

Warszawa, dnia 27 sierpnia 2015 r.

Poz. 44

**WYTYCZNE Nr 9
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 26 sierpnia 2015 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania „Podręcznika zarządzania przestrzenią powietrzną”

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978) ogłasza się, co następuje:

§ 1.1. W celu umożliwienia optymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia użytkownikom przestrzeni powietrznej możliwości poruszania się po preferowanych trajektoriach lotu, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej, zaleca się stosowanie opracowanego przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) „Podręcznika zarządzania przestrzenią powietrzną”.

2. Podręcznik, o którym mowa w ust. 1, stanowi załącznik do wytycznych.

§ 2. Tracą moc wytyczne Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 września 2012 r. w sprawie promowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. ULC poz. 80).

§ 3. Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski



Menedżer Sieci
wyznaczony przez
Komisję Europejską

Załącznik do wytycznych Nr 9
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 26 sierpnia 2015 r.



Plan Usprawnienia Europejskiej Sieci Tras

CZĘŚĆ 3

Podręcznik Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Wytyczne dla Zarządzania Przestrzenią Powietrzną

Europejski Plan Operacyjny Sieci 2014-2018/19

Wydanie Listopad 2014

Zatwierdzono przez
Radę ds. Zarządzania Siecią
21 Listopada 2014

Plan Usprawnienia Europejskiej Sieci Tras (ERNIP)

Część 3

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną - Podręcznik ASM -

Podręcznik zarządzania przestrzenią powietrzną
dla zastosowania koncepcji elastycznego
wykorzystania przestrzeni powietrznej

Numer Wydania : 5.1
Data Wydania : 23/10/2014
Status : Wersja ostateczna
Przeznaczenie : Publiczne

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

CHARAKTERYSTYKA DOKUMENTU

TYTUŁ		
Plan Usprawnienia Europejskiej Sieci Tras Część 3		
Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM - Podręcznik zarządzania przestrzenią powietrzną dla zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej		
Identyfikator Dokumentu	Numer Wydania:	5.1
	Data Wydania:	23 październik 2014
Streszczenie		
<p>Niniejszy dokument zawiera Plan Usprawnienia Europejskiej Sieci Tras – Część 3 – Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną - Podręcznik ASM – Podręcznik Zarządzania Przestrzenią Powietrzną dla Zastosowania Koncepcji Elastycznego Wykorzystania Przestrzeni Powietrznej. Plan ten stanowi odpowiedź na Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010.</p> <p>Określa on ogólne funkcje Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM) oraz procedury Zarządzania Ruchem Lotniczym (ATM) niezbędne do zastosowania i wykorzystania Koncepcji Elastycznego Wykorzystania Przestrzeni Powietrznej.</p>		
Słowa kluczowe		
Menedżer Sieci FUA ASM	CDR AMC Wykorzystanie Przestrzeni Powietrznej	CBA TRA/TSA Cywilno-Wojskowy eAMI
Autorzy		
Zespół EUROCONTROL NMD/NOM/OPL		
Osoba(y) kontaktowa(e):	Telefon	Sekcja
Catalin Lepadatu	+32 2 729 33 27	NMD/NOM/OPL

STATUS, AUDIENCJA I DOSTĘPNOŚĆ					
Status		Przeznaczenie		Dostępność poprzez:	
Projekt wstępny	<input type="checkbox"/>	Publiczne	<input type="checkbox"/>	Intranet	<input checked="" type="checkbox"/>
Projekt	<input type="checkbox"/>	Interesariusze operacyjni	<input checked="" type="checkbox"/>	Extranet	<input checked="" type="checkbox"/>
Propozycja wydania	<input type="checkbox"/>	Ograniczona audiencja	<input type="checkbox"/>	Internet	<input checked="" type="checkbox"/>
Wersja ostateczna	<input checked="" type="checkbox"/>	Drukowana i elektroniczna kopia niniejszego dokumentu jest dostępna w Infocentrum Publikacyjnym			

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

WYKAZ ZMIAN W DOKUMENCIE

Poniższa tabela zawiera kompletną historię kolejnych wydań oraz zmian do niniejszego dokumentu.

Numer Wydania	Data Wydania	Przyczyna zmiany	Zmianie Strony
Wydanie 1.0	05/02/96	Wersja ostateczna (Uzgodniona podczas ANT/8 23/01/96)	Wszystkie
Wydanie 2.0	22/10/03	Wersja ostateczna (Uzgodniona podczas ANT/32 22/10/03)	Wszystkie
Wydanie 3.0	15/06/10	Wersja ostateczna (Uzgodniona podczas ANT/52 15/06/10)	Wszystkie
Wydanie 3.0	15/11/11	Poprawka 1 (Zatwierdzona przez Zespół NETOPS 15/11/2011)	Wszystkie
Wydanie 4.0	19/04/12	Wersja ostateczna (Zatwierdzona podczas NETOPS/3 08/05/12)	Wszystkie
Wydanie 4.0	07/09/2012	Edycja, Załącznik 11	Wszystkie
Wydanie 4.0	24/10/2012	Wersja ostateczna (Zatwierdzona podczas NETOPS/04 24/10/12)	Wszystkie
Wydanie 4.0	27/02/2013	Wersja ostateczna (Zatwierdzona podczas NETOPS/05 27/02/13)	Strony 2-8
Wydanie 5.0	24/10/2013	Wersja ostateczna (Zatwierdzona podczas NETOPS/07 24/10/13)	Wszystkie
Wydanie 5.0	28/11/2013	Wersja ostateczna zatwierdzona przez Radę ds. Zarządzania Siecią 28 listopada 2013	Żadne
Wydanie 5.1	23/10/2014	Wersja ostateczna (Zatwierdzona podczas NETOPS/09 21/05/14, NETOPS/10 23/10/14 i zatwierdzona przez Radę ds. Zarządzania Siecią on 21/11/14	Rozdział 4.5, 4.8, 6.1, 7.2 Załącznik 5, 6

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

LISTA KONTROLNA

Strona	Data	Strona	Data
i	07/09/12	4-1	19/04/12
ii	07/09/12	4-2	19/04/12
iii	07/09/12	4-3	19/04/12
iv	07/09/12	4-4	19/04/12
v	07/09/12	4-5	07/07/14
vi	07/09/12	4-6	19/04/12
vii	07/09/12	4-7	24/10/13
viii	07/09/12	4-8	07/07/14
ix	24/10/13	4-9	19/04/12
x	24/10/13	4-10	24/10/13
xi	07/09/12	5-1	19/04/12
xii	07/09/12	5-2	19/04/12
xiii	07/09/12	5-3	24/10/13
xiv	07/09/12	5-4	19/04/12
xv	07/09/12	5-5	07/09/12
xvi	24/10/13	5-6	19/04/12
xvii	07/09/12	6-1	23/10/14
xviii	07/09/12	6-2	24/10/13
xix	07/09/12	7-1	24/10/13
xx	07/09/12	7-2	07/07/14
1-1	19/04/12	7-3	24/10/13
1-2	07/09/12	Bibliografia	19/04/12
1-3	19/04/12	Lista Załączników	19/04/12
2-1	24/10/13	Załącznik 1	19/04/12
2-2	24/10/13	Załącznik 2	19/04/12
2-3	24/10/13	Załącznik 3	19/04/12
2-4	24/10/13	Załącznik 4	19/04/12
2-5	24/10/13	Załącznik 5	07/07/14
2-6	24/10/13	Załącznik 6	07/07/14
3-1	19/04/12	Załącznik 7	19/04/12
3-2	24/10/13	Załącznik 8	19/04/12
3-3	24/10/13	Załącznik 9	19/04/12
3-4	24/10/13	Załącznik 10	19/04/12
3-5	24/10/13	Załącznik 11	21/02/14

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

SPIS TREŚCI

CHARAKTERYSTYKA DOKUMENTU	v
WYKAZ ZMIAN W DOKUMENCIE	vii
LISTA KONTROLNA	ix
SPIS TREŚCI	xi
WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	xv
SKRÓTY	xvii
WYJAŚNIENIE DEFINICJI	xxi
1. DZIAŁ 1- WPROWADZENIE	1
1.1. Wprowadzenie do podręcznika ASM	1
1.1.1. Cel	1
1.1.2. Status	1
1.1.3. Zakres	1
1.1.4. Relacje ze specyfikacją EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej	1
1.1.5. Stosowanie	1
1.1.6. Konwencje	2
1.2. Tło	2
1.2.1. Cel ASM	2
1.2.2. Wprowadzenie do koncepcji FUA	2
1.3. Struktura podręcznika	3
2. DZIAŁ 2 – KONCEPCJA ELASTYCZNEGO UŻYTKOWANIA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	5
2.1. Wprowadzenie	5
2.1.1. Podstawy koncepcji FUA	5
2.1.2. Stosowanie koncepcji FUA	7
2.2. Trzy poziomy ASM	7
2.2.1. Wprowadzenie	7
2.2.2. ASM POZIOM 1 – Aspekty krajowe i międzynarodowe	7
2.2.3. ASM POZIOM 2 – Bieżąca alokacja przestrzeni powietrznej	8
2.2.4. ASM POZIOM 3 – Użytkowanie przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym	8
2.3. Struktury i procedury przestrzeni powietrznej	8
2.3.1. Zasady ogólne	8
2.3.2. Warunkowe drogi lotnicze	9
2.3.3. Czasowe ograniczenia i rezerwowanie przestrzeni powietrznej	10
2.3.4. Strefy lotów po obu stronach granicy	11
2.3.5. Procedury przestrzeni powietrznej wymagającej uprzedniej koordynacji/przestrzeni powietrznej o zredukowanej koordynacji	12
2.4. Zastosowanie koncepcji FUA	12
2.4.1. Trasy ATS	12
2.4.2. Ograniczenia przestrzeni powietrznej – strefy D, R, P	12
2.4.3. Przestrzeń powietrzna do wykonywania operacji po dowolnej trasie	13

 Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

2.4.4.	Kontrolowana przestrzeń powietrzna	14
2.4.5.	Niekontrolowana przestrzeń powietrzna	14
2.5.	Przejście do koncepcji FUA	15
2.6.	Relacje między ATS/ASM/ATFM	16
2.6.1.	Zasady ogólne	16
2.6.2.	Relacje między ASM/ATFM na poziomie strategicznym – poziom ASM 1.....	16
2.6.3.	Relacje między ASM/ATFM na poziomie przedtaktycznym – poziom ASM 2.....	16
2.6.4.	Relacje między ASM/ATFM na poziomie taktycznym – poziom ASM 3.....	17
3.	DZIAŁ 3- STRATEGICZNE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ POZIOM ASM 1)	20
3.1.	Zasady ogólne	20
3.2.	Planowanie przestrzeni powietrznej	20
3.2.1.	Cele strategiczne	20
3.2.2.	Zadania	20
3.2.3.	Zasady.....	21
3.2.4.	Wspólna organizacja pracy	22
3.2.5.	Proces wspólnego formułowania i przeglądu strategii przestrzeni powietrznej.....	23
3.2.6.	Proces wspólnych zmian w przestrzeni powietrznej.....	26
3.2.7.	Proces na poziomie ASM 1 do wytyczania przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach	28
3.2.8.	Dynamiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną.....	30
3.3.	Międzynarodowe aspekty planowania przestrzeni powietrznej.....	39
3.3.1.	Zasady ogólne	39
3.3.2.	Konfiguracje przestrzeni powietrznej.....	39
3.3.3.	ASM nad wodami otwartymi	40
3.3.4.	Proces wczesnego dostępu do tras weekendowych	41
3.3.5.	Pozostałe dodatkowe uzgodnienia ws. okresów dużego natężenia lotów	42
3.3.6.	Operacje po obu stronach granicy państwa FIR/UIR	43
3.3.7.	Opracowywanie sieci tras ATS i innych struktur przestrzeni powietrznej.....	47
3.4.	Krajowe i międzynarodowe procesy poziomu ASM 1 dla potrzeb alokacji przestrzeni powietrznej na poziomie ASM 2.....	49
3.4.1.	Koncepcja CDR i proces czasowej alokacji przestrzeni powietrznej (TAA)	49
3.4.2.	Przestrzeń powietrzna do wykonywania operacji po dowolnej trasie oraz proces alokacji tymczasowej przestrzeni powietrznej (TAA).....	49
3.4.3.	Ustanowienie zasad pierwszeństwa i procesu negocjacyjnego na poziomie ASM 1 dla przedtaktycznej alokacji przestrzeni powietrznej przez AMC.....	50
3.5.	Krajowe i międzynarodowe procesy poziomu ASM 1 dla potrzeb alokacji przestrzeni powietrznej na poziomie ASM 3.....	50
4.	DZIAŁ 4 – PRZEDTAKTYCZNE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ (POZIOM ASM 2)	52
4.1.	Zasady ogólne	52
4.2.	Zamówienia przestrzeni powietrznej – upoważnione organa zarządzania (AA – Aproved Agencies).....	52
4.3.	Zamówienia CDR – ACC/FMP.....	53
4.4.	Strefy ograniczone/niebezpieczne – powiadamianie o zmniejszonej aktywności	55
4.5.	Komórki zarządzania przestrzenią powietrzną – alokacja przestrzeni powietrznej	55
4.5.1.	Zasady ogólne	55
4.5.2.	Zadania	56
4.5.3.	Koncepcja głównego AMC.....	58
4.6.	Wydłużony okres dni wolnych od pracy	59

 Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

4.7.	Funkcje współpracy międzynarodowej	59
4.7.1.	Menedżer Sieci (NM)	59
4.7.2.	Obowiązki operatorów lotniczych (AO) w zakresie FUA.....	61
4.7.3.	Baza danych środowiska NM.....	64
4.7.4.	Zintegrowany system wstępnego przetwarzania planów lotów (IFPS)	64
4.7.5.	Funkcja „zmiany trasy dokonywanej przez operatora lotniczego” (AOWIR)	65
4.7.6.	Repozytorium danych o przestrzeni powietrznej	66
4.7.7.	Narzędzia wspierające ASM	67
4.8.	Harmonogram na poziomie ASM 2	68
4.8.1.	Do 48 godzin przed.....	68
4.8.2.	Dzień przed dniem operacji (D-1)	68
4.8.3.	Opublikowanie stref i/lub nowej dostępności CDR	69
4.8.4.	Zarządzanie ograniczoną przestrzenią powietrzną (RSA) w AUP/UUP.....	72
4.8.5.	Nieplanowana aktywacja TSA/TRA.....	74
4.8.6.	Wykorzystanie zarządzania taktycznego.....	79
4.9.	Procedury tymczasowe i awaryjne	79
4.9.1.	Tymczasowa instrukcja FUA (TFI)	79
4.9.2.	Procedura implementacji	80
4.9.3.	Dalsze procedowanie.....	80
4.9.4.	Obszary zastosowania.....	80
4.10.	ASM nad morzem pełnym na poziomie ASM 2	80
4.10.1.	Zasady ogólne	80
4.10.2.	Aktywacja stref niebezpiecznych nad morzem pełnym.....	80
4.10.3.	Aktywacja CDR nad morzem pełnym.....	81
4.10.4.	Alternatywne metody poprawy mechanizmu koordynacji międzynarodowej.....	81
4.10.5.	Zadania związane z AMC	82
5.	DZIAŁ 5- TAKTYCZNE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ (POZIOM ASM 3)	84
5.1.	Zasady ogólne	84
5.2.	Tryby cywilno-wojskowej koordynacji w czasie rzeczywistym	84
5.3.	Procedury koordynacji do przelotu przez trasy ATS i przestrzeń powietrzną.....	85
5.3.1.	Procedury koordynacji dla ruchu OAT do przelotu przez przestrzeń powietrzną kontrolowaną lub trasy ATS	85
5.3.2.	Procedury koordynacji dla ruchu GAT do przelotu przez przestrzeń powietrzną lub „poza trasą”	86
5.4.	Funkcje wsparcia systemowego	87
5.4.1.	Zasady ogólne	87
5.4.2.	Funkcja wykorzystania danych o przestrzeni powietrznej	87
5.4.3.	Podstawowe informacje plany lotu – funkcja identyfikacji.....	88
5.4.4.	Funkcja informowania o bieżącym planie lotu – funkcja separacji.....	88
5.4.5.	Funkcjonalność cichej koordynacji – funkcja przelotu przez przestrzeń powietrzną	88
5.4.6.	Funkcjonalność powiadamiania o zamiarze przelotu przez przestrzeń powietrzną	89
5.4.7.	Funkcja dialogu podczas przelotu przez przestrzeń powietrzną	89
5.5.	Wspólne lub współdzielone użytkowanie przestrzeni powietrznej	89
5.5.1.	Wspólne użytkowanie przestrzeni powietrznej	89
5.5.2.	Współdzielone użytkowanie przestrzeni powietrznej.....	90
5.6.	Dodatkowe procedury ASM	90
5.6.1.	Zasady ogólne	90
5.6.2.	Przestrzeń powietrzna kontrolowana	90
5.6.3.	Poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną	93
5.6.4.	Zawiadamianie i ogłaszanie	94

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

6.	DZIAŁ 6- PUBLIKACJA INFORMACJI ASM	96
6.1.	AIP/NOTAM dla decyzji podejmowanych na poziomie ASM 1	96
6.2.	Szczególne depesze ASM dla decyzji podejmowanych na poziomie ASM 2.....	104
6.2.1.	Plan użytkownika przestrzeni powietrznej (AUP)	104
6.2.2.	Zaktualizowany plan użytkownika przestrzeni powietrznej (UUP)	104
6.2.3.	Elektroniczna informacja zarządzania przestrzenią powietrzną (eAMI)	105
7.	DZIAŁ 7 – WYMAGANIA DOTYCZĄCE SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA.....	107
7.1.	Zasady ogólne	107
7.1.1.	Wstęp	107
7.1.2.	Wskaźniki FUA	108
7.1.3.	Definicje.....	108
7.1.4.	Skróty	108
7.2.	Wskaźniki poziomu stosowania FUA (FUR).....	110
7.2.1.	Poziom dostępności CDR (RoCA)	110
7.2.2.	Poziom dostępności przestrzeni powietrznej (RoAA)	111
7.2.3.	Poziom zainteresowania statków powietrznych (RAI)	113
7.2.4.	Poziom faktycznego wykorzystania CDR (RAU)	114
7.2.5.	Wskaźnik „okna czasowego” dostępności (TWA).....	114
7.3.	Wskaźnik efektywności lotu (FEI)	116
7.3.1.	Zasady ogólne	116
7.3.2.	Potencjalna efektywność lotu (PFE).....	117
7.3.3.	Całkowita potencjalna efektywność lotu (TPFE).....	117
7.3.4.	Uzyskana efektywność lotu (FER)	118
7.3.5.	Utracona efektywność lotu (FEL)	119
7.3.6.	Oferowana efektywność lotu (FEO)	119
7.3.7.	Rzeczywista efektywność lotu (AFE)	120
	BIBLIOGRAFIA.....	123
	WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	125

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

- Załącznik 1:** Przegląd ogólny i proces koncepcji FUA - Tabela odniesienia do podręcznika
- Załącznik 2:** Proces planowania i rozwoju sieci tras ATS
- Załącznik 3:** Wspólny harmonogram dla ATS/ASM/ATFM
- Załącznik 4:** Statut przestrzeni powietrznej
- Załącznik 5:** Opis planu użytkowania przestrzeni powietrznej
- Załącznik 6:** Opis zaktualizowanego planu użytkowania przestrzeni powietrznej
- Załącznik 7:** Przykład strony w AIP dotyczącej procesu wczesnego dostępu do tras weekendowych
- Załącznik 8:** Przykład ramowego porozumienia na poziomie państwowym w sprawie operacji po obu stronach granicy/FIR
- Załącznik 9:** Wzór porozumienia o współpracy w sprawie procedur koordynacji pomiędzy komórkami zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC) w zakresie alokacji i wspólnego użytkowania stref lotów po obydwu stronach granicy (CBA)
- Załącznik 10:** Wzór porozumienia o współpracy w sprawie procedur koordynacji w zakresie operacji po obydwu stronach granicy we wspólnych strefach zarządzania przez AMC
- Załącznik 11:** Wzór porozumienia ASM-NM o współpracy między komórką zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC) a Europejską Organizacją ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej w sprawie elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej oraz procedur awaryjnych

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

SKRÓTY

Skróty, których wyjaśnienie jest przedstawione w Podręczniku ASM są oznaczone gwiazdką *.

5LNC	Fife Letter Name-Codes (dla wyznaczonych punktów)
AA	Upoważniony podmiot *
ACC	Centrum Kontroli Obszaru*
ACP	Depesza akceptująca przekroczenie przestrzeni powietrznej
ADR	Baza Danych Przestrzeni Powietrznej
ADT	Zatwierdzony czas odlotu
AFTN	Sieć Stałej Telekomunikacji Lotniczej
AIM	Depesza informacji zarządzania przepływem ruchu lotniczego
AIP	Zbiór Informacji Lotniczych*
AIS	Służba Informacji Lotniczej*
AIXM	Model wymiany danych lotniczych
AMA	Strefa zarządzana przez AMC
AMC	Organ Zarządzania Przestrzenią Powietrzną*
AME	Wymiana depesz ATM
ANM	Depesza notyfikująca ATFCM*
ANT	Zespół Przestrzeni i Żeglugi Powietrznej EATM
AO	Operator statku powietrznego *
AOLO	Oficer łącznikowy z operatorami statków powietrznych
AOWIR	Zmiana trasy dokonywana przez operatora statku powietrznego, posiadającego aplikację kliencką CFMU (CFMU Client Application), podczas fazy planowania lotu (funkcja CFMU)
ARO	Biuro odpraw załóg*
ARN	Sieć Tras ATS
ASM	Zarządzanie przestrzenią powietrzną*
ASMSG	Podgrupa zarządzania przestrzenią powietrzną (Podgrupa ANT)
ATC	Kontrola ruchu lotniczego*
ATFCM	Zarządzanie przepływem i pojemnością ruchu lotniczego*
ATM	Zarządzanie ruchem lotniczym (ATS+ASM+ATFCM)*
ATS	Służby ruchu lotniczego*
ATSU	Organ służb ruchu lotniczego*
ATZ	Strefa ruchu lotniskowego
AUA	Przestrzeń powietrzna organu ATC
AUAG	Grupowanie przestrzeni powietrznej organu ATC
AUP	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej*
AW	Usługi lotnicze
AWY	Droga lotnicza*
BFD	Depesza podstawowych danych lotu
B2B	Biznes dla Biznesu
B2C	Biznes dla Klienta
CACD	Centralna baza danych o przestrzeni powietrznej i pojemności (dawne ENV)
CADF	Funkcja scentralizowanych danych o przestrzeni powietrznej ECAC*
CAR	Zmienione ograniczenie przestrzeni powietrznej
CAS	Przestrzeń powietrzna kontrolowana
CASA	Przydział slotów CFMU wspierany komputerowo
CBA	Strefa lotów po obydwu stronach granicy*

 Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

CDN	Depesza koordynacji przekroczenia przestrzeni powietrznej
CDR	Warunkowa droga lotnicza*
CEAC	Komitet NATO ds. Koordynacji Europejskiej Przestrzeni Powietrznej
CFD	Depesza zmiany danych lotu
CFL	Przydzielony poziom lotu*
CHMI	Wspólny interfejs człowiek – maszyna (CHMI) jest zdalnym narzędziem wykorzystywanym przez klientów zarządzania siecią
CIAM	Interfejs CFMU do zarządzania przestrzenią powietrzną
CIDIN	Wspólna sieć wymiany danych ICAO
CMU	Wojskowy organ kontroli
CPL	Bieżący plan lotu*
CTA	Obszar kontrolowany*
CTR	Strefa kontrolowana lotniska*
D	Strefa niebezpieczna
DAM	Dynamiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną
DCT	Kierowanie po prostej
DES	Depesza o zakończeniu zawieszenia
DOC	Dokument
EANPG	Europejska Grupa Planowania Żeglugi Powietrznej Regionu Europy i Północnego Atlantyku ICAO
EAPM	Podręcznik planowania przestrzeni powietrznej ECAC
eAMI	Elektroniczna informacja ASM
EAW	Wczesny dostęp do tras weekendowych
ECAC	Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego
ENV	Baza danych CFMU o środowisku (CADC)
EOBT	Przewidywany czas odblokowania
EUR ANP	Europejski Plan Żeglugi Powietrznej ICAO
FBZ	Strefa buforowa FPL
FDOD	Dział Przetwarzania Danych Lotu*
FIR	Rejon Informacji Powietrznej*
FLS	Depesza o zawieszeniu lotu
FMD	Dział Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego * (NM)
FMP	Stanowisko Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego*
FMS	System zarządzania lotem
FMU	Organ Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego
FPL	Złożony plan lotu*
FPPS	System przetwarzania planów lotów
FRA	Przestrzeń powietrzna do wykonywania operacji po dowolnych trasach
FTI	Tymczasowa instrukcja FUA*
FUA	Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej*
GAT	Ogólny ruch lotniczy*
HX	Nieokreślone godziny pracy
IATA	Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych
IACA	Międzynarodowe Zrzeszenie Linii Lotniczych
IAOPA	Międzynarodowa Rada Zrzeszeń Właścicieli Statków Powietrznych i Pilotów
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
IFATCA	Międzynarodowa Federacja Zrzeszeń Kontrolerów Ruchu Lotniczego

 Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

IFPS	Zintegrowany system wstępnego przetwarzania planów lotu*
IFR	Przepisy wykonywania lotu wg wskazań przyrządów
KOSPP	Krajowy organ wysokiego szczebla ds. polityki przestrzeni powietrznej
LoA	Porozumienie o współpracy
MOD	Minister Obrony Narodowej
MOT	Minister Transportu
NATO	Organizacja Paktu Północnoatlantyckiego
NAM	Strefa niezarządzana przez AMC
NAS	Krajowy system przestrzeni powietrznej
NETOPS Team	Zespół Operacyjny Sieci
NM	Menedżer Sieci
NMD	Dyrekcja Menedżera
NMC	Komórka zarządzania siecią (NM)
NOP	Portal operacji sieciowych
NOTAM	Wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje (nt. ustanowienia, stanu lub zmian urządzeń lotniczych, służb, procedur, a także o niebezpieczeństwie), których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi *
OAT	Operacyjny ruch lotniczy*
OLDI	Wymiana danych w czasie rzeczywistym
OPSD	Dział operacji (NM)
P	Strefa zakazana
PBN	Nawigacja oparta o charakterystyki
PCA	Przestrzeń powietrzna wymagająca wcześniejszej koordynacji*
PRISMIL	Paneuropejskie repozytorium informacji wspierających operacje wojskowe
R	Strefa zakazana
RAD	Dokument o dostępności dróg lotniczych*
RCA	Przestrzeń powietrzna o zredukowanej koordynacji*
RDPS	System przetwarzania danych radarowych
RJC	Depesza o odmowie przekroczenia przestrzeni powietrznej
RNAV	Nawigacja obszarowa*
RNDSG	Podgrupa ds. Rozwoju Sieci Tras
RRN	Depesza powiadamiająca o zmianie trasy
RSA	Ograniczona przestrzeń powietrzna
SAM	Depesza o przydzieleniu slotu
SAR	Poszukiwanie i Ratownictwo
SID	Standardowy odlot według wskazań przyrządów*
SITA	Międzynarodowe Stowarzyszenie Telekomunikacji Lotniczej
SLC	Depesza o unieważnieniu slotu
SRM	Depesza o poprawieniu slotu
SSR	Wtórny radar dozoru
STAR	Standardowy dołot według wskazań przyrządów*

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

TAA	Proces tymczasowej alokacji przestrzeni powietrznej*
TACT	Taktyczny System NM
TMA	Rejon kontrolowany lotniska/węzła lotniska*
TRA	Strefa czasowo rezerwowana*
TSA	Strefa czasowo wydzielona*
UAC	Centrum kontroli obszaru górnej przestrzeni powietrznej
UIR	Górny Rejon Informacji Powietrznej
UTC	Uniwersalny czas skoordynowany
UUP	Zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej
VFR	Przepisy wykonywania lotów z widocznością
VMC	Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością
WGS	Światowy system geodezyjny
XAP	Depesza o kontrpropozycji przelotu przez przestrzeń powietrzną
XCM	Depesza o unieważnieniu przelotu przez przestrzeń powietrzną
XIN	Depesza zawiadamiająca o zamiarze przelotu przez przestrzeń powietrzną
XRQ	Depesza zamawiająca przelot przez przestrzeń powietrzną

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

DEFINICJE

Wyrażenia stosowane w Podręczniku ASM mają następujące znaczenie.

