5) listy kontrolne oraz wykazy ważnych NOTAM;
- 6) sposób uzyskiwania tych publikacji.

Kiedy AIC jest wykorzystywany do oficjalnego ogłoszenia cen publikacji, należy to określić w tym dziale AIP.

GEN 3.1.4 System AIRAC

Związły opis aktualnego cyklu AIRAC, łącznie z tabelą aktualnych i przyszłych dat AIRAC.

GEN 3.1.5 Służby informacji przed lotem na lotniskach/lotniskach dla śmigłowców

Wykaz lotnisk/lotnisk dla śmigłowców, na których regularnie jest dostępna informacja przed lotem, łącznie ze wskazaniem:

- 1) elementów produktów informacji lotniczej;

- 2) przechowywanych map i wykresów;
- 3) ogólnego obszaru, do którego odnoszą się posiadane dane.

GEN 3.1.6 Cyfrowe zbiory danych

- 1) Opis dostępnych zbiorów danych obejmuje:
 - a) tytuł zbioru danych;
 - b) krótki opis;
 - c) uwzględnione przedmioty danych;
 - d) zakres geograficzny;
 - e) w stosownych przypadkach ograniczenia związane z wykorzystaniem danych.
- 2) Dane kontaktowe, w jaki sposób można uzyskać zbiory danych, zawierają:
 - a) imię i nazwisko odpowiedzialnej osoby fizycznej, nazwę odpowiedzialnej służby lub organizacji;
 - b) adres pocztowy oraz adres poczty elektronicznej odpowiedzialnej osoby fizycznej, służby lub organizacji;
 - c) numer telefaksu odpowiedzialnej osoby fizycznej, służby lub organizacji;
 - d) numer telefonu kontaktowego odpowiedzialnej osoby fizycznej, służby lub organizacji;
 - e) godziny służby (okres obejmujący strefę czasu kiedy można nawiązać kontakt);
 - f) informacje online, które mogą zostać wykorzystane w celu skontaktowania się z osobą fizyczną, służbą lub organizacją; oraz
 - g) w stosownych przypadkach dodatkowe informacje dotyczące tego, w jaki sposób oraz kiedy kontaktować się z osobą fizyczną, służbą lub organizacją.

GEN 3.2 Mapy lotnicze

GEN 3.2.1 Służby odpowiedzialne

Opis służb odpowiedzialnych za produkcję map lotniczych zawiera:

- 1) nazwę służby;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny; oraz
- 8) oświadczenie dotyczące przepisów, na których opiera się służba oraz odniesienie do lokalizacji AIP, gdzie wymieniono różnice w stosunku do ICAO, jeśli występują.

GEN 3.2.2 Utrzymanie map

Zwięzły opis, w jaki sposób mapy lotnicze są sprawdzane i zmieniane.

GEN 3.2.3 Ustalenia dotyczące zakupu

Szczegółowe informacje na temat tego, w jaki sposób można uzyskać mapy, zawierają:

- 1) służbę/agencję(-e) sprzedaży;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;

- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny.

GEN 3.2.4 Dostępne serie map lotniczych

Wykaz dostępnych serii map lotniczych oraz ogólny opis każdej serii i wskazanie planowanego wykorzystania.

GEN 3.2.5 Wykaz dostępnych map lotniczych

Wykaz dostępnych map lotniczych zawiera:

- 1) tytuł serii;
- 2) skala serii;
- 3) nazwa lub numer każdej mapy lub każdego arkusza w serii;
- 4) cena za arkusz;
- 5) data ostatniej rewizji.

GEN 3.2.6 Indeks w stosunku do mapy lotniczej świata (WAC) – ICAO 1:1 000 000

Tabela indeksów przedstawiająca pokrycie i układ arkuszy dla WAC 1:1 000 000 opracowanej przez państwo członkowskie. Jeżeli mapa lotnicza – ICAO 1:500 000 jest opracowywana zamiast WAC 1:1 000 000, tabele indeksów wykorzystuje się do wskazywania pokrycia i układu arkuszy dla mapy lotniczej ICAO 1:500 000.

GEN 3.2.7 Mapy topograficzne

Szczegółowe informacje na temat tego, w jaki sposób można uzyskać mapy topograficzne, zawierają:

- 1) nazwę(y) służby/agencji;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny.

GEN 3.2.8 Korekty map nieujętych w AIP

Wykaz korekt w mapach lotniczych nieujętych w AIP lub wskazanie, gdzie takie informacje można uzyskać.

GEN 3.3 Służby ruchu lotniczego (ATS)

GEN 3.3.1 Służba odpowiedzialna

Opis służby ruchu lotniczego oraz jej najważniejszych elementów zawiera:

- 1) nazwę służby;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;

- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny;
- 8) oświadczenie dotyczące przepisów, na których opiera się służba oraz odniesienie do lokalizacji AIP, gdzie wymieniono różnice w stosunku do ICAO, jeśli występują;
- 9) odpowiednia informacja, jeżeli usługa nie jest dostępna przez 24 godziny na dobę i siedem dni w tygodniu.

GEN 3.3.2 Obszar odpowiedzialności

Zwiążły opis obszaru odpowiedzialności, dla którego zapewniono ATS.

GEN 3.3.3 Rodzaje służb

Zwiążły opis głównych rodzajów zapewnianych służb ruchu lotniczego.

GEN 3.3.4 Koordynacja między operatorem a ATS

Ogólne warunki wpływania na koordynację między operatorem a służbami ruchu lotniczego

GEN 3.3.5 Minimalna wysokość bezwzględna lotu

Kryteria wykorzystywane w celu określenia minimalnych wysokości bezwzględnych lotu.

GEN 3.3.6 Wykaz adresów organów ATS

Alfabetyczny wykaz organów ATS i ich adresów zawiera:

- 1) nazwę organu;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny.

GEN 3.4 Służby łączności

GEN 3.4.1 Służba odpowiedzialna

Opis służby odpowiedzialnej za zapewnianie urządzeń telekomunikacyjnych i nawigacyjnych obejmuje:

- 1) nazwę służby;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;

- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny;
- 8) oświadczenie dotyczące przepisów, na których opiera się służba oraz odniesienie do lokalizacji AIP, gdzie wymieniono różnice w stosunku do ICAO, jeśli występują;
- 9) odpowiednia informacja, jeżeli usługa nie jest dostępna przez 24 godziny na dobę i siedem dni w tygodniu.

GEN 3.4.2 Obszar odpowiedzialności

Związły opis obszaru odpowiedzialności, dla którego zapewniono służbę telekomunikacyjną.

GEN 3.4.3 Rodzaje służby

Związły opis głównych rodzajów zapewnianych służb i urządzeń obejmuje:

- 1) służby radionawigacji;
- 2) usługi foniczne lub usługi łącza danych;
- 3) służbę rozgłaszania;
- 4) używane języki; oraz
- 5) wskazanie, gdzie można uzyskać szczegółowe informacje.

GEN 3.4.4 Wymogi i warunki

Związły opis dotyczący wymogów i warunków, na których dostępna jest służba łączności.

GEN 3.4.5 Różne

Wszelkie dodatkowe informacje (np. wybrane stacje radio-rozgłaszania, wykres telekomunikacyjny).

GEN 3.5 Służby meteorologiczne

GEN 3.5.1 Służba odpowiedzialna

Związły opis służby meteorologicznej odpowiedzialnej za zapewnianie informacji meteorologicznych obejmuje:

- 1) nazwę służby;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny;
- 8) oświadczenie dotyczące przepisów, na których opiera się służba oraz odniesienie do lokalizacji AIP, gdzie wymieniono różnice, jeśli występują;
- 9) odpowiednia informacja, jeżeli usługa nie jest dostępna przez 24 godziny na dobę i siedem dni w tygodniu.

GEN 3.5.2 Obszar odpowiedzialności

Związły opis obszaru lub tras lotniczych, dla których zapewniono służbę meteorologiczną.

GEN 3.5.3 Obserwacje i komunikaty meteorologiczne

Szczegółowy opis obserwacji i komunikatów meteorologicznych przekazywanych do celów międzynarodowej żeglugi powietrznej obejmuje:

- 1) nazwę stacji i wskaźnik lokalizacji ICAO;
- 2) rodzaj i częstotliwość obserwacji, w tym wskazanie urządzeń do automatycznego pomiaru;
- 3) rodzaje komunikatów meteorologicznych oraz dostępność prognozy typu TREND;
- 4) określony rodzaj systemu obserwacji oraz liczba obszarów obserwacji wykorzystywanych do obserwacji i komunikatów na temat wiatru przyziemnego, widzialności, zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej, podstawy chmur, temperatury oraz, w stosownych przypadkach, na temat uskoju wiatru (np. anemometr na skrzyżowaniu dróg startowych, transmisjometri przy strefie przyziemia itp.);
- 5) godziny pracy;
- 6) wskazanie dostępnych klimatologicznych informacji lotniczych.

GEN 3.5.4 Rodzaje służb

Zwięzły opis głównych rodzajów zapewnianych służb, w tym szczegółowe informacje na temat odprawy, konsultacji przedstawionych informacji meteorologicznych, dokumentacji lotniczo-meteorologicznej dostępnych dla operatorów i członków załogi lotniczej, a także na temat metod i środków stosowanych w celu dostarczania informacji meteorologicznych.

GEN 3.5.5 Powiadomienia wymagane od operatorów

Minimalna liczba uprzednich zawiadomień wymagana przez instytucję zapewniającą służby meteorologiczne od operatorów w odniesieniu do odprawy, konsultacji i dokumentacji lotniczo-meteorologicznej oraz innych wymaganych lub zmienianych informacji meteorologicznych.

GEN 3.5.6 Komunikaty lotnicze

W razie potrzeby wymogi instytucji zapewniającej służby meteorologiczne do celów tworzenia i transmisji komunikatów lotniczych.

GEN 3.5.7 VOLMET

Opis usługi VOLMET lub D-VOLMET obejmuje:

- 1) nazwę stacji nadawczej;
- 2) znak wywoławczy lub identyfikacja i skrót do celów emisji łączności radiowej;
- 3) częstotliwość lub częstotliwości wykorzystywane do rozgłaszania;
- 4) okres rozgłaszania;
- 5) godziny funkcjonowania;
- 6) wykaz lotnisk/lotnisk dla śmigłowców, dla których ujęto komunikaty lub prognozy; oraz
- 7) komunikaty, prognozy i ujęte informacje SIGMET oraz komentarze.

GEN 3.5.8 SIGMET i AIRMET

Opis nadzoru meteorologicznego zapewnianego w ramach rejonów informacji powietrznej lub obszarów kontrolowanych, dla których zapewniono służby ruchu lotniczego, w tym wykaz meteorologicznych biur nadzoru wraz z:

- 1) nazwą meteorologicznego biura nadzoru, i wskaźnikiem lokalizacji ICAO;
- 2) godziny funkcjonowania;
- 3) rejon(-y) informacji powietrznej lub obsługiwany(-e) obszar(-y) kontrolowany(-e);
- 4) okresy ważności SIGMET;

- 5) szczegółowe procedury stosowane w przypadku informacji SIGMET (np. pył wulkaniczny i cyklony tropikalne);
- 6) procedury stosowane w przypadku informacji AIRMET (zgodnie z odpowiednimi regionalnymi porozumieniami żeglugi powietrznej);
- 7) organ(-y) ATS, któremu (-ym) dostarcza się informacje SIGMET i AIRMET;
- 8) dodatkowe informacje, np. dotyczące wszelkich ograniczeń usług itp.

GEN 3.5.9 Inne automatyczne służby meteorologiczne

Opis dostępnych automatycznych służb zapewniających informacje meteorologiczne (np. automatyczne służby informacji przed lotem dostępne przez telefon lub modem komputerowy) obejmuje:

- 1) nazwę służby;
- 2) dostępne informacje;
- 3) obszary, trasy i lotniska, których dotyczą automatyczne służby zapewniające informacje meteorologiczne;
- 4) numery telefonu i telefaksu, adres e-mail oraz, jeżeli jest dostępny, adres strony internetowej.

GEN 3.6 Służby poszukiwania i ratownictwa (SAR)

GEN 3.6.1 Służby odpowiedzialne

Związły opis służb(-y) odpowiedzialnych(-ej) za zapewnianie poszukiwania i ratownictwa obejmuje:

- 1) nazwę służby/organu;
- 2) adres pocztowy;
- 3) numer telefonu;
- 4) numer telefaksu;
- 5) adres e-mail;
- 6) adres AFS;
- 7) adres strony internetowej, jeżeli jest dostępny; oraz
- 8) oświadczenie dotyczące przepisów, na których opiera się służba oraz odniesienie do lokalizacji AIP, gdzie wymienia różnice w stosunku do ICAO, jeśli występują.

GEN 3.6.2 Obszar odpowiedzialności

Związły opis obszaru odpowiedzialności, na którym zapewnia się SAR.

GEN 3.6.3 Rodzaje służby

Związły opis i portret geograficzny, w stosownych przypadkach, rodzaju służby i zapewnianych urządzeń, w tym wskazania, gdzie pokrycie zasięgiem SAR zależy od znaczącego wykorzystania statków powietrznych.

GEN 3.6.4 Umowy służb poszukiwania i ratownictwa

Związły opis obowiązujących umów SAR, w tym przepisów mających na celu ułatwienie wlotu i wylotu statków powietrznych innych państw członkowskich w celu poszukiwania, ratownictwa, ratownictwa morskiego, naprawy lub ratownictwa morskiego w odniesieniu do zaginionych lub uszkodzonych statków powietrznych albo tylko z powiadomieniem w locie albo po powiadomieniu w planie lotu.

GEN 3.6.5 Warunki dostępności

Związły opis przepisów dotyczących SAR, w tym ogólne warunki, na jakich służba i urządzenia są dostępne do użytku międzynarodowego, w tym wskazanie, czy urządzenie dostępne dla SAR jest wyspecjalizowane w technikach i funkcjach SAR lub jest wykorzystywane specjalnie do innych celów, ale jest dostosowane do celów SAR przez szkolenie i sprzęt lub jest dostępne tylko sporadycznie i nie ma żadnych specjalnych szkoleń ani przygotowania do celów pracy SAR.

3.6.6 Stosowane procedury i sygnały

Związły opis procedur i sygnałów stosowanych przez ratownicze statki powietrzne oraz tabela przedstawiająca sygnały, które mają stosować osoby pozostałe przy życiu.

GEN 4. OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z LOTNISK/LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW ORAZ ZA SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ (ANS)

Jeśli dane dotyczące opłat nie są podane w tym dziale, należy wskazać miejsce, w którym można znaleźć informacje na ten temat.

GEN 4.1 Opłaty za korzystanie z lotniska/lotniska dla śmigłowców

Związły opis rodzajów opłat pobieranych na lotniskach/lotniskach dla śmigłowców dostępnych do użytku międzynarodowego obejmuje:

- 1) lądowanie statku powietrznego;
- 2) postój, hangarowanie oraz długotrwały postój statku powietrznego;
- 3) usługi przewozu pasażerskiego;
- 4) opłaty za bezpieczeństwo;
- 5) opłaty związane z hałasem;
- 6) inne (usługi celne, medyczne, imigracyjne itp.);
- 7) zwolnienia z opłat/ulgi; oraz
- 8) metody płatności.

