



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/404

z dnia 30 stycznia 2024 r.

zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012 w odniesieniu do aktualizacji odpowiednich przepisów ICAO, uzupełnienia procedury na wypadek awarii łączności radiowej oraz usunięcia suplementu do załącznika do tego rozporządzenia

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. 43 ust. 1 lit. a) i art. 44 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem wykonawczym 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) Niektóre niedawne zmiany dokonane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) muszą znaleźć odzwierciedlenie w przepisach unijnych. W szczególności w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 należy odpowiednio uwzględnić następujące zmiany ICAO: zmianę nr 45 w załączniku 2, zmiany nr 77–79 w załączniku 3, zmianę nr 92 w tomie II załącznika 10 i zmianę nr 52 w załączniku 11 do konwencji chicagowskiej, a także zmiany 7 A i 7B, 8 i 9 w dokumencie Doc 4444 (PANS-ATM) oraz zmiany w dokumencie Doc 7030 (Regionalne procedury uzupełniające dla regionu Europy (EUR)). W związku z tym należy zmienić niektóre definicje dotyczące warunków meteorologicznych, niektóre przepisy dotyczące służby kontroli ruchu lotniczego, m.in. w zakresie zezwoleń związanych ze specjalnymi przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR), działań, które należy podjąć w przypadku odchylenia od bieżącego planu lotu, skróconych meldunków pozycyjnych, transmisji komunikatów meteorologicznych, a także niektóre wymogi dotyczące radiotelefonii i frazeologii, m.in. w zakresie wskazywania kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym, stosowania systemów łącza danych w łączności związanej z omijaniem rejonów złej pogody, zezwoleń na standardowe trasy odlotu i dolotu według wskazań przyrządów. Ponadto należy ustanowić kompleksową procedurę na wypadek awarii łączności radiowej.
- (3) W każdym przypadku gdy zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 923/2012 mają wpływ na zgodność z normami i zalecanymi metodami postępowania ICAO, państwa członkowskie oficjalnie powiadamiają ICAO o późniejszych zmianach wcześniej zgłoszonych różnic lub o wszelkich nowych różnicach wynikających ze zmian w niniejszym rozporządzeniu, zgodnie z odpowiednią decyzją Rady ustanawiającą kryteria i procedurę ustalania stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach ICAO w odniesieniu do przyjęcia lub zmiany międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania oraz zgłoszenia różnic w odniesieniu do przyjętych norm międzynarodowych. Co więcej, biorąc pod uwagę nowe obowiązki Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”), wprowadzone na mocy art. 90 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139 celem przekazywania informacji na temat zgodności tego aktu oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie z międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania, suplement do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 nie jest już potrzebny.
- (4) Należy zatem uchylić art. 5 oraz suplement do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 oraz odpowiednio zmienić art. 6.

⁽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).

- (5) W celu zapewnienia spójności z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 139/2014 ⁽³⁾ odnośnie do sygnałów, które należy stosować we wszystkich warunkach widzialności w przypadku awarii łączności radiowej między organem służb ruchu lotniczego a pojazdami lub pieszymi na polu manewrowym lotniska, należy zmienić dodatek 1 do rozporządzenia (UE) nr 923/2012 dotyczący sygnałów w celu uwzględnienia odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) nr 139/2014.
- (6) Dodatek 6 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 zawiera szereg drobnych błędów redakcyjnych i pisarskich. Należy zatem zmienić dodatek 6 w celu skorygowania tych błędów.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012.
- (8) Aby zapewnić sprawne wdrożenie środków wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, należy zapewnić branży i właściwym organom państw członkowskich wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do środków wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem, w szczególności do środków związanych z nowymi ramami w zakresie procedury na wypadek awarii łączności radiowej oraz procedur i frazeologii na potrzeby standardowych odlotów i dołotów według wskazań przyrządów. Biorąc powyższe pod uwagę, data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia powinna przypadać 12 miesięcy po jego wejściu w życie.
- (9) Aby zapewnić prawidłowość planów lotu złożonych zgodnie z dodatkiem 6 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012, korekty wprowadzone niniejszym rozporządzeniem wykonawczym powinny mieć zastosowanie od dnia jego wejścia w życie.
- (10) Agencja wspomagała Komisję zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 i w dniu 18 sierpnia 2023 r. przedłożyła Komisji odnośną opinię nr 02/2023.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ds. stosowania wspólnych zasad bezpieczeństwa w dziedzinie lotnictwa cywilnego ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 21 otrzymuje brzmienie:

„21) »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 statków powietrznych 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;”;

b) pkt 89a otrzymuje brzmienie:

„89a) »operacje podejścia według wskazań przyrządów« oznaczają podejście i lądowanie przy użyciu przyrządów do prowadzenia nawigacyjnego w oparciu o procedurę podejścia według wskazań przyrządów. Istnieją dwie metody wykonywania operacji podejścia według wskazań przyrządów:

- a) dwuwymiarowa (2D) operacja podejścia według wskazań przyrządów z wykorzystaniem jedynie poziomego prowadzenia nawigacyjnego; oraz
- b) trójwymiarowa (3D) operacja podejścia według wskazań przyrządów z wykorzystaniem zarówno poziomego, jak i pionowego prowadzenia nawigacyjnego;”;

c) pkt 119 otrzymuje brzmienie:

⁽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).

„119) »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;”;

d) dodaje się pkt 148, 149, 150 i 151 w brzmieniu:

„148) »meteorologiczne biuro nadzoru (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;

149) »raport o stanie nawierzchni drogi startowej (RCR)« oznacza wyczerpujący znormalizowany raport dotyczący warunków na powierzchni drogi startowej i ich wpływu na osiągi podczas startu i lądowania, sporządzony przy użyciu kodów stanu nawierzchni drogi startowej;

150) »choroba zakaźna« oznacza chorobę zakaźną powodowaną czynnikiem zaraźliwym, która jest przenoszona z człowieka na człowieka w wyniku bezpośredniego kontaktu z osobą zakażoną lub w sposób pośredni, taki jak narażenie na kontakt z wektorem, zwierzęciem, zakażonym przedmiotem, produktem lub środowiskiem bądź w wyniku wymiany płynów skażonych czynnikiem zaraźliwym;

151) »zdrowie publiczne« oznacza wszystkie elementy związane ze zdrowiem, mianowicie stan zdrowia, w tym zachorowalność i niepełnosprawność, czynniki warunkujące stan zdrowia, potrzeby w zakresie opieki zdrowotnej, zasoby opieki zdrowotnej, oferowane usługi opieki zdrowotnej i powszechny dostęp do nich, opiekę zdrowotną, wydatki na opiekę zdrowotną i sposób jej finansowania oraz przyczyny zgonów.”;

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Zgodność

Państwa członkowskie zapewniają przestrzeganie wspólnych zasad i przepisów określonych w załączniku do niniejszego rozporządzenia, bez uszczerbku dla zawartych w art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przepisów dotyczących elastyczności oraz środków bezpieczeństwa zawartych w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.”;

3) uchyla się art. 5;

4) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Po wejściu niniejszego rozporządzenia w życie Komisja, wspierana przez Eurocontrol i EASA, ustanawia stały proces:

a) zapewniający monitorowanie i analizę każdej zmiany przyjętej w ramach konwencji chicagowskiej, która jest istotna dla zakresu niniejszego rozporządzenia; oraz

b) ukierunkowany na opracowanie, w odpowiednich przypadkach, propozycji zmian załącznika do niniejszego rozporządzenia.”;

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

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 maja 2024 r., z wyjątkiem pkt 22 załącznika, który stosuje się od daty wejścia w życie.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 30 stycznia 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

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

1) dodaje się pkt SERA.3212 w brzmieniu:

„SERA.3212 Niepewność co do pozycji na polu manewrowym na lotniskach, na których zapewniane są służby ruchu lotniczego

- a) Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w lit. b), pilot, który ma wątpliwości co do pozycji statku powietrznego względem pola manewrowego, musi niezwłocznie:
- 1) zatrzymać statek powietrzny; oraz
 - 2) powiadomić jednocześnie odpowiedni organ służb ruchu lotniczego o tych okolicznościach (w tym o ostatniej znanej pozycji).
- b) W przypadku gdy pilot ma wątpliwości co do pozycji statku powietrznego względem pola manewrowego, ale uznaje, że statek powietrzny znajduje się na drodze startowej, musi niezwłocznie:
- 1) powiadomić odpowiedni organ służb ruchu lotniczego o tych okolicznościach (w tym o ostatniej znanej pozycji);
 - 2) jeżeli jest w stanie zlokalizować pobliską odpowiednią drogę kołowania, opuścić drogę startową tak szybko, jak to możliwe, chyba że organ służb ruchu lotniczego poleci inaczej; a następnie,
 - 3) zatrzymać statek powietrzny.
- c) Kierowca pojazdu, który ma wątpliwości co do pozycji pojazdu względem pola manewrowego, musi niezwłocznie:
- 1) powiadomić odpowiedni organ służb ruchu lotniczego o tych okolicznościach (w tym o ostatniej znanej pozycji);
 - 2) jednocześnie, o ile organ służb ruchu lotniczego nie wyda innych instrukcji, opuścić pole wzlotów, drogę kołowania lub inną część pola manewrowego, oddalając się na bezpieczną odległość tak szybko, jak to możliwe; a następnie,
 - 3) zatrzymać pojazd.”;
- 2) w pkt SERA.5005 lit. b) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „Z wyjątkiem sytuacji, gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli zezwolenia, w lotach VFR nie startuje się ani nie ląduje na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, ani nie wchodzi się do strefy ruchu lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku nie spełniają wymienionych poniżej wartości minimalnych:”;
- 3) w pkt SERA.5010 wprowadza się następujące zmiany:
- a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „Wykonywanie lotów specjalnych VFR w strefie kontrolowanej może być dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC. O ile właściwy organ nie postanowi inaczej w odniesieniu do lotów śmigłowców w przypadkach szczególnych, takich jak m. in. operacje policyjne, medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz loty gaśnicze, obowiązują następujące warunki dodatkowe:”;
- b) lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) 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 w krąg nadlotniskowy w strefie kontrolowanej, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku nie spełniają poniżej wymienionych wartości minimalnych:
- 1) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – mniejsza niż 800 m;
 - 2) pułap chmur jest niższy niż 180 m (600 ft).”;
- 4) w pkt SERA.8015 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Operacje wymagające zezwolenia