Definicje ICAO są oznaczone literą (I) na końcu tekstu.

Niektóre wyrażenia mogą posiadać uwagi wyjaśniające, pisane kursywą.

B

Baza danych przestrzeni powietrznej – zapewnia ujednoczone źródło aktualnych informacji na temat przeszłego, teraźniejszego i przyszłego statusu przestrzeni powietrznej, tras, pojemności sektora, pojemności lotniska, pasów startowych w użyciu, wstępnie ustalonych scenariuszy ATFCM oraz ich sposobu działania w celu rozwiązania problematycznych stref ruchu lotniczego itp., dla których rozpoznana władza podjęła decyzję w odniesieniu do implementacji, przydziału, aktywacji itp.

Baza danych środowiska NM – jest szczególną częścią bazy danych CFMU zawierającą wszystkie dane dotyczące organizacji i struktury przestrzeni powietrznej, organizacji operacyjnej ACC i pojemności ATC. Baza danych środowiska jest wykorzystywana przez system NM do obliczania profili lotu, z uwzględnieniem wszelkich ograniczeń przestrzeni powietrznej.

Bieżący plan lotu (CPL) oznacza plan lotu z ewentualnymi zmianami, wynikającymi z kolejnych zezwoleń. **(I)**

*Gdy użyto słowa „depesza” wraz z wyżej wymienionym hasłem, to określa ono treść i formę złożonego planu lotu zgodnie z formularzem, przesyłanym z jednego organu do drugiego. **(I)***

Biuro odpraw załóg (ARO) oznacza organ ustanowiony w celu przyjmowania meldunków dotyczących służb ruchu lotniczego oraz planów lotu składanych przed lotem. **(I)**

B2B Usługi dla Biznesu; oznacza usługi oferowane za pośrednictwem programowego interfejsu; oznacza to, że klient rozwija oprogramowanie, które wykorzystuje interfejs, w celu dostępu do usług; dotyczy to usług internetowych NOP B2B.

B2C Usługi dla Klienta; oznacza usługi (biznesowe) oferowane za pośrednictwem interfejsu użytkownika, który jest własnością NM (CHMI, Portal); oznacza to, że klient nie musi rozwijać jakiegokolwiek oprogramowania, w celu uzyskania dostępu do oferowanych usług.

C

Centrum kontroli obszaru (ACC) oznacza organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych w podległych mu obszarach kontrolowanych. **(I)**

Cicha koordynacja (patrz definicja Trybu aktywnego koordynacji cywilno-wojskowej w czasie rzeczywistym).

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

D

Depesza notyfikująca zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ANM) jest oficjalnym sposobem notyfikowania środków ATFCM. Sporządzana przez CFMU na dzień przed dniem operacji w celu zapewnienia podsumowania planowanych środków ATFCM oraz do przekazania wszelkich szczególnych instrukcji lub wymagań dotyczących łączności, związanych z tymi środkami.

Dokument o dostępności dróg lotniczych (RAD) oznacza strategicznie planowany system dróg dla obszaru CFMU uzgodniony podczas corocznego spotkania ICAO Stratplan. RAD jest opracowywany w ramach działalności CFMU ATFM w celu najefektywniejszego wykorzystania pojemności ATC, pozwalając jednocześnie operatorom statków powietrznych na elastyczne planowanie lotu. RAD umożliwia ATC maksymalizację pojemności przez określenie dróg, które zapewniają zorganizowany system głównego przepływu ruchu przez obszary zagęszczone oraz zmniejszenie przekraczania głównych przepływów w punktach krytycznych.

Droga lotnicza (AWY) oznacza obszar kontrolowany lub jego część, ustanowione w postaci korytarza.
(I)

Dyrekcja ds. zarządzania siecią – jest dyrekcją EUROCONTROL nominowaną przez KE jako europejski menedżer sieci, celem wykonywania funkcji sieciowych zgodnie z warunkami określonymi w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 691/2010.

Dział operacji (OPSD) jest jednostką CFMU odpowiedzialną za planowanie, koordynację i wykonywanie strategicznego, przedtaktycznego i taktycznego zarządzania przepływem i pojemnością ruchu lotniczego, jak również za gromadzenie, aktualizację, przetwarzanie i rozsyłanie danych o operacjach lotu i o infrastrukturze żeglugi powietrznej. Obejmuje to m.in. kierowanie zintegrowanym systemem wstępnego przetwarzania planów lotu i bazą danych o środowisku (ATS).

Dział przetwarzania danych lotu (FDOD) jest organem CFMU odpowiedzialnym za gromadzenie, aktualizowanie, przetwarzanie i rozsyłanie danych o operacjach lotniczych i o infrastrukturze żeglugi powietrznej. Obejmuje to m.in. zarządzanie zintegrowanym systemem wstępnego przetwarzania planów lotu i bazą danych o środowisku ATS.

Dział zarządzania przepływem ruchu lotniczego (FMD) oznacza komórkę CFMU odpowiedzialną za planowanie, koordynację i wykonywanie strategicznego, przedtaktycznego i taktycznego zarządzania przepływem i pojemnością ruchu lotniczego.

E

eAMI lub elektroniczna informacja ASM jest elektroniczną depeszą zawierającą wszystkie alokacje przestrzeni powietrznych (ASM poziom 1 i 2) i wynikające z nich otwarcia CDR2 i potwierdzenie zamknięcia CDR1 i tras ATS opublikowanych uprzednio NOTAM-em.

F

Funkcja Scentralizowanych Danych o Przestrzeni Powietrznej (CADF) oznacza funkcję ASM powierzoną CFMU przez państwa ECAC w celu uzyskiwania informacji o warunkowych drogach

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

lotniczych (CDR) zawartych w różnych krajowych AUP. CADF polega na zestawieniu tych informacji w jeden, spójny wykaz, depeşe dostępności warunkowych dróg lotniczych (GRAM).

I

Instrukcje ATC są to polecenia wydawane przez kontrolę ruchu lotniczego, wymagające od pilota podjęcia określonego działania. **(I)**

K

Komórka zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC) oznacza wspólną cywilno-wojskową komórkę odpowiedzialną za codzienne zarządzanie i tymczasową alokację krajowej lub subregionalnej przestrzeni powietrznej, będących w jurysdykcji jednego lub więcej państw ECAC.

Koncepcja elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) jest oparta na fundamentalnej zasadzie, że przestrzeni powietrznej nie należy wyznaczać jako tylko cywilną lub wojskową przestrzeń powietrzną, ale raczej należy ją uważać jako jedną całość, w której wymagania wszystkich użytkowników muszą zostać uwzględnione w miarę możliwości.

Konfiguracja przestrzeni powietrznej odnosi się do uprzednio zdefiniowanej i skoordynowanej organizacji tras ATS ARN (sieć tras ATS – ARN (ATS Route Network)) lub tras terminalowych i związanych z nimi strukturami przestrzeni powietrznej (łącznie z tymczasową rezerwacją przestrzeni powietrznej, w zależności od przypadku) i podziału na sektory ATC.

Koordinacja ATC jest procesem wymiany pomiędzy organami ATC lub kontrolerami w ramach organu, niezbędnych danych lotu, danych radarowych i informacji nt. kontroli w celu postępowania w uzgodniony sposób, wraz z postępowaniem lotu(ów) kontrolowanego(ych).

Koordinacja cywilno-wojskowa oznacza komunikację pomiędzy elementami cywilnymi i wojskowymi (odpowiedni pracownicy takich organów lub systemy techniczne) niezbędne do zapewnienia bezpiecznego, skutecznego i harmonijnego użytkowania przestrzeni powietrznej.

Koordinacja werbalna (patrz definicja Trybu aktywnego koordynacji cywilno-wojskowej w czasie rzeczywistym).

L

Lotnictwo ogólne obejmuje operacje statków powietrznych inne niż handlowy przewóz lotniczy lub usługi lotnicze. **(I)**

M

Menedżer sieci – oznacza podmiot, któremu zgodnie z art. 6 Rozporządzenia (WE) nr 551/2004 powierzono wykonywanie zadań określonych w tym artykule i Rozporządzeniu Komisji UE nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 691/2010.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

N

Nawigacja obszarowa (RNAV) oznacza metodę nawigacji, która pozwala na loty statków powietrznych po dowolnie określonym torze lotu w zasięgu naziemnych lub umieszczonych w przestrzeni urządzeń nawigacyjnych lub w granicach możliwości urządzeń autonomicznych, albo przy stosowaniu kombinacji tych urządzeń. **(I)**

Notice to Airmen (NOTAM) oznacza wiadomość rozpowszechnianą za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierającą informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi. **(I)**

O

Obszar kontrolowany (CTA) oznacza przestrzeń powietrzną kontrolowaną rozciągającą się w górę od określonej granicy nad ziemią. **(I)**

Ogólny ruch lotniczy (GAT) obejmuje wszystkie loty wykonywane zgodnie z zasadami i procedurami ICAO lub krajowymi przepisami z zakresu lotnictwa cywilnego.

GAT może obejmować loty wojskowe, dla których przepisy i procedury ICAO odpowiadają w całości ich wymaganiom operacyjnym.

Ograniczenie FUA – stanowi ograniczenie wprowadzone w bazie danych CACD w celu zarządzania akceptacją FPL poprzez powiązaną ograniczoną/zarezerwowaną strefę. Wraz z aktywacją ograniczenia FUA, wszystkie FPL przechodzące przez powiązaną ograniczoną/zarezerwowaną strefę będą odrzucone, jeżeli są one w związku z jakimkolwiek włączeniem lub wyłączeniem określonym przez ograniczenie. Aktywacja ograniczenia FUA wywołana będzie przydziałem związanej zarezerwowanej/ograniczonej strefy poprzez AUP/UUP.

Ograniczenie przestrzeni powietrznej oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której, w określonym czasie mogą mieć miejsce działania niebezpieczne dla lotu statków powietrznych (strefa niebezpieczna) lub takie przestrzenie powietrzne nad lądem lub wodami terytorialnymi państwa, w których lot statku powietrznego jest ograniczony, zgodnie z pewnymi określonymi warunkami (strefa ograniczona) lub przestrzenie powietrzne nad lądem lub wodami terytorialnymi państwa, w których lot statku powietrznego jest zakazany.

Operacyjny ruch lotniczy (OAT) obejmuje wszystkie loty, które nie spełniają przepisów ustanowionych dla GAT i dla których przepisy i procedury zostały określone przez właściwe władze krajowe.

OAT może obejmować loty cywilne, takie jak loty próbne, dla których spełnienie wymagań operacyjnych wiąże się z pewnymi odstępstwami od przepisów ICAO.

Operator statku powietrznego oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo eksploatujące lub oferujące eksploatację statku powietrznego. **(I)**

W kontekście FUA, "operacje statków powietrznych" obejmują wszelkie operacje poza usługami lotniczymi, tzn. operacje handlowe i lotnictwo ogólne.

Organ ATC jest to wyrażenie ogólne oznaczające zarówno ośrodek kontroli obszaru, organ kontroli zbliżania lub organ kontroli lotniska. **(I)**

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

Organ służb ruchu lotniczego (ATSU) jest to wyrażenie ogólne oznaczające zarówno organ kontroli ruchu lotniczego, jak i organ informacji powietrznej oraz biuro odpraw załóg. **(I)**

P

Plan lotu oznacza określone informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu statku powietrznego, dostarczane organom służb ruchu lotniczego. **(I)**

Plan operacyjny sieci – oznacza plan opracowany przez menedżera sieci w koordynacji z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną celem zorganizowania jego działalności operacyjnej w perspektywie krótko – i średnioterminowej zgodnie z zasadami przewodnimi planu strategicznego sieci. W swojej części dotyczącej projektowania europejskiej sieci tras (ERND) plan operacyjny sieci obejmuje plan usprawnienia europejskiej sieci tras (ERNIP).

Plan usprawnienia europejskiej sieci tras (ERNIP) – oznacza plan opracowany przez menedżera sieci w koordynacji z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, który uwzględnia wynik jego działalności operacyjnej w zakresie projektowania sieci tras w perspektywie krótko- i średnioterminowej zgodnie z zasadami przewodnimi planu strategicznego sieci.

Plan użytkownika przestrzeni powietrznej (AUP) oznacza depeszę ASM o statusie NOTAM, zawiadamiającą o decyzjach na danych dzień podjętych przez komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną, a dotyczących tymczasowej alokacji przestrzeni powietrznej, znajdującej się pod jurysdykcją tej komórki. Depesza jest wysyłana w formacie standardowym.

Plan strategiczny sieci – oznacza plan, spójny z europejskim centralnym planem zarządzania ruchem lotniczym (centralnym planem ATM), opracowany przez menedżera sieci w koordynacji z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, określający przewodnie zasady działalności operacyjnej sieci oraz jej perspektywy długoterminowe.

Pole manewrowe oznacza część lotniska, wyłączając płyty, przeznaczoną do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych. **(I)**

Poziom 1 - strategiczne ASM oznacza określanie i przegląd, w miarę potrzeby, krajowej polityki przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem krajowych i międzynarodowych wymagań w zakresie przestrzeni powietrznej.

Poziom 2 - przedtaktyczne ASM oznacza wykonywanie zarządzania operacyjnego w ramach istniejących struktur i procedur ATM, określonych na poziomie 1 ASM oraz osiąganie szczególnych porozumień pomiędzy zaangażowanymi władzami cywilnymi i wojskowymi.

Poziom 3 - taktyczne ASM oznacza, w dniu operacji, aktywację, dezaktywację lub zmianę alokacji w czasie rzeczywistym przestrzeni powietrznej alokowanej na poziomie 2 ASM oraz rozwiązywanie szczególnych problemów związanych z przestrzenią powietrzną lub indywidualnych sytuacji ruchowych OAT/GAT w czasie rzeczywistym pomiędzy cywilnymi a wojskowymi organami ATS lub kontrolerami, w zależności od przypadku. Ta koordynacja może się odbywać w trybie aktywnym lub pasywnym, z udziałem lub bez kontrolera.