GEN 4.2 Opłaty za usługi służb żeglugi powietrznej

Związły opis opłat pobieranych za usługi służb żeglugi powietrznej (ANS) świadczone dla użytku międzynarodowego obejmuje:

- 1) służbę kontroli zbliżania;
- 2) ANS na trasie;
- 3) podstawy naliczania opłat za ANS, zwolnienia z opłat/ulgi;
- 4) metody płatności.

CZĘŚĆ 2 – NA TRASIE (ENR)

Jeżeli AIP jest utworzony i udostępniony w więcej niż jednym tomie, a każdy z tomów ma osobną służbę poprawek i suplementów, w każdym tomie znajduje się osobny wstęp, wykaz zmian do AIP, wykaz suplementów do AIP, lista kontrolna stron AIP oraz wykaz bieżących poprawek ręcznych. W przypadku AIP publikowanego w jednym tomie adnotację »nie dotyczy« wpisuje się do każdej z powyższych podsekcji.

ENR 0.6 Spis treści części 2

Wykaz sekcji i podsekcji w części 2 – Na trasie.

ENR 1. PRZEPISY I PROCEDURY OGÓLNE**ENR 1.1 Przepisy ogólne**

Przepisy ogólne należy publikować według zasad mających zastosowanie w państwie członkowskim.

ENR 1.2 Przepisy wykonywania lotu z widocznością

Przepisy wykonywania lotu z widocznością należy publikować według zasad mających zastosowanie w państwie członkowskim.

ENR 1.3 Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów

Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) należy publikować według zasad mających zastosowanie w państwie członkowskim.

ENR 1.3.1 Przepisy dotyczące wykonywania wszystkich lotów IFR

ENR 1.3.2 Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej

ENR 1.3.3 Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną

ENR 1.3.4 Procedury ogólne w odniesieniu do przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras (FRA)

Procedury dotyczące przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras, w tym wyjaśnienia i definicje stosowanych punktów istotnych dla FRA. W przypadku wdrażania transgranicznej FRA zaangażowane rejony informacji powietrznej (FIR)/górne rejony informacji powietrznej (UIR) lub obszary kontrolowane (CTA)/górne obszary kontrolowane (UTA) wskazuje się w pkt ENR 1.3.

ENR 1.4 Klasyfikacja i opis przestrzeni powietrznej ATS

ENR 1.4.1 Klasyfikacja przestrzeni powietrznej

Opis klas przestrzeni powietrznej ATS w formie tabeli klasyfikacji przestrzeni powietrznej ATS w dodatku 4 do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 wraz z odpowiednimi adnotacjami w celu wskazania klas przestrzeni powietrznej, które nie są wykorzystywane przez państwo członkowskie.

ENR 1.4.2 Opis przestrzeni powietrznej ATS

Inne opisy przestrzeni powietrznej ATS, odpowiednio, w tym ogólne opisy tekstowe.

ENR 1.5 Procedury dotyczące oczekiwania, podejścia i startu

ENR 1.5.1 Przepisy ogólne

Wymagane jest przedstawienie oświadczenia dotyczącego kryteriów, na podstawie których ustala się procedury dotyczące oczekiwania, podejścia i startu.

ENR 1.5.2 Przyloty

Przedstawia się procedury (nawigacja konwencjonalna lub obszarowa lub obie) dla przylotów, które są wspólne dla lotów do lub w obrębie tego samego typu przestrzeni powietrznej. Jeżeli w przestrzeni powietrznej terminala mają zastosowanie różne procedury, odpowiednią informację przekazuje się wraz z odniesieniem do miejsca, gdzie można znaleźć szczegółowe procedury.

ENR 1.5.3 Odloty

Przedstawia się procedury (nawigacja konwencjonalna lub obszarowa lub obie) dla odlotów, które są wspólne dla odlotów z każdego lotniska/lotniska dla śmigłowców.

ENR 1.5.4 Inne istotne informacje i procedury

Związły opis dodatkowych informacji, np. procedury przylotów, dostosowanie podejścia końcowego, procedury i modele oczekiwania.

ENR 1.6 Służby i procedury dozоровania ATS

ENR 1.6.1 Radar pierwotny

Opis służb i procedur dotyczących stosowania radaru pierwotnego obejmuje:

- 1) usługi dodatkowe;
- 2) zastosowanie służby kontroli radarowej;
- 3) procedury związane z uszkodzeniem radaru i utratą łączności powietrze-ziemia;
- 4) wymagania w zakresie zgłaszania pozycji fonicznie i za pomocą łączności kontroler-pilot łączem transmisji danych (CPDLC); oraz
- 5) graficzne zobrazowanie obszaru pokrycia radarowego.

ENR 1.6.2 Wtórny radar dozоровania (SSR)

Opis procedur operacyjnych wtórnego radaru dozоровania (SSR) obejmuje:

- 1) procedury awaryjne;
- 2) procedury dotyczące utraty łączności powietrze-ziemia i bezprawnej ingerencji;
- 3) system przydzielania kodu SSR;
- 4) wymogi w zakresie informowania o pozycji fonicznie i za pomocą CPDLC; oraz
- 5) graficzne zobrazowanie obszaru pokrycia SSR.

ENR 1.6.3 Automatyczne zależne dozоровanie – rozgłaszanie

Opis procedur operacyjnych automatycznego zależnego dozоровania – rozgłaszanie (ADS-B) obejmuje:

- 1) procedury awaryjne;
- 2) procedury dotyczące utraty łączności powietrze-ziemia i bezprawnej ingerencji;
- 3) wymogi dotyczące znaku rozpoznawczego statku powietrznego;
- 4) wymogi w zakresie informowania o pozycji fonicznie i za pomocą CPDLC; oraz
- 5) graficzne zobrazowanie obszaru pokrycia ADS-B.

ENR 1.6.4 Inne istotne informacje i procedury

Związły opis dodatkowych informacji i procedur, np. procedury dotyczące awarii radaru i transpondera.

ENR 1.7 Procedury dotyczące nastawiania wysokościomierza

Należy opublikować oświadczenie na temat mających zastosowanie procedur dotyczących nastawiania wysokościomierza, które to oświadczenie zawierać będzie:

- 1) związłe wprowadzenie wraz z oświadczeniem dotyczącym dokumentów ICAO, na których opierają się procedury, wraz ze wskazaniem różnic w stosunku do przepisów ICAO, jeśli występują;
- 2) podstawowe procedury dotyczące nastawiania wysokościomierza;

- 3) opis regionu/regionów nastawiania wysokościomierza;
- 4) procedury mające zastosowanie do operatorów (w tym pilotów); oraz
- 5) tabelę poziomów przelotu.

ENR 1.8 Regionalne procedury uzupełniające ICAO

Należy przedstawić regionalne procedury uzupełniające (SUPPS) dotyczące całego obszaru odpowiedzialności.

ENR 1.9 Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM) i zarządzanie przestrzenią powietrzną

Związły opis systemu ATFM i systemu zarządzania przestrzenią powietrzną obejmuje:

- 1) strukturę ATFM, obsługiwany obszar, zapewnianą służbę, lokalizację organu/organów i godziny pracy;
- 2) rodzaje komunikatów dotyczących przepływu i opis ich formatów; oraz
- 3) procedury mające zastosowanie w przypadku odlotów obejmujące:
 - a) służbę odpowiedzialną za przekazywanie informacji na temat stosowanych środków ATFM;
 - b) wymogi dotyczące planu lotu; oraz
 - c) przydział czasu na start lub lądowanie;
- 4) informacje na temat ogólnej odpowiedzialności dotyczące zarządzania przestrzenią powietrzną w obrębie FIR, szczegółowe informacje na temat przydzielenia cywilno-wojskowej przestrzeni powietrznej oraz koordynacji zarządzania, struktury przestrzeni powietrznej możliwej do zarządzania (alokacja i zmiany w alokacji) oraz ogólne procedury operacyjne.

ENR 1.10 Plan lotu

Należy wskazać wszelkie restrykcje, ograniczenia lub informacje doradcze dotyczące etapu planowania lotu, które mogą pomóc użytkownikowi w przedstawieniu zamierzonej operacji lotniczej, w tym:

- 1) procedury dotyczące złożenia planu lotu;
- 2) system powtarzalnych planów lotu; oraz
- 3) zmiany w przedstawionym planie lotu.

ENR 1.11 Adresowanie komunikatów dotyczących planu lotu

Należy zawrzeć wskazanie adresu w formie tabelarycznej przypisanego do planów lotu przedstawiające:

- 1) kategorię lotu (IFR, VFR lub obie);
- 2) trasę (do lub przez FIR lub TMA); oraz
- 3) adres odbiorcy komunikatu.

ENR 1.12 Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych

Należy w pełnym zakresie opisać procedury i sygnały wzrokowe stosowane podczas przechwytywania z wyraźnym wskazaniem, czy stosowane są ustalenia ICAO, a jeśli nie, że istnieją różnice.

ENR 1.13 Bezprawna ingerencja

Należy przedstawić odpowiednie procedury, które należy stosować w przypadku bezprawnej ingerencji.

ENR 1.14 Incydenty lotnicze

Opis systemu zgłaszania incydentów lotniczych obejmuje:

- 1) definicję incydentów lotniczych;

- 2) wykorzystanie formularza zgłaszania incydentów lotniczych;
- 3) procedury zgłaszania (w tym procedury podczas lotu); oraz
- 4) cel zgłaszania i postępowanie z formularzem.

ENR 2. PRZESTRZEŃ POWIETRZNA SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA i CTA

Szczegółowy opis rejonów informacji powietrznej (FIR), górnych rejonów informacji powietrznej (UIR) oraz obszarów kontrolowanych (CTA) (w tym szczególnych CTA takich jak TMA) obejmuje:

- 1) nazwę, współrzędne geograficzne granic bocznych FIR/UIR w stopniach i minutach oraz poziomych i pionowych granic CTA w stopniach, minutach i sekundach, a także klasę przestrzeni powietrznej;
- 2) identyfikację jednostki organu zapewniającego służbę;
- 3) znak wywoławczy stacji lotniczej obsługującej organ oraz używane języki wraz z określeniem, w stosownych przypadkach, obszaru i warunków oraz czasu i miejsca używania tych języków;
- 4) częstotliwości oraz w stosownych przypadkach numer SATVOICE wraz ze wskazaniem poszczególnych celów; oraz
- 5) uwagi.

W niniejszej podsekcji należy zawrzeć strefy kontrolowane lotniska wokół wojskowych baz lotniczych, których nie opisano inaczej w AIP. Jeżeli wymogi rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 dotyczące planów lotu, łączności dwukierunkowej i meldowania pozycyjnego mają zastosowanie do wszystkich lotów w celu eliminacji lub ograniczenia potrzeby przechwytywania lub jeżeli istnieje możliwość przechwytywania i wymagane jest prowadzenie nasłuchu na częstotliwości VHF w niebezpieczeństwie 121,500 MHz, należy zawrzeć oświadczenie w tej kwestii dla odpowiednich obszarów lub części.

Opis wyznaczonych obszarów, nad którymi wymaga się posiadania na pokładzie awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego (ELT) oraz w których statki powietrzne muszą utrzymywać ciągle nasłuch na częstotliwości VHF w niebezpieczeństwie 121,500 MHz, z wyjątkiem okresów, w których utrzymują łączność na innych częstotliwościach VHF lub gdy wyposażenie statku powietrznego bądź wykonywane obowiązki w kabinie pilota nie pozwalają na utrzymywanie równoczesnego nasłuchu na obu częstotliwościach jednocześnie.

ENR 2.2 Inna regulowana przestrzeń powietrzna

Szczegółowy opis stref obowiązkowej łączności radiowej (RMZ) i stref obowiązkowego używania transpondera (TMZ) obejmuje:

- 1) nazwę, współrzędne geograficzne granic bocznych RMZ/TMZ w stopniach i minutach;
- 2) pionowe granice w poziomach lotu lub w stopach;
- 3) czas aktywności; oraz
- 4) uwagi.

Jeżeli są one ustalone, szczegółowy opis innych rodzajów regulowanej przestrzeni powietrznej i klasyfikację przestrzeni powietrznej.

ENR 3. TRASY ATS

ENR 3.1 Dolne trasy ATS

Szczegółowy opis niższych tras ATS obejmuje:

- 1) oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji nawigacyjnej (-ych) lub specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne »obowiązkowych« punktów meldowania lub punktów meldowania »na żądanie«;

- 2) linie drogi lub promienie VOR zaokrąglone do najbliższego stopnia, odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub jednej dziesiątej mili morskiej między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym oraz w przypadku promieni VOR – punkty zmiany namiaru;
- 3) wyższe i niższe granice lub minimalne wysokości na trasie zaokrąglone do najbliższego wyższego poziomu 50 m lub 100 ft oraz klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 4) granice boczne oraz minimalna wysokość bezwzględna przewyższeń nad przeszkodami;
- 5) kierunek poziomów przelotu;
- 6) wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy (RNAV lub RNP), na którym wykorzystuje się nawigację w oparciu o charakterystyki systemów (PBN); oraz
- 7) uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

ENR 3.2 Górne trasy ATS

Szczegółowy opis górnych tras ATS obejmuje:

- 1) oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji nawigacyjnej (-ych) lub specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne »obowiązkowych« punktów meldowania lub punktów meldowania »na żądanie«;
- 2) linie drogi lub promienie VOR zaokrąglone do najbliższego stopnia, odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub jednej dziesiątej mili morskiej między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym oraz w przypadku promieni VOR – punkty zmiany namiaru;
- 3) górne i dolne granice i klasyfikacja przestrzeni powietrznej;
- 4) granice boczne;
- 5) kierunek poziomów przelotu;
- 6) wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy (RNAV lub RNP), na którym wykorzystuje się PBN; oraz
- 7) uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

ENR 3.3 Trasy nawigacji obszarowej

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

- 1) oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji nawigacyjnej (-ych) lub specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne »obowiązkowych« punktów meldowania lub punktów meldowania »na żądanie«;
- 2) w odniesieniu do punktów drogi określających trasę nawigacji obszarowej dodatkowo odpowiednio:
 - a) identyfikację stacji odniesienia VOR/DME;
 - b) namiar zaokrąglony do najbliższego stopnia oraz odległość zaokrągloną do najbliższej 1/10 km lub mili morskiej od odniesienia VOR/DME, jeżeli punkt drogi nie jest z nim połączony; oraz
 - c) wzniesienie anteny nadawczej DME zaokrąglone do najbliższych 30 m (100 ft);

- 3) namiar magnetyczny zaokrąglony do najbliższego stopnia, odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub mili morskiej między określonymi punktami końcowymi a odległością między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym;
- 4) górne i dolne granice i klasyfikacja przestrzeni powietrznej;
- 5) kierunek poziomów przelotu;
- 6) wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy (RNAV lub RNP), na którym wykorzystuje się PBN; oraz
- 7) uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

ENR 3.4 Trasy śmigłowców

Szczegółowy opis tras śmigłowców obejmuje:

- 1) oznaczenie trasy, oznaczenie specyfikacji wymaganej charakterystyki łączności (RCP), specyfikacji nawigacyjnej (-ych) lub specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru (RSP) mających zastosowanie do określonych segmentów, nazw, zakodowanych oznaczników lub kodów nazw oraz współrzędne geograficzne wszystkich znaczących punktów nawigacyjnych w stopniach, minutach i sekundach, które to punkty określają trasę, w tym współrzędne geograficzne »obowiązkowych« punktów meldowania lub punktów meldowania »na żądanie«;
- 2) linie drogi lub promienie VOR zaokrąglone do najbliższego stopnia, odległość geodezyjna zaokrąglona do najbliższej dziesiątej części kilometra lub jednej dziesiątej mili morskiej między każdym kolejnym wyznaczonym znaczącym punktem nawigacyjnym oraz w przypadku promieni VOR – punkty zmiany namiaru;
- 3) górne i dolne granice i klasyfikacja przestrzeni powietrznej;
- 4) minimalna wysokość bezwzględna lotu zaokrąglona do najbliższego wyższego poziomu 50 m lub 100 ft;
- 5) wymóg dokładności nawigacyjnej dla każdego segmentu trasy (RNAV lub RNP), na którym wykorzystuje się PBN; oraz
- 6) uwagi, w tym wskazanie organu kontroli, jego łącza operacyjnego oraz, w stosownych przypadkach, jego adresu logowania, numeru SATVOICE oraz wszelkich ograniczeń w nawigacji i specyfikacji RCP i RSP.