- 1) Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego uzyskuje się przed rozpoczęciem lotu kontrolowanego lub części lotu wykonywanej jako lot kontrolowany. O zezwolenie wnioskuje się, przedstawiając plan lotu organowi kontroli ruchu lotniczego.
 - 2) Jeżeli plan lotu określa, że początkowa część lotu będzie niekontrolowana, a kolejna część lotu będzie podlegać służbie kontroli ruchu lotniczego, załoga lotnicza musi uzyskać zezwolenie od odpowiedniego organu kontroli ruchu lotniczego przed wejściem w obszar, w którym rozpocznie się lot kontrolowany.
 - 3) Jeżeli w planie lotu określono, że początkowa część lotu będzie podlegała służbie kontroli ruchu lotniczego, a kolejna część będzie niekontrolowana, statek powietrzny zostaje na normalnych warunkach dopuszczony do miejsca zakończenia lotu kontrolowanego.
 - 4) Pilot dowódca statku powietrznego powiadamia organ kontroli ruchu lotniczego, jeżeli zezwolenie kontroli ruchu lotniczego nie jest zadowalające. W takim przypadku organ kontroli ruchu lotniczego wydaje, w miarę możliwości, zmienione zezwolenie.
 - 5) W przypadku wystąpienia dla statku powietrznego o zezwolenie wymagające pierwszeństwa, na żądanie odpowiedniego organu kontroli ruchu lotniczego przedstawiane jest uzasadnienie tego wniosku.
 - 6) *Możliwa zmiana zezwolenia podczas lotu.* Jeżeli przed odlotem przewiduje się przewiduje się, że – w zależności od zapasu paliwa i otrzymania zmiany zezwolenia podczas lotu – możliwe jest podjęcie decyzji o zmianie lotniska docelowego, powiadamia się o tym odpowiednie organy kontroli ruchu lotniczego są powiadamiane przez umieszczenie w planie lotu informacji dotyczących zmiany trasy (jeżeli jest znana) i zmiany lotniska docelowego.
 - 7) Statek powietrzny na lotnisku kontrolowanym nie kołuje na polu manewrowym bez zezwolenia organu kontroli lotniska i stosuje się do wszystkich wydawanych przez ten organ instrukcji.
 - 8) W przypadku wektorowania lub przydzielenia tras bezpośrednich, 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) w lit. d) pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:
- „3) trasę lotu:
 - (i) trasę lotu wyszczególnia się w każdym zezwoleniu, jeżeli uznaje się to za konieczne;
 - (ii) przy zmianie zezwolenia nie używa się wyrażenia »zezwolenie wydane na podstawie planowanej trasy lotu«;
 - 4) poziom lub poziomy lotu dla całej trasy lub jej części i zmiany poziomów, jeżeli są wymagane;”;
- c) w lit. e) dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:
- „5) Kierowca pojazdu poruszający się lub zamierzający poruszać się pojazdem po polu manewrowym potwierdza przez powtórzenie kontrolerowi ruchu lotniczego te części instrukcji otrzymanych drogą foniczną, które dotyczą bezpieczeństwa, np. instrukcje dotyczące wjazdu na jakąkolwiek eksploatowaną drogę startową lub drogę kołowania, oczekiwania przed nią, przecięcia jej oraz wykonywania operacji na niej.
 - 6) Kontroler weryfikuje powtórzenia, aby upewnić się, że instrukcja została odebrana prawidłowo przez kierowcę pojazdu, i podejmuje niezwłocznie działania celem wyeliminowania jakichkolwiek rozbieżności stwierdzonych przy powtórzeniu.”;
- 5) w pkt SERA.8020 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

- „b) *Odchylenia od bieżącego planu lotu.* W przypadku gdy nastąpi nieumyślne odchylenie lotu kontrolowanego od bieżącego planu lotu, podejmuje się następujące działania:
- 1) w przypadku odchylenia od linii drogi: jeżeli statek powietrzny zboczy z linii drogi, natychmiast zmienia się kurs, aby jak najprędzej wejść ponownie na linię drogi;
 - 2) w przypadku odchylenia od liczby Macha/prędkości przyrządowej, jakie zostały przydzielone przez kontrolę ruchu lotniczego: informuje się niezwłocznie odpowiedni organ służb ruchu lotniczego;
 - 3) w przypadku odchylenia od liczby Macha/prędkości rzeczywistej: jeżeli liczba Macha/prędkość rzeczywista na poziomie przelotu różni się o co najmniej plus/minus 0,02 Macha lub co najmniej plus/minus 19 km/h (10 kt) prędkości rzeczywistej od bieżącego planu lotu, informuje się o tym odpowiedni organ służb ruchu lotniczego;
 - 4) w przypadku zmiany przewidywanego czasu: z wyjątkiem przypadków, w których ADS-C jest aktywowany i sprawny w przestrzeni powietrznej, w której zapewniane są służby ADS-C, jeżeli przewidywany czas przelotu nad następnym obowiązkowym punktem meldowania, granicą rejonu informacji powietrznej lub lotniskiem docelowym, w zależności od tego, który z powyższych punktów będzie pierwszy, różni się o więcej niż 2 minuty od czasu, który został wcześniej podany służbom ruchu lotniczego, lub różni się o odstęp czasu określony przez właściwy organ, załoga lotnicza powiadamia jak najszybciej odpowiedni organ służb ruchu lotniczego;
 - 5) ponadto w sytuacji, gdy został zawarty kontrakt ADS-C, organ służb ruchu lotniczego jest automatycznie powiadamiany za pomocą łącza transmisji danych o zmianach wykraczających poza wartości progowe określone w porozumieniu dotyczącym przesyłania nieregularnych meldunków ADS.”
- b) w lit. c) dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
- „3) zmiana liczby Macha/prędkości rzeczywistej: znak rozpoznawczy statku powietrznego; żądana liczba Macha/prędkość rzeczywista.”
- 6) w pkt SERA.8025 wprowadza się następujące zmiany:
- a) uchyla się lit. a) pkt 3;
 - b) dodaje się lit. b) i c) w brzmieniu:

„b) Z należyty uwzględnieniem wymogów określonych w pkt SERA.14065 w odniesieniu do zmiany kanału w łączności, meldunek pozycyjny zawiera następujące elementy:

 - 1) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
 - 2) pozycję;
 - 3) czas;
 - 4) prędkość, jeżeli została przydzielona przez ATC; oraz
 - 5) inne elementy zgodnie z instrukcjami ATC.

c) „Elementy opisane w lit. b) zgłasza się zgodnie z dodatkiem 5 pkt A ppkt 2.”;
- 7) pkt SERA.8035 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Jeżeli awaria łączności wyklucza zachowanie zgodności z lit. a), stosuje się procedury na wypadek awarii łączności określone w pkt SERA.14083.”;
- 8) w pkt SERA.9010 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. b) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) warunki na nawierzchni drogi startowej;”;
 - b) lit. c) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) warunki na nawierzchni drogi startowej;”;
 - c) lit. d) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) warunki na nawierzchni drogi startowej (dróg startowych) w użyciu do startu;”;
- 9) pkt SERA.12020 otrzymuje brzmienie:

„SERA.12020 Wymiana meldunków z powietrza

- a) 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 (MWO) zgodnie z dodatkiem 5 pkt A ppkt 3; oraz
 - 3) innym zainteresowanym organom służb ruchu lotniczego.
- b) Po otrzymaniu za pomocą łączności fonicznej specjalnych meldunków z powietrza dotyczących hamowania, które nie odpowiada raportowi o stanie nawierzchni drogi startowej, organy służb ruchu lotniczego niezwłocznie przekazują je odpowiedniemu operatorowi lotniska.
- c) Komunikaty dla statków powietrznych są powtarzane na częstotliwości i przez okres, które określa dany organ służb ruchu lotniczego.”;

10) tytuł sekcji 13 otrzymuje brzmienie:

„SEKCJA 13

Transponder SSR i nadajniki ADS-B”;

11) pkt SERA.13015 otrzymuje brzmienie:

„SERA.13015 Ustawienia pokładowe znaku rozpoznawczego statku powietrznego

- a) Statek powietrzny wyposażony w mod S lub nadajnik ADS-B z funkcją identyfikacji statku powietrznego przekazuje znak rozpoznawczy statku powietrznego określony w planie lotu lub, gdy plan lotu nie został złożony, znak rejestracyjny statku powietrznego, chyba że operator statku powietrznego posiada zezwolenie właściwego organu na stosowanie innego oznaczenia niż znak rejestracyjny statku powietrznego jako znaku rozpoznawczego statku powietrznego w odniesieniu do lotów bez planu lotu.
- b) Jeżeli zaobserwuje się na wyświetlaczu sytuacji, że znak rozpoznawczy statku powietrznego nadawany przez statek powietrzny wyposażony w mod S lub nadajnik ADS-B jest różny od znaku rozpoznawczego oczekiwanego od danego statku powietrznego, wzywa się pilota do potwierdzenia, a w razie potrzeby do ponownego wprowadzenia prawidłowego znaku rozpoznawczego statku powietrznego.
- c) Jeżeli po potwierdzeniu przez pilota, że właściwy znak rozpoznawczy statku powietrznego został ustawiony w funkcji identyfikacji modu S lub nadajnika ADS-B, nadal występuje rozbieżność, organ służb ruchu lotniczego podejmuje następujące działania:
 - 1) powiadamia pilota o występującej rozbieżności;
 - 2) w miarę możliwości, koryguje oznaczenie przedstawiające znak rozpoznawczy statku powietrznego na wyświetlaczu sytuacji; oraz
 - 3) powiadamia kolejne stanowisko kontroli oraz inny odpowiedni organ wykorzystujący mod S lub nadajnik ADS-B na potrzeby identyfikacji, że nadawany przez statek powietrzny znak rozpoznawczy statku powietrznego jest błędny.”;