Proces tymczasowej alokacji przestrzeni powietrznej składa się z procesu alokacji przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach, wyznaczonej do tymczasowej rezerwacji (TRA/TSA) lub ograniczeń (D/R), a określanych bardziej ogólnie jako strefy "zarządzane przez AMC".

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

Przedtaktyczna koordynacja cywilno-wojskowa (patrz definicja poziom 2 – przedtaktyczne ASM).

Przestrzenie powietrzne ATS są to oznaczone alfabetycznie przestrzenie powietrzne o określonych wymiarach, wewnątrz których mogą być wykonywane określone rodzaje lotów, i dla których zostały ustalone służby ruchu lotniczego i przepisy o operacjach. **(I)**

Przestrzenie powietrzne ATS są sklasyfikowane jako klasy od A do G (I).

Przestrzeń powietrzna kontrolowana oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana, zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej. **(I)**

Wyrażenie „przestrzeń powietrzna kontrolowana” jest określeniem ogólnym, które obejmuje przestrzeń powietrzną ATS klasy A, B, C, D i E.

Przestrzeń powietrzna kontrolowana obejmuje obszar kontrolowany (CTA), rejon kontrolowany lotniska/węzła lotnisk (TMA), drogę lotniczą (AWY) oraz strefę kontrolowaną lotniska (CTR). (I)

Przestrzeń powietrzna o zredukowanej koordynacji (RCA) jest częścią przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach, w której lot GAT może być wykonywany poza drogą lotniczą, bez konieczności uprzedniej koordynacji pomiędzy ATC a kontrolerem OAT, inicjowanej przez ATC.

Przestrzeń powietrzna terminalowa jest wyrażeniem ogólnym obejmującym rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk (TMA), obszar kontrolowany (CTA), strefę kontrolowaną lotniska (CTR), strefę, w której obowiązują przepisy szczególne (SRZ), strefę ruchu lotniskowego (ATZ) lub wszelkie inne określenia, takie jak rejon informacji o ruchu (TIA - Traffic Information Area) lub strefa informacji o ruchu (TIZ - Traffic Information Zone) oraz klasyfikację przestrzeni powietrznej, stosowane do opisywania przestrzeni powietrznej wokół lotniska.

Przestrzeń powietrzna wymagająca wcześniejszej koordynacji (PCA) jest częścią przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach, w której lot GAT może być wykonywany poza drogą lotniczą, jedynie w przypadku wcześniejszej koordynacji pomiędzy ATC a kontrolerem OAT, zainicjowanej przez ATC.

Przydzielony poziom lotu (CFL) jest poziomem lotu, na którym statek powietrzny może wykonywać lot lub do którego może wejść/zniżyć się, zgodnie z warunkami określonymi przez organ ATC.

R

Rejon Informacji Powietrznej (FIR) oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa. **(I)**

Rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk (TMA) jest obszarem kontrolowanym ustanawianym zwykle u zbiegu tras ATS w pobliżu jednego lotniska lub kilku ważniejszych lotnisk. **(I)**

Rezerwacja przestrzeni powietrznej oznacza określoną przestrzeń powietrzną czasowo zarezerwowaną do wyłącznego lub szczególnego wykorzystania przez określone kategorie użytkowników. **(I)**

Ruch lotniczy oznacza ruch wszystkich statków powietrznych podczas lotu oraz na polu manewrowym lotniska. **(I)**

Ruch pozatrasowy obejmuje cały ruch GAT wykonujący loty poza opublikowaną siecią tras ATS.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Ruch trasowy obejmuje cały ruch GAT wykonujący loty wzdłuż opublikowanej sieci tras ATS.

S

Służba informacji lotniczej (AIS) Służba ustanowiona w wyznaczonym obszarze, odpowiedzialna za dostarczanie informacji/ danych lotniczych niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa, regularności i efektywności żeglugi powietrznej. **(I)**

Informacje te obejmują dostępność urzędzeń i służb żeglugi powietrznej oraz procedur z nimi związanych i muszą być zapewniane personelowi operacji lotniczych i służbie informacji powietrznej.

Służba kontroli ruchu lotniczego oznacza służbę ustanowioną w celu:

- a) zapobiegania kolizjom:
 - 1) między statkami powietrznymi w locie, i
 - 2) statków powietrznych na polu manewrowym z przeszkodami i innymi statkami powietrznymi, oraz
- b) usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego. **(I)**

Służby ruchu lotniczego jest to wyrażenie ogólne oznaczające odpowiednio służbę informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradczą ruchu lotniczego, służbę kontroli ruchu lotniczego (służba kontroli obszaru, służba kontroli zbliżania lub służba kontroli lotniska). **(I)**

Stała trasa ATS jest trasą ATS wyznaczoną na stałe i nie podlega codziennemu zarządzaniu na poziomie 2 ASM przez AMC.

Standardowy dołot według wskazań przyrządów (STAR) oznacza wyznaczoną trasę dołotu IFR, łączącą znaczący punkt nawigacyjny, zwykle na trasie ATS, z punktem, od którego może rozpocząć się opublikowana procedura podejścia instrumentalnego. **(I)**

Standardowy odłot według wskazań przyrządów (SID) oznacza wyznaczoną trasę odłotu IFR, łączącą lotnisko lub określoną drogę startową tego lotniska z określonym znaczącym punktem nawigacyjnym, zwykle na wyznaczonej trasie ATS, w którym zaczyna się faza lotu po trasie. **(I)**

Stanowisko zarządzania przepływem ruchu lotniczego (FMP) jest stanowiskiem pracy ustanowionym w ramach ACC w celu zapewnienia niezbędnej komunikacji z CEU (Central Executive Unit – Centralna Komórka Zarządzająca) w sprawach dotyczących zapewniania służby ATFCM oraz komunikacji z krajowymi AMC w sprawach dotyczących służby ASM.

Strategiczna koordynacja cywilno-wojskowa (patrz definicja poziom 1 – strategiczne ASM).

Strefa czasowo rezerwowana (TRA) jest przestrzenią powietrzną o określonych wymiarach, będącą normalnie pod jurysdykcją jednej władzy lotniczej i czasowo rezerwowaną, zgodnie z dwustronnym porozumieniem, do szczególnego użytkowania przez inną władzę lotniczą oraz przez którą dopuszcza się przelot innego ruchu, po uzyskaniu zezwolenia ATC.

W kontekście FUA, wszystkie TRA oznaczają rezerwacje przestrzeni powietrznych podlegające zarządzaniu i alokacji na poziomie 2 ASM.

Strefa czasowo wydzielona (TSA) jest przestrzenią powietrzną o określonych wymiarach, będącą normalnie pod jurysdykcją jednej władzy lotniczej i czasowo wydzielaną, zgodnie z

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

dwustronnym porozumieniem, do wyłącznego użytkowania przez inną władzę lotniczą oraz przez którą nie dopuszcza się przelotu innego ruchu.

W kontekście FUA, wszystkie TSA oznaczają rezerwacje przestrzeni powietrznych podlegające zarządzaniu i alokacji na poziomie 2 ASM.

Strefa kontrolowana lotniska (CTR) oznacza przestrzeń powietrzną kontrolowaną rozciągającą się od powierzchni ziemi do określonej granicy górnej. **(I)**

Strefa lotów po obu stronach granicy (CBA) oznacza ograniczenie lub rezerwację przestrzeni powietrznej ustanowioną ponad granicami państwowymi z powodu szczególnych wymagań operacyjnych. Może mieć postać strefy tymczasowo wydzielonej (TSA) lub strefy tymczasowo rezerwowanej (TRA).

Strefa niebezpieczna (D) oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której mogą odbywać się, w podanym czasie, działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych. **(I)**

W kontekście FUA, niektóre strefy niebezpieczne podlegające zarządzaniu i alokacji na poziomie 2 są ustanawiane na poziomie 1, jako "strefy zarządzane przez AMC" i jako takie są określane w AIP.

Strefa ograniczona (R) jest częścią przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi Państwa, w której lot statku powietrznego jest ograniczony pewnymi określonymi warunkami. **(I)**

W kontekście koncepcji FUA, niektóre strefy ograniczone podlegające zarządzaniu i alokacji na poziomie 2 ASM są ustanawiane na poziomie 1 ASM, jako "strefy zarządzane przez AMC" i jako takie są określane w AIP.

Strefa zakazana (P) jest częścią przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi Państwa, w której lot statku powietrznego jest zakazany. **(I)**

Strefa zarządzana przez AMC oznacza obszar podlegający zarządzaniu i alokacji przez AMC na poziomie 2 ASM (przedtaktycznym).

Zgodnie z procesem czasowej alokacji przestrzeni powietrznej (TAA – Temporary Airspace Allocation), te zarządzane strefy są albo formalnymi strukturami nazywanymi "TSA lub TRA" albo strefami R i D, które są zarządzane na poziomie 2 ASM w ten sam sposób jak TSA/TRA.

Struktury ad-hoc odnoszą się do struktur przestrzeni powietrznej, tras lub obszarów, wymaganych do zaspokojenia potrzeb operacyjnych w czasie krótszym niż proces poziomu 1. Ustanowienie takich struktur ad-hoc na poziomie 2 i 3 powinno być zgodne z ogólnymi kryteriami projektowania i zarządzania bezpieczeństwem.

Struktury przestrzeni powietrznej oznaczają szczególne części przestrzeni powietrznej zaprojektowane w celu przyjęcia i zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych.

W kontekście FUA, "struktury przestrzeni powietrznej" obejmują przestrzeń powietrzną kontrolowaną, trasy ATS, sektory ATC, strefy niebezpieczne (D), strefy o ograniczonym ruchu lotniczym (R), strefy zakazane (P), strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA), strefy lotów po obydwu stronach granicy (CBA).

System zarządzania lotem (FMS) jest zintegrowanym systemem, składającym się z czujnika pokładowego, odbiornika i komputera wyposażonego zarówno w bazę danych osiągnięć statku

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

powietrznego, jak i nawigacyjną, co zapewnia przekazywanie danych o osiągnięciach i prowadzeniu RNAV do wyświetlacza i automatycznego systemu kontroli lotu.

Środowisko o nieznanym ruchu (UTE - Unknown Traffic Environment) jest środowiskiem, w którym niecały ruch jest znany ATS.

Środowisko o znanym ruchu (KTE - Known Traffic Environment) jest środowiskiem, w którym cały ruch jest znany ATS.

T

Taktyczna koordynacja cywilno-wojskowa (patrz definicja poziom 3 – taktyczne ASM).

Trasa ATS jest to określona trasa przeznaczona do kanalizowania przepływu ruchu według potrzeb, w celu zapewnienia służb ruchu lotniczego. **(I)**

W kontekście FUA, wyrażenie "trasa ATS" używane jest do określenia odpowiednio górnej trasy lotniczej, drogi lotniczej, trasy ze służbą doradczą, standardowego odlotu według wskazań przyrządów lub standardowego dolotu według wskazań przyrządów, drogi RNAV, drogi stałej i warunkowej.

Tryb aktywny koordynacji cywilno-wojskowej w czasie rzeczywistym jest sposobem komunikacji w czasie rzeczywistym pomiędzy organami cywilnym i wojskowymi, dokonywanej w wyniku działania kontrolera(ów).

Obejmuje zarówno koordynację "werbalną", jak i "niewerbalną", tj. proces komunikacji dokonywany przez ręczne wprowadzanie danych. Patrz pkt 5.2.

Tryb pasywny koordynacji cywilno-wojskowej w czasie rzeczywistym jest wspieranym systemowo trybem przekazywania informacji w czasie rzeczywistym pomiędzy organami cywilnymi a wojskowymi, bez udziału kontrolera(ów).

Tymczasowa instrukcja FUA (FTI) jest tymczasową instrukcją publikowaną przez CFMU i uzgodnioną/stosowaną przez odpowiednie AMC i CFMU/CADF dla całego lub części obszaru FUA.

U

Usługi lotnicze odnoszą się do użytkowania statku powietrznego niezwiązanego z zarobkowym przewozem lotniczym, podczas którego statek powietrzny wykonuje usługi w zakresie, np.: agrotechniki, budownictwa, fotogrametrii, pomiarów geodezyjnych, obserwacji i patrolowania, poszukiwania i ratownictwa, reklamy powietrznej itd. **(I)**

W

Warunkowa droga lotnicza (CDR) jest trasą ATS, którą można planować i użytkować, pod pewnymi określonymi warunkami.

Warunkowa droga lotnicza może mieć więcej niż jedną kategorię, a te kategorie mogą się zmieniać w czasie:

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

a) kategoria pierwsza CDR - stale dostępna do zaplanowania:

CDR1 są dostępne do zaplanowania w okresie opublikowanym w stosownym krajowym Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP).

b) kategoria druga CDR, która nie jest stale dostępna do zaplanowania:

CDR2 mogą być dostępne do zaplanowania. Loty mogą być jedynie planowane poprzez CDR2 zgodnie z warunkami opublikowanymi w codziennej CRAM, oraz

c) kategoria trzecia CDR - niedostępna do zaplanowania:

CDR3 nie są dostępne do zaplanowania, jednakże, organy ATC mogą udzielić zezwolenia na szczeblu taktycznym na udostępnienie takich segmentach tras.

Wojskowy organ kontroli (CMU) oznacza stacjonarny lub mobilny wojskowy organ służb ruchu lotniczego oraz/lub prowadzący inne działania, które z uwagi na ich specyficzny charakter, mogą wymagać rezerwacji lub ograniczenia przestrzeni powietrznej.

Z

Zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej (UUP) jest depeszą ASM o statusie NOTAM wysyłaną przez AMC w dniu operacji w celu zaktualizowania informacji zawartych w AUP.

Zamiary kontrolera oznaczają zaktualizowane dane lotu, które są wymieniane, zgodnie z postanowieniami zawartymi w LoA, albo razem z albo przed, udzieleniem odpowiedniego zezwolenia ATC.

Zarządzanie przepływem i [pojemnością] ruchu lotniczego (ATF[C]M) oznacza służbę ustanowioną w celu przyczyniania się do bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego poprzez zapewnianie wykorzystania w maksymalnym stopniu pojemności ATC i aby wielkość tego ruchu była zgodna z pojemnością deklarowaną przez właściwą władzę ATS. **(I)**

Uwaga: Powyższa definicja jest definicją ICAO ATFM. ATFCM jest wyrażeniem EUROCONTROL, które obejmuje proces, zapewniający lepsze wykorzystanie pojemności ATM wobec potrzeb ruchu.

Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM) oznacza funkcję planowania, której głównym celem jest maksymalizacja wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu oraz, czasami, segregację przestrzeni powietrznej pomiędzy różne kategorie użytkowników, w oparciu o potrzeby krótkoterminowe. W przyszłych systemach, zarządzanie przestrzenią powietrzną będzie posiadało także strategiczną funkcję związaną z planowaniem infrastruktury. **(I)**

W kontekście FUA, zarządzanie przestrzenią powietrzną jest ogólnym wyrażeniem obejmującym jakiegokolwiek działanie z zakresu zarządzania na poziomach strategicznym, przedtaktycznym i taktycznym, dokonywanym w celu osiągnięcia najefektywniejszego użytkowania przestrzeni powietrznej w oparciu o rzeczywiste potrzeby oraz, w miarę możliwości, unikania trwałej segregacji przestrzeni powietrznej.

Zarządzanie ruchem lotniczym (ATM) oznacza dynamiczne, zintegrowane zarządzanie ruchem lotniczym i przestrzenią powietrzną, łącznie ze służbami ruchu lotniczego, zarządzaniem przestrzenią powietrzną i zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego – w sposób bezpieczny,

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

ekonomiczny i sprawny – przez zapewnienie urządzeń i jednolitych służb współdziałających ze sobą, obejmujące funkcje pokładowe i naziemne. **(I)**

Głównym celem ATM jest umożliwienie operatorom statków powietrznych odlotu i przylotu zgodnie z zaplanowanym czasem oraz wykonanie lotu zgodnie z preferowanym profilem, z jak najmniejszą ingerencją ze strony ATM, ale bez naruszania uzgodnionych poziomów bezpieczeństwa.

Zatwierdzone podmioty oznaczają jednostki, które są upoważnione przez państwo do kontaktowania się z komórką zarządzania przestrzenią powietrzną w celu alokacji i użytkowania przestrzeni powietrznej.

Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) oznacza publikację wydawaną przez lub w imieniu Państwa, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej. **(I)**

Zezwolenie (patrz zezwolenie kontroli ruchu niczego). **(I)**

Zezwolenie ATC (patrz zezwolenie kontroli ruchu lotniczego).

Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego oznacza upoważnienie dowódcy statku do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego. **(I)**

Zamiast wyrażenia „zezwolenie kontroli ruchu lotniczego” w tekście jest często stosowana dla wygodzie skrócona forma „zezwolenie ATC” lub „zezwolenie”.

*Do skróconej formy wyrażenia „zezwolenie” mogą być dodane słowa „na kołowanie”, „na start”, „na odlot”, „na lot po trasie”, „na podejście” lub „na lądowanie”, w celu wskazania części fazy lotu, do której odnosi się zezwolenie kontroli ruchu lotniczego. **(I)***

Zintegrowany system wstępnego przetwarzania planów lotu (IFPS) jest systemem CFMU odpowiedzialnym za przyjmowanie i przetwarzanie danych planów lotu GAT IFR oraz związanych z nimi depeszami dla obszaru obejmowanego przez państwa uczestniczące. System ten następnie rozsyła te depesze w formacie, który może zostać przyjęty i automatycznie przetworzony przez systemy przetwarzania planów lotu ATC (FPPS - Flight Plan Processing Systems) i CEU (Zachód) bez potrzeby dalszej interwencji. IFPS jest zainstalowany w dwóch różnych lokalizacjach.

Złożony plan lotu (FPL) oznacza plan lotu bez ewentualnych zmian przedstawiony organowi ATS przez pilota lub jego upoważnionego przedstawiciela. **(I)**

*Gdy użyto słowa „depesza” wraz z wyżej wymienionym hasłem, to określa ono treść i formę złożonego planu lotu zgodnie z przekazem. **(I)***

Zmiana ograniczeń przestrzeni powietrznej (CAR) dotyczy wszelkich stref niebezpiecznych lub ograniczonych, które nie mogą być zarządzane na poziomie przedtaktycznym, ale dla których zmiana sposobu wykorzystania, dotycząca czasu lub granic, może zostać notyfikowana do AMC dzień przed aktywacją, do opublikowania w części "DELTA" AUP/UUP.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

DZIAŁ 1**WPROWADZENIE****1.1. WPROWADZENIE DO PODRĘCZNIKA ASM****1.1.1. Cel**

Celem Podręcznika ASM jest dokonanie rozszerzonego opisu funkcji ASM i związanych z nimi procesów oraz procedur zarządzania ruchem lotniczym (ATM), który pozostaje w zgodności z przepisami Specyfikacji EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA). Specyfikację należy traktować jako zbiór wymogów, których spełnienie warunkuje stosowanie koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej w pełnym zakresie.

1.1.2. Status

Podręcznik ASM powinien być uznany za zbiór działań ukierunkowujących i najlepszych praktyk służących wsparciu harmonizacji elastycznego ASM w obszarze państw ECAC. Poradnik ASM nie ma na celu zastąpienia regulacji krajowych w poszczególnych państwach ECAC, ani nie powinien być traktowany jako część ASM Planu Żeglugi Powietrznej Europejskiego Regionu ICAO.

1.1.3. Zakres

Podręcznik ASM powinien być uznany za zbiór działań ukierunkowujących i najlepszych praktyk służących wsparciu harmonizacji elastycznego ASM w obszarze państw ECAC. Poradnik ASM nie ma na celu zastąpienia regulacji krajowych w poszczególnych państwach ECAC, ani nie powinien być traktowany jako część ASM Planu Żeglugi Powietrznej Europejskiego Regionu ICAO.

1.1.4. Zależności pomiędzy Podręcznikiem ASM a Specyfikacją EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA)

Specyfikacja EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) (Dokument EUROCONTROL: EUROCONTROL-SPEC-0112; 10 stycznia 2009) zawiera szczegółowe informacje dotyczące procedur i wymogów niezbędnych dla implementacji i stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej. Jest ona również pomocna dla celów rozwiązywania problemów związanych z koordynacją operacyjną między cywilnymi a wojskowymi organami ATM.

Podręcznik ASM ma służyć jako materiał doradczy zawierający odniesienia do zapisów zawartych w Specyfikacji EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA). Jego struktura i treść odpowiadają temu celowi. Nie stanowi on powtórzenia treści Specyfikacji EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA), ale jest materiałem doradczym pomocnym do organizacji działań praktycznych i tworzeniu procesów oraz procedur ASM.

1.1.5. Stosowanie

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Poradnik ASM ma zastosowanie do tych cywilnych i wojskowych organów, które są odpowiedzialne za/lub zaangażowanych w zarządzanie ruchem lotniczym w przestrzeni powietrznej, za którą odpowiedzialność ponoszą państwa członkowskie ECAC.

1.1.6. Konwencje

Konwencje stosowane w Podręczniku ASM:

- a) „**powinien**” – oznacza zalecenie lub najlepszą praktykę, które mogą, ale nie muszą być spełniane przez wszystkie systemy deklarujące zgodność ze specyfikacją;
- b) „**może**” – oznacza element opcjonalny.

1.2. TŁO**1.2.1 Cel ASM**

- 1.2.1.1 Celem ASM jest efektywne użytkowanie przestrzeni powietrznej w oparciu o rzeczywiste potrzeby oraz, w miarę możliwości, unikanie trwałej segregacji przestrzeni powietrznej, przy jednoczesnym zapewnieniu optymalizacji skuteczności działania.

1.2.2 Wprowadzenie koncepcji FUA

- 1.2.2.1 Przedstawiciele państw ECAC i Europejskiej Organizacji Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) opracowali, w ramach Zespołu Przestrzeni i Żeglugi Powietrznej (ANT), trzy dokumenty wspierające implementację i stosowanie koncepcji FUA:
 - a) „Raport ANT ws. struktur i procedur organizacyjnych wymaganych do zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej”;
 - b) "Wytyczne do implementacji koncepcji FUA", które zawierają niezbędne informacje do planowania implementacji tej koncepcji;
 - c) "Podręcznik EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej", który opracowano w celu wsparcia stosowania koncepcji FUA w państwach ECAC.
- 1.2.2.2 Raport ANT ws. struktur i procedur organizacyjnych wymaganych do zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, [EUROCONTROL Doc. 94. 70. 08] opublikowany w marcu 1994, został przyjęty na czwartym spotkaniu Ministrów Transportu państw ECAC (MATSE/4) w dniu 10 czerwca 1994. Raport ANT zawierał 18 zaleceń, które opracowano i które stworzyły podstawę dla wytycznych do implementacji koncepcji oraz pierwszego wydania Poradnika ASM do zastosowania tej koncepcji.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

1.3. STRUKTURA PODRĘCZNIKA

1.3.1 Podręcznik składa się z 7 działów, poprzedzonych wykazem zmian, listą kontrolną, przedmową, spisem treści, skrótami i definicjami.

- Dział 1** zawiera wstęp, odniesienie do innych dokumentów i tło historyczne.
- Dział 2** zawiera krótki przegląd koncepcji FUA, opisuje struktury i procedury elastycznej przestrzeni powietrznej, wyjaśnia relacje pomiędzy koncepcją FUA a istniejącymi strukturami przestrzeni powietrznej oraz relacje między trzema elementami zarządzania ruchem lotniczym (ATM).
- Dział 3** wyjaśnia szczegółowo, w jaki sposób należy stosować funkcje ASM na poziomie 1 - strategiczne ASM, w celu opracowywania, zatwierdzania i wprowadzania w życie wspólnych krajowych strategii poprzez proces planowania przestrzeni powietrznej w kraju, w ramach gremiów międzynarodowych oraz z uwzględnieniem współpracy z państwami sąsiadującymi i wymagań europejskich.
- Dział 4** wyjaśnia szczegółowo, w jaki sposób należy stosować funkcje ASM na poziomie 2 – przedtaktyczne ASM, w celu pełnego wykorzystania koncepcji FUA.
- Dział 5** wyjaśnia szczegółowo, w jaki sposób należy stosować funkcje ASM na poziomie 3 – taktyczne ASM, w celu pełnego wykorzystania koncepcji FUA.
- Dział 6** podsumowuje różne metody publikacji informacji ASM wspierających koncepcję FUA na trzech poziomach.
- Dział 7** wyjaśnia metody stosowane do oceny skuteczności stosowania koncepcji FUA (wskaźniki FUA itp.).
- Bibliografia** dokumentów źródłowych jest również przedstawiona przed załącznikami w celu zapewnienia bardziej szczegółowych informacji dotyczących koncepcji FUA.
- Załączniki**

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

DZIAŁ 2

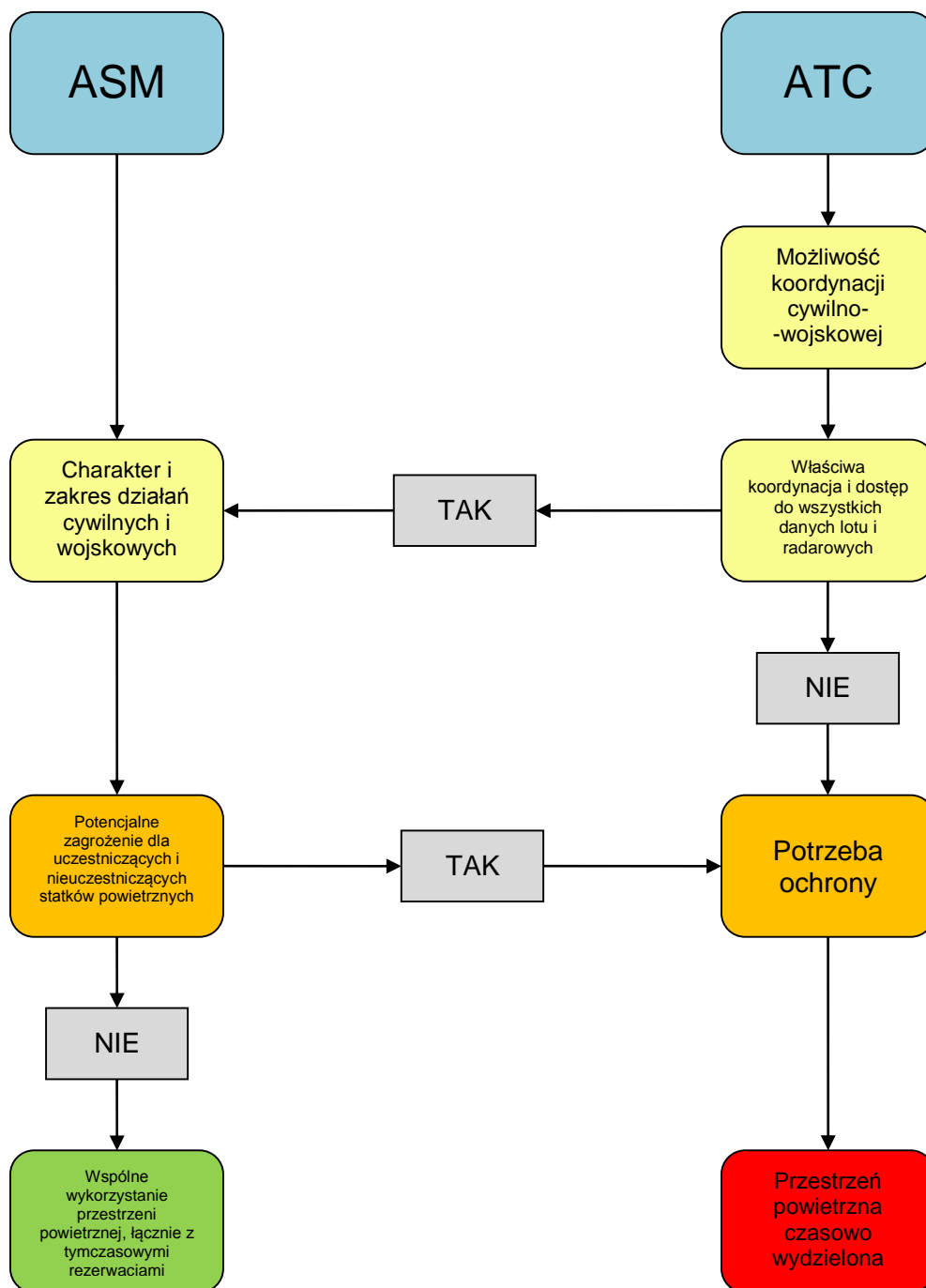
KONCEPCJA ELASTYCZNEGO UŻYTKOWANIA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

2.1. WPROWADZENIE OGÓLNE

2.1.1. Podstawy koncepcji FUA

- 2.1.1.1. Podstawową przesłanką koncepcji FUA jest to, że przestrzeń powietrzna nie może być przeznaczana do celów wyłącznie cywilnych lub wyłącznie wojskowych, ale powinna być traktowana jako całość i elastycznie wykorzystywana w bieżącym działaniu. Z tego punktu widzenia wydzielanie przestrzeni powietrznej dla specyficznych celów powinno mieć jedynie charakter czasowy.
- 2.1.1.2. Jednym z głównych celów jest bardziej efektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez użytkowników cywilnych i wojskowych poprzez stosowanie rozwiązań zawartych w koncepcji FUA. Komórki zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC) zapewnią efektywne współużytkowanie przestrzeni powietrznej ECAC poprzez wspólne cywilno-wojskowe planowanie strategiczne i przedtaktyczną alokację przestrzeni powietrznej.
- 2.1.1.3. Koncepcja FUA zwiększyła elastyczność użytkowania przestrzeni powietrznej i zapewniła ATM potencjał do podniesienia skuteczności działania systemu ruchu lotniczego. Pozwala to na maksymalizację wspólnego użytkowania przestrzeni powietrznej poprzez właściwą koordynację między cywilnymi a wojskowymi użytkownikami.
- 2.1.1.4. Stosowanie koncepcji FUA poprzez bieżącą alokację elastycznych struktur przestrzeni powietrznej zapewnia, że wydzielanie przestrzeni powietrznej, w niezbędnym tylko zakresie, jest oparte na rzeczywistym wykorzystaniu części przestrzeni powietrznej w określonym przedziale czasowym (patrz rysunek 1).