ENR 3.5 Inne trasy

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

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

ENR 3.6 Oczekiwanie na trasie

Wymóg dotyczy szczegółowego opisu procedur oczekiwania na trasie zawierającego:

- 1) identyfikację oczekiwania (jeśli dotyczy) oraz pozycję oczekiwania (pomoc nawigacyjna) lub punkt drogi wraz ze współrzędnymi geograficznymi w stopniach, minutach i sekundach;
- 2) linię drogi przylotu;
- 3) kierunek skrętu w procedurze oczekiwania;

- 4) maksymalną prędkość przyrządową lotu;
- 5) minimalny i maksymalny poziom oczekiwania;
- 6) czas/odległość odcinka odlotu; oraz
- 7) wskazanie organu kontroli i jego częstotliwości roboczej.

ENR 4. POMOCE/SYSTEMY RADIONAWIGACYJNE

ENR 4.1 Pomoce radionawigacyjne – na trasie

Alfabetyczny, według nazwy stacji, wykaz stacji zapewniających służby radionawigacji ustanowione do celów stosowania na trasie obejmuje:

- 1) nazwę stacji i deklinację magnetyczną zaokrągloną do najbliższego stopnia, a dla VOR – deklinację stacji zaokrągloną do najbliższego stopnia i stosowaną do technicznej kalibracji;
- 2) identyfikację;
- 3) częstotliwość/kanal dla każdego elementu;
- 4) godziny pracy;
- 5) współrzędne geograficzne pozycji anteny nadawczej w stopniach, minutach i sekundach;
- 6) wzniesienie anteny nadawczej DME zaokrąglone do najbliższych 30 m (100 ft); oraz
- 7) uwagi.

W rubryce »Uwagi« należy podać nazwę organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia, jeżeli nie jest nim wyznaczony organ państwowy. W tej samej rubryce należy podać zasięg działania urządzenia.

ENR 4.2 Specjalne systemy nawigacji

Opis stacji związanych ze specjalnymi systemami nawigacji obejmuje:

- 1) nazwę stacji lub łańcucha;
- 2) rodzaj dostępnej usługi (sygnał »master«, sygnał »salve«, kolor)
- 3) częstotliwość (odpowiednio numer kanału, podstawowa częstotliwość impulsów, wskaźnik powtarzania);
- 4) godziny pracy;
- 5) współrzędne geograficzne pozycji stacji nadawczej w stopniach, minutach i sekundach; oraz
- 6) uwagi.

W rubryce »Uwagi« należy podać nazwę organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia, jeżeli nie jest nim wyznaczony organ państwowy. W tej samej rubryce należy podać zasięg działania urządzenia.

ENR 4.3 Globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS)

Alfabetyczny, według nazwy elementu, wykaz oraz opis elementów globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) zapewniających służbę nawigacji ustanowioną do celów stosowania na trasie obejmuje:

- 1) nazwę elementu GNSS (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS itd.);
- 2) w stosownych przypadkach częstotliwość(-ci);
- 3) współrzędne geograficzne formalnego obszaru służby i obszar pokrycia w stopniach, minutach i sekundach; oraz
- 4) uwagi.

W rubryce »Uwagi« należy podać nazwę organu odpowiedzialnego za działanie urządzenia, jeżeli nie jest nim wyznaczony organ państwowy.

ENR 4.4 Oznaczenia kodów nazw dla znaczących punktów nawigacyjnych

Alfabetyczny wykaz oznaczeń kodowych nazw (pięcioliterowy, możliwy do wymówienia »kod nazwy«) ustanowionych dla znaczących punktów nawigacyjnych w pozycjach niezaznaczonych przez teren pomocy radionawigacyjnych obejmuje:

- 1) oznaczenie – kod nazwy;
- 2) współrzędne geograficzne pozycji w stopniach, minutach i sekundach;
- 3) odniesienie do ATS lub innych tras, na których znajduje się punkt; oraz
- 4) uwagi, w tym w stosownych przypadkach dodatkowe określenie pozycji.

ENR 4.5 Lotnicze światła naziemne – na trasie

Wykaz lotniczych świateł naziemnych i innych latarni oznaczających pozycje geograficzne wybrane przez państwo członkowskie jako znaczące obejmuje:

- 1) nazwę miasta, miejscowości lub inny identyfikator latarni;
- 2) rodzaj latarni oraz intensywność światła w tysiącach kandel;
- 3) charakterystykę sygnału;
- 4) czas pracy; oraz
- 5) uwagi.

ENR 5. OSTRZEŻENIA NAWIGACYJNE

ENR 5.1 Strefy zakazane, ograniczone i niebezpieczne

Opis, w stosownych przypadkach wraz z graficznym zobrazowaniem, zakazanych, ograniczonych lub niebezpiecznych stref z informacją dotyczącą ich ustanowienia i uruchomienia obejmuje:

- 1) identyfikację, nazwę i współrzędne geograficzne granic bocznych w stopniach, minutach i sekundach, jeżeli strefy te znajdują się wewnątrz granic obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska, a w stopniach i minutach – jeżeli poza granicami obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska;
- 2) górne i dolne granice; oraz
- 3) uwagi, w tym czas aktywności.

W rubryce »Uwagi« należy wskazać rodzaj ograniczenia lub charakter zagrożenia oraz ryzyko przechwytywania w przypadku przekroczenia stref.

ENR 5.2 Ćwiczenie wojskowe i obszary szkolenia oraz strefa identyfikacyjna obrony powietrznej (ADIZ)

Opis – w stosownych przypadkach wraz z graficznym zobrazowaniem – ustanowionych obszarów szkolenia wojskowego oraz ćwiczeń wojskowych odbywających się w regularnych odstępach czasu oraz ustanowionej strefy identyfikacyjnej obrony powietrznej (ADIZ) obejmuje:

- 1) współrzędne geograficzne granic bocznych w stopniach, minutach i sekundach, jeżeli strefy te znajdują się wewnątrz granic obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska, a w stopniach i minutach – jeżeli poza granicami obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska;
- 2) górne i dolne granice, a także system i środki ogłaszania aktywacji ogłoszeń wraz z informacjami istotnymi dla lotów cywilnych i mających zastosowanie procedur ADIZ; oraz
- 3) uwagi, w tym czas aktywności oraz ryzyko przechwytywania w przypadku przekroczenia ADIZ.

ENR 5.3 Inne działania o niebezpiecznym charakterze i inne potencjalne zagrożenia

ENR 5.3.1 Inne działania o niebezpiecznym charakterze

Opis, w stosownych przypadkach wraz z mapami, działań stanowiących szczególnie lub ewidentne niebezpieczeństwo dla operacji statku powietrznego i mogą mieć wpływ na loty obejmujące:

- 1) współrzędne geograficzne środka obszaru oraz zasięgu oddziaływania w stopniach i minutach;
- 2) granice pionowe;
- 3) środki doradcze;
- 4) organ odpowiedzialny za przekazywanie informacji; oraz
- 5) uwagi, w tym czas aktywności.

ENR 5.3.2 Inne potencjalne zagrożenia

Opis, w stosownych przypadkach wraz z mapami, innych potencjalnych zagrożeń, które mogą mieć wpływ na loty (np. aktywne wulkany, elektrownie jądrowe itd.), obejmuje:

- 1) współrzędne geograficzne położenia potencjalnego zagrożenia w stopniach i minutach;
- 2) granice pionowe;
- 3) środki doradcze;
- 4) organ odpowiedzialny za przekazywanie informacji; oraz
- 5) uwagi.

ENR 5.4 Przeszkody w żegludze powietrznej

Wykaz przeszkód mających wpływ na żeglugę powietrzną w strefie 1 (całe terytorium państwa członkowskiego) obejmuje:

- 1) identyfikację lub oznakowanie przeszkody;
- 2) rodzaj przeszkody;
- 3) pozycja przeszkody, wskazana przez współrzędne geograficzne, wyrażona w stopniach, minutach i sekundach;
- 4) wzniesienie i wysokość względną przeszkody, zaokrąglone do jednego metra lub stopy;
- 5) rodzaj i kolor oświetlenia przeszkód (jeżeli występuje); oraz
- 6) w stosownych przypadkach wskazanie, że wykaz przeszkód jest dostępny w formie elektronicznej, oraz odniesienie do GEN 3.1.6.

ENR 5.5 Lotnicza działalność sportowa i rekreacyjna

Zwięzły opis, w stosownych przypadkach wraz z graficznym zobrazowaniem, intensywnej lotniczej działalności sportowej i rekreacyjnej wraz z warunkami wykonywania tej działalności zawiera:

- 1) oznakowanie i współrzędne geograficzne granic bocznych w stopniach, minutach i sekundach, jeżeli strefy te znajdują się wewnątrz granic obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska, a w stopniach i minutach – jeżeli poza granicami obszaru kontrolowanego/strefy kontrolowanej lotniska;
- 2) granice pionowe;
- 3) numer telefonu operatora/użytkownika; oraz
- 4) uwagi, w tym czas aktywności.

ENR 5.6 Migracja ptaków i obszary, na których występuje wrażliwa fauna

Opis, w stosownych przypadkach wraz z mapami, przemieszczeń ptaków w związku z migracją, w tym szlaki migracyjne i trwałe obszary odpoczynku, a także obszary, na których występuje wrażliwa fauna.

ENR 6. MAPY TRASOWE

W niniejszej sekcji należy zamieścić mapę trasową ICAO oraz mapy indeksowe.

CZĘŚĆ 3 – LOTNISKA (AD)

Jeżeli AIP jest utworzony i udostępniony w więcej niż jednym tomie, a każdy z tomów ma osobną służbę poprawek i suplementów, w każdym tomie znajduje się osobny wstęp, wykaz zmian do AIP, wykaz suplementów do AIP, lista kontrolna stron AIP oraz wykaz bieżących poprawek ręcznych. W przypadku AIP publikowanego w jednym tomie adnotację »nie dotyczy« wpisuje się do każdej z powyższych podsekcji.

AD 0.6 Spis treści dla części 3

Wykaz sekcji i podsekcji w części 3 – Lotniska (AD).

AD 1. LOTNISKA/LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW — WPROWADZENIE**AD 1.1 Dostępność i warunki korzystania z lotniska/lotniska dla śmigłowców**

AD 1.1.1 Warunki ogólne

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

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

AD 1.1.2 Wykorzystywanie wojskowych baz lotniczych

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

AD 1.1.3 Procedury ograniczonej widzialności (LVP)

Ogólne warunki, na podstawie których stosuje się w procedury LVP w operacjach lotniskowych kategorii II/III.

AD 1.1.4 Minima operacyjne lotniska

Szczegółowe informacje dotyczące minimów operacyjnych lotniska stosowanych przez państwo członkowskie.

AD 1.1.5 Inne informacje

W stosownych przypadkach inne informacji o podobnym charakterze.

AD 1.2 Służby ratowniczo-gaśnicze (RFFS) oraz plan odśnieżania

AD 1.2.1 Służby ratowniczo-gaśnicze

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

AD 1.2.2 Plan odśnieżania

Związły opis ogólnych założeń planu odśnieżania dla lotnisk/lotnisk dla śmigłowców dostępnych do użytku publicznego, na których występują zwykle opady śniegu, zawiera:

- 1) organizację obsługi zimą;
- 2) nadzorowanie pól ruchu naziemnego;
- 3) metody pomiaru i dokonane pomiary;

- 4) działania podjęte w celu utrzymania funkcjonalności pól ruchu naziemnego;
- 5) system oraz środki komunikowania;
- 6) przypadki zamknięcia drogi startowej; oraz
- 7) rozpowszechnianie informacji dotyczących warunków śniegu.

AD 1.3 Wykaz lotnisk i lotnisk dla śmigłowców

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

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

AD 1.4 Grupowanie lotnisk/lotnisk dla śmigłowców

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

AD 1.5 Status certyfikacji lotnisk

Wykaz lotnisk w państwie członkowskim ze wskazaniem statusu certyfikacji obejmuje:

- 1) nazwę lotniska i wskaźnik lokalizacji ICAO;
- 2) data oraz w stosownych przypadkach ważność certyfikacji; oraz
- 3) uwagi, w stosownych przypadkach.

AD 2. LOTNISKA

Uwaga.– »**« zostanie zastąpione odpowiednim wskaźnikiem lokalizacji ICAO.**

****** AD 2.1 Wskaźnik lokalizacji i nazwa lotniska**

Należy podać wskaźnik lokalizacji ICAO przypisany do lotniska oraz nazwę lotniska. Wskaźnik lokalizacji ICAO stanowi integralną część systemu odniesienia mającego zastosowanie do wszystkich podsekcji w sekcji AD 2.

****** AD 2.2 Dane graficzne i administracyjne dotyczące lotniska**

Dane graficzne i administracyjne dotyczące lotniska publikuje się, uwzględniając:

- 1) punkt odniesienia lotniska (współrzędne geograficzne w stopniach, minutach i sekundach) oraz jego położenie;
- 2) kierunek i odległość punktu odniesienia lotniska od centrum miasta lub miejscowości obsługiwanych przez lotnisko;
- 3) wzniesienie lotniska zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy oraz temperatura odniesienia;
- 4) w stosownych przypadkach zaokrągloną do najbliższego metra lub stopy undulację geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska;
- 5) deklinację magnetyczną zaokrągloną do najbliższego stopnia, datę informacji oraz zmianę roczną;
- 6) nazwę operatora lotniska, adres, numer telefonu, numer telefaksu, adres e-mail, adres AFS oraz adres strony internetowej, o ile jest dostępny;

- 7) rodzaj ruchu lotniczego dopuszczonego na danym lotnisku (IFR/VFR); oraz
- 8) uwagi.

**** AD 2.3 Godziny pracy

Szczegółowy opis godzin pracy odpowiednich służb na lotnisku, w tym:

- 1) operatora lotniska;
- 2) służb celnych oraz imigracyjnych;
- 3) służb zdrowotnych i sanitarnych;
- 4) biura odpraw AIS;
- 5) biura odpraw załóg ATS (ARO);
- 6) biura odpraw MET;
- 7) ATS;
- 8) służb zaopatrywania w paliwo;
- 9) służb obsługi;
- 10) służb bezpieczeństwa;
- 11) służba odladzania; oraz
- 12) uwagi.