12) pkt SERA.14035 lit. a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) Wszystkie liczby, które są używane w nadawaniu znaku wywoławczego statku powietrznego, kursu, kierunku i prędkości wiatru oraz drogi startowej, nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie.
- (i) Poziomy lotu nadaje się wymawiając każdą liczbę oddzielnie, z wyjątkiem poziomów lotów w równych setkach.
 - (ii) Ustawienia wysokościomierza nadaje się wymawiając każdą liczbę oddzielnie, z wyjątkiem ustawienia 1 000 hPa, które nadaje się jako »JEDEN TYSIĄC« (»ONE THOUSAND«).
 - (iii) Wszystkie liczby używane w nadawaniu kodów transpondera nadaje się wymawiając każdą cyfrę oddzielnie, z wyjątkiem sytuacji gdy kody transpondera zawierają wyłącznie równe tysiące, wtedy informację nadaje się wymawiając liczbę tysięcy, a następnie wyraz »TYSIĄC« (»THOUSAND«).”;

13) w pkt SERA.14045 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

- „c) Wyrażenie »TAKE-OFF« stosuje się w radiotelefonii wyłącznie w przypadku, gdy statek powietrzny posiada zezwolenie na start, lub w przypadku anulowania zezwolenia na start.”;

- 14) w pkt SERA.14065 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) O ile instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej odpowiedzialna za zapewnianie służb nie określiła inaczej i nie zostało to zatwierdzone przez właściwy organ, wstępne wywołanie organu służb ruchu lotniczego po zmianie kanału łączności fonicznej powietrze-ziemia musi obejmować następujące elementy:
- 1) identyfikator wywoływany organu ATS;
 - 2) sygnał wywoławczy, bezpośrednio po którym następuje słowo »Heavy« (»ciężka«) lub słowo »Super« odpowiadające, stosownie do przypadku, kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym statku powietrznego;
 - 3) poziom, w tym poziomy przelotu i poziomy określone w zezwoleniu, w przypadku nieutrzymania poziomu określonego w zezwoleniu;
 - 4) prędkość, jeżeli została przydzielona przez ATC; oraz
 - 5) elementy dodatkowe wymagane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej odpowiedzialną za zapewnianie służb i zatwierdzone przez właściwy organ.”;
- b) lit. c) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) sygnał wywoławczy, bezpośrednio po którym następuje słowo »Heavy« (»ciężka«) lub słowo »Super« odpowiadające, stosownie do przypadku, kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym statku powietrznego.”;
- 15) dodaje się pkt SERA.14083 w brzmieniu:
- „SERA.14083 Procedury na wypadek awarii łączności radiowej**
- a) Jeżeli statek powietrzny nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w pkt SERA.8035 lit. a), załoga lotnicza podejmuje próbę nawiązania kontaktu na poprzednio używanym kanale, a w przypadku niepowodzenia – na innym kanale odpowiednim dla danej trasy. Jeżeli próby te nie powiodą się, załoga lotnicza podejmuje próbę nawiązania łączności z:
- 1) odpowiednim organem służb ruchu lotniczego;
 - 2) innymi organami służb ruchu lotniczego; lub
 - 3) innymi statkami powietrznymi,
- z wykorzystaniem wszystkich dostępnych środków, w tym m.in. łączy transmisji danych, satelitarnej łączności fonicznej i telefonów komórkowych, oraz, w przypadku powodzenia, informuje, że nie było możliwe nawiązanie kontaktu na wyznaczonym kanale.
- b) Jeżeli oczekiwany komunikat ze statku powietrznego nie został odebrany w terminie, którego przekroczenie powoduje podejrzenie wystąpienia awarii łączności, bądź na żądanie innych organów służb ruchu lotniczego, kontroler ruchu lotniczego wywołuje statek powietrzny na częstotliwościach, na których statek powietrzny powinien prowadzić nasłuch, oraz:
- 1) zapewniając służbę dozoru, kontroler ruchu lotniczego ustala, czy odbiornik statku powietrznego działa, a w przypadku powodzenia kontynuuje zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego z wykorzystaniem zmian kodu SSR/transmisji ADS-B lub funkcji IDENT w celu uzyskania potwierdzenia zezwoleń wydanych dla statku powietrznego;
 - 2) w przypadku niepowodzenia organ kontroli ruchu lotniczego:
 - (i) zwraca się do innych organów służb ruchu lotniczego o udzielenie pomocy poprzez wywołanie danego statku powietrznego i przekazanie depech, w razie potrzeby;
 - (ii) zwraca się do statków powietrznych na tej trasie o próbę nawiązania łączności z danym statkiem powietrznym i przekazanie depech, w razie potrzeby;
 - (iii) jak najszybciej inicjuje powiadomienie operatora statku powietrznego o wszelkich awariach w łączności powietrze-ziemia;
 - 3) jeżeli próby opisane w pkt 2 ppkt (i) oraz (ii) nie powiodą się, nie przekazuje się zezwoleń kontroli ruchu lotniczego statkowi powietrznemu w drodze transmisji »na ślepo«, chyba że na specjalne żądanie nadawcy. Inne depeche należy przekazywać w drodze transmisji »na ślepo« na częstotliwościach, na których statek powietrzny powinien prowadzić nasłuch.
- c) Jeżeli statek powietrzny nie jest w stanie spełnić wymogów pkt SERA.8035 lit. a), a próby nawiązania łączności opisane w pkt SERA.14083 lit. a) nie są skuteczne, stosuje się opisane poniżej procedury na wypadek awarii łączności radiowej:
- 1) statek powietrzny uczestniczący w ruchu lotniskowym na lotnisku kontrolowanym śledzi sytuację pod kątem instrukcji, jakie mogą być wydawane za pomocą sygnałów wzrokowych;

- 2) statek powietrzny ustawia transponder w modzie A na kod 7600 lub ustawia wskazanie utraty łączności powietrze-ziemia na nadajniku ADS-B oraz postępuje zgodnie z procedurami opisanymi odpowiednio w pkt 3, 4, 5 i 6;
 - 3) w przypadku lotu VFR kontynuuje się lot w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością, ląduje na najbliższym odpowiednim lotnisku i zgłasza swój przylot za pomocą najszybszych środków odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego;
 - 4) z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w pkt 5, lot IFR musi:
 - (i) utrzymać ostatnie przydzielone prędkość i poziom, bądź minimalną wysokość bezwzględną lotu, jeżeli jest wyższa, przez okres 20 minut po:
 - A) czasie nieprzekazania przez statek powietrzny obowiązkowego meldunku; lub
 - B) czasie ustawienia transpondera na kod 7 600 lub odpowiedniej transmisji w trybie awaryjnym lub trybie pilnym ADS-B, jeżeli zapewniana jest służba dozoru,a następnie dostosować poziom i prędkość zgodnie ze złożonym planem lotu zmienionym depeżami o opóźnieniu i modyfikacji złożonego planu lotu;
 - (ii) w razie wektorowania lub otrzymania od ATC polecenia wykonania procedury z odchyleniem przy użyciu nawigacji obszarowej (RNAV):
 - A) z określoną granicą zezwolenia – kontynuować wykonywanie lotu do tej granicy, a następnie wrócić na ostatnią odebraną i potwierdzoną trasę, z uwzględnieniem mającej zastosowanie minimalnej wysokości bezwzględnej lotu; lub
 - B) bez określonego limitu – wrócić na ostatnią odebraną i potwierdzoną trasę najpóźniej w następnym znaczącym punkcie nawigacyjnym, z uwzględnieniem mającej zastosowanie minimalnej wysokości bezwzględnej lotu;
 - (iii) kontynuować lot zgodnie z ostatnim odebrany i potwierdzonym zezwoleniem na trasę, do odpowiedniej wyznaczonej pomocy nawigacyjnej lub pozycji obsługującej lotnisko docelowe oraz, jeżeli jest to wymagane do zapewnienia zgodności z ppkt (iv) poniżej, oczekiwać nad tą pomocą lub pozycją aż do rozpoczęcia zniżania;
 - (iv) rozpocząć zniżanie znad pomocy nawigacyjnej lub pozycji, o których mowa w ppkt (iii), o spodziewanym czasie podejścia odebrany jako ostatni i potwierdzonym lub możliwie jak najbliżej tego czasu; albo – jeżeli spodziewanego czasu podejścia nie odebrano i nie potwierdzono – o przewidywanym czasie przylotu wynikającym z bieżącego planu lotu lub możliwie jak najbliżej tego czasu;
 - (v) wykonać procedurę podejścia według wskazań przyrządów ustaloną dla wyznaczonej pomocy nawigacyjnej lub pozycji; oraz
 - (vi) wylądować, jeżeli jest to możliwe, w ciągu 30 minut po przewidywanym czasie przylotu określonym w ppkt (iv) lub po ostatnim potwierdzonym spodziewanym czasie podejścia, w zależności od tego, który z tych czasów jest późniejszy;
 - 5) lot IFR po standardowej trasie odlotu według wskazań przyrządów lub standardowej trasie dolotu według wskazań przyrządów wykonuje się zgodnie z procedurami na wypadek awarii łączności radiowej określonymi na mapie standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) lub mapie standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR), o ile są przewidziane;
 - 6) jeżeli lot IFR napotka warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością, a pilot dowódca podejmie decyzję o kontynuowaniu lotu w tych warunkach, wówczas pilot ustawia kod 7601 w modzie A, ląduje na najbliższym odpowiednim lotnisku i zgłasza przylot w najszybszy sposób właściwemu organowi służb ruchu lotniczego;
- d) Zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów wykonywanych w danej przestrzeni powietrznej opiera się na założeniu, że statek powietrzny doświadczający awarii łączności spełnia wymogi określone w lit. c).
- e) Gdy tylko okaże się, że statek powietrzny poruszający się w obszarze odpowiedzialności danego organu kontroli ruchu lotniczego zdaje się doświadczać awarii łączności radiowej, organ ten przekazuje informacje dotyczące awarii łączności radiowej wszystkim zainteresowanym organom służb ruchu lotniczego na trasie lotu. Ośrodek kontroli obszaru, w którym znajduje się lotnisko docelowe, podejmuje kroki w celu uzyskania informacji o lotnisku zapasowym lub lotniskach zapasowych oraz innych istotnych informacji określonych w złożonym planie lotu, jeżeli nie dysponuje takimi informacjami.

