

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1771****z dnia 12 września 2023 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373 w odniesieniu do systemów zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz ich części składowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 1032/2006, (WE) nr 633/2007 i (WE) nr 262/2009**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 43 ust. 1 lit. a), e) i f), art. 44 ust. 1 lit. a) oraz art. 62 ust. 15 lit. a) i c),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 140 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przepisy wykonawcze przyjęte na podstawie uchylonego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 <sup>(2)</sup> należy dostosować do przepisów rozporządzenia (UE) 2018/1139 nie później niż do dnia 12 września 2023 r.
- (2) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/373 <sup>(3)</sup> ustanowiono wspólne wymogi dotyczące zapewniania zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej („ATM/ANS”) i innych funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym („funkcje sieciowe ATM”) na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego oraz nadzoru nad nimi.
- (3) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1769 <sup>(4)</sup>, systemy ATM/ANS i ich części składowe („urządzenia ATM/ANS”) podlegają certyfikacji lub wymogowi złożenia deklaracji przez organizacje zajmujące się projektowaniem lub produkcją urządzeń ATM/ANS. Aby zapewnić odpowiednią instalację, testowanie na miejscu i bezpieczne wprowadzenie do użytkowania tych urządzeń, a także nadzór nad nimi, należy zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373 w celu uwzględnienia niezbędnych wymogów mających zastosowanie do instytucji zapewniających ATM/ANS i odpowiednich właściwych organów.
- (4) Aby zapewnić ciągłość wymogów dotyczących użytkowania urządzeń ATM/ANS, zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/373 powinny opierać się na odpowiednich przepisach wykonawczych przyjętych na podstawie uchylonego rozporządzenia (WE) nr 552/2004 z niezbędnymi dostosowaniami.

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

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

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1769 z dnia 12 września 2023 r. ustanawiające wymogi techniczne i procedury administracyjne dotyczące zatwierdzania organizacji zajmujące się projektowaniem lub produkcją systemów i części składowych wykorzystywanych do zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2023/203 (zob. s. 19 niniejszego Dziennika Urzędowego).

- (5) W szczególności, rozporządzenie Komisji (WE) nr 1032/2006 <sup>(5)</sup> ustanawia wymogi dla automatycznych systemów wymiany danych lotu do celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego; W rozporządzeniu Komisji (WE) nr 633/2007 <sup>(6)</sup> ustanowiono wymogi w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego, a w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 262/2009 <sup>(7)</sup> ustanowiono wymogi w zakresie skoordynowanego przydziału i stosowania kodów interogatorów modu S dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES). Wymogi te należy odzwierciedlić w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/373.
- (6) Wymogi dotyczące łączności powietrze-ziemia z wykorzystaniem separacji międzykanałowej 8,33 kHz, określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1079/2012 <sup>(8)</sup>, nie mają zastosowania do usług świadczonych ani w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej poza europejskim regionem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) (EUR) określonym w europejskim planie żeglugi powietrznej tom I (dok. 7754) ICAO, ani w strefie FIR/UIR na Wyspach Kanaryjskich, ponieważ warunki lokalne nie uzasadniały w wystarczającym stopniu ich stosowania w razie potrzeby. Niniejsze rozporządzenie powinno przewidywać taki sam zakres stosowania.
- (7) W art. 14 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1079/2012 przewidziano zwolnienia z obowiązku konwersji wszystkich przydziałów częstotliwości na separację międzykanałową 8,33 kHz. Niniejsze rozporządzenie nie powinno zmieniać istniejących zwolnień.
- (8) Wymogi dotyczące przydziału kodów interogatorów modu S określone w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 262/2009 nie mają zastosowania do służb zapewnianych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej poza regionem EUR. ICAO ze względu na ich niewielki lokalny wolumen ruchu i położenie geograficzne z granicami przestrzeni powietrznej wyłącznie z przestrzenią powietrzną znajdującą się w gestii instytucji zapewniających ATM/ANS z państw trzecich, co uzasadnia różne ustalenia dotyczące lokalnej koordynacji z otaczającymi je państwami spoza UE. Niniejsze rozporządzenie powinno przewidywać taki sam zakres stosowania.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373 oraz uchylić rozporządzenia (WE) nr 1032/2006, (WE) nr 633/2007 i (WE) nr 262/2009.
- (10) Przy opracowywaniu wymogów w niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić treść centralnego planu ATM oraz zawarte w nim zdolności w zakresie łączności, nawigacji i dozorowania.
- (11) W swojej opinii nr 01/2023 <sup>(9)</sup> Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zaproponowała środki zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

### Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/373

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

- 
- <sup>(5)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiające wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego (Dz.U. L 186 z 7.7.2006, s. 27).
  - <sup>(6)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiające wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego (Dz.U. L 146 z 8.6.2007, s. 7).
  - <sup>(7)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 262/2009 z dnia 30 marca 2009 r. ustanawiające wymogi w zakresie skoordynowanego przydziału i stosowania kodów interogatorów modu S dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 84 z 31.3.2009, s. 20).
  - <sup>(8)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 14).
  - <sup>(9)</sup> <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się pkt 9, 10, 11, 12 i 13 w brzmieniu:

„9) »interrogator modu S« oznacza system składający się z anteny i części elektronicznych, umożliwiający nawiązanie łączności z pojedynczym statkiem powietrznym w sposób selektywny (»mod S«);

10) »interrogator z funkcją modu S« oznacza interrogator modu S, dla którego spełniony jest przynajmniej jeden z poniższych warunków:

a) interrogator opiera się, przynajmniej częściowo, na zapytaniach i odpowiedziach ogólnych modemem S w celu osiągnięcia obiektów z transponderem modu S;

b) interrogator blokuje obiekty z transponderem modu S osiągnięte w odpowiedzi na zapytania ogólne modemem S, w sposób trwały lub tymczasowy, w części lub całości obszaru jego pokrycia; lub

c) interrogator wykorzystuje wielosensorowe protokoły łączności do aplikacji łącza danych;

11) »użytkownik modu S« oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo stosujące lub oferujące stosowanie interrogatora modu S; w tym:

a) instytucje zapewniające służbę dozoru;

b) producentów interrogatorów modu S;

c) operatorów lotnisk;

d) placówki badawcze;

e) wszelkie pozostałe podmioty uprawnione do użytkowania interrogatora modu S;

12) »szkodliwe zakłócenia« oznaczają zakłócenia uniemożliwiające spełnienie wymogów dotyczących osiągnięć;

13) »plan przydziału kodów interrogatorom« oznacza najnowszy zatwierdzony kompletny zbiór przydziałów kodów interrogatorom.”;

2) w art. 3 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Państwa członkowskie zapewniają, aby korzystanie z naziemnego nadajnika działającego na ich terytorium nie powodowało szkodliwych zakłóceń w innych systemach dozoru.”;

3) dodaje się art. 3e i 3f w brzmieniu:

„Artykuł 3e

### **Przydział kodów interrogatorom modu S**

1. Państwa członkowskie zapewniają przekazanie informacji o zmianach przydziału kodów interrogatorom, wynikających z aktualizacji planu przydziału kodów interrogatorom, właściwym użytkownikom modu S pozostającym pod ich nadzorem, w ciągu 14 dni kalendarzowych od otrzymania zaktualizowanego planu przydziału kodów interrogatorom.

2. Przynajmniej raz na 6 miesięcy, za pośrednictwem systemu przydziału kodów interrogatorom, państwa członkowskie udostępniają pozostałym państwom członkowskim aktualny protokół z przydziału i stosowania kodu interrogatora przez interrogatory z funkcją modu S pozostające pod ich nadzorem.

3. W przypadku nakładania się zasięgu interrogatora modu S znajdującego się na obszarze podlegającym państwu członkowskiemu oraz zasięgu interrogatora modu S znajdującego na obszarze podlegającym państwu trzeciemu, zainteresowane państwo członkowskie:

a) zapewnia poinformowanie państwa trzeciego o wymogach bezpieczeństwa związanych z przydziałem i stosowaniem kodów interrogatorów;

b) podejmuje konieczne środki, aby skoordynować z danym państwem trzecim stosowanie kodów interrogatorów.

4. Państwo członkowskie powiadamia instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego podlegających jego jurysdykcji o interrogatorach modu S eksploatowanych pod nadzorem państwa trzeciego, dla których przydział kodów interrogatorom nie został skoordynowany.
5. Państwa członkowskie sprawdzają ważność aplikacji o przydział kodów interrogatorom otrzymanych od użytkowników modu S przed udostępnieniem ich za pośrednictwem systemu przydziału kodów interrogatorom do celów koordynacji, jak określono w pkt 15 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123 (\*).
6. Państwa członkowskie zapewniają, aby użytkownicy modu S, inni niż instytucje zapewniające służbę dozoru, przestrzegali pkt CNS.TR.205 załącznika VIII.
7. Wymogi określone w ust. 1–6 nie mają zastosowania do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, która nie jest częścią europejskiego regionu Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) (EUR).