**** AD 2.4 Służby i urządzenia obsługujące

Szczegółowy opis służb i obiektów obsługi dostępnych na lotnisku, w tym:

- 1) urządzeń handlingowych do ładunków;
- 2) rodzajów paliwa i ropy;
- 3) urządzeń przeznaczonych do tankowania i ich pojemności;
- 4) urządzeń służących do odladzania;
- 5) powierzchnia hangaru dla statków powietrznych niebazujących na danym lotnisku;
- 6) urządzenia naprawcze dostępne dla statków powietrznych niebazujących na danym lotnisku;
- 7) uwagi.

**** AD 2.5 Ułatwienia dla pasażerów

Ułatwienia dla pasażerów dostępne na lotnisku w postaci zwięzłego opisu lub odniesienia do innych źródeł informacji, takich jak strona internetowa, obejmują:

- 1) hotele znajdujące się na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska;
- 2) restauracje znajdujące się na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska;
- 3) dostępne możliwości transportu;
- 4) urządzenia medyczne;
- 5) bank i urząd pocztowy znajdujące się na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska;
- 6) biuro turystyczne;
- 7) uwagi.

**** AD 2.6 Służby ratowniczo-gaśnicze

Szczegółowy opis służb RFFS i wyposażenia dostępnych na lotnisku obejmuje:

- 1) kategorię lotniska dotyczącą pożarnictwa;

- 2) wyposażenie ratownicze;
- 3) możliwość usunięcia uszkodzonych statków powietrznych; oraz
- 4) uwagi.

****** AD 2.7 Sezonowa dostępność lotniska i oczyszczanie**

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

- 1) rodzaje urządzeń do oczyszczania;
- 2) kolejność oczyszczania;
- 3) uwagi.

****** AD 2.8 Dane dotyczące płyt postojowych, dróg kołowania oraz lokalizacji/pozycji punktów sprawdzania**

Szczegółowe informacje odnoszące się do fizycznych cech płyt postojowych, dróg kołowania i lokalizacji/pozycji wyznaczonych punktów sprawdzania obejmują:

- 1) oznakowanie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych;
- 2) oznakowanie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania;
- 3) lokalizację i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza, zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;
- 4) lokalizację punktów sprawdzania VOR;
- 5) pozycję punktów kontroli wskazań INS wyrażoną w stopniach, minutach, sekundach i setnych częściach sekundy;
- 6) uwagi.

Jeżeli występujące na lotnisku punkty kontroli wskazań przyrządów pokładowych pokazane są na mapie lotniska, w niniejszej podsekcji należy zamieścić odpowiednią uwagę.

****** AD 2.9 System sterowania ruchem naziemnym oraz oznakowanie**

Zwięzły opis systemu sterowania ruchem naziemnym oraz oznakowania drogi startowej i drogi kołowania obejmuje:

- 1) opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych;
- 2) opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania;
- 3) opis poprzeczek zatrzymania;
- 4) uwagi.

****** AD 2.10 Przeszkody lotniskowe**

Szczegółowy opis przeszkód zawiera:

- 1) przeszkody występujące w strefie 2:
 - a) identyfikację lub oznaczenie przeszkody;
 - b) rodzaj przeszkody;
 - c) pozycja przeszkody wskazana przez współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy;
 - d) wzniesienie i wysokość względną przeszkody, zaokrąglone do jednego metra lub stopy;
 - e) oznakowanie przeszkód oraz rodzaj i kolor oświetlenia przeszkód (jeżeli występuje);
 - f) w stosownych przypadkach wskazanie, że wykaz przeszkód jest dostępny w formie elektronicznej, oraz odniesienie do GEN 3.1.6; oraz
 - g) w stosownych przypadkach wskazanie »NIL«.

- 2) należy wyraźnie zaznaczyć brak zbiorów danych dla strefy 2 danego lotniska oraz zapewnić dane o:
 - a) przeszkodach, które przebijają powierzchnie ograniczenia przeszkód;
 - b) przeszkodach, które przebijają powierzchnię identyfikacji przeszkód na obszarze toru wznoszenia po starcie; oraz
 - c) innych przeszkodach ocenianych jako niebezpieczne dla żeglugi powietrznej.
- 3) wskazanie, że nie podano informacji na temat przeszkód w strefie 3, lub jeżeli te informacje podano:
 - a) identyfikację lub oznaczenie przeszkody;
 - b) rodzaj przeszkody;
 - c) pozycja przeszkody wskazana przez współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy;
 - d) wzniesienie oraz wysokość przeszkody zaokrąglone do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;
 - e) oznakowanie przeszkód oraz rodzaj i kolor oświetlenia przeszkód (jeżeli występuje);
 - f) w stosownych przypadkach wskazanie, że wykaz przeszkód jest dostępny w formie elektronicznej, oraz odniesienie do GEN 3.1.6; oraz
 - g) w stosownych przypadkach wskazanie »NIL«.

**** AD 2.11 Przekazane informacje meteorologiczne

Szczegółowy opis informacji meteorologicznych przekazywanych na lotnisku wraz ze wskazaniem biura meteorologicznego odpowiedzialnego za świadczenie tych usług zawiera:

- 1) nazwę powiązanego biura meteorologicznego;
- 2) godziny pracy oraz (jeśli ma to zastosowanie) wyznaczone odpowiedzialne biuro meteorologiczne pracujące poza tymi godzinami;
- 3) nazwę biura odpowiedzialnego za przygotowanie TAF oraz okresy ważności prognoz i odstępy czasowe, w jakich się je wydaje;
- 4) rodzaje prognoz typu TREND dostępne na lotnisku oraz odstępy czasowe, w jakich się je wydaje;
- 5) informacje o sposobie zapewniania odpraw lub konsultacji meteorologicznych;
- 6) rodzaje dostarczanej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej oraz język(-i) stosowane w tej dokumentacji;
- 7) mapy oraz inne rodzaje informacji graficznej lub dostępnej w czasie odprawy bądź konsultacji;
- 8) dostępne wyposażenie dodatkowe zapewniające informacje o warunkach meteorologicznych, np. radar meteorologiczny i odbiornik zdjęć satelitarnych;
- 9) organ(-y) ATS, któremu(-ym) przekazuje się informacje meteorologiczne; 10) dodatkowe informacje, np. dotyczące wszelkich ograniczeń usług.

**** AD 2.12 Cechy fizyczne drogi startowej

Szczegółowy opis cech fizycznych drogi startowej dla każdej drogi startowej obejmuje:

- 1) oznaczenia;
- 2) azymuty zaokrąglone do 1/100 stopnia;
- 3) wymiary dróg startowych zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;
- 4) nośność nawierzchni (liczba klasyfikacyjna nawierzchni (PCN) oraz powiązane dane) i powierzchnia każdej drogi startowej i powiązanych zabezpieczeń przerwanych startu;
- 5) współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i setnych częściach sekundy dla każdego progno i końca drogi startowej oraz, w stosownych przypadkach, undulację geoidy dla:
 - progów drogi startowej z podejściem nieprecyzyjnym zaokrąglonych do najbliższego metra lub stopy; oraz
 - progów drogi startowej z podejściem precyzyjnym zaokrąglonych do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;

- 6) wzniesienia:
 - progów drogi startowej z podejściem nieprecyzyjnym zaokrąglonych do najbliższego metra lub stopy; oraz
 - progów najwyższego wzniesienia w strefie przyziemia drogi startowej z podejściem precyzyjnym w zaokrągleniu do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;
- 7) nachylenie każdej drogi startowej i powiązanych zabezpieczeń przerwane go startu;
- 8) wymiary zabezpieczenia przerwane go startu (w stosownych przypadkach) zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;
- 9) wymiary zabezpieczenia wydłużone go startu (w stosownych przypadkach) zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;
- 10) wymiary pasów;
- 11) wymiary stref bezpieczeństwa końca drogi startowej;
- 12) położenie (który koniec drogi startowej) oraz opis systemu zatrzymywania statków powietrznych (w stosownych przypadkach);
- 13) istnienie strefy wolnej od przeszkód; oraz
- 14) uwagi.

**** AD 2.13 Długości deklarowane

Szczegółowy opis zaokrąglonych do najbliższego metra długości deklarowanych dla każdego kierunku każdej drogi startowej zawiera:

- 1) oznaczenie drogi startowej;
- 2) rozporządzalną długość rozbiegu przy starcie;
- 3) rozporządzalną długość startu oraz w stosownych przypadkach alternatywne pomniejszone długości deklarowane;
- 4) rozporządzalną długość przerwane go startu;
- 5) rozporządzalną długość lądowania; oraz
- 6) uwagi, w tym punkt początkowy drogi startowej, od którego zdefiniowano alternatywne zredukowane długości deklarowane.

Jeżeli kierunek drogi startowej nie może zostać wykorzystany do startu lub lądowania, lub ani do startu, ani do lądowania, gdyż jest to operacyjnie zabronione, należy to zadeklarować i wpisać słowo »nieużywany« lub skrót »NU«.

**** AD 2.14 Światła podejścia i drogi startowej

Szczegółowy opis świateł podejścia i drogi startowej obejmuje:

- 1) oznaczenie drogi startowej;
- 2) rodzaj, długość i intensywność systemu świateł podejścia;
- 3) światła progu drogi startowej, kolor o listwy skrzydłowe;
- 4) rodzaj systemu wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia;
- 5) długość świateł strefy przyziemia;
- 6) długość, odstęp, kolor i intensywność świateł osi drogi startowej;
- 7) długość, odstęp, kolor i intensywność świateł krawędzi drogi startowej;
- 8) kolor świateł końca drogi startowej i listew skrzydłowych;
- 9) długość i kolor świateł zabezpieczenia przerwane go startu; oraz
- 10) uwagi.

**** AD 2.15 Inne światła, zasilanie rezerwowe

Opis innych świateł i zasilania rezerwowe go obejmuje:

- 1) lokalizację, cechy oraz godziny pracy latarni lotniska/latarni identyfikacyjnej (w stosownych przypadkach);

- 2) położenie i oświetlenie (w stosownych przypadkach) anemometru/wskaźnika kierunku lądowania;
- 3) światła krawędzi drogi kołowania i osi drogi kołowania;
- 4) zasilanie rezerwowe, łącznie z czasem przełączania; oraz
- 5) uwagi.

**** AD 2.16 Pole wlotów dla śmigłowców

Szczegółowy opis dostępnego na lotnisku pola wlotów dla śmigłowców obejmuje:

- 1) współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i setnych częściach sekundy oraz w stosownych przypadkach undulację geoidy geometrycznego środka strefy przyziemienia i wlotu (TLOF) lub dla każdego progu strefy końcowego podejścia końcowego i startu (FATO):
 - dla podejść nieprecyzyjnych zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy; oraz
 - dla podejść precyzyjnych zaokrąglone do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;
- 2) wzniesienie TLOF lub FATO:
 - dla podejść nieprecyzyjnych zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy; oraz
 - dla podejść precyzyjnych zaokrąglone do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;
- 3) wymiary stref TLOF lub FATO zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy, rodzaj nawierzchni, nośność i oznakowanie;
- 4) azymuty FATO zaokrąglone do 1/100 stopnia;
- 5) dostępne długości deklarowane zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;
- 6) światła podejścia i FATO; oraz
- 7) uwagi.

**** AD 2.17 Przestrzeń służb ruchu lotniczego

Szczegółowy opis przestrzeni ATS wyznaczonej dla lotniska obejmuje:

- 1) oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych, wyrażone w stopniach, minutach i sekundach;
- 2) granice pionowe;
- 3) klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 4) znak wywoławczy oraz język(-i) używany(-e) przez organ ATS zapewniający służbę;
- 5) wysokość bezwzględna przejściową;
- 6) godziny aktywności; oraz
- 7) uwagi.

**** AD 2.18 Urządzenia łączności służb ruchu lotniczego

Szczegółowy opis ustanowionych na lotnisku urządzeń łączności wykorzystywanych przez służby ruchu lotniczego obejmuje:

- 1) wyznaczone służby;
- 2) znak wywoławczy;
- 3) kanał(-y);
- 4) w stosownych przypadkach numer(-y) SATVOICE;
- 5) w stosownych przypadkach adres logowania;
- 6) godziny pracy; oraz
- 7) uwagi.

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

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

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

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

****** AD 2.20 Lokalne przepisy dla lotnisk**

Szczegółowy opis przepisów dotyczących wykorzystania lotniska, w tym możliwość wykonywania lotów szkoleniowych, lotów statków powietrznych niewyposażonych w radiostację pokładową, statków powietrznych ultralekkich i podobnych oraz zasady kołowania i parkowania, lecz z wyłączeniem procedur lotu.

****** AD 2.21 Procedury przeciwhałasowe**

Szczegółowy opis procedur przeciwhałasowych na lotnisku.

****** AD 2.22 Procedury lotu**

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

- 1) wyposażenie towarzyszące drogi startowej (lub dróg startowych) dopuszczone do użytku zgodnie z procedurami stosowanymi w warunkach ograniczonej widzialności;
- 2) określone warunki meteorologiczne, w których następuje wprowadzenie, stosowanie i odstąpienie od procedur ograniczonej widzialności;
- 3) opis oznakowania/oświetlenia naziemnego, którego używa się zgodnie z procedurami stosowanymi w warunkach ograniczonej widzialności; oraz
- 4) uwagi.

****** AD 2.23 Informacje dodatkowe**

Dodatkowe informacje dotyczące lotniska, takie jak wskazanie miejsc gromadzenia się ptaków na lotnisku, wraz z danymi na temat ich znaczących przelotów pomiędzy strefami wypoczynku i żerowania w ciągu dnia w zakresie, w jakim jest to istotne.

Szczegółowe informacje dodatkowe dotyczące zdalnych służb ATS na lotnisku:

- 1) wskazanie, że zapewniono zdalne służby ATS na lotnisku;
- 2) pozycja lampy sygnalizacyjnej np. przez wyrażenie: »lampa sygnalizacyjna w pozycji [współrzędne geograficzne]« oraz wyraźne wskazanie pozycji lampy sygnalizacyjnej na mapie lotnika dla każdego właściwego lotniska;
- 3) opis wszelkich szczególnych metod łączności uznanych za konieczne w przypadku wielotorowego trybu pracy, np. ujęcie nazw portów lotniczych/znaku wywoławczego organu ATS do wszystkich transmisji (tj. nie tylko do pierwszego kontaktu) między pilotami i (ATCO)/biurami lotniskowej służby informacji powietrznej (AFISO);
- 4) opis wszelkich właściwych działań wymaganych od użytkowników przestrzeni powietrznej po wystąpieniu sytuacji nadzwyczajnej/anormalnej oraz środki awaryjne, które w stosownych przypadkach w przypadku zakłóceń może zastosować instytucja zapewniająca ATS (w pkt AD 2.22 »Procedury lotu«); oraz
- 5) opis współzależności w gotowości służby lub wskazanie lotnisk nieodpowiednich do przekierowania z lotniska (użytkownicy przestrzeni powietrznej nie mogą planować lotniska jako alternatywnego, jeżeli jest ono obsługiwane przez tę samą wieżę kontroli lotów), jeżeli zostanie to uznane za konieczne.