- f) Jeżeli organ kontroli ruchu lotniczego otrzyma informację o tym, że statek powietrzny, po wystąpieniu awarii łączności, przywrócił łączność lub wylądował, organ ten informuje o tym organ kontroli ruchu lotniczego, w którego obszarze statek powietrzny poruszał się w czasie wystąpienia awarii, oraz inne zainteresowane organy służb ruchu lotniczego na trasie lotu, podając informacje niezbędne do kontynuowania kontroli w przypadku, gdy statek powietrzny kontynuuje lot.
- g) Sygnały stosowane w przypadku awarii łączności muszą być zgodne z dodatkiem 1.”;
- 16) uchyla się pkt SERA.14087;
- 17) pkt SERA.14090 otrzymuje brzmienie:

„SERA.14090 Specjalne procedury łączności

- a) Ruch pojazdów
- Wyrażenia dotyczące ruchu pojazdów na polu manewrowym muszą być takie same jak te używane na potrzeby manewrów statków powietrznych, z wyjątkiem instrukcji kołowania, w którym to przypadku w łączności z pojazdami wyraz »KOŁUJ« (»TAXI«) zastępuje się wyrazem »KONTYNUUJ« (»PROCEED«).
- b) Służba doradcza ruchu lotniczego
- Służba doradcza ruchu lotniczego nie wydaje zezwoleń, a jedynie informacje doradcze i stosuje wyrazy »radzić« (»advise«) lub »sugerować« (»suggest«), gdy proponuje statkowi powietrznemu sposób postępowania.
- c) Wskazanie kategorii ciężkiej i kategorii super odnośnie do turbulencji w śladzie aerodynamicznym
- W początkowym kontakcie radiotelefonicznym między takim statkiem powietrznym a organami ATS bezpośrednio po znaku wywoławczym statku powietrznego podaje się słowo »heavy« (»ciężka«) lub słowo »super« odpowiadające, stosownie do przypadku, kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym statku powietrznego.
- d) Procedury związane z odchyleniem ze względu na warunki pogodowe
- 1) W przypadku gdy konieczne jest odchylenie ze względu na warunki pogodowe, pilot nawiązuje łączność z ATC drogą foniczną lub za pomocą CPDLC. Szybką odpowiedź można uzyskać w jeden z poniższych sposobów:
 - (i) podając wyrażenie »KONIECZNE ODCHYLENIE ZE WZGLĘDU NA WARUNKI POGODOWE« (»WEATHER DEVIATION REQUIRED«) w celu wskazania, że wymagany jest priorytet na danej częstotliwości i dla odpowiedzi ATC; albo
 - (ii) zwracając się o odchylenie ze względu na warunki pogodowe za pomocą depeszy bocznej CPDLC w dół.
 - 2) W razie konieczności pilot nawiązuje łączność, używając pilnego sygnału »PAN PAN« (najlepiej wypowiedzianego trzykrotnie) lub za pomocą depeszy pilnej CPDLC w dół.
 - 3) Pilot powiadamia kontrolera ruchu lotniczego i zwraca się o zezwolenie na odchylenie od toru lub trasy ATS, proponując, w miarę możliwości, zakres żądanego odchylenia. Załoga lotnicza wykorzystuje wszelkie odpowiednie środki (tj. łączność foniczną lub CPDLC) na potrzeby komunikacji w czasie odchylenia ze względu na warunki pogodowe.
 - 4) Pilot powiadamia kontrolera ruchu lotniczego, gdy odchylenie ze względu na warunki pogodowe nie jest już konieczne lub gdy odchylenie ze względu na warunki pogodowe zostanie zakończone, a statek powietrzny wróci na zatwierdzoną trasę.
- e) Zezwolenia na standardowe odloty według wskazań przyrządów i standardowe doloty według wskazań przyrządów
- W stosownych przypadkach w zezwoleniach na SID lub STAR jednoznacznie wskazuje się ograniczenia.”;
- 18) dodaje się pkt SERA.14100 w brzmieniu:

„SERA.14100 Powiadamianie o podejrzewanych chorobach zakaźnych lub innych zagrożeniach dla zdrowia publicznego na pokładzie statku powietrznego

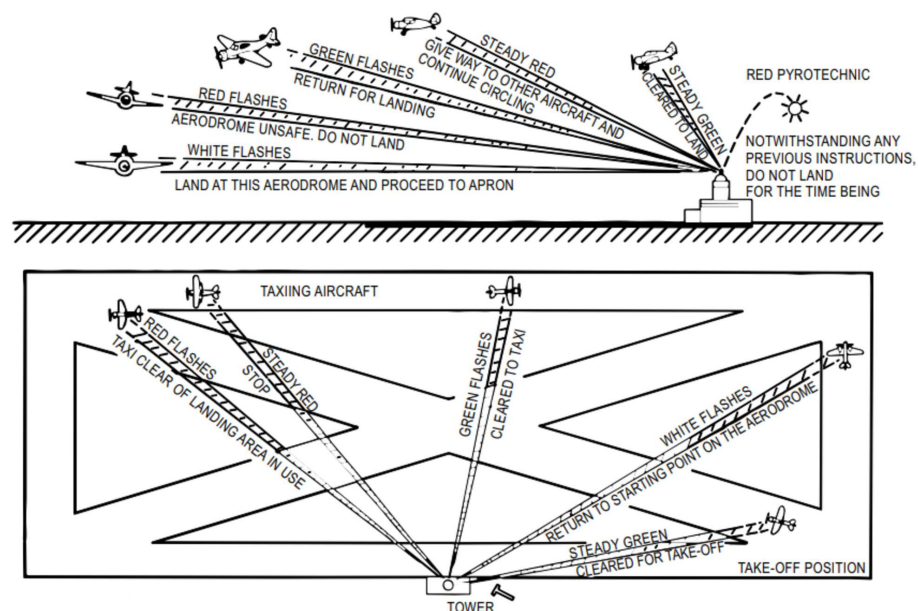
- a) Załoga lotnicza statku powietrznego znajdującego się w trasie, po zidentyfikowaniu podejrzewanego przypadku/podejrzewanych przypadków choroby zakaźnej bądź innego zagrożenia dla zdrowia publicznego na pokładzie statku powietrznego, niezwłocznie przekazuje organowi służb ruchu lotniczego, z którym komunikuje się pilot, następujące informacje:
- 1) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
 - 2) lotnisko odlotu;
 - 3) lotnisko docelowe;
 - 4) przewidywany czas przylotu;

- 5) liczba osób na pokładzie;
 - 6) liczba podejrzanych przypadków na pokładzie; oraz
 - 7) charakter zagrożenia dla zdrowia publicznego, jeżeli jest znany.
- b) Organ służb ruchu lotniczego, po otrzymaniu od pilota informacji dotyczących podejrzanego przypadku/podejrzanych przypadków choroby zakaźnej lub innego zagrożenia dla zdrowia publicznego na pokładzie statku powietrznego, przesyła jak najszybciej depeszę organowi służb ruchu lotniczego obsługującemu lotnisko docelowe/odlotu, chyba że istnieją procedury powiadamiania odpowiedniego organu wyznaczonego przez państwo oraz operatora statku powietrznego lub jego wyznaczonego przedstawiciela.
- c) Jeżeli organ służb ruchu lotniczego obsługujący lotnisko docelowe/odlotu odbierze od innego organu służb ruchu lotniczego lub od statku powietrznego lub operatora statku powietrznego zgłoszenie podejrzanego przypadku/podejrzanych przypadków choroby zakaźnej bądź innego zagrożenia dla zdrowia publicznego na pokładzie statku powietrznego, przesyła jak najszybciej depeszę organowi ds. zdrowia publicznego lub odpowiedniemu organowi wyznaczonemu przez państwo, jak również operatorowi statku powietrznego lub jego wyznaczonemu przedstawicielowi oraz operatorowi lotniska.”;
- 19) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 1.2.1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) sygnał nadany za pomocą radiotelegrafii lub innym sposobem sygnalizacyjnym, stanowiący grupę SOS (... — — — ... w kodzie Morse'a);”;
 - b) w pkt 3.1 wprowadza się następujące zmiany:
 - 1) nagłówek punktu 3.1.1 otrzymuje brzmienie:

„3.1.1. **Instrukcje dla statków powietrznych**”;
 - 2) rysunek A1-1 po tabeli AP 1-1 zastępuje się następującym rysunkiem:

”



Rys. A1-1”

- 3) dodaje się pkt 3.1.3 w brzmieniu:

„3.1.3. **Instrukcje dla pojazdów naziemnych lub ruchu pieszego**

- a) W przypadku gdy łączność poprzez system sygnałów wizualnych uznaje się za odpowiednią lub w przypadku awarii łączności radiowej, sygnały podane poniżej mają znaczenie wskazane w poniższej tabeli.

Sygnal świetlny z kontroli lotniska	Znaczenie
Zielone błyski	Pozwolenie na przejechanie przez pole wzlotów lub przemieszczenie się na drogę kołowania
Ciągły czerwony	Zatrzymać się
Czerwone błyski	Opuścić pole wzlotów lub drogę kołowania i uważać na statki powietrzne
Białe błyski	Opuścić pole manewrowe zgodnie z lokalnymi instrukcjami

- b) W sytuacjach awaryjnych lub w przypadku nieprzebrzegania sygnałów, o których mowa w lit. a), w przypadku dróg startowych lub dróg kołowania wyposażonych w system świetlny należy stosować sygnał podany poniżej i ma on znaczenie wskazane w poniższej tabeli.