#### Artykuł 3f

### Korzystanie z jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

1. W kontekście ochrony widma państwa członkowskie gwarantują, że transponder wtórnego radaru dozoru na pokładzie każdego statku powietrznego przelatującego nad państwem członkowskim nie jest przedmiotem nadmiernej wywołań przez naziemne interrogatory dozoru, które wymuszałyby odpowiedź albo, nie wymuszając odpowiedzi, miały moc przekraczającą próg czułości odbiornika tego transpondera. W przypadku braku porozumienia między państwami członkowskimi co do niezbędnych środków, zainteresowane państwa członkowskie zgłaszają sprawę do rozpatrzenia Komisji.
2. Państwa członkowskie zapewniają konwersję wszystkich przydziałów częstotliwości głosowych na separację międzykanałową 8,33 kHz. Wymogi dotyczące konwersji separacji międzykanałowej nie mają zastosowania do przydziałów częstotliwości:
  - a) w przypadku których utrzymuje się separację międzykanałową 25 kHz na następujących częstotliwościach:
    - 1) częstotliwość awaryjna (121,5 MHz);
    - 2) częstotliwość pomocnicza do celów operacji poszukiwawczo-ratunkowych (123,1 MHz);
    - 3) częstotliwości łącza cyfrowego VHF (VDL) przydzielone do wykorzystania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;
    - 4) częstotliwości systemu komunikacji ze statkami powietrznymi w oparciu o wiadomości i potwierdzenia odbioru (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz i 131,825 MHz);
  - b) w przypadku stosowania operacji z przesuniętą nośną przy separacji międzykanałowej 25 kHz.
3. Wymogi określone w ust. 2 nie mają zastosowania ani do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, która nie jest częścią regionu EUR. ICAO, ani do rejonu informacji powietrznej Wysp Kanaryjskich (FIR)/górnego rejonu informacji powietrznej (UIR).
4. Zwolenia z obowiązku zapewnienia konwersji wszystkich przydziałów częstotliwości na separację międzykanałową 8,33 kHz w przypadkach o ograniczonym wpływie na sieć, przyznane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 14 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1079/2012, o których powiadomiono Komisję, pozostają w mocy.
5. W stosownych przypadkach państwa członkowskie ustanawiają i publikują w krajowych zbiorach informacji lotniczych procedury obsługi statków powietrznych, które nie są wyposażone w:
  - a) transpondery modu S wtórnego radaru dozoru;
  - b) radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

(\*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/123 z dnia 24 stycznia 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 28 z 31.1.2019, s. 1).”;

- 4) w załącznikach I, II, III, IV, VIII, IX, X i XII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*

**Uchylenie**

Niniejszym uchyla się rozporządzenia (WE) nr 1032/2006, (WE) nr 633/2007 i (WE) nr 262/2009.

*Artykuł 3*

**Wejście w życie**

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 12 września 2023 r.

*W imieniu Komisji*  
*Przewodnicząca*  
Ursula VON DER LEYEN

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, II, III, IV, VIII, IX, X i XII do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/373 wprowadza się następujące zmiany:

1) W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 30a w brzmieniu:

„30a) »urządzenia ATM/ANS« oznaczają części składowe ATM/ANS zdefiniowane w art. 3 pkt 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz systemy ATM/ANS zdefiniowane w art. 3 pkt 7 tego rozporządzenia, z wyłączeniem pokładowych części składowych podlegających rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012 (\*);

(\*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).”;

b) dodaje się pkt 34a w brzmieniu:

„34a) »granica« oznacza płaszczyznę w poziomie lub pionie wytyczającą przestrzeń powietrzną, w której organ ATC zapewnia służby ruchu lotniczego;”;

c) dodaje się pkt 39a i 39b w brzmieniu:

„39a) »dane koordynacyjne« oznaczają dane istotne dla personelu operacyjnego w związku z procedurą powiadamiania, koordynacji i przekazywania lotów oraz procedurą koordynacji cywilno-wojskowej;

39b) »punkt koordynacyjny« (COP) oznacza punkt na granicy lub w jej pobliżu wykorzystywany przez organy ATC i do którego odnoszą się procedury koordynacyjne;”;

d) dodaje się pkt 40a w brzmieniu:

„40a) »usługa łączy danych« oznacza zestaw odpowiednich transakcji zarządzania ruchem lotniczym, wspomaganym przez łączność łączem transmisji danych ziemia-powietrze, które mają ściśle określoną funkcję oraz rozpoczynają się i kończą zdarzeniem operacyjnym;”;

e) dodaje się pkt 46a w brzmieniu:

„46a) »dostępny kod interrogatora« oznacza jakikolwiek kod spośród kodów II i kodów SI, z wyjątkiem:

a) kodu II 0;

b) kodu interrogatora lub kodów interrogatorów zastrzeżonych dla wojska, w tym dla organizacji międzyrządowych, a w szczególności Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego;”;

f) dodaje się pkt 47a w brzmieniu:

„47a) »przewidywany czas i poziom« oznacza spodziewany czas przybycia statku powietrznego nad punkt koordynacji oraz spodziewany poziom lotu statku powietrznego nad tym punktem;”;

g) dodaje się pkt 62a w brzmieniu:

„62a) »sekwencja wdrożenia przydzielonego kodu interrogatora« oznacza ograniczoną w czasie sekwencję wdrożenia przydziału kodów interrogatorom, którą użytkownicy modu S muszą stosować w celu uniknięcia czasowych konfliktów kodów interrogatorów;”;

h) dodaje się pkt 73a w brzmieniu:

„73a) »organ powiadamiany« oznacza organ ATC, który otrzymał powiadomienie o locie;”;

i) dodaje się pkt 81a w brzmieniu:

„81a) »organ przejmujący« oznacza organ kontroli ruchu lotniczego, który otrzymuje dane;”;

j) pkt 88 otrzymuje brzmienie:

„88) »wytyczne bezpieczeństwa« oznacza wydany lub przyjęty przez właściwy organ dokument, który:

- 1) upoważnia do podjęcia działań dotyczących systemu funkcjonalnego lub określający ograniczenia w eksploatacji tego systemu w celu przywrócenia bezpieczeństwa, w przypadku istnienia dowodów wskazujących, iż brak podjęcia takich działań może doprowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego; lub
- 2) upoważnia do wykonywania czynności na urządzeniach ATM/ANS z zastrzeżeniem oświadczenia o zgodności wydanego zgodnie z art. 6 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/1768 (\*) w celu wyeliminowania stanu braku bezpieczeństwa lub ochrony, który zidentyfikowano, oraz przywrócenia skuteczności działania i interoperacyjności tych urządzeń ATM/ANS, jeżeli dowody wskazują, że bezpieczeństwo, ochrona, działanie lub interoperacyjność danego urządzenia mogą być w inny sposób zagrożone.

(\*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/1768 z dnia 14 lipca 2023 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące certyfikacji i deklarowania systemów zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej oraz składników zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej (Dz.U. L 228 z 15.9.2023, s. 1)”;

k) dodaje się pkt 107a i 107b w brzmieniu:

„107a) »stanowisko robocze« oznacza wyposażenie i sprzęt techniczny wykorzystywany przez członka personelu służb ruchu lotniczego do wykonywania zadań związanych z jego pracą;

107b) »ostrzeżenie« oznacza wiadomość wyświetlaną na stanowisku roboczym w przypadku awarii automatycznego systemu koordynacji;”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ATM/ANS.AR.A.020 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Właściwy organ bez zbędnej zwłoki powiadamia Agencję o wszelkich istotnych problemach z wdrażaniem stosownych przepisów rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie lub na podstawie rozporządzeń (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004 i (WE) nr 551/2004 mających zastosowanie do instytucji zapewniających służby;”;

b) pkt ATM/ANS.AR.A.030 otrzymuje brzmienie:

#### „ATM/ANS.AR.A.030 Wytyczne bezpieczeństwa

a) Właściwy organ wydaje wytyczne bezpieczeństwa w razie stwierdzenia w systemie funkcjonalnym któregośkolwiek z poniższych:

- 1) stanu zagrażającego bezpieczeństwu wymagającego natychmiastowego działania;
- 2) niebezpiecznego, niepewnego, niedostatecznego działania lub braku interoperacyjności urządzeń podlegających oświadczeniu o zgodności zgodnie z art. 6 rozporządzenia delegowanego (UE) 2023/1768, gdy problem ten może też wystąpić lub zaostriżyć się w innych urządzeniach ATM/ANS.

b) Wytyczne bezpieczeństwa przekazywane są zainteresowanym instytucjom zapewniającym ATM/ANS i zawierają przynajmniej następujące informacje:

- 1) opis stanu zagrażającego bezpieczeństwu;
- 2) opis systemu funkcjonalnego, którego to dotyczy;
- 3) opis koniecznych działań i ich uzasadnienie;
- 4) termin realizacji koniecznych działań;
- 5) datę wejścia w życie wytycznych.

c) Właściwy organ przekazuje egzemplarz wytycznych bezpieczeństwa Agencji i wszelkim zainteresowanym właściwym organom w terminie jednego miesiąca od wydania tych wytycznych.

d) W stosownych przypadkach właściwy organ weryfikuje przestrzeganie przez instytucje zapewniające ATM/ANS wytycznych bezpieczeństwa oraz dyrektyw w sprawie urządzeń ATM/ANS.”;

c) ATM/ANS.AR.C.005 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W ramach pkt ATM/ANS.AR.B.001 lit. a) ppkt 1 właściwe organy ustanawiają proces służący weryfikacji:

- 1) spełniania przez instytucje zapewniające służby stosownych wymogów określonych w załącznikach III–XIII oraz wszelkich stosownych warunków dołączonych do certyfikatu – przed wydaniem tego certyfikatu. Certyfikat wydawany jest zgodnie z dodatkiem 1 do niniejszego załącznika;
- 2) wywiązywania się z wszelkich obowiązków w zakresie bezpieczeństwa określonych w dokumencie wyznaczenia instytucji wydanym zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- 3) ciągłego spełniania stosownych wymogów przez podlegające jego nadzorowi instytucje zapewniające służby;
- 4) realizacji celów w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i interoperacyjności, mających zastosowanie wymogów i innych warunków określonych w oświadczeniu o zgodności urządzeń ATM/ANS; ograniczenia techniczne i eksploatacyjne oraz warunki określone w certyfikatach urządzeń ATM/ANS lub deklaracjach dotyczących urządzeń ATM/ANS; oraz środków bezpieczeństwa, w tym dyrektyw w sprawie urządzeń ATM/ANS, upoważnionych przez Agencję zgodnie z pkt ATM/ANS.EQMT.AR.A.030 załącznika I do rozporządzenia delegowanego (UE) 2023/1768;
- 5) wdrażania wytycznych bezpieczeństwa, działań naprawczych i środków egzekwowania przepisów.”;

d) w pkt ATM/ANS.AR.C.050 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. c), d), e) i f) otrzymują brzmienie:

„c) Właściwy organ stwierdza niezgodność poziomu 1, jeżeli wykryje jakiegokolwiek poważne braki zgodności ze stosownymi wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, a także w rozporządzeniach (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004 i (WE) nr 551/2004 i przepisach wykonawczych do nich, z procedurami i instrukcjami instytucji zapewniającej ATM/ANS, z warunkami certyfikatu, z treścią dokumentu wyznaczenia danej instytucji, w stosownych przypadkach, lub z treścią deklaracji, stwarzające poważne ryzyko dla bezpieczeństwa lotu lub w inny sposób podające w wątpliwość zdolność instytucji zapewniającej służby do kontynuowania działalności.

Do niezgodności poziomu 1 należą między innymi:

- 1) podawanie do wiadomości procedur operacyjnych lub zapewnianie służby w sposób, który stwarza poważne ryzyko dla bezpieczeństwa lotu;
  - 2) uzyskanie lub utrzymanie ważności certyfikatu instytucji zapewniającej służby w wyniku przedłożenia sfałszowanych dokumentów potwierdzających;
  - 3) dowody nadużycia lub nielegalnego wykorzystania certyfikatu instytucji zapewniającej służby;
  - 4) brak kierownika odpowiedzialnego.
- d) Właściwy organ stwierdza niezgodność poziomu 2, jeżeli wykryje jakiegokolwiek inne braki zgodności ze stosownymi wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, a także w rozporządzeniach (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004 i (WE) nr 551/2004 i przepisach wykonawczych do nich, z procedurami i instrukcjami instytucji zapewniającej ATM/ANS, z warunkami certyfikatu lub z treścią deklaracji.
- e) W przypadku stwierdzenia niezgodności, podczas nadzoru lub w inny sposób, właściwy organ – bez uszczerbku dla dodatkowych działań wymaganych na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, a także rozporządzeń (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004 i (WE) nr 551/2004 oraz przepisów wykonawczych do nich – pisemnie informuje instytucję zapewniającą służby o tej niezgodności i wzywa ją do podjęcia działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonej niezgodności.



- 1) W przypadku stwierdzenia niezgodności poziomu 1 właściwy organ podejmuje natychmiastowe i odpowiednie działanie i może, w stosownych przypadkach, ograniczyć, zawiesić lub cofnąć certyfikat w całości lub w części, zapewniając jednocześnie ciągłość służb, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu, a w przypadkach dotyczących menedżera sieci powiadamia Komisję. Stosuje się środek odpowiedni do zakresu niezgodności i utrzymuje go w mocy do czasu pomyślnego przeprowadzenia działań naprawczych przez instytucję zapewniającą ATM/ANS.
  - 2) W przypadku stwierdzenia niezgodności poziomu 2 właściwy organ:
    - (i) przyznaje instytucji zapewniającej służby czas na przeprowadzenie działań naprawczych uwzględniony w planie działania i dostosowany do charakteru niezgodności;
    - (ii) ocenia zaproponowane przez instytucję zapewniającą służby działania naprawcze i plan ich wdrożenia oraz, jeżeli w wyniku tej oceny uzna, że są one wystarczające do usunięcia stwierdzonej niezgodności, akceptuje je.
  - 3) W przypadku stwierdzenia niezgodności poziomu 2, jeżeli instytucja zapewniająca służby nie przedstawi planu działań naprawczych, który właściwy organ może zaakceptować w świetle tych niezgodności, lub jeżeli instytucja zapewniająca służby nie przeprowadzi działań naprawczych w terminie zaakceptowanym lub przedłużonym przez właściwy organ, poziom niezgodności może zostać podniesiony do poziomu 1 i podjęte mogą zostać działania określone w pkt 1.
- f) W przypadku gdy właściwy organ stwierdzi, że instytucja zapewniająca ATM/ANS włącza urządzenie ATM/ANS do swojego systemu funkcjonalnego, nie zapewniając zgodności z pkt ATM/ANS.OR.A.045 lit. g), z należyтым uwzględnieniem potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa i ciągłości operacji podejmuje wszelkie środki niezbędne do ograniczenia obszaru stosowania danego urządzenia ATM/ANS lub zakazania korzystania z niego przez instytucje zapewniające ATM/ANS podlegające jego nadzorowi.”;
- (ii) dodaje się lit. g) w brzmieniu:
- „g) W przypadkach, które nie wymagają stwierdzenia niezgodności poziomu 1 lub 2, właściwy organ może wydać uwagi.”;
- 3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt ATM/ANS.OR.A.045 dodaje się lit. g)–j) w brzmieniu:
- „g) Przed zintegrowaniem urządzenia ATM/ANS z systemem funkcjonalnym instytucja zapewniająca ATM/ANS dopilnowuje, by:
- 1) nowe lub zmodyfikowane urządzenie ATM/ANS zostało certyfikowane przez Agencję zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2023/1768 i produkowane przez organizację projektującą lub produkującą zatwierdzoną zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1769 (\*); lub
  - 2) nowe lub zmodyfikowane urządzenie ATM/ANS zostało objęte deklaracją zatwierdzonej organizacji projektującej zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2023/1768 i produkowane przez organizację projektującą lub produkującą zatwierdzoną zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/1769; lub
  - 3) dla nowego lub zmodyfikowanego urządzenia ATM/ANS wydano oświadczenie o zgodności zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia delegowanego (UE) 2023/1768; lub
  - 4) jeżeli urządzenie ATM/ANS nie podlega ocenie zgodności na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2023/1768, dane urządzenie ATM/ANS zweryfikowano pod względem zgodności z mającymi zastosowanie specyfikacjami i kwalifikacjami.
- h) Instytucja zapewniająca ATM/ANS dopilnowuje, aby urządzenie ATM/ANS zostało zweryfikowane pod względem zgodności ze specyfikacjami producenta sprzętu, w tym przeszło testy instalacyjne i testy na miejscu.
- i) Zanim instytucja zapewniająca ATM/ANS odda do użytku urządzenie ATM/ANS, dopilnowuje, aby zmodyfikowany system funkcjonalny łączący to urządzenie ATM/ANS spełniał wszystkie mające zastosowanie wymogi oraz określa wszystkie odchylenia i ograniczenia.

- j) Wprowadzając do użytku urządzenie ATM/ANS, instytucja zapewniająca ATM/ANS dopilnowuje, aby urządzenie ATM/ANS lub zmodyfikowane urządzenie zostało zainstalowane zgodnie z warunkami użytkowania, a także z wszelkimi mającymi zastosowanie ograniczeniami, oraz aby spełniało wszystkie mające zastosowanie wymogi.

(\*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1769 z dnia 12 września 2023 r. ustanawiające wymogi techniczne i procedury administracyjne dotyczące zatwierdzania organizacji zajmujące się projektowaniem lub produkcją systemów i części składowych wykorzystywanych do zarządzania ruchem lotniczym/służb żegluga powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2023/203 (Dz.U. L 228 z 15.9.2023, s. 19)”;

- b) pkt ATM/ANS.OR.A.060 otrzymuje brzmienie:

**„ATM/ANS.OR.A.060 Natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa**

- a) Instytucja zapewniająca służby wdraża wszelkie środki bezpieczeństwa, w tym wytyczne bezpieczeństwa, dopuszczone przez właściwy organ zgodnie z pkt ATM/ANS.AR.A.025 lit c).