**** AD 2.24 Mapy lotnicze dotyczące lotniska

Mapy lotnicze dotyczące lotniska zamieszcza się w następującej kolejności:

- 1) mapa lotniska/lotniska dla śmigłowców – ICAO;
- 2) mapa parkowania/dokowania statku powietrznego – ICAO;
- 3) mapa ruchu naziemnego na lotnisku – ICAO;
- 4) mapa przeszkód lotniskowych – ICAO rodzaj A (dla każdej drogi startowej);
- 5) mapa terenu lotniska i przeszkód na jego terenie – ICAO (elektroniczne);
- 6) mapa terenów precyzyjnego podejścia – ICAO (droga startowa z podejściem precyzyjnym kategorii II i III);
- 7) mapa obszarowa – ICAO (trasa odlotu i tranzytu);
- 8) mapa standardowych odlotów według wskazań przyrządów – ICAO;
- 9) mapa obszarowa – ICAO (trasa przylotu i tranzytu);
- 10) mapa standardowych dolotów według wskazań przyrządów – ICAO;
- 11) mapa minimalnych wysokości bezwzględnych dozorowania ATC – ICAO,
- 12) mapa podejścia według wskazań przyrządów – ICAO (dla każdej drogi startowej i dla każdego rodzaju procedury);
- 13) mapa podejścia z widocznością – ICAO; oraz
- 14) gromadzenie się ptaków w sąsiedztwie lotniska.

Jeżeli niektórych z podanych powyżej map nie się nie wydaje, należy zamieścić uwagę na ten temat w sekcji GEN 3.2 »Mapy lotnicze«.

AD 3. LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW

Jeżeli na lotnisku znajduje się obszar lądowania dla śmigłowców, związane z tym dane należy umieszczać wyłącznie w sekcji **** AD 2.16.

Uwaga: »**« zostanie zastąpione odpowiednim wskaźnikiem lokalizacji ICAO.**

**** AD 3.1 Wskaźnik lokalizacji i nazwa lotniska dla śmigłowców

Wskaźnik lokalizacji ICAO przypisany do lotniska dla śmigłowców oraz nazwy lotniska dla śmigłowców należy umieścić w AIP. Wskaźnik lokalizacji ICAO stanowi integralną część systemu odniesienia mającego zastosowanie do wszystkich podsekcji w sekcji AD 3.

****** AD 3.2 Dane graficzne i administracyjne dotyczące lotniska dla śmigłowców**

Wymogi dotyczące danych graficznych i administracyjnych dotyczących lotniska dla śmigłowców obejmują:

- 1) punkt odniesienia lotniska dla śmigłowców (współrzędne geograficzne w stopniach, minutach i sekundach) oraz jego teren;
- 2) kierunek i odległość punktu odniesienia lotniska dla śmigłowców od centrum miasta lub miejscowości obsługiwanych przez lotnisko dla śmigłowców;
- 3) wzniesienie lotniska dla śmigłowców zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy oraz temperatura odniesienia;
- 4) w stosownych przypadkach zaokrągloną do najbliższego metra lub stopy undulację geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska dla śmigłowców;
- 5) deklinację magnetyczną zaokrągloną do najbliższego stopnia, datę informacji oraz zmianę roczną;
- 6) nazwę operatora lotniska dla śmigłowców, adres, numer telefonu, numer telefaksu, adres e-mail, adres AFS oraz adres strony internetowej, o ile jest dostępny;
- 7) rodzaj ruchu lotniczego dopuszczonego na danym lotnisku dla śmigłowców (IFR/VFR); oraz
- 8) uwagi.

****** AD 3.3 Godziny pracy**

Szczegółowy opis godzin pracy odpowiednich służb na lotnisku dla śmigłowców, w tym:

- 1) operatora lotniska dla śmigłowców;
- 2) służb celnych oraz imigracyjnych;
- 3) służb zdrowotnych i sanitarnych;
- 4) biura odpraw AIS;
- 5) biura odpraw załóg ATS (ARO);
- 6) biura odpraw MET;
- 7) ATS;
- 8) służb zaopatrywania w paliwo;
- 9) służb obsługi;
- 10) służb bezpieczeństwa;
- 11) służba odladzania; oraz
- 12) uwagi.

****** AD 3.4 Służby i obiekty obsługi**

Szczegółowy opis służb i obiektów obsługi dostępnych na lotnisku dla śmigłowców, w tym:

- 1) urządzeń handlingowych do ładunków;
- 2) rodzajów paliwa i ropy;
- 3) urządzeń przeznaczonych do tankowania i ich pojemności;
- 4) urządzeń służących do odladzania;
- 5) powierzchnia hangaru dla śmigłowców niebazujących na danym lotnisku;
- 6) urządzenia naprawcze dostępne dla śmigłowców niebazujących na danym lotnisku; oraz
- 7) uwagi.

****** AD 3.5 Ułatwienia dla pasażerów**

Ułatwienia dla pasażerów dostępne na lotnisku dla śmigłowców w postaci zwięzłego opisu lub odniesienia do innych źródeł informacji, takich jak strona internetowa, obejmują:

- 1) hotele znajdujące się na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska dla śmigłowców;
- 2) restauracje znajdujące się na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska dla śmigłowców;
- 3) dostępne możliwości transportu;
- 4) urządzenia medyczne;
- 5) bank i urząd pocztowy znajdujące się na lotnisku dla śmigłowców lub w jego sąsiedztwie;
- 6) biuro turystyczne; oraz
- 7) uwagi.

****** AD 3.6 Służby ratowniczo-gaśnicze**

Szczegółowy opis służb RFFS i wyposażenia dostępnych na lotnisku dla śmigłowców obejmuje:

- 1) kategorię lotniska dla śmigłowców dotyczącą pożarnictwa;
- 2) wyposażenie ratownicze;
- 3) możliwość usunięcia uszkodzonych śmigłowców; oraz
- 4) uwagi.

****** AD 3.7 Sezonowa dostępność lotniska i oczyszczanie**

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

- 1) rodzaje urządzeń do oczyszczania;
- 2) kolejność oczyszczania; oraz
- 3) uwagi.

****** AD 3.8 Dane dotyczące płyt postojowych, dróg kołowania oraz lokalizacji/pozycji punktów sprawdzania**

Szczegółowe informacje odnoszące się do fizycznych cech płyt postojowych, dróg kołowania i lokalizacji/pozycji wyznaczonych punktów sprawdzania obejmują:

- 1) oznakowanie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych, stanowiska postojowe śmigłowców;
- 2) oznakowanie, szerokość i rodzaj nawierzchni dróg kołowania śmigłowca po ziemi;
- 3) szerokość i oznakowanie wyznaczonych dróg kołowania powietrznego śmigłowców oraz lotniczych tras tranzytowych;
- 4) lokalizację i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza, zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy;
- 5) lokalizację punktów sprawdzania VOR;
- 6) pozycję punktów kontroli wskazań INS wyrażoną w stopniach, minutach, sekundach i setnych częściach sekundy; oraz
- 7) uwagi.

Jeżeli występujące na lotnisku dla śmigłowców punkty kontroli wskazań przyrządów pokładowych pokazane są na mapie lotniska dla śmigłowców, w niniejszym poddziale należy zamieścić odpowiednią uwagę.

****** AD 3.9 Oznakowanie i oznaczniki**

Zwięzły opis strefy końcowego podejścia i startu oraz oznakowania i oznaczników drogi kołowania zawiera:

- 1) oznakowanie końcowego podejścia i startu;

- 2) oznakowanie dróg kołowania, oznaczniki powietrznych dróg kołowania i lotniczych tras tranzytowych; oraz
- 3) uwagi.

****** AD 3.10 Przeszkody na lotnisku dla śmigłowców**

Szczegółowy opis przeszkód zawiera:

- 1) identyfikację lub oznakowanie przeszkody;
- 2) rodzaj przeszkody;
- 3) pozycja przeszkody wskazana przez współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy;
- 4) wzniesienie i wysokość względną przeszkody, zaokrąglone do jednego metra lub stopy;
- 5) oznakowanie przeszkód oraz rodzaj i kolor oświetlenia przeszkód (jeżeli występuje);
- 6) w stosownych przypadkach wskazanie, że wykaz przeszkód jest dostępny w formie elektronicznej, oraz odniesienie do GEN 3.1.6; oraz
- 7) w stosownych przypadkach wskazanie »NIL«.

****** AD 3.11 Przekazywane informacje meteorologiczne**

Szczegółowy opis informacji meteorologicznych przekazywanych na lotnisku dla śmigłowców, wraz ze wskazaniem biura meteorologicznego odpowiedzialnego za zapewnienie tych usług, zawiera:

- 1) nazwę powiązanego biura meteorologicznego;
- 2) godziny pracy oraz (jeśli ma to zastosowanie) wyznaczone odpowiedzialne biuro meteorologiczne pracujące poza tymi godzinami;
- 3) nazwę biura odpowiedzialnego za przygotowanie TAF oraz okresy ważności prognoz;
- 4) rodzaje prognoz typu TREND dostępne na lotnisku dla śmigłowców oraz odstępy czasowe, w jakich się je wydaje;
- 5) informacje o sposobie zapewniania odpraw lub konsultacji meteorologicznych;
- 6) rodzaj dostarczanej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej oraz język(-i) stosowane w tej dokumentacji;
- 7) mapy oraz inne rodzaje informacji graficznej lub dostępnej w czasie odprawy bądź konsultacji;
- 8) dostępne wyposażenie dodatkowe zapewniające informacje o warunkach meteorologicznych, np. radar meteorologiczny i odbiornik zdjęć satelitarnych;
- 9) organ(-y) ATS, któremu(-ym) przekazuje się informacje meteorologiczne; oraz
- 10) informacje dodatkowe, np. dotyczące wszelkich ograniczeń usług itp.

****** AD 3.12 Dane dotyczące lotniska dla śmigłowców**

Szczegółowy opis wymiarów lotniska dla śmigłowców i informacje na jego temat, łącznie z:

- 1) rodzajem lotniska dla śmigłowców – znajdujące się na poziomie ziemi, wyniesione lub będące platformą śmigłowcową;
- 2) wymiarami strefy przyziemienia i wlotu (TLOF), zaokrąglonymi do najbliższego metra lub stopy;
- 3) kierunkiem geograficznym strefy końcowego podejścia i startu (FATO), zaokrąglonym do 1/100 stopnia;
- 4) wymiarami stref FATO, zaokrąglonymi do najbliższego metra lub stopy, oraz rodzajem nawierzchni;
- 5) nawierzchnią i nośnością strefy TLOF wyrażoną w tonach metrycznych (1 000 kg);
- 6) współrzędnymi geograficznymi, wyrażonymi w stopniach, minutach, sekundach i setnych częściach sekundy, oraz undulacją geoidy, o ile stosowne, geometrycznego środka TLOF lub każdego progu FATO:
 - dla podejść nieprecyzyjnych zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy; oraz
 - dla podejść precyzyjnych zaokrąglone do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;

- 7) spadkiem i wzniesieniem TLOF lub FATO:
 - dla podejść nieprecyzyjnych zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy; oraz
 - dla podejść precyzyjnych zaokrąglone do najbliższej 1/10 metra lub 1/10 stopy;
- 8) wymiarami strefy bezpieczeństwa;
- 9) wymiarami zabezpieczenia wydłużonego startu dla śmigłowców, zaokrąglonymi do najbliższego metra lub stopy;
- 10) opisem sektora wolnego od przeszkód lotniczych; oraz
- 11) uwagi.

**** AD 3.13 Długości deklarowane

Szczegółowy opis długości deklarowanych dla lotniska dla śmigłowców, zaokrąglonych do najbliższego metra, zawiera w stosownych przypadkach:

- 1) rozporządzalną długość startu oraz, w stosownych przypadkach, alternatywne zredukowane długości deklarowane;
- 2) rozporządzalną długość przerwane go startu;
- 3) rozporządzalną długość lądowania; oraz
- 4) uwagi, w tym punkt początkowy, od którego zdefiniowano alternatywne zredukowane długości deklarowane.

**** AD 3.14 Światła podejścia i FATO

Szczegółowy opis świateł podejścia i FATO obejmuje:

- 1) rodzaj, długość i intensywność systemu świateł podejścia;
- 2) rodzaj systemu wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia;
- 3) charakterystykę i lokalizację obszaru świateł FATO;
- 4) charakterystykę i lokalizację układu świateł punktu przyziemienia;
- 5) charakterystykę i lokalizację systemu świateł TLOF; oraz
- 6) uwagi.

**** AD 3.15 Inne światła, zasilanie rezerwowe

Opis innych świateł i zasilania rezerwowego obejmuje:

- 1) lokalizację, charakterystykę oraz godziny pracy latarni lotniska dla śmigłowców;
- 2) lokalizację i oświetlenie wskaźnika kierunku wiatru (WDI);
- 3) światła krawędzi drogi kołowania i osi drogi kołowania;
- 4) zasilanie rezerwowe, łącznie z czasem przełączania; oraz
- 5) uwagi.

**** AD 3.16 Przestrzeń służb ruchu lotniczego

Szczegółowy opis przestrzeni ATS wyznaczonej dla lotniska dla śmigłowców obejmuje:

- 1) oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych, wyrażone w stopniach, minutach i sekundach;
- 2) granice pionowe;
- 3) klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- 4) znak wywoławczy oraz język(-i) używany(-e) przez organ ATS zapewniający służbę;

- 5) wysokość bezwzględna przejściową;
- 6) godziny aktywności; oraz
- 7) uwagi.

****** AD 3.17 Urządzenia łączności służb ruchu lotniczego**

Szczegółowy opis urządzeń łączności ustanowionych w lotnisku dla śmigłowców, wykorzystywanych przez służby ruchu lotniczego, obejmuje:

- 1) wyznaczone służby;
- 2) znak wywoławczy;
- 3) częstotliwość(-ci);
- 4) godziny pracy; oraz
- 5) uwagi.

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

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

- 1) rodzaj pomocy, deklinację magnetyczną (dla stacji VOR również deklinację stacji stosowaną do technicznej kalibracji), zaokrągloną do najbliższego stopnia, oraz rodzaj operacji dla ILS, MLS, podstawowego GNSS, SBAS i GBAS;
- 2) znak rozpoznawczy (jeżeli jest wymagany);
- 3) w stosownych przypadkach częstotliwość(-ci);
- 4) w stosownych przypadkach godziny pracy;
- 5) w stosownych przypadkach współrzędne geograficzne miejsca posadowienia anteny nadawczej, wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy;
- 6) wzniesienie anteny nadawczej DME zaokrąglone do najbliższych 30 m (100 ft), a dla DME/P zaokrąglone do najbliższych 3 m (10 ft); oraz
- 7) uwagi.

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

****** AD 3.19 Lokalne przepisy dotyczące lotniska dla śmigłowców**

Szczegółowy opis przepisów dotyczących wykorzystania lotniska dla śmigłowców, możliwość wykonywania lotów szkolnych, lotów statków powietrznych nie wyposażonych w radiostację pokładową, statków powietrznych ultralekkich i podobnych, zasady kołowania i parkowania, lecz z wyłączeniem procedur lotu.

****** AD 3.20 Procedury przeciwhałasowe**

Szczegółowy opis procedur przeciwhałasowych na lotnisku dla śmigłowców.

****** AD 3.21 Procedury lotu**

Szczegółowy opis warunków i procedur lotu, łącznie z procedurami radarowymi lub ADS-B ustalonymi na podstawie organizacji przestrzeni powietrznej lotniska dla śmigłowców. Szczegółowy opis procedur ograniczonej widzialności lotniska dla śmigłowców, zawierający takie informacje, jak:

- 1) strefa przyziemia i wzlotu (TLOF) oraz pozostałe, autoryzowane do pracy zgodnie z procedurami stosowanymi w warunkach ograniczonej widzialności;

- 2) określone warunki meteorologiczne, w których następuje wprowadzenie, stosowanie i odstąpienie od procedur ograniczonej widzialności;
- 3) opis oznakowania/oświetlenia naziemnego, którego używa się zgodnie z procedurami stosowanymi w warunkach ograniczonej widzialności; oraz
- 4) uwagi.