Sygnal świetlny z kontroli lotniska	Znaczenie
Błyszczące światła drogi startowej lub drogi kołowania	Opuścić drogę startową i obserwować wieżę w celu odebrania sygnału świetlnego”;

- 20) w dodatku 2 pkt 5.3.1 otrzymuje brzmienie:

„5.3.1. Natychmiast po uzyskaniu informacji o odwołaniu zamierzonego lotu średniego lub ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego, zgłoszonego uprzednio zgodnie z pkt 5.1, użytkownik niezwłocznie zawiadamia o tym odpowiedni organ służb ruchu lotniczego.”;

- 21) dodatek 5 pkt A otrzymuje brzmienie:

„A. INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MELDUNKÓW

WZÓR AIREP SPECIAL

RUBRYKA	PARAMETR	NADAWAĆ RADIOTELEFONICZNIE, stosownie do przypadku
—	Oznacznik rodzaju depezy — specjalny meldunek z powietrza	[AIREP] SPECJALNY

Sekcja 1	1	Znak rozpoznawczy statku powietrznego	(znak rozpoznawczy statku powietrznego)
	2	Pozycja	POZYCJA (szerokość i długość geograficzna) PRZELOT NAD (znaczący punkt nawigacyjny) TRAWERS (znaczący punkt nawigacyjny) (znaczący punkt nawigacyjny) (namiar) (odległość)
	3	Czas	(czas)
	4	Poziom	POZIOM LOTU (liczba) lub (liczba) METRY lub STOPY ZNIŻANIE DO POZIOMU LOTU (liczba) lub (liczba) METRY lub STOPY WZNOSZENIE DO POZIOMU LOTU (liczba) lub (liczba) METRY lub STOPY
	5	Kolejna pozycja i przewidywany czas przelotu	(pozycja) (czas)
	6	Następny znaczący punkt nawigacyjny	(pozycja) NASTĘPNY

Sekcja 2	7	Przewidywany czas przylotu	(lotnisko) (czas)
	8	Maksymalny czas lotu	MAKSYMALNY CZAS LOTU (godziny i minuty)
Sekcja 3	9	Napotkane lub zaobserwowane zjawisko powodujące specjalny meldunek z powietrza	
		— Umiarkowana turbulencja	TURBULENCJA UMIARKOWANA
		— Silna turbulencja	TURBULENCJA SILNA
		— Umiarkowane oblodzenie	OBLODZENIE UMIARKOWANE
		— Silne oblodzenie	OBLODZENIE SILNE
		— Silne fale górskie	FALE GÓRSKIE SILNE
		— Burze bez gradu	BURZE
		— Burze z gradem	BURZE Z GRADEM
		— Silna burza pyłowa/piaskowa	BURZA PYŁOWA <i>lub</i> PIASKOWA SILNA
		— Chmura pyłu wulkanicznego	CHMURA PYŁU WULKANICZNEGO
		— Przederypcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna.	PRZEDERYPCYJNA AKTYWNOŚĆ WULKANICZNA <i>lub</i> ERUPCJA WULKANICZNA
		Hamowanie na drodze startowej	
		— dobre	DOBRE
		— dobre do średniego	DOBRE DO ŚREDNIEGO
		— średnie	ŚREDNIE
— średnie do słabego	ŚREDNIE DO SŁABEGO		
— słabe	SŁABE		
— gorzej niż słabe	GORZEJ NIŻ SŁABE		

1. TREŚĆ MELDUNKÓW Z POWIETRZA

1.1. Meldunki pozycyjne i specjalne meldunki z powietrza

1.1.1. Sekcja 1 wzoru określonego w pkt A jest obowiązkowa dla meldunków pozycyjnych i specjalnych meldunków z powietrza, niemniej jednak można pominąć rubryki 5 i 6. Sekcję 2 dodaje się w całości lub w części, wyłącznie gdy tego zażąda użytkownik statku powietrznego lub jego upoważniony przedstawiciel lub gdy pilot dowódca uzna to za niezbędne. Sekcję 3 uwzględnia się w specjalnych meldunkach z powietrza.

1.1.2. Z listy przedstawionej w pkt SERA.12005 lit. a) należy wybrać warunki uprawniające do wydania specjalnego meldunku z powietrza.

- 1.1.3. W przypadku specjalnego meldunku z powietrza zawierającego informacje na temat aktywności wulkanicznej po zakończeniu lotu sporządza się meldunek, wykorzystując do tego celu formularz meldunków dotyczących aktywności wulkanicznej (wzór VAR) określony w pkt B. Wszystkie zaobserwowane szczegóły należy odpowiednio odnotować i wskazać we właściwych miejscach wzoru formularza VAR.
- 1.1.4. Specjalne meldunki z powietrza wydaje się jak najszybciej po zaobserwowaniu zjawiska wymagającego specjalnego meldunku.
2. SZCZEGÓŁOWE INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MELDUNKÓW
- 2.1. Rubryki meldunku z powietrza melduje się w kolejności, w jakiej są one wymienione we wzorze formularza AIREP SPECIAL.
- OZNACZNIK RODZAJU DEPEZJI. Meldować »SPECIAL« w przypadku specjalnego meldunku z powietrza.

Sekcja 1

Rubryka 1 — ZNAK ROZPOZNAWCZY STATKU POWIETRZNEGO. Meldować radiotelefoniczny znak wywoławczy statku powietrznego określony w pkt SERA.14050.

Rubryka 2 — POZYCJA. Meldować pozycję według szerokości geograficznej (stopnie jako 2 cyfry lub stopnie i minuty jako 4 cyfry, następnie »North« dla północnej lub »South« dla południowej) i długości geograficznej (stopnie jako 3 cyfry lub stopnie i minuty jako 5 cyfr, następnie »East« dla wschodniej lub »West« dla zachodniej) lub według znaczącego punktu nawigacyjnego określonego za pomocą zakodowanego oznacznika (2–5 znaków) lub według znaczącego punktu nawigacyjnego poprzedzającego namiar magnetyczny (3 cyfry), a także odległość w milach morskich mierzoną od danego punktu. Poprzedzić znaczący punkt nawigacyjny wyrazem »TRAWERS« (»ABEAM«), w stosownych przypadkach.

Rubryka 3 — CZAS. Meldować czas w godzinach i minutach według UTC (4 cyfry), chyba że przewidziano czas meldunku w minutach po pełnej godzinie (2 cyfry) na podstawie porozumień dotyczących regionalnej żeglugi powietrznej. Podany czas musi być rzeczywistym czasem, kiedy statek powietrzny znalazł się w danej pozycji, a nie czasem powstania lub nadania meldunku. Czas podaje się zawsze w godzinach i minutach według UTC w chwili wydawania specjalnego meldunku z powietrza.

Rubryka 4 — POZIOM LOTU LUB WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA. Meldować poziom lotu za pomocą 3 cyfr przy ustawieniu wysokościomierza barometrycznego na ciśnienie standardowe. Meldować wysokość bezwzględną w metrach, a po nim słowo »METRY« (»METRES«), lub w stopach, a po nim słowo »STOPY« (»FEET«), w przypadku ustawienia wysokościomierza na QNH. Meldować »WZNASZENIE« (»CLIMBING«) (a po nim podać poziom) podczas wznoszenia lub »ZNIŻANIE« (»DESCENDING«) (a po nim podać poziom) podczas zniżania do nowego poziomu po minimum znaczącego punktu nawigacyjnego.

Rubryka 5 — KOLEJNA POZYCJA I PRZEWIDYWANY CZAS PRZELOTU. Meldować następny punkt meldowania oraz przewidywany czas przelotu nad takim punktem meldowania lub meldować szacunkową pozycję, która zostanie osiągnięta godzinę później, zgodnie z obowiązującymi procedurami meldowania pozycyjnego. Przy podawaniu pozycji należy stosować konwencję określoną w rubryce 2. Meldować przewidywany czas przelotu nad tą pozycją. Meldować czas w godzinach i minutach według UTC (4 cyfry), chyba że w porozumieniach dotyczących regionalnej żeglugi powietrznej przewidziano czas meldunku w minutach po pełnej godzinie (2 cyfry).

Rubryka 6 — NASTĘPNY ZNACZĄCY PUNKT NAWIGACYJNY. Meldować następny znaczący punkt nawigacyjny po »kolejnej pozycji i przewidywanym czasie przelotu« (»next position and estimated time over«).

Sekcja 2

Rubryka 7 — PRZEWIDYWANY CZAS PRZYLOTU. Meldować nazwę lotniska pierwszego zamierzonego lądowania, a następnie przewidywany czas przylotu na dane lotnisko w godzinach i minutach według UTC (4 cyfry).

Rubryka 8 — MAKSYMALNY CZAS LOTU. Meldować »MAKSYMALNY CZAS LOTU« (»ENDURANCE«) poprzedzający zapas paliwa w godzinach i minutach (4 cyfry).

Sekcja 3

Rubryka 9 — ZJAWISKO WYWOŁUJĄCE SPECJALNY MELDUNEK Z POWIETRZA. Meldować jedno z poniższych napotkanych lub zaobserwowanych zjawisk:

- Umiarkowana turbulencja jako »TURBULENCJA UMIARKOWANA« (»TURBULENCE MODERATE«);
silna turbulencja jako »TURBULENCJA SILNA« (»TURBULENCE SEVERE«).
Zastosowanie mają następujące specyfikacje:
 - Umiarkowana – warunki, w których mogą wystąpić średnie zmiany pozycji przestrzennej lub wysokości bezwzględnej statku powietrznego, ale statek powietrzny pozostaje przez cały czas pod kontrolą. Zazwyczaj występują niewielkie wahania prędkości lotu. Zmiany odczytów przyspieszeniomierza w zakresie 0,5–1,0 g dla środka ciężkości statku powietrznego. Trudności z chodzeniem. Osoby znajdujące się na pokładzie czują nacisk pasów bezpieczeństwa. Niezabezpieczone przedmioty przemieszczają się.
 - Silna – warunki, w których mogą wystąpić nagłe zmiany pozycji przestrzennej lub wysokości bezwzględnej statku powietrznego; może nastąpić krótkotrwała utrata kontroli nad statkiem powietrznym. Zazwyczaj występują duże wahania prędkości lotu. Zmiany odczytów przyspieszeniomierza większe niż 1,0 g dla środka ciężkości statku powietrznego. Osoby znajdujące się na pokładzie czują gwałtowny nacisk pasów bezpieczeństwa. Niezabezpieczone przedmioty są przesuwane w różne miejsca.
- Umiarkowane oblodzenie jako »OBLODZENIE UMIARKOWANE« (»ICING MODERATE«);
silne oblodzenie »OBLODZENIE SILNE« (»ICING SEVERE«).
Zastosowanie mają następujące specyfikacje:
 - Umiarkowane – warunki, w których zmianę kursu lub wysokości bezwzględnej można uznać za pożądaną.
 - Silne – warunki, w których natychmiastową zmianę kursu lub wysokości bezwzględnej uznaje się za niezbędną.
- Silne fale górskie jako »FALE GÓRSKIE SILNE« (»MOUNTAIN WAVE SEVERE«).
Zastosowanie ma następująca specyfikacja:
 - Silne – warunki, w których towarzyszący prąd zstępujący ma prędkość co najmniej 3,0 m/s (600 ft/min) lub występuje silna turbulencja.
- Burza bez gradu jako »BURZA BEZ GRADU« (»THUNDERSTORM«);
burza z gradem jako »BURZA Z GRADEM« (»THUNDERSTORM WITH HAIL«).
Zastosowanie ma następująca specyfikacja:
Meldować wyłącznie burze, które:
 - są zamaskowane zamgleniem, lub
 - są osadzone w chmurach, lub
 - mają znaczne rozmiary przestrzenne, lub
 - tworzą linię szkwałów.
- Silna burza pyłowa lub piaskowa jako »BURZA PYŁOWA SILNA« (»DUSTSTORM HEAVY«) lub »BURZA PIASKOWA SILNA« (»SANDSTORM HEAVY«).
- Chmura pyłu wulkanicznego jako »CHMURA PYŁU WULKANICZNEGO« (»VOLCANIC ASH CLOUD«).
- Przederypcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna jako »PRZEDERUPCYJNA AKTYWNOŚĆ WULKANICZNA« (»PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY«) lub »ERUPCJA WULKANICZNA« (»VOLCANIC ERUPTION«).
Zastosowanie ma następująca specyfikacja:
»Przederypcyjna aktywność wulkaniczna« oznacza w tym kontekście odbiegającą od zwykłej lub zwiększającą się aktywność wulkaniczną, która może zapowiadać erupcję wulkaniczną.
- Dobre hamowanie jako »HAMOWANIE DOBRE« (»BRAKING ACTION GOOD«).
- Dobre do średniego hamowanie jako »HAMOWANIE DOBRE DO ŚREDNIEGO« (»BRAKING ACTION GOOD TO MEDIUM«).
- Średnie hamowanie jako »HAMOWANIE ŚREDNIE« (»BRAKING ACTION MEDIUM«).