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --



Rysunek 1. Proces określenia wymagań dla tymczasowego wydzielania przestrzeni powietrznej w ramach koncepcji FUA

2.1.1.5. Koncepcja FUA ma także zastosowanie do zwiększenia użytkowania przestrzeni powietrznej, w oparciu o wszelkie tymczasowe struktury przestrzeni powietrznej, jako sposób na osiągnięcie zwiększonej pojemności przestrzeni powietrznej i efektywności lotu.

2.1.1.6. Zastosowanie koncepcji FUA ma na celu:

- a) Implementację optymalnej konfiguracji przestrzeni powietrznej w celu spełnienia cywilnych i wojskowych potrzeb dotyczących przestrzeni powietrznej;

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- b) Zwiększenie efektywności lotu w wyniku zmniejszenia długości lotu, czasu i paliwa, zapewniając w ten sposób korzyści dla środowiska naturalnego;
- c) Ustanowienie rozwiniętej sieci dróg lotniczych i powiązanego z nią podziału na sektory, zapewniające zwiększenie pojemności;
- d) Poprawę efektywności wykorzystania przestrzeni powietrznej w FRA;
- e) Skuteczniejsze sposoby separacji operacyjnego i ogólnego ruchu lotniczego;
- f) Zwiększenie koordynacji cywilno-wojskowej w czasie rzeczywistym;
- g) Zmniejszenie obciążenia pracą ATC;
- h) Zmniejszenie potrzeby wydzielania/rezerwacji przestrzeni powietrznej, w celu lepszego zaspokojenia rzeczywistych potrzeb strony wojskowej;
- i) Potencjalne zwiększenie efektywności wykonywanych misji.

2.1.2. Stosowanie koncepcji FUA

2.1.2.1. Skuteczne stosowanie koncepcji FUA wymaga ustanowienia w każdym państwie ECAC organu wysokiego szczebla ds. strategii przestrzeni powietrznej (Krajowego Organu ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej - KOSPP). Organ ten ma za zadanie prowadzenie stałej oceny krajowej przestrzeni powietrznej, stopniowe ustanawianie nowych elastycznych struktur przestrzeni powietrznej oraz wprowadzenie procedur bieżącej alokacji tych struktur. Wymaga się, aby państwa zapewniły także ustanowienie odpowiednich urządzeń i procedur koordynacji cywilno-wojskowej w czasie rzeczywistym, w celu pełnego wykorzystania koncepcji FUA. Praktyczne stosowanie koncepcji FUA opiera się o działalność krajowych i regionalnych komórek zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC) w celu realizacji bieżącego alokowania i ogłaszania elastycznych struktur przestrzeni powietrznej oraz na funkcji wykorzystania scentralizowanych danych o przestrzeni powietrznej (CADF) w ramach Menedżera Sieci (*Networ Manager – NM*). Menedżer Sieci jest odpowiedzialny za rozpowszechnianie informacji o dziennej dostępności niestałych tras ATS oraz codzienny podział obszarów, w tym związanych z nimi informacjami (np. ograniczenia, obowiązkowe punkty pośrednie, itp.) dla celów FPL, w szczególności związanych z FRA.

2.2. TRZY POZIMY ASM**2.2.1. Wprowadzenie**

2.2.1.1. Koncepcja FUA oparta jest na trzech poziomach ASM, które zostały zdefiniowane jako:

- a) Strategiczny ASM – poziom 1;
- b) Przedtaktyczny ASM – poziom 2; i
- c) Taktyczny ASM – poziom 3.

2.2.1.2. Trzy poziomy ASM odpowiadają zadaniom koordynacji cywilno-wojskowej ATM. Każdy poziom jest powiązany bezpośrednio z pozostałymi poziomami i ma na nie wpływ. Poniżej opisano w jaki sposób koncepcja FUA funkcjonuje na trzech poziomach ASM.

2.2.2. ASM Poziom 1 – Strategia przestrzeni powietrznej w ujęciu krajowym i międzynarodowym

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

- 2.2.2.1. Strategiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną na poziomie 1 (ASM 1) polega na wspólnym cywilno-wojskowym procedowaniu w ramach krajowego cywilno-wojskowego organu wysokiego szczebla¹, który opracowuje krajową politykę ASM i wykonuje niezbędne prace w zakresie planowania strategicznego, uwzględniając krajowe i międzynarodowe potrzeby użytkowników przestrzeni powietrznej.
- 2.2.2.2. W celu utrzymania elastycznej organizacji przestrzeni powietrznej, państwa ECAC przeprowadzają cykliczne oceny ich krajowych struktur przestrzeni powietrznych, przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach i tras. Na poziomie 1 ASM, państwa określają struktury organizacyjne dla poziomów 2 i 3 ASM oraz przyznają im uprawnienia wymagane do wykonywania ich zadań. Państwa ustalają dla tych taktycznych i przedtaktycznych poziomów odpowiednie procedury oraz uzgadniają zasady pierwszeństwa i procedury negocjacyjne dla alokacji przestrzeni powietrznej na poziomie 2 i 3.
- 2.2.3. **ASM Poziom 2 – codzienna alokacja przestrzeni powietrznej**
- 2.2.3.1. Przedtaktyczne zarządzanie przestrzenią powietrzną na poziomie 2 (ASM 2) polega na bieżącym zarządzaniu i czasowej alokacji przestrzeni powietrznej poprzez krajowe lub regionalne AMC współdziałające z NM.
- 2.2.3.2. AMC są połączonymi, cywilno-wojskowymi, punktami kontaktowymi ASM, które posiadają uprawnienia do realizacji procesów zarządzania przestrzenią powietrzną w ramach struktur przestrzeni powietrznej danego państwa zgodnie z zasadami pierwszeństwa i procedurami negocjacyjnymi ustanowionymi przez Krajowy Organ ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej. AMC gromadzą i analizują zamówienia przestrzeni powietrznej. Po koordynacji AMC rozpowszechniają informacje nt. alokacji przestrzeni powietrznej w postaci planu użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP) oraz zmian do niego w postaci zaktualizowanego planu użytkowania przestrzeni powietrznej (UUP).
- 2.2.3.3. Skonsolidowane EAUP/EUUP są codziennie publikowane na portalu NOP i wykorzystywane przez usługę B2B w celu dostarczenia informacji operatorom statków powietrznych (AO) dla celów planowania lotu.
- 2.2.4. **ASM Poziom 3 – wykorzystanie przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym**
- 2.2.4.1. Taktyczne ASM na poziomie 3 składa się z aktywacji w czasie rzeczywistym, dezaktywacji lub zmiany alokacji przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym przydzielonej na poziomie 2 oraz rozwiązywaniu specyficznych problemów dotyczących przestrzeni powietrznej i/lub sytuacji ruchowych pojawiających pomiędzy cywilnymi i wojskowymi organami ATS lub wojskowymi organami kontroli, w zależności od sytuacji. Dostęp do wszelkich niezbędnych danych lotu w czasie rzeczywistym, łącznie z zamiarami kontrolera, przy wsparciu systemowym lub bez, pozwala na optymalizowane wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zmniejsza potrzebę wydzielania przestrzeni powietrznej (patrz rysunek 1).
- 2.3. **STRUKTURY I PROCEDURY DOTYCZĄCE ELASTYCZNEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**
- 2.3.1. **Zasady ogólne**
- 2.3.1.1. Koncepcja FUA wykorzystuje struktury i procedury przestrzeni powietrznej, które w szczególności są odpowiednie dla czasowej alokacji lub wykorzystywania takie, jak

¹W razie potrzeby, KOSPP może być ustanowiony na poziomie regionalnym (np. FAB)

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

warunkowe drogi lotnicze (CDR), strefy czasowo rezerwowane (TRA), strefy czasowo wydzielone (TSA) lub strefy lotów po obu stronach granicy (CBA) i przestrzeń powietrzna wymagająca wcześniejszej koordynacji (PCA) lub przestrzeń powietrzna o zredukowanej koordynacji (RCA). W celu poprawy wykorzystania przestrzeni powietrznej, zarówno stałej sieci tras oraz środowiska tras dowolnych, struktury te będą wprowadzane zgodnie ze szczególnymi wymaganiami.

2.3.1.2. Do wykorzystywania tych struktur przestrzeni powietrznej służą opisane poniżej procedury.

2.3.2. **Warunkowe drogi lotnicze**

2.3.2.1. **Warunkowa droga lotnicza (CDR)** jest trasą ATS lub jej częścią, która może być planowana i wykorzystywana jedynie w pewnych określonych warunkach. CDR pozwalają na wytyczenie bardziej bezpośrednich i alternatywnych tras, poprzez uzupełnienie i połączenie z istniejącą siecią tras ATS.

2.3.2.2. CDR mogą być ustanawiane na poziomie 1 ASM:

- w częściach przestrzeni powietrznej, w których potencjalnie może wystąpić czasowa rezerwacja (np. TRA lub TSA) co pociąga za sobą konieczność określenia warunków udostępniania CDR zależnych od działań strony wojskowej w tej części przestrzeni powietrznej, lub
- w celu rozwiązywania konkretnych problemów ATC (np. ograniczenia ruchowe lub spójność sektorów ATC) związanych z udostępnianiem CDR, wynikającym jedynie z potrzeb cywilnych.

2.3.2.3. Informacje o CDR, łącznie z ich kategoriami, przebiegiem i oznacznikiem drogi, są publikowane w krajowych AIP.

2.3.2.4. CDR są podzielone na różne kategorie według ich przewidywanej dostępności i możliwości planowania. CDR może być ustanowiony na poziomie 1 ASM w jednej z trzech z następujących kategorii:

2.3.2.4.1. **KATEGORIA PIERWSZA (CDR 1)** - CDR stale dostępna do planowania

2.3.2.4.1.1. CDR1 jest stale dostępna do planowania w okresach opublikowanych w krajowym Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP).

2.3.2.4.1.2. Jeżeli przewiduje się, że CDR będzie dostępna przez większość czasu, to powinien zostać zadeklarowana jako stale dostępna w podanych przedziałach czasu i opublikowana w AIP jako CDR 1. CDR 1 mogą być ustanowione jako dostępne 24 H, w stałych przedziałach czasowych lub na ustalonych poziomach lotu.

2.3.2.4.1.3. Zamknięcie CDR 1, które powoduje potrzebę ponownego złożenia planu lotu, musi być opublikowane z odpowiednim wyprzedzeniem przez AIS. Wszelkie, wyjątkowe zamknięcie CDR1, które nie wymaga zmiany planu lotu przez AO może zostać rozwiązane na poziomie taktycznym, w zależności od sytuacji. W przypadku zgłoszenia zamknięcia CDR1 wpływającego na FPL, może zostać przyznane wykorzystanie taktyczne, na podstawie określonych taktycznych procedur koordynacji pomiędzy odpowiednim organem ATS i/lub gdy tego dotyczy – wojskowymi organami kontroli.

2.3.2.4.2. **KATEGORIA DRUGA (CDR 2)** – CDR, który nie jest stale dostępny do planowania

2.3.2.4.2.1. CDR2 mogą być dostępne do planowania. Loty przez CDR2 można planować jedynie

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

zgodnie z warunkami publikowanymi w codziennej depeszy CRAM lub jej odpowiednikach.