W przypadku wydania wytycznych bezpieczeństwa w celu skorygowania warunku, o którym mowa w oświadczeniu o zgodności wydanym zgodnie z art. 6 rozporządzenia delegowanego (UE) 2023/1768, o ile właściwy organ nie ustali inaczej w przypadku konieczności podjęcia pilnych działań, instytucja zapewniająca ATM/ANS:

- 1) proponuje odpowiednie działania naprawcze i przedstawia szczegóły swoich propozycji do zatwierdzenia przez właściwy organ;
- 2) po ich zatwierdzeniu przez właściwy organ realizuje je.”;

- c) w pkt ATM/ANS.OR.B.005 lit. a) dodaje się ppkt 8 w brzmieniu:

„8) proces służący zapewnieniu zgodności projektu urządzenia ATM/ANS lub zmian w jego projekcie, z zastrzeżeniem art. 6 rozporządzenia delegowanego (UE) 2023/1768, z mającymi zastosowanie specyfikacjami, w tym z funkcją niezależnej kontroli wykazania zgodności, na podstawie której instytucja zapewniająca ATM/ANS wydaje oświadczenie o zgodności i związaną z nim dokumentację zgodności.”;

- d) w pkt ATM/ANS.OR.D.025 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Menedżer sieci przedkłada Komisji i Agencji roczne sprawozdanie z działalności. Sprawozdanie to obejmuje wyniki jego działalności operacyjnej, jak również istotne działania i zmiany, szczególnie w obszarze bezpieczeństwa.”;

- 2) lit. d) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) w odniesieniu do menedżera sieci, wskazanie jego skuteczności działania w porównaniu z celami w zakresie skuteczności działania ustanowionymi w planie strategicznym sieci, poprzez porównanie faktycznej skuteczności działania ze skutecznością działania określoną w planie operacyjnym sieci, dokonywane przy użyciu wskaźników skuteczności działania określonych w planie operacyjnym sieci.”;

- 4) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt ATS.OR.400 otrzymuje brzmienie:

**„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) Jeżeli łączność głosowa powietrze-ziemia opiera się na separacji międzykanałowej 8,33 kHz, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia, aby:

- 1) wszystkie urządzenia do łączności powietrze-ziemia obejmowały funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz i były zdolne do dostosowywania do kanałów z odstępami 25 kHz;

- 2) wszystkie przydziały częstotliwości głosowych posiadały funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz;
  - 3) procedury mające zastosowanie do statków powietrznych wyposażonych w radiostacje z funkcją separacji międzykanałowej 8,33 kHz oraz do statków powietrznych, które nie są wyposażone w takie urządzenia, podlegające transferowi między organami służb ruchu lotniczego, były określone w porozumieniach o współpracy między tymi organami ATS;
  - 4) statki powietrzne niewyposażone w radiostacje z funkcją separacji międzykanałowej 8,33 kHz można przystosować, pod warunkiem że można je bezpiecznie obsłużyć w granicach przepustowości systemu zarządzania ruchem lotniczym na UHF lub przy przydzielach częstotliwości 25 kHz; oraz
  - 5) co roku przekazuje państwu członkowskiemu, które ją wyznaczyło, swoje plany obsługi państwowych statków powietrznych, które nie są wyposażone w radiostacje z funkcją separacji międzykanałowej 8,33 kHz, z uwzględnieniem ograniczeń przepustowości wynikających z procedur opublikowanych przez państwa członkowskie w krajowych publikacjach informacji lotniczych (AIP).
- c) 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.
- d) W przypadku gdy do zapewnienia służby informacji powietrznej, w tym lotniskowej służby informacji powietrznej (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.”;
- b) pkt ATS.OR.415 otrzymuje brzmienie:

**„ATS.OR.415 Ruchoma służba lotnicza (łączność powietrze-ziemia) – służba kontroli obszaru**

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby:

- a) urządzenia łączności powietrze-ziemia umożliwiły nawiązywanie dwustronnej łączności głosowej między organem zapewniającym służbę kontroli obszaru i odpowiednio wyposażonym statkiem powietrznym wykonującym lot w dowolnym miejscu na obszarze kontrolowanym/obszarach kontrolowanych; oraz
- b) urządzenia łączności powietrze-ziemia umożliwiły dwukierunkową wymianę danych między organem zapewniającym służbę kontroli obszaru a odpowiednio wyposażonymi statkami powietrznymi wykonującymi loty w przestrzeni powietrznej, o której mowa w pkt AUR.COM.2001 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1770 (\*), w celu świadczenia usługi łącza danych, o której mowa w pkt AUR.COM.2005 pkt 1 lit. a) tego rozporządzenia wykonawczego.

(\*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1770 z dnia 12 września 2023 r. ustanawiające przepisy dotyczące wyposażenia statków powietrznych niezbędnego do użytkowania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz przepisy operacyjne dotyczące użytkowania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 29/2009 i rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1206/2011, (UE) nr 1207/2011 i (UE) nr 1079/2012 (Dz.U. L 228 z 15.9.2023, s. 39)”;

- c) ATS.OR.430 otrzymuje brzmienie:

**„ATS.OR.430 Stała służba lotnicza (łączność 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 łączność łączem transmisji danych.
- b) Gdy łączność do celów koordynacji ATC jest wspierana automatycznie, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego dopilnowuje, aby:
  - 1) wdrożono odpowiednie środki umożliwiające automatyczne odbieranie, przechowywanie, przetwarzanie, pobieranie i wyświetlanie oraz przekazywanie odpowiednich informacji o locie;

- 2) kontroler lub kontrolerzy ruchu lotniczego odpowiedzialni za koordynację lotów w organie przekazującym otrzymywali jasną informację o awariach lub nieprawidłowościach takiej zautomatyzowanej koordynacji;
- 3) ostrzeżenia dotyczące wymiany informacji systemowych trafiały na odpowiednie stanowiska robocze;
- 4) kontrolerzy ruchu lotniczego otrzymywali informacje o odpowiednich procesach wymiany informacji systemowych;
- 5) kontrolerzy ruchu lotniczego dysponowali narzędziami modyfikowania wymienianych informacji dotyczących lotu.”;

d) dodaje się pkt ATS.OR.446 w brzmieniu:

**„ATS.OR.446 Dane dozorowania**

- a) Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego nie stosują danych z interrogatorów modu S, eksploatowanych pod nadzorem państwa trzeciego, jeśli przydział kodów interrogatorom nie został skoordynowany.
- b) Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego zapewniają wdrożenie niezbędnych zdolności, aby umożliwić kontrolerom ruchu lotniczego ustalanie indywidualnych znaków rozpoznawczych statków powietrznych za pomocą funkcji identyfikacji statku powietrznego »łączem w dół«, jak wyszczególniono w dodatku 1.
- c) Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego zapewniają płynność operacji w ramach przestrzeni powietrznej podlegającej ich kompetencjom oraz na granicy z sąsiednimi przestrzeniami powietrznymi poprzez stosowanie odpowiednich minimalnych wymogów separacji między statkami powietrznymi.”;

e) w pkt ATS.TR.230 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) Koordynacja przekazywania kontroli między organami zapewniającymi służbę kontroli obszaru w regionie EUR. ICAO lub, w przypadku gdy tak uzgodniono z innymi organami kontroli ruchu lotniczego, lub między nimi, jest wspierana zautomatyzowanymi procesami określonymi w dodatku 2.”;

f) dodaje się dodatki 1 i 2 w brzmieniu:

„Dodatek 1

**Identyfikacja poszczególnych statków powietrznych za pomocą funkcji identyfikacji statku powietrznego »łączem w dół« zgodnie z wymogami pkt ATS.OR.446 lit. b)**

Funkcję identyfikacji statku powietrznego »łączem w dół« stosuje się do ustalania indywidualnego znaku rozpoznawczego poszczególnych statków powietrznych w następujący sposób:

- a) Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego deklaruje menedżerowi sieci, w których obszarach przestrzeni powietrznej indywidualne znaki rozpoznawcze statków powietrznych ustala się za pomocą funkcji identyfikacji statku powietrznego »łączem w dół«.
- b) Kod wyróżniony SSR A1000 przypisuje się statkom powietrznym, których indywidualny znak rozpoznawczy statku powietrznego ustalono za pomocą funkcji identyfikacji statku powietrznego »łączem w dół«.
- c) Z wyjątkiem sytuacji, gdy zastosowanie ma jeden z warunków określonych w lit. d), kod wyróżniony SSR A1000 przypisuje się odlatającym statkom powietrznym lub statkom powietrznym, dla których zgodnie z lit. g) wymagana jest zmiana kodu, jeżeli spełnione są następujące warunki:
  - 1) identyfikacja statku powietrznego »łączem w dół« odpowiada właściwemu wpisowi w planie lotu dla danego statku powietrznego;
  - 2) menedżer sieci poinformował, że dany statek powietrzny kwalifikuje się do przydziału kodu wyróżnionego SSR A1000.
- d) Kodu wyróżnionego SSR A1000 nie przydziela się statkom powietrznym, o których mowa w lit. c), jeżeli spełniony jest którykolwiek z następujących warunków:
  - 1) instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, doświadczająca nieplanowanych przerw w funkcjonowaniu naziemnego czujnika dozorowania, uruchomiła środki awaryjne wymagające przydzielenia statkom powietrznym indywidualnych kodów SSR;