- Średnie do słabego hamowanie jako »HAMOWANIE ŚREDNIE DO SŁABEGO« (»BRAKING ACTION MEDIUM TO POOR«).
- Słabe hamowanie jako »HAMOWANIE SŁABE« (»BRAKING ACTION POOR«).
- Gorzej niż słabe hamowanie jako »HAMOWANIE GORZEJ NIŻ SŁABE« (»BRAKING ACTION LESS THAN POOR«).

Zastosowanie mają następujące specyfikacje:

Dobre – wyhamowanie jest normalne w stosunku do zastosowanej siły hamowania kół oraz utrzymanie kierunku jest normalne.

Dobre do średniego – wyhamowanie lub utrzymanie kierunku na poziomie między dobrym a średnim.

Średnie – wyhamowanie jest zauważalnie zmniejszone w stosunku do zastosowanej siły hamowania kół lub utrzymanie kierunku jest zauważalnie zmniejszone.

Średnie do słabego – wyhamowanie lub utrzymanie kierunku na poziomie między średnim a słabym.

Słabe – wyhamowanie jest zauważalnie zmniejszone w stosunku do zastosowanej siły hamowania kół lub utrzymanie kierunku jest zauważalnie zmniejszone.

Gorzej niż słabe – wyhamowanie jest minimalne do żadnego w stosunku do zastosowanej siły hamowania kół lub utrzymanie kierunku jest niepewne.

- 2.2. Informacje rejestrowane na formularzu meldunków dotyczących aktywności wulkanicznej (wzór VAR) nie są przeznaczone do nadawania drogą radiotelefoniczną, ale po przylocie na lotnisko użytkownik statku powietrznego lub członek załogi lotniczej przekazuje je bezzwłocznie do lotniskowego biura meteorologicznego. Jeżeli przedmiotowe biuro nie jest dostępne, wypełniony formularz dostarcza się zgodnie z lokalnymi ustaleniami pomiędzy instytucjami zapewniającymi MET i ATS a użytkownikiem statku powietrznego.
3. PRZEKAZYWANIE INFORMACJI METEOROLOGICZNYCH OTRZYMYWANYCH ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI FONICZNEJ

Otrzymując specjalne meldunki z powietrza, organy ATS przekazują je bezzwłocznie odpowiedniemu meteorologicznemu biuru nadzoru (MWO). W celu zapewnienia uwzględnienia meldunków z powietrza w naziemnych systemach automatycznych, elementy takich meldunków należy nadawać z wykorzystaniem konwencji danych wyszczególnionych poniżej w określonej kolejności.

- ADRESAT. Podać wywoływaną stację oraz, w razie potrzeby, konieczne przekazanie.
- OZNACZNIK RODZAJU DEPEZJI. Podać skrót »ARS« w przypadku specjalnego meldunku z powietrza.
- ZNAK ROZPOZNAWCZY STATKU POWIETRZNEGO. Podać znak rozpoznawczy statku powietrznego z wykorzystaniem konwencji danych określonej dla rubryki 7 planu lotu, bez odstępu pomiędzy oznacznikiem użytkownika statku powietrznego a znakiem rejestracyjnym statku powietrznego lub znakiem identyfikacyjnym lotu, jeśli są stosowane.

Sekcja 1

Rubryka 0 — POZYCJA. Podać pozycję według szerokości geograficznej (stopnie jako 2 cyfry lub stopnie i minuty jako 4 cyfry, następnie bez odstępu N lub S) i według długości geograficznej (stopnie jako 3 cyfry lub stopnie i minuty jako 5 cyfr, następnie bez odstępu E lub W), bądź według znaczącego punktu nawigacyjnego określonego za pomocą zakodowanego oznacznika (2–5 znaków) lub według znaczącego punktu nawigacyjnego poprzedzającego namiar magnetyczny (3 cyfry), a także odległość w milach morskich (3 cyfry) mierzona od danego punktu. Poprzedzić znaczący punkt nawigacyjny wyrazem »TRAWERS« (»ABEAM«), w stosownych przypadkach.

Rubryka 1 — CZAS. Podać czas w godzinach i minutach według UTC (4 cyfry).

Rubryka 2 — POZIOM LOTU LUB WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA. Podać »F«, a następnie 3 cyfry (np. »F310«), gdy melduje się poziom lotu. Podać wysokość bezwzględna w metrach i dodać »M« lub w stopach i dodać »FT«, gdy melduje się wysokość bezwzględna. Podać »ASC« (poziom) podczas wznoszenia lub »DES« (poziom) podczas zniżania.

Sekcja 3

Rubryka 9 — ZJAWISKO WYWOŁUJĄCE SPECJALNY MELDUNEK Z POWIETRZA. Podawać zameldowane zjawisko w następujący sposób:

- umiarkowana turbulencja jako »TURB MOD«;
- silna turbulencja jako »TURB SEV«;
- umiarkowane oblodzenie jako »ICE MOD«;
- silne oblodzenie jako »ICE SEV«;
- silne fale górskie jako »MTW SEV«;
- burza bez gradu jako »TS«;
- burza z gradem jako »TSGR«;
- silna burza piaskowa jako »HVY SS«;
- silna burza pyłowa jako »HVY DS«;
- chmura pyłu wulkanicznego jako »VA CLD«;
- przederupcyjna aktywność wulkaniczna lub erupcja wulkaniczna jako »VA«;
- grad jako »GR«;
- chmury cumulonimbus jako »CB«.

CZAS NADANIA. Podać wyłącznie w przypadku gdy nadawana jest sekcja 3.

4. SZCZEGÓŁOWE PRZEPISY DOTYCZĄCE MELDOWANIA O USKOKU WIATRU I PYLE WULKANICZNYM

4.1. Meldowanie o uskoku wiatru

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

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

4.2. Meldowanie o aktywności wulkanicznej po wykonaniu lotu

4.2.1. Po przybyciu statku powietrznego na lotnisko użytkownik statku powietrznego lub członek załogi lotniczej bezzwłocznie dostarcza do lotniskowego biura meteorologicznego wypełniony formularz meldunku o aktywności wulkanicznej lub, jeżeli na lotnisku dostęp do lotniskowego biura meteorologicznego jest utrudniony, wypełniony formularz zostaje przekazany zgodnie z lokalnymi ustaleniami, dokonanymi przez instytucje zapewniające MET i ATS oraz użytkownika statku powietrznego.

4.2.2. Otrzymany przez lotniskowe biuro meteorologiczne wypełniony formularz komunikatu o aktywności wulkanicznej jest bezzwłocznie przekazywany do meteorologicznego biura nadzoru odpowiedzialnego za prowadzenie nadzoru meteorologicznego w rejonie informacji powietrznej, w którym aktywność wulkaniczna została zaobserwowana.”;

22) dodatek 6 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 6

WYPEŁNIANIE PLANU LOTU

1. Wzór formularza planu lotu ICAO

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

2. Instrukcja wypełniania formularza planu lotu

2.1. Zasady ogólne

Należy ściśle przestrzegać zalecanych formatów i sposobu podawania danych.

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

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

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

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

2.2. Instrukcje dotyczące wprowadzania danych ATS

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

Rubryka 7: ZNAK ROZPOZNAWCZY STATKU
POWIETRZNEGO
(MAKSYMALNIE 7 ZNAKÓW)

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

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

Rubryka 8: PRZEPISY WYKONYWANIA LOTU
I RODZAJ LOTU (JEDEN LUB DWA ZNAKI)

Przepisy wykonywania lotu

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

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

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

Rodzaj lotu

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

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

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

Rubryka 9: LICZBA I TYPY STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ KATEGORIA TURBULENCJI W ŚLADZIE AERODYNAMICZNYM

Liczba statków powietrznych (1 znak lub 2 znaki)

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

Typy statków powietrznych (od 2 do 4 znaków)

WPISAĆ odpowiedni oznacznik zgodnie z dokumentem 8643, Oznaczniki typu statku powietrznego,

LUB, jeżeli nie przypisano takiego oznacznika lub w przypadku lotów grupowych obejmujących więcej niż jeden typ, WPISAĆ ZZZZ, oraz OKREŚLIĆ w rubryce 18 (liczbę oraz) typ lub typy statków powietrznych poprzedzone TYP/.

Kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym (1 znak)

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

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

Rubryka 10: WYPOSAŻENIE I MOŻLIWOŚCI

Możliwości obejmują następujące elementy:

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

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

WPISAĆ jedną z następujących liter:

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

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

A	system lądowania GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV z SBAS)	K	MLS
C	Loran C	L	ILS
D	DME	M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR
F	ADF		
G	GNSS. Jeżeli jakakolwiek część lotu będzie wykonywana według przepisów IFR, dotyczy to odbiorników GNSS spełniających wymogi tomu I załącznika 10 ICAO.	P1	CPDLC RCP 400
		P2	CPDLC RCP240
		P3	SATVOICE RCP 400
H	HF RTF	P4-P9	Zarezerwowane na potrzeby wymaganej charakterystyki łączności
I	Nawigacja bezwładnościowa	R	Zatwierdzone do celów PBN
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2	T	TACAN
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	U	UHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A	V	VHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	W	Zatwierdzone do celów RVSM
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	X	Zatwierdzone zgodnie z MNPS
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Y	VHF z możliwością separacji międzykanałowej 8,33 kHz
		Z	Inne wyposażenie znajdujące się na pokładzie lub inne możliwości

Wszelkie znaki alfanumeryczne niewskazane powyżej są zastrzeżone.

Wyposażenie i możliwości w zakresie dozorowania

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

LUB

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

Mody A i C SSR

- A** – Transponder — Mod A (4 cyfry – 4 096 kodów)
- C** – Transponder — Mod A (4 cyfry – 4 096 kodów) i Mod C

Mod S SSR

- E** – Transponder – Mod S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, barometrycznej wysokości bezwzględnej i rozszerzonego sygnału typu squitter (ADS-B)
- H** – Transponder – Mod S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, barometrycznej wysokości bezwzględnej i rozszerzonego dozorowania
- I** – Transponder – Mod S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, ale brak możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej
- L** – Transponder – Mod S, w tym możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego, barometrycznej wysokości bezwzględnej, rozszerzone możliwości w zakresie sygnału typu squitter (ADS-B) oraz rozszerzone możliwości w zakresie dozorowania

- P** – Transponder – Mod S, w tym możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej, ale brak możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego
- S** – Transponder – Mod S, w tym zarówno możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej, jak i możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego
- X** – Transponder – Mod S bez możliwości w zakresie znaku rozpoznawczego statku powietrznego ani możliwości w zakresie barometrycznej wysokości bezwzględnej

ADS-B

- B1** – ADS-B z dedykowanymi możliwościami w zakresie 1 090 MHz ADS-B »out«
- B2** – ADS-B z dedykowanymi możliwościami w zakresie 1 090 MHz ADS-B »out« oraz »in«
- U1** – Możliwości w zakresie ADS-B »out« przy pomocy UAT
- U2** – Możliwości w zakresie ADS-B »out« oraz »in« przy pomocy UAT
- V1** – Możliwości w zakresie ADS-B »out« przy pomocy VDL Mod 4
- V2** – Możliwości w zakresie ADS-B »out« oraz »in« przy pomocy VDL Mod 4

ADS-C

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

Znaki alfanumeryczne niewskazane powyżej są zastrzeżone.

Rubryka 13: LOTNISKO I CZAS ODLOTU (8 ZNAKÓW)
--

- WPISAC** czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska odlotu ICAO, jak określono w dokumencie 7910, *Wskaźniki lokalizacji*;
- LUB**, jeżeli nie przypisano wskaźnika lokalizacji,
WPISAC ZZZZ oraz **OKREŚLIĆ** w rubryce 18:
- nazwę i lokalizację lotniska poprzedzone DEP/; lub
 - pierwszy punkt trasy lub radiolatarnię znacznikową poprzedzoną DEP/..., jeżeli dany statek powietrzny nie wystartował z lotniska;
- LUB**, jeżeli plan lotu otrzymano od statku powietrznego w locie,
WPISAC AFIL, oraz **OKREŚLIĆ** w rubryce 18 czteroliterowy wskaźnik ICAO lokalizacji organu ATS, od którego można uzyskać dodatkowe dane planu lotu, poprzedzony DEP/.

NASTĘPNIE, BEZ SPACJI,

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

Rubryka 15: TRASA

- WPISAC** pierwszą prędkość przelotową jak w lit. a) i pierwszy poziom przelotu jak w lit. b), bez spacji między nimi.
- NASTĘPNIE**, po strzałce, **WPISAC** opis trasy zgodnie z lit. c).

(a) Prędkość przelotowa (maksymalnie 5 znaków)
--

WPISAC prędkość rzeczywistą dla pierwszej lub całej przelotowej części lotu, wyrażoną w: kilometrach na godzinę, wyrażonych jako K, po którym następują 4 cyfry (np. K0830), lub węzłach, wyrażonych jako N, po którym następują 4 cyfry (np. N0485), lub

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

(b) *Poziom przelotu (maksymalnie 5 znaków)*

WPISAC planowany poziomy przelotu dla pierwszej lub całej części trasy, na której ma odbyć się lot, wyrażony jako: *poziomy lotu*, wyrażony jako litera F, po której następują 3 cyfry (np. F085; F330), *lub* *standardowy poziomy metryczny w dziesiątkach metrów*, jeżeli jest to zalecane przez właściwy organ, wyrażony jako litera S, po której następują 4 cyfry (np. S1130), *lub* *wysokość bezwzględna w setkach stóp*, wyrażoną jako litera A, po której następują 3 cyfry (np. A045; A100), *lub* *wysokość bezwzględna w setkach metrów*, wyrażoną jako M, po której następują 4 cyfry (np. M0840), *lub* *w przypadku niekontrolowanych lotów VFR – litery VFR.*

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

Loty wzdłuż wyznaczonych tras ATS

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

NASTĘPNIE

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

A NASTĘPNIE KAŻDORAZOWO

oznacznik następnego odcinka trasy ATS, nawet jeżeli jest on taki sam jak poprzedni,

LUBDCT, jeżeli lot do następnego punktu odbywa się poza wyznaczoną trasą, chyba że oba punkty są określone współrzędnymi geograficznymi.

Loty poza wyznaczonymi trasami ATS

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

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

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

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

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

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

1) Trasa ATS (od 2 do 7 znaków)

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

2) Znaczący punkt nawigacyjny (od 2 do 11 znaków)

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

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

— Tylko stopnie (7 znaków):

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

— Stopnie i minuty (11 znaków):

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

— Namiar i odległość od punktu odniesienia:

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

3) Zmiana prędkości lub poziomu (maksymalnie 21 znaków)

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

Przykłady: LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805 W/N0500F350

46N078 W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

4) Zmiana przepisów wykonywania lotu (maksymalnie 3 znaków)

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

VFR, jeżeli z IFR na VFR

IFR, jeżeli z VFR na IFR

Przykłady: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

5) Przelot ze wznoszeniem (maksymalnie 28 znaków)

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

Przykłady: C/48N050 W/M082F290F350

C/48N050 W/M082F290PLUS

C/52N050 W/M220F580F620

Rubryka 16: LOTNISKO DOCELOWE I CAŁKOWITY PRZEWIDYWANY CZAS PRZELOTU, LOTNISKO(-A) ZAPASOWE DLA LOTNISKA DOCELOWEGO

Lotnisko docelowe i całkowity czas przelotu (8 znaków)

WPISAĊ czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska docelowego ICAO, jak określono w dokumencie 7910, *Wskaźniki lokalizacji*,

LUB, jeżeli nie przypisano wskaźnika lokalizacji,

WPISAĊ ZZZZ oraz OKREŚLIĆ w rubryce 18 nazwę i lokalizację lotniska poprzedzone DEST/.

NASTĘPNIE, BEZ SPACJI,

WPISAĊ całkowity przewidywany czas przelotu.

Lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego

WPISAĊ czteroliterowy(-e) wskaźnik(-i) lokalizacji ICAO dla nie więcej niż dwóch lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego, jak określono w dokumencie 7910, *Wskaźniki lokalizacji*, oddzielony(-e) spacją,

LUB, jeżeli do lotnisk(-a) zapasowych(-ego) dla lotniska docelowego nie przypisano wskaźnika lokalizacji,

WPISAĊ ZZZZ oraz OKREŚLIĆ w rubryce 18 nazwę i lokalizację lotnisk(-a) zapasowych(-ego) dla lotniska docelowego poprzedzone ALTN/.

Rubryka 18: INNE INFORMACJE

Myślników lub ukośników należy używać wyłącznie zgodnie z poniższymi zaleceniami.

WPISAĊ **0** (zero) jeżeli nie ma dalszych informacji,

LUB, wszelkie inne niezbędne informacje w kolejności przedstawionej poniżej, w postaci odpowiedniego wskaźnika wybranego spośród wskaźników określonych poniżej, po którym następuje ukośnik i informacja, którą należy zapisać:

STS/ Powód specjalnej obsługi przez ATS, np. misja poszukiwawczo-ratownicza, jak poniżej:

ALTRV: w przypadku lotu wykonywanego zgodnie z rezerwacją wysokości;

ATFMX: w przypadku lotu zatwierdzonego do zwolnienia ze środków zarządzania przepływem ruchu lotniczego przez właściwy organ;

FFR: gaszenie pożarów;

FLTCK: kontrola lotu w celu kalibracji pomocy nawigacyjnych;

HAZMAT: w przypadku lotu przewożącego materiały niebezpieczne;

HEAD: lot ze statusem »szef państwa«;

HOSP: w przypadku lotu medycznego zadeklarowanego przez organy medyczne;

- HUM:** w przypadku lotu wykonującego misję humanitarną;
- MARSA:** w przypadku lotu, w ramach którego jednostka wojskowa bierze odpowiedzialność za separację samolotu wojskowego;
- MEDEVAC:** w przypadku ewakuacji ze względu na stan zagrożenia życia w sytuacji nadzwyczajnej;
- NONRVSM:** w przypadku lotu bez możliwości w zakresie RVSM, który ma być wykonywany w przestrzeni powietrznej RVSM;
- SAR:** w przypadku lotu zaangażowanego w misję poszukiwawczo-ratowniczą; oraz
- STATE:** w przypadku lotu wykorzystywanego przez służby wojskowe, celne lub policyjne.
- Inne powody wymagające specjalnej obsługi przez ATS należy oznaczyć symbolem »RMK/«.