- 2.3.2.4.2.2. CDR 2 stanowią część uprzednio zdefiniowanych scenariuszy tras, w zależności od alokacji stosowanych stref zarządzanych przez AMC lub od rozwiązywania szczególnych uwarunkowań ATC.
- 2.3.2.4.2.3. O wykorzystanie CDR 2 można wnioskować w celu dostosowania przepływu ruchu, w przypadku identyfikacji niedostatecznej pojemności oraz po uwzględnieniu odpowiednich czynników ACC przez stosowne stanowiska zarządzania przepływem ruchu lotniczego (FMP)/ACC.
- 2.3.2.4.2.4. CDR2, gdy zgodnie z publikacją EAUP/EUUP jest niedostępna, może być zarządzana taktycznie, podlegając przewencyjnej koordynacji pomiędzy odpowiedzialnym organem ATS i/lub wojskowymi organami kontroli, ilekroć pozwalają na to warunki użytkowania w krótkim terminie.
- 2.3.2.4.3. **KATEGORIA TRZECIA (CDR 3)** – CDR, które nie są dostępne do planowania
- 2.3.2.4.3.1. CDR3 nie są dostępne do planowania. Tymi drogami nie wolno planować lotów, ale organy ATC mogą udzielać taktycznych zezwoleń na takie segmenty dróg, które w danej chwili są dostępne.
- 2.3.2.4.3.2. CDR3 są to CDR, które są przewidziane jako dostępne wkrótce po tym, gdy uprzednio zgłoszona działalność w odpowiednich strefach zarządzanych przez AMC zostanie zakończona lub służące do rozwiązywania specyficznych problemów ATC.
- 2.3.2.4.3.3. Po koordynacji z wojskowym(i) organem(ami) ATS lub wojskowym(i) organem(ami) kontroli odpowiedzialnym(i) za daną(e) strefę(y) zarządzaną(e) przez AMC, odpowiedni kontroler może zaferować statkowi powietrznemu skrót przez taką strefę, z wykorzystaniem uprzednio wytyczonej CDR 3.
- 2.3.2.4.3.4. CDR 3 są publikowane w AIP, jako CDR dostępne tylko w instrukcjach ATC i nie podlegają alokacji na dzień przed dniem operacji przez AMC.

2.3.3. **Proces czasowego ograniczania i rezerwacji przestrzeni powietrznej**

- 2.3.3.1. Proces czasowej alokacji przestrzeni powietrznej (TAA) to proces polegający na alokacji przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach przeznaczonej do czasowej rezerwacji (TRA/TSA) lub ograniczenia (D/R), identyfikowanej bardziej ogólnie jako strefa „zarządzana przez AMC”.
- 2.3.3.2. W zależności od rodzaju aktywności, jaka będzie miała w strefie i w związku z możliwością tranzytu przez taką strefę, można ustanowić dwa różne rodzaje rezerwacji przestrzeni powietrznej:
- **Strefa czasowo rezerwowana (TRA);**
 - **Strefa czasowo wydzielona (TSA).**

Uwaga: W kontekście koncepcji FUA, wszystkie TRA i TSA są rezerwacjami przestrzeni powietrznych podlegającymi zarządzaniu i alokacji na poziomie 2 ASM.

- 2.3.3.3. Proces TAA daje Państwu znaczną elastyczność w wykorzystywaniu przestrzeni powietrznej. TSA/TRA są ustanawiane na poziomie 1 ASM, przydzielane przez AMC na

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

poziomie 2 ASM w odpowiedzi na bieżące zapotrzebowania, na różne przedziały czasowe oraz aktywowane na poziomie 3 ASM na czas jak najbardziej odpowiadający rzeczywistym potrzebom cywilnych lub wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej. W celu prowadzenia kilku różnych aktywności w takiej strefie, TSA i TRA mogą zostać podzielone na poziomie 1 ASM i tak opublikowane w AIP. Proces aktywowania lub zakończenia aktywności podzielonych stref umożliwia właściwą reakcję na zmieniającą się w ciągu dnia sytuację ruchową i wymagania użytkowników przestrzeni powietrznej.

- 2.3.3.4. TSA/TRA są ustanawiane w odpowiedzi na potrzeby dotyczące lotów cywilnych, wojskowych, wykonywanych w ramach prac badawczo-rozwojowych, szkoleniowych, próbnych lub innej działalności o charakterze czasowym. TSA/TRA są ustanawiane zgodnie z krajową strategią przestrzeni powietrznej i przydzielane przez AMC w celu prowadzenia specyficznej działalności. Jeżeli, ze względu na swój charakter, działalność ta wymaga segregacji w celu ochrony zarówno lotów odbywających się w tych strefach, jak i tych poza nimi, stosuje się tylko TSA. W tych przypadkach, nie powinien być dozwolony jakiegokolwiek przelot taktyczny przez strefy, jeżeli są aktywowane.
- 2.3.3.5. Ilekroć planowana jest do wykorzystania strefa, która nie zawsze wymaga separacji do ochrony nieuczestniczących statków powietrznych, powinna być projektowana jako TRA. W ten sposób możliwa będzie poprawa elastyczności użytkowania umożliwiającą taktyczny przelot, podczas gdy aktywność wewnątrz strefy nie wymaga ochrony nieuczestniczącego ruchu lotniczego.
- 2.3.3.6. Ponadto, TSA/TRA, jako struktury przestrzeni powietrznej zarządzane przez AMC, uzupełniają, zastępują lub modyfikują, w miarę możliwości, istniejące struktury przestrzeni powietrznej, takiej jak strefy niebezpieczne czy ograniczone. Jednakże, w niektórych sytuacjach, na przykład w przestrzeni powietrznej nad pełnym morzem lub z powodu trudności z powiadomieniem użytkowników przestrzeni powietrznej niektórych klas przestrzeni powietrznej o statusie użytkowanych przez nich przestrzeni powietrznej lub z powodu wymagań krajowych, Państwa mogą potrzebować stałego utrzymywania stref niebezpiecznych (D) i ograniczonych (R).
- 2.3.3.7. Aktywne rezerwacje przestrzeni powietrznej są przekraczane lub omijane w zależności od poziomu koordynacji (w tym koordynacji cywilno-wojskowej) oraz statusu aktywności strefy. Taki stan pozostanie w przypadku przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnej trasie.
- 2.3.3.8. Powinna istnieć możliwość skonfigurowania rezerwacji przestrzeni powietrznej, w celu spełnienia potrzeb różnych zadań.
- 2.3.3.9. W strefach, gdzie ustanowiono procedury koordynacji (włączając procedury koordynacji cywilno/wojskowej) oraz warunki pozwalają na przekroczenie przestrzeni powietrznej, użytkownicy przestrzeni powietrznej są uprawnieni do planowania lotu przez rezerwowaną przestrzeń powietrzną. W niektórych przypadkach, taktyczna zmiana trasy zostanie zapewniona jeżeli rezerwowana przestrzeń powietrzna nie jest dostępna do przekroczenia. Oczekiwana maksymalna dodatkowa odległość taktycznej zmiany trasy będzie opublikowana za pośrednictwem krajowych publikacji AIS. W innych przypadkach, gdy taka przestrzeń powietrzna nie jest dostępna do przekroczenia, zostaną zdefiniowane 5LNC w celu ułatwienia planowania lotu z pominięciem rezerwowanej przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia wymaganej separacji od innej aktywności. Ogłoszenie wspomnianych 5LNC zostanie zapewnione za pośrednictwem krajowej publikacji AIS. Jeżeli punkty te są przeznaczone wyłącznie do ominięcia rezerwowanej przestrzeni powietrznej, zostaną opublikowane szczegółowe wymagania dotyczące wykorzystania tych punktów przy planowaniu lotu. W dłuższej perspektywie wymagana będzie całkowita standaryzacja separacji od rezerwowanej przestrzeni powietrznej, w szczególności w przypadku operacji

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

wzdłuż granic. Należy wziąć pod uwagę czas aktywacji rezerwowanej przestrzeni powietrznej. *Uwaga:* Należy rozważyć możliwość zastosowania szerokości/długości geograficznej.

2.3.4. **Strefy lotów po obu stronach granicy**

2.3.4.1. Strefa lotów po obu stronach granicy (CBA) oznacza ograniczenie lub rezerwację przestrzeni powietrznej ustanowioną ze względu na specyficzne potrzeby wojskowe lub inne potrzeby dotyczące operacji OAT ponad granicami państwowymi. CBA może być strefą TSA lub TRA. CBA, rozciągająca się ponad granicami krajowymi, może być zlokalizowana w sposób przynoszący korzyści zarówno operacjom GAT, jak i OAT. CBA, w połączeniu z potencjalnym wykorzystaniem, przechodzącej przez nią CDR, pozwala na poprawę struktury przestrzeni powietrznej w rejonach przygranicznych oraz pomaga w poprawie sieci tras ATS. CBA mogą również usprawnić operowanie po obu stronach granicy w środowisku FRA.

2.3.4.2. Przed ustanowieniem CBA wymagane jest zawarcie odpowiednich porozumień międzyrządowych i operacyjnych rozstrzygających problemy natury prawnej, technicznej i operacyjnej pomiędzy odpowiednimi strukturami zainteresowanych państw. Formalne porozumienia ws. ustanowienia i wykorzystywania CBA muszą regulować kwestie związane z suwerennością, obronnością, kwestie prawne, operacyjne, środowiskowe oraz poszukiwania i ratownictwa.

2.3.5. **Procedury uprzedniej lub zredukowanej koordynacji przestrzeni powietrznej**

2.3.5.1. **Przestrzeń powietrzna wymagająca uprzedniej koordynacji (PCA)** jest częścią przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach, w ramach której indywidualny lot GAT może być wykonywany poza trasą pod warunkiem wcześniejszej koordynacji zainicjowanej przez kontrolerów GAT z kontrolerami OAT.

2.3.5.2. Procedura PCA, stanowiąc kolejny sposób rezerwowania przestrzeni powietrznej, obejmuje dany blok kontrolowanej przestrzeni powietrznej, w którym działania wojskowe mogą się odbywać na zasadzie ad-hoc, a indywidualne loty tranzytowe GAT mogą zostać dopuszczone, na zasadach określonych w LoA pomiędzy zainteresowanymi organami.

2.3.5.3. **Przestrzeń powietrzna o zredukowanej koordynacji (RCA)** jest częścią przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach, w której lot GAT może być wykonywany poza trasą, bez konieczności wcześniejszej koordynacji pomiędzy kontrolerami GAT i OAT.

2.3.5.4. W okresie małej intensywności lotów OAT, potrzeba koordynacji cywilno-wojskowej dla lotów GAT poza trasą niepotrzebnie zwiększa obciążenie pracą kontrolera. Procedura RCA ma zwykle zastosowanie dla bardzo dużych obszarów takich, jak cały FIR/UIR, ale również dla krytycznych sektorów ACC, które różnią się pojemnościami, zgodnie z występującą działalnością wojskową na danym obszarze.

2.3.5.5. Przed wydaniem zgody GAT na lot poza trasą, kontroler OAT odpowiedzialny za separację pomiędzy OAT i GAT, musi mieć bezpośredni dostęp do wszelkich niezbędnych danych lotu, w tym i radarowych, łącznie z zamiarami kontrolera, dotyczących całego ruchu GAT w jego strefie odpowiedzialności.

2.4. **STOSOWANIE KONCEPCJI FUA**

2.4.1. **Trasy ATS**

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

- 2.4.1.1. Zgodnie z przepisami ICAO, trasa ATS jest określoną trasą dla potrzeb ruchu GAT, gdzie zapewnia się służby ruchu lotniczego. Wyrażenie "trasa ATS", stosowane w Poradniku ASM, oznacza odpowiednio: górną trasę lotniczą, drogę lotniczą, trasę ze służbą doradczą, standardowy odlot według wskazań przyrządów lub standardowy dolot według wskazań przyrządów, drogę RNAV lub warunkową drogę lotniczą.
- 2.4.1.2. Wyrażenie "stała trasa ATS " jest stosowane w niniejszym poradniku do oznaczania wszystkich tras ATS innych niż warunkowe drogi lotnicze (CDR). Stała trasa ATS jest zatem trasą stale wyznaczoną, która nie podlega bieżącemu zarządzaniu przez AMC na poziomie 2 ASM. Niemniej jednak, stała trasa ATS może być niedostępna, ale tylko w szczególnych okolicznościach, określonych na poziomie 1 ASM i opublikowanych w NOTAM, np. ćwiczenia wojskowe na dużą skalę.
- 2.4.2. **Ograniczenia przestrzeni powietrznej – strefy D, R, P**
- 2.4.2.1. Niektóre operacje lotnicze, które stanowią potencjalne zagrożenie dla innych użytkowników, mogą być niemożliwe do zaplanowania na dzień przed wykonaniem operacji. Dla tych przypadków, państwa mogą ustanawiać i utrzymywać w sposób ciągły strefy niebezpieczne (D), ograniczone (R) i zakazane (P) ze względów bezpieczeństwa i możliwości powiadamiania.
- 2.4.2.2. Gdy ograniczenie przestrzeni powietrznej podlega zarządzaniu na poziomie 2 ASM, koncepcja FUA zaleca, aby w miarę możliwości, strefy D i R zastępować przez TSA lub TRA. Te państwa, które mają stałą potrzebę utrzymywania stref D i R, powinny jednakże przydzielać i aktywować takie strefy w taki sam sposób jak TSA lub TRA. Strefy D i R zarządzane i przydzielane na poziomie 2 ASM są w AIP określane jako "strefy zarządzane przez AMC".
- 2.4.2.3. Strefy D, P i R, które nie mogą być zarządzane na poziomie 2, pozostają w niezmienionej formie i jako takie są publikowane w AIP.
- 2.4.3. **Przestrzeń powietrzna do wykonywania operacji po dowolnych trasach**
- 2.4.3.1. Przestrzeń powietrzna do wykonywania operacji po dowolnych trasach tworzy integralną część ogólnej europejskiej sieci ATM, łącząc się pionowo i/lub poziomo z przylegającą ustanowioną przestrzenią powietrzną do wykonywania operacji po określonych trasach.
- 2.4.3.2. Rezerwacje przestrzeni powietrznej zostaną utrzymane, a wszyscy użytkownicy przestrzeni powietrznej będą mieli równy dostęp do przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach, wzięte zostanie pod uwagę ujednoczone stosowanie koncepcji FUA oraz koordynacji cywilnej/wojskowej w celu zapewnienia zharmonizowanych procedur oraz świadczenia usług na rzecz wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. W podobny sposób, z wprowadzenia przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnej trasie korzystać będzie trasowy OAT. Istniejące lub nowe struktury tras/obszary OAT oraz cywilny ruch lotniczy powinny być zgodne.
- 2.4.3.3. Powinny zostać opracowane procedury pomiędzy Centrum Operacji Sieci a wszystkimi zainteresowanymi podmiotami, w celu zapewnienia harmonizacji stosowania procedur dotyczących unikania rezerwowanej przestrzeni powietrznej, podczas gdy jest ona aktywna.
- 2.4.3.4. Państwa mogą zdecydować o wdrożeniu przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach w strukturalnie ograniczonym zakresie, na przykład ograniczając dostępność punktów wejścia/wyjścia dla określonych rodzajów ruchu lotniczego i/lub wymagając aby statki powietrzne operowały po opublikowanych punktach lub pośrednich

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

punktach ad-hoc², które mogą zwiększyć przewidywalność oraz zmniejszyć liczbę potencjalnych konfliktów. Innym przykładem może być czasowa implementacja operacji FRA (np. w czasie nocy lub weekendu).