****** AD 3.22 Informacje dodatkowe**

Informacje dodatkowe dotyczące lotniska dla śmigłowców, takie jak wskazanie na lotnisku dla śmigłowców miejsc gromadzenia się ptaków, wraz z danymi na temat ich znaczących przelotów pomiędzy strefami wypoczynku i żerowania w ciągu dnia, na tyle, na ile jest to niezbędne.

****** AD 3.23 Mapy dotyczące lotniska dla śmigłowców**

Mapy lotnicze dotyczące lotniska dla śmigłowców zamieszcza się w następującej kolejności:

- 1) mapa lotniska/lotniska dla śmigłowców – ICAO;
- 2) mapa obszarowa – ICAO (trasa odlotu i tranzytu);
- 3) mapa standardowych odlotów według wskazań przyrządów – ICAO;
- 4) mapa obszarowa – ICAO (trasa przylotu i tranzytu);
- 5) mapa standardowych dolotów według wskazań przyrządów – ICAO;
- 6) mapa minimalnych wysokości bezwzględnych dozorowania ATC – ICAO,
- 7) mapa podejścia według wskazań przyrządów – ICAO (dla każdego rodzaju procedury);
- 8) mapa podejścia z widocznością – ICAO; oraz
- 9) gromadzenie się ptaków w pobliżu lotniska dla śmigłowców.

Jeżeli niektórych z podanych powyżej map nie się nie wydaje, to należy zamieścić uwagę na ten temat w rozdziale GEN 3.2 »Mapy lotnicze«.

—

Dodatek 2

FORMULARZ NOTAM

Wskaźnik pierwszeństwa											→
Adres(-y)											
											≡
Data i czas wypełnienia											→
Wskaźnik nadawcy											≡(
Seria, numer i identyfikator depeszy											
NOTAM zawierający nowe informacje NOTAMN (seria i numer/rok)										
NOTAM zastępujący poprzedni NOTAM NOTAMR..... (seria i numer/rok) (seria i numer/rok zastępowanego NOTAM)										
NOTAM kasujący poprzedni NOTAM NOTAMC..... (seria i numer/rok) (seria i numer/rok kasowanego NOTAM)										≡
Kwalifikatory											
	FIR	Kod NOTAM	Ruch	Cel	Zakres	Dolna granica	Górna granica	Współrzędne, promień			
Q)		Q									≡
Określenie (za pomocą wskaźnika lokalizacji ICAO), w którym znajduje się urządzenie, przestrzeń powietrzna lub warunki podlegające przekazaniu w NOTAM								A)		→	
Okres obowiązywania											
Od (grupa data-czas)			B)							→	
Do (PERM lub grupa data-czas)			C)							EST* PERM* ≡	
Okresy aktywności (jeśli ma zastosowanie)			D)							→	
										≡	
Treść NOAM; Zapis tekstem otwartym (przy użyciu skrótów ICAO)											
E)											≡
Dolna granica		F)									→
Górna granica		G)) ≡
Podpis											

* Niepotrzebne skreślić.

INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA NOTAM**1. Informacje ogólne**

Należy nadać następujące dane: linie kwalifikatorów (pole Q), wszystkie identyfikatory (pola A–G włącznie) oraz następujące po nich nawiasy, zgodnie z przykładem przedstawionym w formularzu. Jeżeli w którymś z pól nie zamieszczono żadnej informacji, to nie wymaga się jego nadawania.

2. Numerowanie NOTAM

Serię NOTAM należy oznaczyć literą, natomiast numer musi składać się z czterech cyfr, po których następuje ukośna kreska; po kresce podaje się dwie cyfry oznaczające dany rok (np. A0023/03). Numerowanie każdej serii rozpoczyna się 1 stycznia od numeru 0001.

3. Kwalifikatory (pole Q)

Pole Q) składa się z ośmiu części, oddzielonych od siebie ukośną kreską. W każdej z nich należy wprowadzić odpowiednią wartość. Przykłady wypełniania pól przedstawiono w Podręczniku służb informacji lotniczej (dokument ICAO nr 8126). Znaczenie poszczególnych miejsc pola Q jest następujące:

1) FIR

- a) jeżeli informacja dotyczy lokalizacji geograficznej w ramach jednego FIR, należy użyć wskaźnik lokalizacji ICAO odpowiedniego FIR. W przypadku gdy lotnisko jest położone na obszarze FIR innego państwa członkowskiego, pierwsza część pola Q powinna zawierać kod tego FIR (np. Q) LFRR/...A) EGJJ);

lub

jeżeli informacja dotyczy lokalizacji geograficznej w ramach więcej niż jednego rejonu FIR, pole FIR powinno zawierać literowy kod ICAO państwa członkowskiego wydającego NOTAM oraz następujące po nim litery »XX«. Nie należy używać wskaźnika lokalizacji pokrywającego się UIR. Następnie w polu A należy wymienić wskaźniki lokalizacji ICAO odpowiednich FIR albo wskaźnik państwa członkowskiego lub wyznaczonego podmiotu, które(-y) jest odpowiedzialne(-y) za zapewnianie służb żeglugi powietrznej w więcej niż jednym państwie członkowskim.

- b) Jeżeli jeden kraj wydaje NOTAM mający wpływ na rejon FIR w grupie państw członkowskich, należy podać pierwsze litery wskaźnika lokalizacji ICAO wydającego państwa członkowskiego oraz litery »XX«. Następnie w polu A) należy wymienić wskaźniki lokalizacji ICAO odpowiednich FIR albo wskaźnik państwa członkowskiego lub wyznaczonego podmiotu, które(-y) jest odpowiedzialne(-y) za zapewnianie służb żeglugi powietrznej w więcej niż jednym państwie członkowskim.

2) KOD NOTAM

Wszystkie grupy kodowe NOTAM zawierają pięć liter i pierwszą literą jest zawsze litera Q. Druga i trzecia litera określa przedmiot, a czwarta i piąta oznacza status lub stan opisywanego przedmiotu. Dwuliterowe kody przedmiotu NOTAM i jego stanu zawarte są w dokumencie ICAO nr 8400 »Procedury dla służb żeglugi powietrznej – Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym (PANS-ABC)«. W przypadku kombinacji drugiej i trzeciej oraz czwartej i piątej litery należy skorzystać z »Kryteriów wyboru NOTAM« zawartych w dokumencie ICAO nr 8126 lub wpisać jedną z poniższych kombinacji, odpowiednio:

- a) jeżeli przedmiotu nie ujęto w spisie kodów NOTAM (dokument ICAO nr 8400) lub w »Kryteriach wyboru NOTAM« (dokument ICAO nr 8126), jako drugą i trzecią literę należy wpisać »XX« (np. QXXAK); jeżeli przedmiot oznaczono »XX«, liter »XX« należy także używać do oznaczenia stanu (np. QXXXX).
- b) jeżeli warunków przedmiotu nie ujęto w spisie kodów NOTAM (dokument ICAO nr 8400) lub w »Kryteriach wyboru NOTAM« (dokument ICAO nr 8126), jako czwartą i piątą literę należy umieścić »XX« (np. QFAXX);
- c) gdy wydawany jest NOTAM zawierający informacje o istotnym znaczeniu operacyjnym oraz gdy wykorzystuje się go do ogłoszenia zmian lub uzupełnień AIRAC AIP, jako czwartą i piątą literę kodu NOTAM należy wpisać »TT«;

- d) gdy wydawany NOTAM zawiera listę kontrolną aktualnych NOTAM, jako drugą, trzecią, czwartą i piątą literę należy wpisać »KKKK«; oraz
- e) następujące litery należy stosować jako czwartą i piątą literę kodu NOTAM w NOTAM kasujących:

AK =	PODJAŁ NORMALNĄ PRACĘ
AL =	DZIAŁAJĄCY (LUB PRZYWRÓCONY DO DZIAŁANIA) ZGODNIE Z UPRIEDNIO PODANYMI OGRANICZENIAMI/WARUNKAMI
AO =	OPERACYJNY
CC =	ZAKOŃCZONY
CN =	UNIEWAŻNIONY
HV =	PRACE ZAKOŃCZONO
XX =	TEKST OTWARTY

Jako Q - - AO = OPERACYJNY jest wykorzystywany do kasowania NOTAM, a w informacjach NOTAM wprowadzających nowy sprzęt lub służby wykorzystuje się czwartą i piątą literę Q - - CS = ZAINSTALOWANY.

Q - - CN = UNIEWAŻNIONY wykorzystuje się do odwoływania zaplanowanej aktywności np. ostrzeżeń nawigacyjnych; Q - - HV = PRACE ZAKOŃCZONO wykorzystuje się do ogłoszenia zakończenia prac.

3) RUCH

I =	IFR
V =	VFR
K =	NOTAM jest listą kontrolną

W zależności od przedmiotu i treści NOTAM, pole kwalifikatora RUCH może zawierać połączenie kwalifikatorów.

4) CEL

N =	NOTAM zawiera informację wymagającą natychmiastowego powiadomienia członków załogi lotniczej
B =	NOTAM ważny operacyjnie, przeznaczony do umieszczenia w Biuletynie Informacji Przed Lotem,
O =	NOTAM o znaczeniu dla operacji lotniczych,
M =	Inne NOTAM nieprzewidziane do przekazania w czasie odprawy, lecz dostępne na żądanie
K =	NOTAM jest listą kontrolną

W zależności od przedmiotu i treści NOTAM, pole kwalifikatora CEL może zawierać połączenie kwalifikatorów BO lub NBO.

5) ZAKRES

A =	Lotnisko
E =	Na trasie
W =	Ostrzeżenie nawigacyjne
K =	NOTAM jest listą kontrolną

W zależności od przedmiotu i treści NOTAM, pole kwalifikatora ZAKRES może zawierać połączenie kwalifikatorów.

6. i 7. GÓRNA GRANICA/DOLNA GRANICA

Granice GÓRNA i DOLNA należy zawsze podawać za pomocą poziomu lotu (FL) i powinny one wyrażać faktyczne granice pionowe rejonu, bez dodawania buforów. W przypadku ostrzeżeń nawigacyjnych i ograniczeń przestrzeni powietrznej wprowadzone wartości będą zgodne z podanymi w polach F) i G).

Jeżeli brak informacji o wysokości względnej, to dla granicy DOLNEJ należy podać »000«, a dla granicy GÓRNEJ »999«, jako wartości domyślne.

8) WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE, PROMIENI

Szerokość i długość geograficzna (podane z dokładnością do 1 minuty), a także trzycyfrowa wartość określająca promień działania (w milach morskich), np. 4700N01140E043. Współrzędne wyznaczają zaokrąglony do 1 minuty środek okręgu, którego promień obejmuje cały rejon działania; jeżeli NOTAM dotyczy całego FIR/UIR lub więcej niż jednego FIR/UIR, należy wpisać wartość domyślną promienia »999«.

4. Pole A

Należy wprowadzić wskaźnik lokalizacji zgodny z dokument ICAO nr 7910 dla lotniska lub FIR, w którym zlokalizowane jest urządzenie, przestrzeń powietrzna bądź warunek, którego dotyczy wydawany NOTAM. W miarę potrzeby można wskazać więcej niż jeden FIR/UIR. Jeżeli brak jest wskaźnika lokalizacji ICAO, należy użyć liter przydzielonych danemu państwu zgodnie z dokumencie ICAO nr 7910, część 2, plus liter »XX« i dodatkową nazwę napisać tekstem otwartym w polu E).

Jeżeli informacja dotyczy GNSS, należy dodać właściwy wskaźnik lokalizacji ICAO przyporządkowany elementowi GNSS lub wspólny wskaźnik lokalizacji przyporządkowany wszystkim elementom GNSS (z wyjątkiem GBAS).

W przypadku GNSS wskaźnik lokalizacji można stosować podczas identyfikacji przerwy w działaniu elementu GNSS, np. KNMH dla przerwy w działaniu satelity GPS.

5. Pole B

Do zapisu grupy data-czas należy użyć dziesięciu cyfr oznaczających kolejno rok, miesiąc, dzień, godzinę i minuty w UTC. Zapis w tym polu określa datę i czas wejścia w życie informacji podanej w NOTAMN. W przypadku NOTAMR lub NOTAMC grupa data-czas oznacza aktualną datę i czas wydania NOTAM. Początek dnia należy wyrażać jako »0000«.

6. Pole C

Z wyjątkiem NOTAMC, w tym polu należy użyć grupy data-czas (składającej się z dziesięciu cyfr oznaczających rok, miesiąc, dzień, godzinę i minuty w UTC), określającej okres ważności informacji, lub słowa »PERM« (jeżeli informacja ma charakter stały). Koniec dnia powinien należy wyrażać jako »2359«, nie należy używać »2400«. Jeśli czas zakończenia ważności informacji podanej w NOTAM jest niepewny, należy podać przypuszczalny czas trwania ograniczenia w postaci grupy data-czas zakończonej skrótem »EST«. Każdy NOTAM zawierający »EST« należy skasować lub zastąpić przed grupą data-czas podaną w polu C).

7. Pole D

Jeżeli niebezpieczeństwo, status operacyjny lub stan urządzenia, które jest opisywane, będą zgodne z określonym harmonogramem czasowym pomiędzy datami-czasami określonymi w polu B i C, to taką informację należy podać w polu D. Jeżeli tekst w polu D przekracza 200 znaków, informację tę należy przedstawić w oddzielnym, kolejnym NOTAM.

8. Pole E

W tym polu należy używać zdekodowanego kodu NOTAM, uzupełnionego, w stosownych przypadkach, o skróty ICAO, wskaźniki, identyfikatory, oznaczenia, znaki wywoławcze, częstotliwości, cyfry oraz tekst otwarty. Jeżeli NOTAM wykorzystuje się na skalę międzynarodową, w tych częściach, które są pisane otwartym tekstem, należy stosować język angielski. Zapis powinien być zwarty i jednoznaczny, co pozwoli na właściwe przedstawienie NOTAM w Biuletynie Informacji Przed Lotem. W przypadku NOTAMC należy podać odniesienie do przedmiotu oraz informację o stanie, co pozwoli na zweryfikowanie jego wiarygodności.

9. Pola F i G

Pól tych używa się jedynie w przypadku ostrzeżeń nawigacyjnych lub ograniczeń w przestrzeni powietrznej i stanowią one część zapisu podawanego w Biuletynie Informacji Przed Lotem. Należy podać w nich dolną i górną granicę wysokości względnej związanej z zagrożeniem lub ograniczeniami, jednoznacznie określając tylko jeden układ odniesienia i jednostkę miary. Skrótów »GND« i »SFC« należy używać w polu F) do określania odpowiednio poziomu terenu i powierzchni. Skrót »UNL« należy używać w polu G w znaczeniu – »nieograniczony«.