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

SPECYFIKACJE RNAV

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

SPECYFIKACJE RNP

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

Wszelkie połączenia znaków alfanumerycznych niewskazane powyżej są zastrzeżone.

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

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

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

COM/ Należy wskazać wyposażenie i możliwości w zakresie łączności niewymienione w rubryce 10 lit. a).

DAT/ Należy wskazać wyposażenie i możliwości w zakresie transmisji danych niewymienione w rubryce 10 lit. a) lub »CPDLCX« w celu wskazania zwolnienia z wymogu wyposażenia w CPDLC-ATN-B1.

- SUR/** Należy wskazać wyposażenie i możliwości w zakresie dozoru niewymienione w rubryce 10 lit. b). Należy wskazać tyle specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru, ile ma zastosowanie do danego lotu, używając oznaczeń bez spacji. Kilka specyfikacji wymaganej charakterystyki dozoru oddziela się spacją. Przykład: RSP180 RSP400.
- Wpisać EUADSBX, EUEHSX, EUELSX lub ich połączenie, aby wskazać przyznane zwolnienia z wymogu wyposażenia w transpondery SSR Mod S lub nadajniki ADS-B.
- DEP/** Nazwa i lokalizacja lotniska odlotu, jeżeli w rubryce 13 wpisano ZZZZ, lub organu ATS, od którego można uzyskać dodatkowe dane planu lotu, jeżeli w rubryce 13 wpisano AFIL. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać w następujący sposób:
- 4 cyframi określającymi szerokość geograficzną w stopniach i dziesiątkach oraz jednostkach minut, po których następuje »N« (północ) lub »S« (południe), a następnie 5 cyfr określających długość geograficzną w stopniach i dziesiątkach oraz jednostkach minut, po których następuje »E« (wschód) lub »W« (zachód). W razie potrzeby uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera, np. 4620N07805 W (11 znaków).
- LUB,** Namiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu nawigacyjnego, jak określono poniżej:
- Identyfikacja znaczącego punktu nawigacyjnego, a następnie namiar od punktu w postaci 3 cyfr podających stopnie magnetyczne, a następnie odległość od danego punktu w postaci 3 cyfr wyrażających mile morskie. Na obszarach o wysokiej szerokości geograficznej, w przypadku których właściwy organ ustali, że odniesienie do stopni magnetycznych jest niepraktyczne, można użyć stopni geograficznych. W razie potrzeby uzupełnić prawidłową liczbę cyfr, wstawiając zera, np. punkt 180° magnetycznych w odległości 40 mil morskich od VOR »DUB« należy wyrazić jako DUB180040.
- LUB,** Pierwszy punkt trasy (nazwa lub SZER/DŁUG) lub radiolatarnia znacznikowa, jeżeli dany statek powietrzny nie wystartował z lotniska.
- DEST/** Nazwa i lokalizacja lotniska docelowego, jeżeli w rubryce 16 wpisano ZZZZ. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub namiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu nawigacyjnego, jak opisano w DEP/ powyżej.
- DOF/** Data odlotu w sześciocyfrowym formacie (RRMMDD, gdzie RR oznacza rok, MM oznacza miesiąc, a DD oznacza dzień).
- REG/** Znak przynależności państwowej lub wspólny znak i znak rejestracyjny danego statku powietrznego, jeżeli różni się od znaku rozpoznawczego statku powietrznego w rubryce 7.
- EET/** Znaczące punkty nawigacyjne lub oznaczniki granic FIR oraz łączne przewidywane czasy przelotu od startów do takich punktów lub granic FIR, jeżeli jest to przewidziane na podstawie porozumień dotyczących regionalnej żeglugi powietrznej lub przez właściwy organ.
- Przykłady: EET/CAP0745 XYZ0830
EET/EINN0204
- SEL/** Kod SELCAL w przypadku odpowiednio wyposażonego statku powietrznego.
- TYP/** Typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych), w razie potrzeby poprzedzony(-e) bez spacji numerem(-ami) statku(-ów) powietrznego(-ych) i oddzielony(-e) jedną spacją, jeżeli w rubryce 9 wpisano ZZZZ.
- Przykład: TYP/2F15 5F5 3B2
- CODE/** Adres statku powietrznego (wyrażony w postaci kodu alfanumerycznego składającego się z 6 znaków szesnastkowego systemu znaków), jeżeli jest wymagany przez właściwy organ. Przykład: »F00001« to najniższa wartość adresu statku powietrznego zawartego w określonym bloku zarządzanym przez ICAO.
- DLE/** Opóźnienie na trasie lub oczekiwanie – WPISAC znaczący punkt nawigacyjny/znaczące punkty nawigacyjne na trasie, w którym(-ych) planowane jest opóźnienie, a następnie podać długość opóźnienia, używając czterocyfrowego czasu w godzinach i minutach (ggmm).
- Przykład: DLE/MDG0030
- OPR/** Kod ICAO lub nazwa operatora statku powietrznego, jeżeli różni się od znaku rozpoznawczego statku powietrznego w rubryce 7.
- ORGN/** 8-znakowy adres AFTN nadawcy lub inne odpowiednie dane kontaktowe, w przypadku gdy nie można łatwo określić nadawcy planu lotu, zgodnie z wymogami właściwego organu.

- PER/** Dane dotyczące osiągow statku powietrznego, wyrażone pojedynczą literą, jak określono w dokumencie »Procedury służb żeglugi powietrznej – eksploatacja statków powietrznych« (PANS-OPS, dokument 8168), tom 1 – Procedury lotu, jeżeli jest to wymagane przez właściwy organ.
- ALTN/** Nazwa i lokalizacja lotnisk(a) zapasowych(-ego), jeżeli w rubryce 16 wpisano ZZZZ. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub zamiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu nawigacyjnego, jak opisano w DEP/powyżej.
- RALT/** czteroliterowy(-e) kod(y) ICAO dla lotnisk(a) zapasowych(-ego) na trasie, jak określono w dokumencie 7910, Wskaźniki lokalizacji, lub nazwy(-a) lotnisk(a) zapasowych(-ego) na trasie, jeżeli nie przydzielono kodu. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub zamiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu nawigacyjnego, jak opisano w DEP/powyżej.
- TALT/** czteroliterowy(-e) kod(y) ICAO lotniska zapasowego po starcie, jak określono w dokumencie 7910, Wskaźniki lokalizacji, lub nazwa lotniska zapasowego po starcie, jeżeli nie przydzielono kodu. W przypadku lotnisk niewymienionych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych lokalizację podać jako SZER/DŁUG lub zamiar i odległość od najbliższego znaczącego punktu nawigacyjnego, jak opisano w DEP/powyżej.
- RIF/** Szczegółowe dane dotyczące trasy do zmienionego lotniska docelowego, a następnie czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska ICAO. Zmieniona trasa podlega zmianie zezwolenia podczas lotu.
Przykłady: RIF/DTA HEC KLAX
RIF/ESP G94 CLA YPPH
- RVR/** Minimalny zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej dla lotu wyrażony 3 cyframi.
- RFP/** Wskazanie liczby zastępczych planów lotu przedłożonych w formacie »Q«, po którym następuje jedna cyfra wskazująca wersję zastąpienia.
Przykłady: RFP/Q2.
- RMK/** Wszelkie inne uwagi w języku potocznym, jeżeli są wymagane przez właściwy organ lub uznane za konieczne.

Rubryka 19: INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Maksymalny czas lotu

Po **E/** WPISAC czterocyfrową grupę podającą zapas paliwa w godzinach i minutach.

Osoby na pokładzie

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

Wyposażenie awaryjne i umożliwiające przetrwanie
--

- R/** (RADIO) SKREŚLIĆ U, jeżeli UHF na częstotliwości 243,0 MHz nie jest dostępna. SKREŚLIĆ V, jeżeli VHF na częstotliwości 121,5 MHz nie jest dostępna.. SKREŚLIĆ E, jeżeli awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT) nie jest dostępny.
- S/(WYPOSAŻENIE UMOŻLIWIĄJĄCE PRZETRWANIE)** SKREŚLIĆ wszystkie wskaźniki, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie. SKREŚLIĆ P, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie w warunkach polarnych. SKREŚLIĆ D, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie w warunkach pustynnych. SKREŚLIĆ M, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie na morzu. SKREŚLIĆ J, jeżeli nie przewozi się wyposażenia umożliwiającego przetrwanie w dżungli.
- J/(KAMIZELKI)** SKREŚLIĆ wszystkie wskaźniki, jeżeli nie przewozi się kamizelek ratunkowych. SKREŚLIĆ L, jeżeli kamizelki ratunkowe nie są wyposażone w światła.. SKREŚLIĆ F, jeżeli kamizelki ratunkowe nie są wyposażone we fluoresceinę.. SKREŚLIĆ U lub V lub obie te litery jak w R/powyżej, aby wskazać ewentualne możliwości kamizelek w zakresie łączności radiowej.

D/(SZALUPY) (LICZBA)	SKREŚLIĆ wskaźniki D i C, jeżeli nie przewozi się szalup; lub WPISAĆ liczbę przewożonych szalup; oraz (POJEMNOŚĆ) – WPISAĆ całkowitą pojemność, w liczbie osób, wszystkich przewożonych szalup; oraz (OSŁONA) – SKREŚLIĆ wskaźnik C, jeżeli szalupy nie mają osłon; oraz (KOLOR) – WPISAĆ kolor szalup, jeżeli są przewożone.
A/(KOLOR I OZNAKOWANIA STATKU POWIETRZNEGO)	WPISAĆ kolor statku powietrznego i istotne oznakowania.
N/(UWAGI)	SKREŚLIĆ wskaźnik N, w przypadku braku uwag, lub WSKAZAĆ wszelkie inne przewożone wyposażenie umożliwiające przetrwanie i wszelkie inne uwagi dotyczące tego wyposażenia.
C/(PILOT)	WPISAĆ imię i nazwisko pilota dowódcy.
2.3. WPISAĆ	Uzupełnione przez nazwę organu, agencji lub imię i nazwisko osoby uzupełniającej plan lotu”;

23) uchyla się suplement do załącznika.