- 2) specjalne wojskowe środki awaryjne wymagają przydzielenia statkom powietrznym indywidualnych kodów SSR przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
- 3) statek powietrzny kwalifikujący się do przydziału kodu wyróżnionego SSR A1000, ustalonego zgodnie z lit. c), opuszcza lub został w inny sposób przekierowany poza rejon przestrzeni powietrznej, o którym mowa w lit. a);
- e) Statkom powietrznym, którym nie przydzielono kodu wyróżnionego SSR A1000, ustalonego zgodnie z lit. c), przydziela się kod SSR zgodny z wykazem przydzielonych kodów uzgodnionym przez państwa członkowskie i skoordynowanym z państwami trzecimi.
- f) Po przydzieleniu statkowi powietrznemu kodu SSR, przy najbliższej możliwej okazji sprawdza się, czy kod SSR ustalony przez pilota jest identyczny z kodem przydzielonym temu lotowi.
- g) Kody SSR przydzielone statkom powietrznym przekazywanym z instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w sąsiednich państwach są automatycznie kontrolowane, aby sprawdzić, czy zgodnie z wykazem przydzielonych kodów uzgodnionym przez państwa członkowskie i skoordynowanym z państwami trzecimi przydzielone kody można zachować.
- h) Z sąsiednimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, ustalającymi indywidualne znaki rozpoznawcze statków powietrznych przy użyciu indywidualnych kodów SSR, dokonuje się formalnych uzgodnień obejmujących co najmniej następujące elementy:
  - 1) zobowiązanie sąsiedniej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej do przekazywania statków powietrznych ze zweryfikowanymi indywidualnymi kodami SSR, przydzielonymi zgodnie z wykazem przydzielonych kodów uzgodnionym przez państwa członkowskie i skoordynowanym z państwami trzecimi;
  - 2) zobowiązanie do informowania organów przyjmujących o wszelkich stwierdzonych nieprawidłowościach w działaniu pokładowych części składowych systemów dozoru;
- (i) instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego dbają, aby przydzielanie indywidualnych kodów SSR zgodnie z wykazem przydzielonych kodów uzgodnionym przez państwa członkowskie i skoordynowanym z państwami trzecimi w celu ustalenia indywidualnych znaków rozpoznawczych statków powietrznych było zgodne z następującymi zasadami:
  - 1) kody SSR przydzielane są automatycznie statkom powietrznym zgodnie z wykazem przydzielonych kodów uzgodnionym przez państwa członkowskie i skoordynowanym z państwami trzecimi;
  - 2) kody SSR przydzielone statkom powietrznym przekazywanym z instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w sąsiednich państwach są weryfikowane, aby sprawdzić, czy przydzielone kody można zachować zgodnie z wykazem przydzielonych kodów uzgodnionym przez państwa członkowskie i skoordynowanym z państwami trzecimi;
  - 3) kody SSR klasyfikowane są do różnych kategorii, aby umożliwić przydział zróżnicowanych kodów;
  - 4) kody SSR z różnych kategorii, o których mowa w ppkt 3, przydzielane są zgodnie z kierunkami lotów;
  - 5) wielokrotnego równoczesnego przydzielenia tego samego kodu SSR dokonuje się w odniesieniu do lotów wykonywanych w niekolizyjnych kierunkach.
  - 6) administratorzy są automatycznie informowani w razie niezamierzonego przydzielenia takich samych kodów SSR.

#### Dodatek 2

#### **Procedury wdrażane na potrzeby zautomatyzowanej koordynacji zgodnie z wymogami pkt ATS. TR.230 lit. c)**

- A. Procedury obowiązkowe, które należy wdrożyć między organami zapewniającymi służbę kontroli obszaru lub, w przypadku gdy uzgodniono to z innymi organami kontroli ruchu lotniczego lub między nimi, to:
  - a) Powiadamianie
    - 1) Informacje o locie wchodzące w zakres procedury powiadamiania obejmują przynajmniej:
      - (i) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
      - (ii) tryb i kod SSR (jeśli są dostępne);

- (iii) lotnisko odlotu;
  - (iv) przewidywany czas i poziom;
  - (v) lotnisko docelowe;
  - (vi) numer i typ statku powietrznego;
  - (vii) rodzaj lotu;
  - (viii) zdolności sprzętu i jego stan.
- 2) Informacje dotyczące »zdolności sprzętu i jego stanu« obejmują przynajmniej zredukowane minima separacji pionowej (RVSM) i dostępność funkcji separacji międzykanałowej 8,33 kHz. Inne punkty można włączyć zgodnie z porozumieniami o współpracy.
- 3) Procedurę powiadamiania przeprowadza się przynajmniej raz dla każdego kwalifikującego się lotu, który ma zgodnie z planem przekroczyć granice, chyba że lot podlega procedurze powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji.
- 4) Kryteria kwalifikacji w zakresie powiadomienia o przekroczeniu granicy przez loty są zgodne z porozumieniami o współpracy.
- 5) W przypadku gdy procedury powiadamiania nie można przeprowadzić przed procedurą wstępnej koordynacji w dwustronnie uzgodnionym czasie, ta ostatnia zastępuje procedurę powiadamiania.
- 6) W przypadku przeprowadzania procedury powiadamiania poprzedza ją procedura wstępnej koordynacji.
- 7) Procedurę powiadamiania ponawia się każdorazowo, w przypadku gdy przed uruchomieniem procedury wstępnej koordynacji nastąpią zmiany dotyczące poniższych danych:
- (i) punkt koordynacyjny (COP);
  - (ii) spodziewany kod SSR w punkcie przekazania kontroli;
  - (iii) lotnisko docelowe;
  - (iv) typ statku powietrznego;
  - (v) zdolności sprzętu i jego stan.
- 8) W przypadku stwierdzenia rozbieżności między przesłanymi danymi a odpowiadającymi im danymi w systemie przejmującym, lub w przypadku braku tych danych, w momencie otrzymania wstępnych danych koordynacyjnych konieczne są działania naprawcze, a rozbieżności zgłaszane są na odpowiednie stanowisko robocze kontrolera, celem ich usunięcia.
- 9) Kryteria czasowe dotyczące uruchomienia procedury powiadamiania.
- (i) Procedurę powiadamiania uruchamia się ustaloną ilość minut przed przewidywanym czasem w COP.
  - (ii) Zasady powiadamiania określone są w porozumieniach o współpracy między zainteresowanymi organami ATC.
  - (iii) Zasady powiadamiania mogą być ustalone odrębnie dla każdego punktu koordynacyjnego.
- b) Wstępna koordynacja
- 1) W odniesieniu do lotu będącego przedmiotem wstępnej koordynacji uzgodnione warunki przekazania są wiążące z punktu widzenia operacyjnego dla obydwu organów kontroli ruchu lotniczego, chyba że koordynację uchylono lub skorygowano.
- 2) Informacje o locie wchodzące w zakres procedury wstępnej koordynacji obejmują przynajmniej:
- (i) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
  - (ii) tryb i kod SSR;
  - (iii) lotnisko odlotu;
  - (iv) przewidywany czas i poziom;

- (v) lotnisko docelowe;
  - (vi) numer i typ statku powietrznego;
  - (vii) rodzaj lotu;
  - (viii) zdolności sprzętu i jego stan.
- 3) Informacje dotyczące »zdolności sprzętu i jego stanu« obejmują przynajmniej zdolności RVSM i dostępność funkcji separacji międzykanałowej 8,33 kHz. Inne punkty można włączyć na podstawie dwustronnych ustaleń w porozumieniach o współpracy.
  - 4) Procedurę wstępnej koordynacji przeprowadza się dla wszystkich kwalifikujących się lotów, które zgodnie z planem mają przekroczyć granicę.
  - 5) Kryteria kwalifikacji lotów do wstępnej koordynacji przekroczenia granicy są zgodne z porozumieniami o współpracy.
  - 6) O ile nie została ona wcześniej uruchomiona ręcznie, proces wstępnej koordynacji uruchamia się automatycznie, zgodnie z porozumieniami o współpracy:
    - (i) z dwustronnie uzgodnionym wyprzedzeniem w stosunku do przewidywanego czasu przybycia statku powietrznego nad punkt koordynacji; lub
    - (ii) gdy statek powietrzny znajduje się w dwustronnie uzgodnionej odległości od punktu koordynacji.
  - 7) Procedurę wstępnej koordynacji lotu przeprowadza się tylko raz, chyba że uruchomiona zostanie procedura uchylenia koordynacji.
  - 8) Po uchyleniu procedury koordynacji ten sam organ może ponownie uruchomić procedurę wstępnej koordynacji.
  - 9) O zakończeniu procedury wstępnej koordynacji, obejmującym potwierdzenie organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący – wówczas lot uważa się za »skoordynowany«.
  - 10) Brak potwierdzenia zakończenia procedury wstępnej koordynacji zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera odpowiedzialnego za koordynację lotu w organie przekazującym.
  - 11) Informacje dotyczące wstępnej koordynacji udostępniane są na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie przyjmującym.
- c) Korekta koordynacji
- 1) Procedura korekty koordynacji zapewnia powiązanie z poprzednio skoordynowanym lotem.
  - 2) W odniesieniu do lotu będącego przedmiotem korekty koordynacji uzgodnione warunki przekazania lotu są wiążące z punktu widzenia operacyjnego dla obydwu organów kontroli ruchu lotniczego, chyba że koordynację uchylono lub dodatkowo skorygowano.
  - 3) Dane dotyczące procesu korekty koordynacji obejmują następujące informacje o locie, jeśli uległy one zmianie:
    - (i) tryb i kod SSR;
    - (ii) przewidywany czas i poziom lotu;
    - (iii) zdolności sprzętu i jego stan.
  - 4) Jeżeli zostało to dwustronnie uzgodnione, dane dotyczące korekty koordynacji obejmują następujące informacje, jeśli uległy one zmianie:
    - (i) punkt koordynacji;
    - (ii) trasa lotu.
  - 5) Procedura korekty koordynacji może być przeprowadzana raz lub kilka razy z organem, z którym aktualnie koordynuje się lot.