(SZEROKOŚĆ DROGI STARTOWEJ, KTÓREJ DOTYCZA WARUNKI NA DRODZE STARTOWEJ, JEŚLI JEST KRÓTSZA NIŻ SZEROKOŚĆ OPUBLIKOWANA)	O	H)	←
Sekcja dotycząca orientacji sytuacyjnej			
(ZREDUKOWANA DŁUGOŚĆ DROGI STARTOWEJ, JEŚLI JEST KRÓTSZA NIŻ DŁUGOŚĆ OPUBLIKOWANA (m))	O	I)	→
(NAWIANY ŚNIEG NA DRODZE STARTOWEJ)	O	J)	→
(LUŻNY PIASEK NA DRODZE STARTOWEJ)	O	K)	→
(CHEMICZNY ZABIEG NA DRODZE STARTOWEJ)	O	L)	→
(ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE STARTOWEJ (jeżeli występują, należy wprowadzić odległość do nich od linii centralnej drogi startowej (m), a następnie litery »L«, »R« lub »LR« w zależności od tego, która jest właściwa))	O	M)	→
(ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE KOŁOWANIA)	O	N)	→
(ZWAŁY ŚNIEGU PRZYLEGŁE DO DROGI STARTOWEJ)	O	O)	→
(WARUNKI NA DRODZE KOŁOWANIA)	O	P)	→
(WARUNKI NA PŁYTCIE POSTOJOWEJ)	O	R)	→
(ZMIERZONY WSPÓŁCZYNNIK TARCIA)	O	S)	→
(UWAGI TEKSTEM OTWARTYM)	O	T)) <<
UWAGI: 1. * Należy wprowadzić oznaczenie literowe państwa zgodnie z dokumentem ICAO nr 7910, część 2 lub inne właściwe oznaczenie lotniska. 2. Informacje dotyczące innych dróg startowych – należy powtórzyć pola od B do H. 3. Informacje z sekcji dotyczącej orientacji sytuacyjnej należy powtarzać dla każdej drogi startowej, drogi kołowania i płyty postojowej. Należy je powtarzać, jeśli mają zastosowanie, w przypadku gdy mają być podane. 4. Słowa w nawiasach () nie podlegają transmisji. 5. W przypadku liter A–T należy odnieść się do instrukcji wypełniania formularza SNOWTAM ust. 1 lit. b).			

PODPIS NADAWCY (nie podlega transmisji)

INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA SNOWTAM**1. Informacje ogólne**

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

TT =	oznaczenie danych dla SNOWTAM = SW;
AA =	geograficzny oznacznik państwa członkowskiego, np. LF = Francja, EG = Zjednoczone Królestwo;
iiii =	numer seryjny SNOWTAM w czterocyfrowej grupie;
CCCC =	czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska, którego dotyczy SNOWTAM;
MMYYGggg =	data/czas obserwacji/pomiaru, gdzie:
MM =	miesiąc, np. styczeń = 01, grudzień = 12;
YY =	dzień miesiąca;
GGgg =	czas UTC podany w godzinach (GG) i minutach (gg);
(BBB) =	nieobowiązkowa grupa umożliwiająca

w przypadku wystąpienia błędu wydanie korekty depezy SNOWTAM wysłanej uprzednio z tym samym numerem seryjnym = COR.

Nawiasów w (BBB) używa się, aby zaznaczyć, że grupa jest nieobowiązkowa.

Podając informacje o więcej niż jednej drodze startowej, podaje się indywidualną datę/czas obserwacji/pomiaru dla każdej z dróg startowych, powtarzając pole B. Ostatnią datę/czas obserwacji/pomiaru wykorzystuje się w skróconym nagłówku (MMYYGggg).

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

2. Sekcja istotna dla osiągnięć samolotu

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

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

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

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

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

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

Informację tę podaje się tylko w przypadku, gdy warunki panujące na drodze startowej dla każdej 1/3 jej długości (Pole D) podano jako inne niż 6, a jednocześnie opis warunków na każdej 1/3 długości drogi startowej (Pole G) podano jako inny niż SUCHO (ang. DRY).

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

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

Informację tę podaje się tylko w przypadku następujących typów zanieczyszczenia:

— stojąca woda, wartości, jakie należy podać to 04 i kolejne uzyskane w wyniku oceny. Znaczące zmiany od 3 mm do 15 mm włącznie;

— topniejący śnieg, wartości, jakie należy podać, to 03 i kolejne uzyskane w wyniku oceny. Znaczące zmiany od 3 mm do 15 mm włącznie;

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

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

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

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

UBITY ŚNIEG

SUCHY ŚNIEG

SUCHY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU

SUCHY ŚNIEG NA LODZIE

SZADŹ

LÓD

TOPNIEJĄCY ŚNIEG

STOJĄCA WODA

WODA NA UBITYM ŚNIEGU

MOKRO

MOKRY LÓD

MOKRY ŚNIEG

MOKRY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU

MOKRY ŚNIEG NA LODZIE

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

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

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

3. Sekcja dotycząca orientacji sytuacyjnej

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

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

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

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

Pole J – nawiany śnieg na drodze startowej. Jeżeli informację się podaje, należy wprowadzić »DRIFTING SNOW«.

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

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

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

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

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

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

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

Pozycja S – (NR) nieobjęte raportowaniem.

Niniejszą informację otrzymują tylko te państwa członkowskie, które wdrożyły program pomiaru tarcia drogi startowej za pomocą atestowanych przez dane państwo członkowskie urządzeń do pomiaru tarcia.

Pole T – uwagi tekstem otwartym.

Dodatek 4

FORMULARZ ASHTAM

(Nagłówek)	(WSKAŹNIK PIERWSZEŃSTWA)	(ADRESY ODBIORCÓW) ¹											
	(DATA I CZAS WYPEŁNIENIA)	(IDENTYFIKATOR NADAWCY)											
(Skrócony nagłówek)	(VA *2 – NUMER KOLEJNY)				(WSKAŹNIK LOKALIZACJI)	DATA/CZAS WYDANIA				(GRUPA NIEOBOWIĄZKOWA)			
	V	A	*2	*2									

ASHTAM	(NUMER KOLEJNY)
(REJON INFORMACJI POWIETRZNEJ PODDANY ODDZIAŁYWANIU)	A)
(DATA/CZAS (UTC) ERUPCJI)	B)
(NAZWA I LICZBA WULKANÓW)	C)
(SZEROKOŚĆ I DŁUGOŚĆ GEOGRAFICZNA WULKANU LUB RADIAŁ I ODLEGŁOŚĆ OD POMOCY NAWIGACYJNEJ)	D)
(KOLOR KODU ALARMU WULKANICZNEGO, WRAZ Z KOLOREM KODU POPRZEDZAJĄCEGO TEN ALARM) ³	E)
(WYSTĘPOWANIE I POZIOMY/PIONOWY ZASIĘG CHMURY PYŁU WULKANICZNEGO) ⁴	F)
(KIERUNEK PRZEMIESZCZANIA SIĘ CHMURY PYŁU WULKANICZNEGO) ⁴	G)
(TRASY LOTNICZE LUB ICH CZĘŚCI ORAZ POZIOMY LOTÓW PODLEGAJĄCE ODDZIAŁYWANIU)	H)
(ZAMKNIĘTE PRZESTRZENIE LUB TRASY LOTNICZE LUB ICH CZĘŚCI ORAZ DOSTĘPNE ALTERNATYWNE TRASY LOTNICZE)	I)
(ŹRÓDŁO INFORMACJI)	J)
(UWAGI TEKSTEM OTWARTYM)	K)
<p>UWAGI:</p> <ol style="list-style-type: none"> Zob. także AIS.TR.400 dotyczący adresów, których używa się w ustalonych systemach rozpowszechniania. Należy wstawić przyjętą przez ICAO literę przynależności państwowej, zgodnie z dokumentem ICAO nr 7910, część 2. Zob. pkt 3.5 poniżej. Porady co do występowania, rozległości oraz przemieszczania się chmury pyłu wulkanicznego, dotyczące pozycji G) i H), można uzyskać z odpowiedzialnego za dany FIR ośrodka(-ów) doradztwa ds. pyłu wulkanicznego (Volcanic Ash Advisory Centre(s)). Nazwy punktów w nawiasach () nie podlegają transmisji. 	

PODPIS NADAWCY (nie podlega transmisji)

INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA ASHTAM**1. Informacje ogólne**

- 1.1 ASHTAM zawiera informacje o stanie aktywności wulkanu, gdy zmiana jego aktywności ma lub będzie miała znaczenie operacyjne. Informacje te podaje się za pomocą kodu barw opisanego w punkcie 3.5 poniżej, określającego poziom alarmu wulkanicznego.
- 1.2 W wypadku wystąpienia erupcji wulkanicznej, wskutek której powstała chmura pyłu wulkanicznego o znaczeniu operacyjnym, ASHTAM zawiera również informacje o lokalizacji, rozległości i przemieszczaniu się tej chmury oraz trasach lotniczych i wysokościach (poziomach lotu) podlegających jej oddziaływaniu.
- 1.3 Wydawania ASHTAM podających informacje o erupcji wulkanicznej, zgodnie z poniższym działem 3, **nie** należy opóźniać do chwili uzyskania wszystkich informacji przewidzianych w polach od A) do K), ale powinno ono nastąpić natychmiast po otrzymaniu informacji, że erupcja miała miejsce lub że jest oczekiwana, nastąpiła lub ma nastąpić zmiana aktywności wulkanu o znaczeniu operacyjnym, lub że pojawiła się chmura pyłu wulkanicznego. W wypadku gdy erupcja wulkanu jest spodziewana, a chmura pyłu jeszcze się nie pojawiła, należy wypełnić pola od A) do E), a w polach od F) do I) wpisać »nie dotyczy« (»not applicable«). Podobnie należy postąpić po odebraniu, np. specjalnych meldunków z powietrza o pojawieniu się chmury pyłu wulkanicznego, której źródło (wulkan) pozostaje nieznane. W takim wypadku, w trakcie oczekiwania na dalsze informacje, w polach od A) do E) ASHTAM należy wpisać »nieznane« (»unknown«), a pola od F) do K) należy wypełnić na podstawie informacji zawartych w specjalnych meldunkach z powietrza. W innych okolicznościach, jeżeli nie są dostępne informacje, które należałoby podać w polach od A) do K), w polach tych należy wpisać »NIL«.
- 1.4 Maksymalny okres ważności ASHTAM wynosi 24 godziny. Jeśli w tym czasie w alarmowym kodzie barw wystąpi zmiana, należy wydać nowy ASHTAM.

2. Skrócony nagłówek

- 2.1 Oprócz typowego nagłówka łączności »stałej telekomunikacyjnej sieci lotniczej (AFTN)«, dla ułatwienia automatycznego przetwarzania depeasz ASHTAM w komputerowych bankach danych należy dołączyć skrócony nagłówek »TT AAiiii CCCC MMYYGgg (BBB)«. Symbole te mają następujące znaczenie:

TT =	oznaczenie danych dla ASHTAM = VA;
AA =	geograficzny oznacznik państwa, np. NZ = Nowa Zelandia
iiii =	numer seryjny ASHTAM w czterocyfrowej grupie;
CCCC =	czteroliterowy wskaźnik lokalizacji właściwego rejonu informacji powietrznej;
MMYYGgg =	data/czas meldunku, gdzie:
MM =	miesiąc, np. styczeń = 01, grudzień = 12;
YY =	dzień miesiąca;
GGgg =	czas UTC podany w godzinach (GG) i minutach (gg);
(BBB) =	grupa nieobowiązkowa, umożliwiająca wydanie korekty depeasy ASHTAM wysłanej uprzednio z tym samym numerem seryjnym = COR.

Nawiasów w (BBB) używa się, aby zaznaczyć, że grupa jest nieobowiązkowa.

3. Treść ASHTAM

- 3.1 Pole A – podana tekstem otwartym nazwa rejonu informacji powietrznej, którego dotyczy ASHTAM, odpowiadająca wskaźnikowi lokalizacji w skróconym nagłówku. W tym przykładzie jest to: »FIR oceaniczny Auckland«.
- 3.2 Pole B – Data i czas (UTC) pierwszej erupcji.
- 3.3 Pole C – nazwa wulkanu i liczba wulkanów, tak jak podano w Podręczniku pyłu wulkanicznego, materiałów radioaktywnych oraz chmur chemikaliów toksycznych (dokument ICAO nr 9691) (ICAO Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds), dodatku H oraz na mapie świata przedstawiającej wulkany i główne zagrożenia lotnicze (World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features).

- 3.4 *Pole D* – szerokość/długość geograficzna wulkanu wyrażona w stopniach lub za pomocą radiału i odległości od pomocy nawigacyjnej, jak podano w Podręczniku pyłu wulkanicznego, materiałów radioaktywnych oraz chmur chemicznych toksycznych (dokument ICAO nr 9691) (ICAO Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds), dodatku H oraz na mapie świata przedstawiającej wulkany i główne zagrożenia lotnicze (World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features).
- 3.5 *Pole E* – barwa kodu określająca poziom alarmu wulkanicznego wraz z każdą poprzednią barwą kodu określającą poziom alarmu, zgodnie z następującą tabelą:

Poziom alarmu określany barwą kodu	Stan aktywności wulkanicznej
ALARM ZIELONY	Wulkan znajduje się w stanie normalnym, brak symptomów erupcji. <i>lub, po obniżeniu poziomu alarmu:</i> Aktywność wulkaniczną uważa się za zakończoną, wulkan powrócił do normalnego stanu, brak symptomów erupcji.
ALARM ŻÓŁTY	Aktywność wulkaniczna podwyższona, w odniesieniu do znanego, normalnego stanu. <i>lub, po obniżeniu poziomu alarmu:</i> Aktywność wulkaniczna znacznie się zmniejszyła, jednak kontynuuje się uważne obserwacje, w celu stwierdzenia możliwego zwiększenia aktywności.
ALARM POMARAŃCZOWY	Aktywność wulkaniczna znacznie podwyższona, wysokie prawdopodobieństwo erupcji. <i>lub,</i> Erupcja wulkaniczna trwa, brak emisji pyłu lub jest ona minimalna [<i>jeśli to możliwe, należy określić wysokość względną pióropusza pyłu</i>].
RED CZERWONY	Prognozowana bliska erupcja, prawdopodobieństwo znacznej emisji pyłu do atmosfery. <i>lub,</i> Trwa erupcja wulkaniczna ze znaczną emisją pyłu do atmosfery [<i>jeśli to możliwe, należy określić wysokość względną pióropusza pyłu</i>].

Odpowiedzialna agencja wulkanologiczna danego państwa członkowskiego przekazuje informacje o barwie kodu oznaczającą poziom alarmu wskazującego stan aktywności wulkanicznej oraz wszelkich zmianach względem poprzedniego stanu aktywności do ośrodka kontroli obszaru, np. »ALARM CZERWONY PO ŻÓŁTYM« lub »ALARM ZIELONY PO POMARAŃCZOWYM«.

- 3.6 *Pole F* – jeśli zgłoszono, że występuje chmura pyłu mająca znaczenie operacyjne, to należy podać jej rozległość w płaszczyźnie poziomej oraz jej górną i dolną granicę za pomocą szerokości i długości geograficznej (wyrażonych w pełnych stopniach) oraz wysokość bezwzględną wyrażoną w tysiącach metrów (stóp) lub radiali i odległość chmury od wulkanu. Początkowe informacje mogą opierać się wyłącznie na specjalnych meldunkach z powietrza, ale kolejne bardziej szczegółowe informacje powinny bazować na danych przekazywanych przez odpowiedzialne meteorologiczne biuro nadzoru lub centrum doradcze ds. chmury pyłu wulkanicznego.
- 3.7 *Pole G* – należy podać prognozowany kierunek przemieszczania się chmury pyłu na wyznaczonych poziomach na podstawie informacji przekazywanych przez odpowiedzialne meteorologiczne biuro nadzoru lub centrum doradcze ds. chmury pyłu wulkanicznego.
- 3.8 *Pole H* – należy wskazać trasy lotnicze i części tras lotniczych, a także poziomy lotu, które podlegają oddziaływaniu lub w odniesieniu do których przypuszcza się, że mogą podlegać oddziaływaniu.
- 3.9 *Pole I* – należy wskazać informacje o zamknięciu przestrzeni powietrznej, tras lotniczych lub ich części oraz o dostępności tras zastępczych.