- 6) Procedurę korekty koordynacji uruchamia się, gdy:
    - (i) przewidywany czas nad punktem koordynacji różni się od poprzednio podanego o więcej niż dwustronnie uzgodniona wartość;
    - (ii) poziom(-y) przekazania kontroli lotu, kod SSR lub zdolność sprzętu i jego stan różnią się od poprzednio podanych.
  - 7) W przypadku gdy zostało to uzgodnione dwustronnie, procedurę korekty koordynacji uruchamia się, jeśli następujące dane uległy jakiegokolwiek zmianie:
    - (i) punkt koordynacji;
    - (ii) trasa lotu.
  - 8) O zakończeniu procedury korekty koordynacji, obejmującym potwierdzenie od organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący.
  - 9) Brak potwierdzenia zakończenia procedury korekty koordynacji, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na stanowisku roboczym kontrolera odpowiedzialnego za koordynację lotu w organie przekazującym.
  - 10) Procedurę korekty koordynacji uruchamia się natychmiast po otrzymaniu odpowiedniego sygnału lub aktualizacji danych.
  - 11) Procedura korekty koordynacji zostaje wstrzymana z chwilą przekroczenia przez lot punktu przekazania kontroli w dwustronnie uzgodnionym czasie/odległości, zgodnie z porozumieniami o współpracy.
  - 12) Informacje dotyczące korekty koordynacji udostępniane są na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie przejmującym.
  - 13) W przypadku niepotwierdzenia korekty koordynacji lub uchylenia procedury koordynacji, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, organ przekazujący inicjuje koordynację werbalną.
- d) Uchylenie koordynacji
- 1) Procedura uchylenia koordynacji zapewnia powiązanie z poprzednią procedurą powiadomienia lub koordynacji, którą anuluje.
  - 2) Organ uruchamia procedurę uchylenia koordynacji skoordynowanego lotu, gdy:
    - (i) organ ten nie jest już następnym w kolejności w łańcuchu koordynacji;
    - (ii) plan lotu zostanie odwołany w organie wysyłającym i koordynacja nie jest już potrzebna;
    - (iii) od poprzedniego organu otrzymano informację o uchyleniu koordynacji danego lotu.
  - 3) Organ może uruchomić procedurę uchylenia koordynacji dla lotu będącego przedmiotem powiadomienia, gdy:
    - (i) organ ten nie jest już następnym w kolejności w łańcuchu koordynacji;
    - (ii) plan lotu zostanie odwołany w organie wysyłającym i koordynacja nie jest już potrzebna;
    - (iii) od poprzedniego organu otrzymano informację o uchyleniu koordynacji danego lotu;
    - (iv) lot jest opóźniony na trasie i nie można automatycznie określić skorygowanego przewidywanego czasu.
  - 4) O zakończeniu procedury uchylenia koordynacji, obejmującym potwierdzenie od organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący.
  - 5) Brak potwierdzenia zakończenia procedury uchylenia koordynacji, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na stanowisku roboczym kontrolera odpowiedzialnego za koordynację lotu w organie przekazującym.



- 6) Informacja o uchyleniu koordynacji jest udostępniana na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie powiadamianym lub w organie, który anulował koordynację.
  - 7) W przypadku niepotwierdzenia zakończenia procedury uchylenia koordynacji, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, organ przekazujący inicjuje koordynację werbalną.
- e) Podstawowe dane lotu
- 1) Informacje wchodzące w zakres procedury przekazywania podstawowych danych lotu obejmują przynajmniej:
    - (i) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
    - (ii) tryb i kod SSR.
  - 2) Przekazywanie wszelkich dodatkowych informacji w ramach procedury przekazywania podstawowych danych lotu jest przedmiotem dwustronnego porozumienia.
  - 3) Procedurę przekazywania podstawowych danych lotu przeprowadza się automatycznie dla każdego kwalifikującego się lotu.
  - 4) Kryteria kwalifikacji w zakresie podstawowych danych lotu są zgodne z porozumieniami o współpracy.
  - 5) O zakończeniu procedury przekazywania podstawowych danych lotu, obejmującym potwierdzenie od organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący te dane.
  - 6) Brak potwierdzenia zakończenia procedury przekazywania podstawowych danych lotu, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie przekazującym te dane.
- f) Zmiana podstawowych danych lotu
- 1) Procedura zmiany podstawowych danych lotu zapewnia powiązanie z lotem będącym poprzednio przedmiotem procedury przekazywania podstawowych danych lotu.
  - 2) Przekazywanie wszelkich innych informacji wchodzących w zakres procedury zmiany podstawowych danych lotu i powiązane kryteria ich przekazywania są przedmiotem dwustronnych porozumień.
  - 3) Procedurę zmiany podstawowych danych lotu przeprowadza się wyłącznie w odniesieniu do lotu, który poprzednio był przedmiotem powiadomienia w ramach procedury przekazywania podstawowych danych lotu.
  - 4) Procedurę zmiany podstawowych danych lotu uruchamia się automatycznie, zgodnie z dwustronnie uzgodnionymi kryteriami.
  - 5) O zakończeniu procedury zmiany podstawowych danych lotu, obejmującym potwierdzenie od organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący.
  - 6) Brak potwierdzenia zakończenia procedury zmiany podstawowych danych lotu, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie przekazującym.
  - 7) Informacje o zmianie podstawowych danych lotu są udostępniane na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie przejmującym.
- B. Jeżeli procedury powiadomienia poprzedzającego start, zmiany częstotliwości lub ręcznego przyjmowania komunikatów zostały uzgodnione między zainteresowanymi organami, odbywają się one w następujący sposób:
- a) Powiadomienie poprzedzające start i koordynacja
- 1) Informacje wchodzące w zakres procedury powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji obejmują przynajmniej:
    - (i) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
    - (ii) tryb i kod SSR (jeśli są dostępne);
    - (iii) lotnisko odlotu;
    - (iv) przewidywany czas startu lub przewidywany czas i poziom, zgodnie z dwustronnymi porozumieniami;

- (v) lotnisko docelowe;
  - (vi) numer i typ statku powietrznego.
- 2) Informacje wchodzące w zakres procedury powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji przekazywane przez organ kontroli rejonu kontrolowanego lotniska (TMA) lub organ ACC obejmują:
    - (i) rodzaj lotu;
    - (ii) zdolności sprzętu i jego stan.
  - 3) Informacje dotyczące »zdolności sprzętu i jego stanu« obejmują przynajmniej zdolności RVSM i dostępność funkcji separacji międzykanałowej 8,33 kHz.
  - 4) Informacje dotyczące »zdolności sprzętu i jego stanu« mogą zawierać inne elementy zgodnie z dwustronnymi porozumieniami o współpracy.
  - 5) Procedurę powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji przeprowadza się raz lub kilka razy dla każdego kwalifikującego się lotu, który ma przekroczyć granice, gdy czas lotu od miejsca startu do punktu koordynacji byłby niewystarczający do przeprowadzenia procedury wstępnej koordynacji lub procedury powiadamiania.
  - 6) Kryteria kwalifikacji lotów do powiadomienia o przekroczeniu granicy poprzedzającego start i koordynacji są zgodne z porozumieniami o współpracy.
  - 7) Procedurę powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji ponawia się każdorazowo, gdy przed startem nastąpi zmiana któregośkolwiek z elementów wchodzących w zakres danych podlegających poprzednio procedurze powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji.
  - 8) O zakończeniu procedury powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji, obejmującym potwierdzenie od organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący.
  - 9) Brak potwierdzenia zakończenia procedury powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na stanowisku roboczym kontrolera odpowiedzialnego za powiadamianie/koordynację lotu w organie przekazującym.
  - 10) Informacje dotyczące powiadomienia poprzedzającego start i koordynacji są udostępniane na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie powiadamianym.
- b) Zmiana częstotliwości
- 1) Informacje wchodzące w zakres procedury zmiany częstotliwości obejmują znak rozpoznawczy statku powietrznego i następujące dane, jeśli są one dostępne:
    - (i) wskazanie zwolnienia;
    - (ii) poziom lotu, na który wydano zezwolenie;
    - (iii) przydzielony kierunek/tor lotu lub bezpośrednio zezwolenie;
    - (iv) przydzielona prędkość;
    - (v) przydzielony wskaźnik wznoszenia lub zniżania.
  - 2) Jeżeli zostało to dwustronnie uzgodnione, zmiana częstotliwości obejmuje następujące dane:
    - (i) aktualną pozycję na torze lotu;
    - (ii) przydzieloną częstotliwość.
  - 3) Procedura zmiany częstotliwości jest uruchamiana ręcznie przez kontrolera przekazującego.
  - 4) O zakończeniu procedury zmiany częstotliwości, obejmującym potwierdzenie od organu przyjmującego, informowany jest organ przekazujący ATC.

- 5) Brak potwierdzenia zakończenia procedury zmiany częstotliwości, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie przekazującym ATC.
  - 6) Informacje o zmianie częstotliwości są niezwłocznie udostępniane organowi przyjmującemu.
- c) Ręczne przyjmowanie komunikatów
- 1) Informacje wchodzące w zakres procedury ręcznego przyjmowania komunikatów obejmują przynajmniej znak rozpoznawczy statku powietrznego.
  - 2) Procedurę ręcznego przyjmowania komunikatów uruchamia organ przyjmujący w momencie nawiązania łączności.
  - 3) O zakończeniu procedury ręcznego przyjmowania komunikatów, obejmującym potwierdzenie od organu przekazującego, informowany jest organ przyjmujący ATC.
  - 4) Brak potwierdzenia zakończenia procedury ręcznego przyjmowania komunikatów, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie przyjmującym ATC.
  - 5) Informacje z ręcznie przyjętych komunikatów są niezwłocznie przedstawiane kontrolerowi organu przekazującego.
- d) Powiadomienie o zamiarze przekroczenia
- 1) Informacje wchodzące w zakres procedury powiadamiania o zamiarze przekroczenia obejmują przynajmniej:
    - (i) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
    - (ii) tryb i kod SSR;
    - (iii) numer i typ statku powietrznego;
    - (iv) identyfikator odpowiedzialnego sektora;
    - (v) trasę przelotu z przekroczeniem, obejmującą przewidywany czas i poziom lotu dla każdego punktu na trasie.
  - 2) Procedurę powiadamiania o zamiarze przekroczenia uruchamia ręcznie kontroler, lub jest ona uruchamiana automatycznie zgodnie z porozumieniami o współpracy.
  - 3) O zakończeniu procedury powiadamiania o zamiarze przekroczenia, obejmującym potwierdzenie od organu powiadamianego, informowany jest organ powiadamiający.
  - 4) Brak potwierdzenia zakończenia procedury powiadamiania o zamiarze przekroczenia, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem dla organu powiadamiającego.
  - 5) Informacje dotyczące powiadomienia o zamiarze przekroczenia są udostępniane na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie powiadamianym.
- e) Wniosek o zezwolenie na przekroczenie
- 1) Informacje wchodzące w zakres procedury wnioskowania o zezwolenie na przekroczenie obejmują przynajmniej:
    - (i) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
    - (ii) tryb i kod SSR;
    - (iii) numer i typ statku powietrznego;
    - (iv) identyfikator odpowiedzialnego sektora;
    - (v) trasę przelotu z przekroczeniem, obejmującą przewidywany czas i poziom lotu dla każdego punktu na trasie.
  - 2) Jeżeli zostało to dwustronnie uzgodnione, wniosek o zezwolenie na przekroczenie zawiera informacje dotyczące zdolności sprzętu i jego stanu.

- 3) Informacje dotyczące »zdolności sprzętu i jego stanu« obejmują przynajmniej zdolności RVSM i mogą zawierać inne dwustronnie uzgodnione elementy.
  - 4) Procedura wnioskowania o zezwolenie na przekroczenie jest uruchamiana według uznania kontrolera, zgodnie z warunkami określonymi w porozumieniu w współpracy.
  - 5) O zakończeniu procedury wnioskowania o zezwolenie na przekroczenie, obejmującym potwierdzenie organu otrzymującego wniosek, informowany jest organ wnioskujący.
  - 6) Brak potwierdzenia zakończenia procedury wnioskowania o zezwolenie na przekroczenie, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie wnioskującym.
  - 7) Informacje dotyczące wniosku o zezwolenie na przekroczenie są udostępniane na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie otrzymującym wniosek.
  - 8) Na wniosek o zezwolenie na przekroczenie odpowiada jeden z następujących podmiotów:
    - (i) zgoda na proponowaną trasę/dane dotyczące przekroczenia przestrzeni powietrznej;
    - (ii) kontrpropozycja zawierająca inną trasę/inne dane dotyczące przekroczenia przestrzeni powietrznej, zgodnie z sekcją 6 poniżej;
    - (iii) odrzucenie proponowanej trasy/danych dotyczących przekroczenia przestrzeni powietrznej.
  - 9) Jeśli w dwustronnie uzgodnionym terminie nie otrzymano odpowiedzi operacyjnej, na właściwym stanowisku roboczym kontrolera organu wnioskującego pojawia się ostrzeżenie.
- f) Kontrpropozycja dotycząca przekroczenia
- 1) Procedura kontrpropozycji dotyczącej przekroczenia zapewnia powiązanie z lotem będącym poprzednio przedmiotem koordynacji.
  - 2) Informacje wchodzące w zakres procedury kontrpropozycji dotyczącej przekroczenia obejmują przynajmniej:
    - (i) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
    - (ii) trasę przelotu z przekroczeniem, obejmującą przewidywany czas i poziom lotu dla każdego punktu na trasie.
  - 3) Kontrpropozycja dotycząca przekroczenia zawiera proponowany nowy poziom lotu/lub trasę.
  - 4) O zakończeniu procedury kontrpropozycji dotyczącej przekroczenia, obejmującym potwierdzenie od organu pierwotnie wnioskującego, informowany jest organ składający kontrpropozycję.
  - 5) Brak potwierdzenia zakończenia kontrpropozycji dotyczącej przekroczenia granicy, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie składającym kontrpropozycję.
  - 6) Informacje dotyczące kontrpropozycji dotyczącej przekroczenia granicy są udostępniane na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie inicjującym wniosek.
  - 7) Po potwierdzeniu prawidłowego przygotowania informacji wchodzących w zakres kontrpropozycji przez pierwotnie wnioskujący organ, organ ten udziela odpowiedzi operacyjnej.
  - 8) Odpowiedź operacyjna na kontrpropozycję dotyczącą przekroczenia stanowi jej przyjęcie lub odrzucenie.
  - 9) Jeśli w dwustronnie uzgodnionym terminie nie otrzymano odpowiedzi operacyjnej, na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie składającym kontrpropozycję pojawia się ostrzeżenie.
- g) Anulowanie zezwolenia na przekroczenie
- 1) Procedura anulowania zezwolenia na przekroczenie zapewnia powiązanie z poprzednią procedurą powiadomienia lub koordynacji, która jest anulowana.

- 2) Organ odpowiedzialny za lot uruchamia procedurę anulowania zezwolenia na przekroczenie w jednej z następujących sytuacji:
    - (i) lot, o którym powiadomiono poprzednio w ramach procedury przekazywania podstawowych danych lotu, nie wejdzie w przestrzeń powietrzną organu powiadamianego lub w przypadku, gdy lot już go nie dotyczy;
    - (ii) przekroczenie nie nastąpi na trasie podanej w powiadomieniu o zamiarze przekroczenia;
    - (iii) przekroczenie nie nastąpi na warunkach będących przedmiotem negocjacji lub na warunkach uzgodnionych po przeprowadzonej rozmowie w sprawie przekroczenia przestrzeni powietrznej.
  - 3) Procedura anulowania zezwolenia na przekroczenie jest uruchamiana automatycznie lub ręcznie na podstawie wprowadzonych przez kontrolera danych zgodnie z porozumieniami o współpracy.
  - 4) O zakończeniu procedury anulowania zezwolenia na przekroczenie, obejmującym potwierdzenie organu powiadamianego/organu, do którego kierowany jest wniosek, informowany jest organ anulujący.
  - 5) Brak potwierdzenia zakończenia procedury anulowania przekroczenia, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje ostrzeżeniem na odpowiednim stanowisku roboczym w organie anulującym.
  - 6) Informacje dotyczące anulowania zezwolenia na przekroczenie są udostępniane na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie powiadamianym/organie, do którego adresowany jest wniosek.
- C. Między organami zapewniającymi służbę kontroli obszaru, od których wymaga się świadczenia usługi łącza danych, o której mowa w pkt AUR.COM.2005 ppkt 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1770 lub, w przypadku gdy tak uzgodniono z innymi organami kontroli ruchu lotniczego lub między nimi, następujące procedury są wspierane automatycznie:
- a) Przesyłanie identyfikatora
    - 1) Informacje wchodzące w zakres procedury przesyłania identyfikatora obejmują przynajmniej:
      - (i) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
      - (ii) lotnisko odlotu;
      - (iii) lotnisko docelowe;
      - (iv) rodzaj identyfikatora;
      - (v) parametry identyfikatora.
    - 2) Procedurę przesyłania identyfikatora przeprowadza się raz dla każdego lotu, mającego przekroczyć granice obszaru, którego identyfikator przesyła się za pomocą automatycznej wymiany danych.
    - 3) Procedurę przesyłania identyfikatora uruchamia się, zgodnie z porozumieniami o współpracy, w momencie określonym na podstawie jednego albo drugiego z poniższych parametrów, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej, lub jak najszybciej po tym momencie:
      - (i) liczbę minut ustaloną na podstawie określonych parametrów przed przewidywanym czasem nad punktem koordynacji;
      - (ii) gdy statek powietrzny znajduje się w dwustronnie uzgodnionej odległości od punktu koordynacji.
    - 4) Kryteria kwalifikacji w zakresie procedury przesyłania identyfikatora są zgodne z porozumieniami o współpracy.
    - 5) Informacje o przesłanym identyfikatorze wprowadza się do odpowiednich informacji o locie organu przejmującego.
    - 6) Status lotu załogowanego można wyświetlić na odpowiednim stanowisku roboczym kontrolera w organie przejmującym.
    - 7) O zakończeniu procedury przesyłania identyfikatora, obejmującym potwierdzenie od organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący.