3.10 *Pole J* – źródło informacji, np. »specjalny meldunek z powietrza« lub »agencja wulkanologiczna« itp. Zawsze należy podać źródło informacji, bez względu na to, czy erupcja wulkanu bądź chmura pyłu wystąpiła, czy nie.

3.11 *Pole K* – w uzupełnieniu do powyższych informacji należy podać w formie tekstu otwartego wszelkie inne dane, istotne z operacyjnego punktu widzenia.;

7) załącznik XI otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK XI

**WYMAGANIA SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIĄCYCH SŁUŻBY PROJEKTOWANIA
PROCEDUR LOTU**

(część FPD)

**PODCZEŚĆ A – DODATKOWE WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIĄCYCH
SŁUŻBY PROJEKTOWANIA PROCEDUR LOTU (FPD.OR)**

SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE

FPD.OR.100 Służby projektowania procedur lotu (FPD)

a) Instytucja zapewniająca służby projektowania procedur lotu, w stosownych przypadkach, opracowuje projekt i dokumentację procedur lotu oraz dokonuje ich walidacji; w razie potrzeby przed wdrożeniem i stosowaniem podlegają one zatwierdzeniu przez właściwy organ.

W tym kontekście dane i informacje lotnicze, z których korzysta instytucja zapewniająca projektowanie procedur lotu, spełniają wymogi dokładności, rozdzielczości i spójności, jak określono w katalogu danych lotniczych, zgodnie z dodatkiem 1 do załącznika III (część ATM/ANS.OR).

b) Jeżeli dane lotnicze dotyczące projektowania procedur lotu nie pochodzą z wiarygodnego źródła bądź nie spełniają stosownych wymagań dotyczących jakości danych (DQR), instytucja zapewniająca FPD może uzyskać je z innych źródeł. W takim przypadku przedmiotowe dane lotnicze podlegają walidacji przez instytucję zapewniającą FPD, która zamierza je wykorzystywać.

FPD.OR.105 System zarządzania

Oprócz załącznika III pkt ATM/ANS.OR.B.005 instytucja zapewniająca FPD tworzy i obsługuje system zarządzania, który obejmuje procedury kontroli:

- a) pozyskiwania danych;
- b) projektowania procedury lotu zgodnie z kryteriami projektowymi określonymi w pkt FPD.TR.100;
- c) dokumentacji projektu procedury lotu;
- d) konsultacji z zainteresowanymi stronami;
- e) walidacji powierzchni ziemi oraz, w stosownych przypadkach, procedury lotu;
- f) identyfikacji narzędzi, w tym zarządzania konfiguracją i kwalifikacji narzędzi, w razie potrzeby; oraz
- g) obsługi i okresowego przeglądu procedury/procedur lotu, w stosownych przypadkach.

FPD.OR.110 Prowadzenie dokumentacji

Oprócz załącznika III pkt ATM/ANS.OR.B.030 instytucja zapewniająca FPD uwzględni w swoim systemie prowadzenia dokumentacji elementy wskazane w pkt FPD.OR.105 niniejszego załącznika.

FPD.OR.115 Zdolności oraz kompetencje techniczne i operacyjne

a) Oprócz załącznika III pkt ATM/ANS.OR.B.005 lit. a) pkt 6 instytucja zapewniająca FPD dopilnowuje, aby projektanci procedur lotu:

- 1) pomyślnie zakończyli szkolenie pozwalające nabyć kompetencje z zakresu projektowania procedur lotu;

- 2) posiadali odpowiednie doświadczenie, aby pomyślnie stosować wiedzę teoretyczną; oraz
 - 3) pomyślnie ukończyli szkolenie uzupełniające.
- b) W przypadkach, gdy konieczne jest przeprowadzenie walidacji lotu, instytucja zapewniająca FPD dopilnowuje, aby przeprowadził ją kompetentny pilot.
- c) Oprócz załącznika III pkt ATM/ANS.OR.B.030 instytucja zapewniająca FPD prowadzi dokumentację wszystkich szkoleń, jak również wszelkich działań projektowych prowadzonych przez zatrudnionych projektantów procedur lotu oraz udostępnia tę dokumentację na żądanie:
- 1) odpowiednim projektantom procedur lotu; oraz
 - 2) za zgodą projektantów procedur lotu nowemu pracodawcy, w przypadkach gdy projektanta procedur lotu zatrudnia nowy podmiot.

FPD.OR.120 Wymagane relacje

- a) W przypadku uzyskiwania danych lotniczych i informacji lotniczych zgodnie z pkt FPD.OR.100 instytucja zapewniająca FPD dopilnowuje, aby dokonano koniecznych formalnych uzgodnień, odpowiednio z:
- 1) źródłami danych lotniczych;
 - 2) innymi instytucjami zapewniającymi służby;
 - 3) operatorami lotnisk; oraz
 - 4) użytkownikami statku powietrznego.
- b) Aby wnioski o projekt procedury lotu były jasno zdefiniowane i podlegały przeglądowi, instytucja zapewniająca FPD dokonuje koniecznych formalnych uzgodnień z podmiotem, który ma je następnie stosować.

PODCZEŚĆ B – WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCYCH SŁUŻBY PROJEKTOWANIA PROCEDUR LOTU (FPD.TR)

SEKCJA 1 – WYMAGANIA OGÓLNE

FPD.TR.100 Wymogi dotyczące projektowania procedur lotu

Projektowaniem procedur lotu zajmuje się instytucja zapewniająca służby projektowania procedur lotu zgodnie z wymogami określonymi w dodatku 1 oraz kryteriami projektowymi ustalonymi przez właściwy organ, tak by zapewnić bezpieczeństwo operacji statku powietrznego. Kryteria projektowe umożliwiają ustanowienie odpowiednich przewyższeń nad przeszkodami dla procedur lotu, jeżeli są one wymagane.

FPD.TR.105 Współrzędne i dane lotnicze

- a) Oprócz załącznika III pkt ATM/ANS.OR.A.090 należy określić współrzędne geograficzne szerokości geograficznej oraz długości geograficznej i przekazać je instytucji(-om) zapewniającej(-ym) AIS w odniesieniu do geodezyjnego układu odniesienia lub jego ekwiwalentu według Światowego Systemu Geodezyjnego – 1984 (WGS-84).
- b) Należy, aby kolejność pod względem dokładności prac w terenie oraz wynikające z nich ustalenia i obliczenia były takie, by powstałe w ich wyniku operacyjne dane nawigacyjne dotyczące etapów lotu mieściły się w granicy maksymalnych odstępstw w odniesieniu do odpowiednich ram odniesienia, jak określono w dodatku do załącznika III (Part-ATM/ANS.OR).

Dodatek 1

WYMAGANIA DOTYCZĄCE STRUKTUR PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ORAZ ZAWARTYCH W NICH PROCEDUR LOTU

SEKCJA I

Specyfikacje dotyczące rejonów informacji powietrznej, obszarów kontrolowanych, stref kontrolowanych lotniska oraz stref informacji powietrznej

a) REJONY INFORMACJI POWIETRZNEJ

Rejony informacji powietrznej w rozumieniu art. 2 pkt 23 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 obejmują:

- 1) cały układ tras lotniczych, które mają być obsługiwane przez te rejony; oraz
- 2) całą przestrzeń powietrzną zawartą w ich granicach, chyba że zostaną one ograniczone przez górny rejon informacji powietrznej.

Państwa członkowskie ponoszą odpowiedzialność przed ICAO w ramach granic geograficznych górnych rejonów informacji powietrznej oraz rejonów informacji powietrznej powierzonych im przez ICAO w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

b) OBSZARY KONTROLOWANE

- 1) Obszary kontrolowane wyznacza się tak, aby obejmowały przestrzeń powietrzną wystarczającą do pomieszczenia torów lotów według wskazań przyrządów (IFR) lub tych ich części, w odniesieniu do których zapewnia się odpowiednie rodzaje służb kontroli ruchu lotniczego (ATC), biorąc pod uwagę możliwości pomocy nawigacyjnych zwykle wykorzystywanych w tym obszarze.
- 2) Dolną granicę obszaru kontrolowanego ustala się na wysokości względnej nie mniejszej niż 200 m (700 ft) nad powierzchnią ziemi lub wody, chyba że właściwy organ postanowi inaczej.
- 3) Górną granicę obszaru kontrolowanego ustala się, jeżeli:
 - i) powyżej tej górnej granicy nie będzie zapewniona służba ATC; albo
 - ii) obszar kontrolowany znajduje się poniżej górnego obszaru kontrolowanego, w którym to przypadku górna granica tego obszaru pokrywa się z dolną granicą górnego obszaru kontrolowanego.

c) STREFY KONTROLOWANE LOTNISK

- 1) Granice horyzontalne strefy kontrolowanej lotniska obejmują co najmniej te części przestrzeni powietrznej, znajdujące się poza obszarami kontrolowanymi, które zawierają tory lotów IFR statków powietrznych przylatujących na lotniska i odlatujących z lotnisk, wykorzystywanych w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC).
- 2) Jeżeli strefa kontrolowana lotniska znajduje się w granicach horyzontalnych obszaru kontrolowanego, to rozciąga się od powierzchni Ziemi przynajmniej do dolnej granicy obszaru kontrolowanego.

d) STREFY INFORMACJI POWIETRZNEJ

- 1) Granice horyzontalne strefy informacji powietrznej obejmują co najmniej te części przestrzeni powietrznej, które nie znajdują się ani na obszarze kontrolowanym, ani w strefie kontrolowanej lotniska, zawierające tory lotów IFR lub VFR statków powietrznych przylatujących na lotniska i odlatujących z lotnisk.
- 2) Jeżeli strefa informacji powietrznej znajduje się w granicach horyzontalnych obszaru kontrolowanego, to rozciąga się od powierzchni Ziemi przynajmniej do dolnej granicy obszaru kontrolowanego.

SEKCJA II

Oznaczanie tras ATS innych niż standardowe trasy odlotu i dołotu

- a) Przy ustalaniu tras ATS zapewnia się ochronną przestrzeń powietrzną wzdłuż każdej trasy ATS i bezpieczną odległość między przyległymi trasami ATS.
- b) Trasy ATS oznaczają się za pomocą oznaczeń.
- c) System oznakowania wykorzystywany do oznaczania tras ATS innych niż standardowe trasy odlotu i dołotu:
 - 1) pozwala na identyfikację każdej trasy ATS w sposób prosty i jednoznaczny;
 - 2) zapobiega dublowaniu oznaczeń;
 - 3) nadaje się do stosowania zarówno w naziemnych, jak i pokładowych systemach automatycznych;

- 4) pozwala na największą zwięźłość w stosowaniu operacyjnym; i
 - 5) zapewnia dostateczne możliwości rozwinięcia oznaczeń w celu uwzględnienia ewentualnych przyszłych wymagań bez konieczności wprowadzenia zasadniczych zmian.
- d) Podstawowe oznaczenia tras ATS przydziela się zgodnie z następującymi zasadami.
- 1) to samo podstawowe oznaczenie przydziela się magistralnej trasie na całej jej długości, niezależnie od rejonów kontrolowanych lotnisk, państw lub rejonów, przez które ona przechodzi;
 - 2) jeżeli przynajmniej dwie trasy magistralne mają wspólny segment, to temu segmentowi przydziela się oznaczenia wszystkich tras, z wyjątkiem przypadków, w których takie postępowanie mogłoby spowodować trudności w zapewnianiu służby ruchu lotniczego (ATS). W takich przypadkach za porozumieniem przydziela się tylko jedno oznaczenie. oraz
 - 3) podstawowego oznaczenia przydzielonego jednej trasie nie przydziela się żadnej innej trasie.

SEKCJA III

Oznaczanie standardowych tras odlotu i dołotu oraz związane z nimi procedury

- a) Podczas oznaczania standardowych tras odlotu i dołotu oraz związanych z nimi procedur należy zapewnić, aby:
- 1) system oznaczeń pozwalał na oznaczenie każdej trasy w sposób prosty i jednoznaczny;
 - 2) każdą trasę identyfikowano za pomocą oznaczenia wyrażonego tekstem otwartym i odpowiadającego mu oznaczenia kodowego; oraz
 - 3) w przypadku łączności fonicznej oznaczenia były łatwo rozpoznawalne, jako odnoszące się do standardowych tras odlotu lub dołotu oraz nie były trudne do wymówienia przez pilotów i personel ATS.
- b) Podczas tworzenia oznaczeń standardowych tras odlotu i dołotu oraz związanych z nimi procedur, należy stosować:
- 1) oznaczenia wyrażonego tekstem otwartym;
 - 2) wskaźnik bazowy;
 - 3) wskaźnik aktualności, który jest numerem od 1 do 9;
 - 4) wskaźnik trasy, który stanowi jedną z liter alfabetu; nie stosuje się liter »I« oraz »O«; oraz
 - 5) oznaczenie kodowe standardowej trasy odlotu lub dołotu dla lotów według wskazań przyrządów lub z widocznością.
- c) Przydzielanie oznaczeń
- 1) Każdej trasie przydziela się oddzielne oznaczenie.
 - 2) Dla rozróżnienia dwóch lub większej ilości tras, które są związane z tym samym znaczącym punktem nawigacyjnym (i z tego powodu mają przydzielony ten sam wskaźnik podstawowy), każdej z tras przydziela się oddzielny wskaźnik trasy, zgodnie z pkt 4 lit. b).
- d) Przydzielanie wskaźników aktualności
- 1) Wskaźnik aktualności przydziela się każdej trasie w celu zidentyfikowania trasy będącej aktualnie w użyciu.
 - 2) Pierwszym wskaźnikiem aktualności, który należy przydzielić, jest cyfra »1«.
 - 3) Jeżeli trasa jest zmieniana, przydziela się nowy wskaźnik aktualności składający się z następnej wyższej cyfry. Po cyfrze »9« następuje cyfra »1«.

SEKCJA IV

Ustalanie i oznaczanie znaczących punktów nawigacyjnych

- a) Znaczące punkty nawigacyjne ustala się w celu wytyczenia trasy ATS lub procedury lotu lub zgodnie z potrzebami ATS w zakresie informacji o postępie lotu statku powietrznego.
- b) Znaczące punkty nawigacyjne oznacza się za pomocą oznaczeń.

SEKCJA V

Minimalne wysokości bezwzględne lotu

Minimalne wysokości bezwzględne lotu określa się dla każdej trasy ATS oraz obszaru kontrolowanego i przekazuje w celu ich obwieszczenia. Te minimalne wysokości bezwzględne zapewniają minimalne przewyższenie nad przeszkodami na odnośnych obszarach.

SEKCJA VI

Oznaczanie i wyznaczanie strefy zakazanej, ograniczonej lub niebezpiecznej

Po ustanowieniu stref zakazanych, ograniczonych lub niebezpiecznych oznacza się je i przekazuje o nich pełne informacje w celu ich obwieszczenia.”