- 8) Brak potwierdzenia zakończenia procedury przesyłania identyfikatora, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje skierowaniem do statku powietrznego wezwania do nawiązania łączności łączem danych ziemia–powietrze.
- b) Kolejny powiadamiany organ
  - 1) Informacje wchodzące w zakres procedury powiadamiania kolejnego organu obejmują przynajmniej:
    - (i) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
    - (ii) lotnisko odlotu;
    - (iii) lotnisko docelowe.
  - 2) Procedurę powiadamiania kolejnego organu przeprowadza się dla każdego kwalifikującego się lotu przekraczającego granice obszaru.
  - 3) Procedurę powiadamiania kolejnego organu uruchamia się po rozpoznaniu przez system pokładowy zapytania kolejnego organu o dane, skierowanego do statku powietrznego.
  - 4) Organ przejmujący, po pomyślnym przetworzeniu danych dotyczących powiadomienia kolejnego organu, występuje do statku powietrznego o nawiązanie łączności między kontrolerem a pilotem (CPDLC) łączem transmisji danych.
  - 5) Jeśli dane o kolejnym powiadamianym organie nie zostały odebrane w dwustronnie uzgodnionym terminie, ustalonym na podstawie określonych parametrów, organ przejmujący stosuje procedury lokalne w celu nawiązania ze statkiem powietrznym łączności łączem transmisji danych.
  - 6) O zakończeniu procedury powiadamiania kolejnego organu, obejmującym potwierdzenie od organu przejmującego, informowany jest organ przekazujący.
  - 7) Brak potwierdzenia zakończenia procedury powiadamiania kolejnego organu, zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie jakości obsługi, skutkuje uruchomieniem przez organ przekazujący lokalnych procedur.”;
- 5) w załączniku VIII podczęść B dodaje się sekcję 2 w brzmieniu:

„SEKCJA 2

#### **Wymogi techniczne dla instytucji zapewniających służbę dozorowania**

##### **CNS.TR.205 Przydział i stosowanie kodów interrogatorów modu S**

- a) Instytucja zapewniająca służbę dozorowania stosuje interrogator z funkcją modu S z wykorzystaniem dostępnego kodu interrogatora, wyłącznie jeśli otrzymała w tym celu przydział kodu interrogatora (IC) od właściwego państwa członkowskiego.
- b) Instytucja zapewniająca służbę dozorowania, która zamierza eksploatować lub obsługuje interrogator z funkcją modu S, któremu nie przydzielono kodu interrogatora, przedkłada właściwemu państwu członkowskiemu aplikację o przydział kodu interrogatorowi, obejmującą przynajmniej następujące zasadnicze elementy:
  - 1) niepowtarzalny numer referencyjny aplikacji nadany przez właściwe państwo członkowskie;
  - 2) pełne dane kontaktowe przedstawiciela państwa członkowskiego odpowiedzialnego za koordynację przydziału kodów interrogatorom modu S;
  - 3) pełne dane kontaktowe punktu kontaktowego użytkownika modu S, odpowiedzialnego za kwestie związane z przydziałem kodów interrogatorom modu S;
  - 4) nazwę interrogatora modu S;
  - 5) zastosowanie interrogatora modu S (operacyjne lub testowe);
  - 6) umiejscowienie interrogatora modu S;
  - 7) planowaną datę pierwszej transmisji modu S interrogatora modu S;
  - 8) wymagane pokrycie modu S;
  - 9) szczególne wymagania operacyjne;

- 10) funkcje kodu SI;
  - 11) zdolność stosowania funkcji kodu II/SI;
  - 12) funkcje mapy pokrycia.
- c) Instytucja zapewniająca służbę dozoru przestrzega zasadniczych elementów przydziału kodów interrogatorom, które otrzymała, w tym co najmniej następujących elementów:
- 1) odpowiedni numer referencyjny aplikacji nadany przez właściwe państwo członkowskie;
  - 2) niepowtarzalny numer referencyjny przydziału nadany przez służbę przydziału kodów interrogatorom;
  - 3) dane dotyczące poprzednich przydziałów, jeśli dotyczy;
  - 4) przydzielony kod interrogatora;
  - 5) ograniczenia dotyczące pokrycia dozoru i blokowania w formie sektorowych pól radaru lub mapy pokrycia modu S;
  - 6) okres wdrożenia, w którego trakcie przydział musi zostać zarejestrowany w interrogatorze modu S podanym w aplikacji;
  - 7) sekwencja wdrożenia, której należy przestrzegać;
  - 8) na zasadzie dobrowolności i w powiązaniu z innymi opcjami: zalecenie zgrupowania;
  - 9) szczególne ograniczenia operacyjne, w zależności od przypadku.
- d) Instytucja zapewniająca służbę dozoru informuje zainteresowane państwo członkowskie przynajmniej co 6 miesięcy o wszelkich zmianach planów instalacyjnych lub statusu operacyjnego interrogatorów z funkcją modu S, odnoszących się do któregośkolwiek zasadniczego elementu przydziału kodów interrogatorom, wymienionego w lit. c).
- e) Instytucja zapewniająca służbę dozoru gwarantuje, że każdy z jej interrogatorów modu S będzie stosować wyłącznie przydzielony mu kod interrogatora.”;
- 6) w załączniku IX pkt ATFM.TR.100 otrzymuje brzmienie:

**„ATFM.TR.100 Metody pracy i procedury operacyjne instytucji zapewniających zarządzanie przepływem ruchu lotniczego**

Instytucja zapewniająca zarządzanie przepływem ruchu lotniczego musi być w stanie wykazać, że jej metody pracy i procedury operacyjne są zgodne z przepisami rozporządzeń Komisji (UE) nr 255/2010 (\*) i (UE) 2019/123.

(\*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego (Dz.U. L 80 z 26.3.2010, s. 10).”;

- 7) w załączniku X pkt ASM.TR.100 otrzymuje brzmienie:

**„ASM.TR.100 Metody pracy i procedury operacyjne instytucji zapewniających zarządzanie przestrzenią powietrzną**

Instytucja zapewniająca zarządzanie przestrzenią powietrzną musi być w stanie wykazać, że jej metody pracy i procedury operacyjne są zgodne z przepisami rozporządzeń Komisji (WE) nr 2150/2005 (\*) i (UE) 2019/123.

(\*) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 342 z 24.12.2005, s. 20).”;

- 8) w załączniku XII wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt NM.TR.100 otrzymuje brzmienie:

**„NM.TR.100 Metody pracy i procedury operacyjne menedżera sieci**

Menedżer sieci musi być w stanie wykazać, że jego metody pracy i procedury operacyjne są zgodne z przepisami rozporządzeń (UE) nr 255/2010 i (UE) 2019/123.”;

- b) dodaje się sekcję 2 w brzmieniu:

„SEKCJA 2

**Wymogi techniczne dotyczące wykonywania funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (funkcje sieciowe)**

**NM.TR.105 Przydział i stosowanie kodów interrogatorów modu S**

- a) Menedżer sieci ustanawia procedurę gwarantującą, że system przydziału kodów interrogatorów będzie:
- 1) sprawdzać aplikacje o przydział kodu interrogatora pod względem zgodności z ustaleniami w zakresie formatu i danych;
  - 2) sprawdzać aplikacje o przydział kodu interrogatora pod względem kompletności, poprawności i terminowości;
  - 3) w ciągu 6 miesięcy kalendarzowych od daty złożenia aplikacji:
    - (i) przeprowadzać symulacje aktualizacji planu przydziału kodów interrogatorów na podstawie aplikacji oczekujących na rozpatrzenie;
    - (ii) przygotowywać proponowaną aktualizację planu przydziału kodów interrogatorów do zatwierdzenia przez państwa członkowskie, których to dotyczy;
    - (iii) gwarantować, że proponowana aktualizacja planu przydziału kodów interrogatorów spełnia w możliwie szerokim zakresie wymogi operacyjne dotyczące aplikacji o przydział kodu interrogatora, zgodnie z zasadniczymi elementami 7, 8 i 9 wymienionymi w pkt CNS.TR.205 lit. b);
    - (iv) aktualizować i przekazywać państwom członkowskim plan przydziału kodów interrogatorów niezwłocznie po jego zatwierdzeniu, bez uszczerbku dla krajowych procedur w zakresie przekazywania informacji na temat interrogatorów modu S używanych przez wojsko.
- b) Menedżer sieci podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania wymogów w zakresie przydziału i stosowania kodów interrogatora modu S przez jednostki wojskowe stosujące interrogatory z funkcją modu S za pomocą kodów interrogatora innych niż kod II 0 oraz innych kodów zastrzeżonych dla wojska.
- c) Menedżer sieci podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia nadzorowania przez jednostki wojskowe stosujące interrogatory modu S z kodami II 0 lub innymi kodami zastrzeżonymi dla wojska, wyłącznego stosowania tych kodów interrogatorów, aby uniknąć nieskoordynowanego stosowania jakiegokolwiek dostępnego kodu interrogatora (IC).
- d) Menedżer sieci podejmuje niezbędne środki, aby zagwarantować, że przydział i stosowanie kodów interrogatora zastrzeżonych dla jednostek wojskowych nie wpłyną negatywnie na bezpieczeństwo ogólnego ruchu lotniczego.

**NM.TR.110 Oznaczanie lotów kwalifikujących się do jednorazowej identyfikacji za pomocą funkcji identyfikacji statku powietrznego**

- a) Menedżer sieci ocenia kwalifikowalność lotu do przydziału kodu wyróżnionego SSR A1000 na podstawie obszaru przestrzeni powietrznej zadeklarowanego zgodnie z dodatkiem 1 do pkt ATS.OR.446 lit. b) niniejszego rozporządzenia oraz planów lotu zgłoszonych zgodnie z pkt SERA.4013 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012.
- b) Menedżer sieci informuje wszystkie zainteresowane organy służb ruchu lotniczego o tym, które loty kwalifikują się do stosowania kodu wyróżnionego SSR A1000.”.
-