2.4.3.5. ASM w przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach będzie różniło się od tego w stałej sieci tras tym, że AO nie będą dłużej informowani o dostępności tras, jednak będą otrzymywać informacje o tym, która przestrzeń powietrzna jest dostępna/niedostępna. W przypadku okresu przelotu danego lotu przez przestrzeń powietrzną do wykonywania operacji po dowolnych trasach, użytkownicy przestrzeni powietrznej będą potrzebować informacji na temat wszystkich istotnych rezerwacji przestrzeni powietrznej, w celu umożliwienia wyboru ścieżki lotu, która ominie istotne rezerwy przestrzeni powietrznej. Może to obejmować wyznaczenie trasy na podstawie opublikowanych lub pośrednich punktów ad-hoc, w celu zapewnienia, że zachowana jest odpowiednia separacja od aktywowanych rezerwacji przestrzeni powietrznej. Organy ATS, zainteresowane organy wojskowe, użytkownicy przestrzeni powietrznej oraz Menedżer Sieci muszą znać i udostępniać te same zaktualizowane informacje w odniesieniu do działalności w rezerwowanej przestrzeni powietrznej.

2.4.4. **Kontrolowana przestrzeń powietrzna**

2.4.4.1. W kontrolowanej przestrzeni powietrznej CDR, TSA/TRA lub strefy R i D zarządzane przez AMC są wyznaczane na poziomie 1 ASM jako "uprzednio zdefiniowane" struktury przestrzeni powietrznej, które są na bieżąco przydzielane lub aktywowane na poziomie 2 ASM przez AMC i wykorzystywane na poziomie 3 ASM, zgodnie z warunkami znanymi zarówno cywilnym, jak i wojskowym użytkownikom przestrzeni powietrznej oraz zainteresowanym organom kontroli.

2.4.5. **Niekontrolowana przestrzeń powietrzna**

2.4.5.1. Niekontrolowana przestrzeń powietrzna, zgodnie z definicją ICAO, oznacza przestrzeń powietrzną klasy F i G.

2.4.5.2. Główna różnica między górną a dolną przestrzenią powietrzną, i także potencjalny problem, polega na tym, iż dolna przestrzeń powietrzna zawiera element niekontrolowanej przestrzeni powietrznej, czyli środowisko o nieznanym ruchu (UTE). Ma to miejsce szczególnie w przypadku, gdy kontrolowana przestrzeń powietrzna (CAS), klasy A do E według klasyfikacji ICAO, graniczy z częścią niekontrolowanej przestrzeni powietrznej, klasy F lub G. Głównym problemem odnoszącym się do stosowania FUA w dolnej niekontrolowanej przestrzeni powietrznej jest sposób informowania w czasie rzeczywistym użytkowników lub organów ATS o bieżącej strukturze przestrzeni powietrznej i jej statusie. W celu zagwarantowania bezpieczeństwa i dostępu szerszego kręgu odbiorców do informacji o przestrzeni powietrznej, implementacja FUA w środowisku o nieznanym ruchu powinna być prowadzona z ostrożnością oraz powinna uwzględniać szczególne wymagania regionalne (patrz pkt 5.6.3.6) jak również procedury lokalne, z należyтым rozpatrzeniem możliwości zastosowania procedury 3. Powinna zostać przeprowadzona dedykowana lokalna ocena bezpieczeństwa.

2.4.5.3. Zgodnie z systemem klasyfikacji przestrzeni powietrznej ICAO w klasie A wykluczone jest wykonywanie lotów VFR. W klasach B, C i D loty VFR muszą uzyskać zezwolenie ATC na lot. Dlatego te klasy przestrzeni powietrznej mogą być uważane za środowisko o znanym ruchu (KTE). W klasie E, mimo że została przyporządkowana do kontrolowanej przestrzeni

² ERNIP, Część 1, Rozdział 6.5: *W celu odniesienia korzyści z najlepszych warunków operacyjnych, użytkownicy przestrzeni powietrznej mogą zostać dopuszczeni do korzystania z wszelkich pośrednich punktów szerokości/długości geograficznej podczas planowania lotu. Taka możliwość będzie przejrzysto opublikowana w krajowych publikacjach AIP. W przypadku gdy takie wykorzystanie nie jest możliwe, powinna zostać zapewniona publikacja pośrednich punktów 5LNC.*

 Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

powietrznej, dla lotów VFR nie wymaga się uzyskania zezwolenia ATC czy posiadania radia i dlatego musi ona być uważana za środowisko o nieznanym ruchu (UTE).

- 2.4.5.4. Implementacja FUA w dolnej przestrzeni powietrznej wymaga rozróżnienia pomiędzy FUA w środowisku o znanym ruchu, łącznie z przestrzeniami terminalowymi (CTA, CTR, ATZ), oraz FUA w środowisku o nieznanym ruchu.
- 2.4.5.5. Tak jak w przypadku górnej przestrzeni powietrznej, zastosowanie FUA w dolnej kontrolowanej przestrzeni powietrznej, skupia się na elastycznych strukturach przestrzeni powietrznej (patrz pkt 2.3), które są udostępniane różnym użytkownikom, zgodnie ze zwykłymi procedurami FUA. Niektóre państwa członkowskie wymagają pogodzenia pewnych rodzajów lotów takich, jak loty szybowców w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, gdy normalnie ten rodzaj lotów nie byłby tam możliwy. Ponadto, w zależności od struktury prawnej tej przestrzeni powietrznej, w czasie rzeczywistym zmiana klasyfikacji przestrzeni powietrznej może nie być możliwa. Dlatego została zidentyfikowana potrzeba ustalania tymczasowo wydzielanej przestrzeni powietrznej, której klasyfikacja może się nie zmieniać, ale w której wymagania służb ATC są czasowo zawieszane. Statki powietrzne inne od tych, które zostały tam tymczasowo dopuszczone, nie będą otrzymywać zezwoleń na przelot przez tę część przestrzeni powietrznej, w czasie jej wydzielania.
- 2.4.5.6. Procedury aktywacji, zakończenia aktywności i operacji w tej wydzielonej części przestrzeni powietrznej są zawierane w porozumieniu pisemnym zawierającym pomiędzy właściwą władzą ATS a podmiotem odpowiedzialnym za wykonywanie lotów.

2.5. PRZEJŚCIE DO KONCEPCJI FUA

- 2.5.1. Państwo wprowadzające koncepcję FUA jest zobowiązane do przeprowadzenia ponownej oceny obecnej krajowej struktury przestrzeni powietrznej i tras, w celu implementacji elastycznej organizacji przestrzeni powietrznej.
- 2.5.2. Proces przejścia z obecnej sytuacji w przestrzeni powietrznej do elastycznej organizacji przestrzeni powietrznej, zgodnie z koncepcją FUA można podsumować w następujący sposób (rysunek 2):

BEZ FUA		Z FUA
Podstawowe trasy ATS	→	„Stałe” trasy ATS
Trasy tymczasowe, trasy weekendowe, trasy uzupełniające, wybrane drogi, trasy łączące, trasy odciążające itd...	→	CDR1, CDR2 lub CDR3
TRA, MTA, strefy typu C, itd...	→	TSA lub TRA oraz, w miarę możliwości CBA (połączone TSA lub TRA)
R (TRA) lub D (TRA) D lub R zarządzane na poziomie 2 ASM	→	TSA lub TRA lub jeżeli to niemożliwe, strefy zarządzane przez AMC
D lub R niezarządzane na poziomie 2 ASM	→	D lub R z możliwością zmniejszenia wykorzystania znanego AMC na dzień przez dniem operacji
Różne ogólne zatwierdzenie lub procedury uprzedniej koordynacji dla ruchu GAT poza trasą	→	Procedury PCA/RCA

Rysunek 2. Przejście do koncepcji FUA

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

2.6. WZAJEMNE RELACJE POMIĘDZY ATS/ASM/ATFM**2.6.1. Zasady ogólne**

- 2.6.1.1. Jako integralna część zarządzania ruchem lotniczym (ATM), zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM) powinno odbywać się w ścisłej współpracy zarówno z ATS, jak i ATFCM.
- 2.6.1.2. Reorganizacja struktury przestrzeni powietrznej, mająca na celu zwiększenie dostępu do przestrzeni powietrznej, jest akceptowana jako mająca istotne znaczenie dla zwiększenia pojemności systemu ATS i zmniejszenia opóźnień w ruchu GAT. Dlatego, wartości pojemności sektorów ACC poprawią się w reakcji na różną organizację tras i przestrzeni powietrznej, wynikającą z bieżącej alokacji przez AMC.
- 2.6.1.3. W celu zwiększenia efektywności wykorzystania przestrzeni powietrznej, wszystkie działania między ASM a ATFCM powinny być zharmonizowane na wszystkich trzech poziomach, łącznie z zapewnieniem spójności pomiędzy procedurami i terminarzami ATS, ASM i ATFCM.
- 2.6.1.4. Na etapie inicjowania, wszystkie stosowne działania na poziomie ASM2 i ATFM, a w szczególności rozpowszechnianie produktów (depesz) AMC (AUP i UUP) i CFMU (CRAM i ANM), będą się odbywały według wspólnie uzgodnionego harmonogramu, tak jak pokazano w załączniku 3.

2.6.2. Relacje między ASM/ATFM na poziomie strategicznym – poziom ASM 1

- 2.6.2.1. Zarówno w ASM, jak i w ATFCM występuje etap planowania strategicznego. Na poziomie 1 ASM składa się on z cyklicznych przeglądów użytkowania przestrzeni powietrznej, z zastosowaniem statystyk i prognoz ruchu lotniczego.
- 2.6.2.2. Na poziomie 1 ATFCM identyfikuje się tzw. "wąskie gardła" oraz rozbieżności między pojemnością sektorową a zapotrzebowaniem, które powinny zostać zbadane wraz z przeglądem na poziomie 1 ASM. Ten proces krajowego cyklicznego przeglądu, obejmujący zarówno planistów przestrzeni powietrznej, jak i planistów tras, ACCs/FMPs i AMC, powinien uwzględniać zwiększające się możliwości nawigacji, zaawansowane techniki ATC i zmiany potrzeb użytkowników.
- 2.6.2.3. Planowanie i ustanawianie stałych tras ATS i dróg CDR jest prowadzone na szczeblu krajowym w ramach skoordynowanej i wspólnej Europejskiej struktury tras ATS. Ten wspólny i stały proces planowania jest dokonywany w ramach wyspecjalizowanej podgrupy ANT (RNDSG).
- 2.6.2.4. Przegląd CDR w ramach krajowego przeglądu przestrzeni powietrznej stanowi także wsparcie dla spotkań ICAO StratPlan, organizowanych przez EUROCONTROL CFMU, w celu wypracowania rozwiązań dla zidentyfikowanych „wąskich gardeł” na najbliższy sezon letni.
- 2.6.2.5. Dokument o dostępności dróg lotniczych (RAD) umożliwia ATC maksymalizację pojemności poprzez określenie ograniczeń na trasach, które zapewniają zorganizowany system głównych przepływów ruchu, jednocześnie zapewniając operatorom statków powietrznych elastyczność przy planowaniu lotu. RAD jest zatem oparty w głównej mierze na stałych trasach ATS i warunkowych drogach CDR1 oraz zawiera ograniczenia na trasach, zgodnie z informacjami publikowanymi w AIP, LoA, NOTAM i suplementach do AIP. RAD zawiera również różne sugestie dotyczące zmiany trasy, w celu wsparcia AO w procesie przygotowywania ich planów lotu. Sugestie te mają charakter doradczy i nie są

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

obowiązkowe.

- 2.6.2.6. Ponadto, scenariusze tras, zgodne z RAD, są implementowane przez FMD po koordynacji, za pośrednictwem telekonferencji, z zainteresowanymi FMP i AO. Te scenariusze tras stają się obowiązkowe w okresie, który będzie krytyczny. Wyjątki są dokonywane dla państwowych statków powietrznych, gdy zastosowany scenariusz stałby w sprzeczności z udzieloną zgodą dyplomatyczną.
- 2.6.2.7. Międzynarodowy przegląd CDR musi być także dokonywany cyklicznie dla danego regionu, w celu oceny doświadczenia z praktyk stosowanych przez ACCs/FMPs i korzyści AMCs uzyskanych z wykorzystania CDR, w aspekcie zwiększenia pojemności sektorowej i/lub lepszego rozłożenia ruchu, w dodatkowo skróconych trasach. Ten przegląd wykorzystania CDR pozwoli na wstępne określenie scenariuszy CDR 2, w miarę możliwości na następny sezon letni, do wykorzystania w fazie przedtaktycznego ATFCM przez CFMU/FMD we współpracy z zainteresowanymi FMP w celu rozwiązywania wszelkich problemów ATFCM.
- 2.6.2.8. Powinien być podejmowany okresowy, międzynarodowy przegląd stosowania koncepcji FUA w przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach, w celu oszacowania na podstawie doświadczenia ACC/FMP oraz AMC, efektywności procesu i stosowanych procedur oraz wydajności interfejsu w różnych regionach, gdzie FRA została wprowadzona.
- 2.6.3. **Relacje między ASM/ATFM na poziomie przedtaktycznym - poziom 2 ASM**
- 2.6.3.1. W fazie przedtaktycznej ATFM, FMD sygnalizuje, które strefy mają niewystarczającą pojemność ATC. Rozważa się wówczas scenariusze tras z RAD lub wykorzystanie uprzednio zdefiniowanych scenariuszy w krytycznych sektorach ACC, w koordynacji z zainteresowanymi ACC/FMP.
- 2.6.3.2. Potrzeby użytkowników wymuszające wysegregowanie przestrzeni powietrznej stanowią podstawę do zapotrzebowania i alokacji TSA i TRA. Stosowanie wstępnie zdefiniowanych scenariuszy przydziału strefy może być promowane w celu poprawy wykorzystania przestrzeni powietrznej w FRA.
- 2.6.4. **Relacje między ASM/ATFM na poziomie taktycznym - poziom 3 ASM**
- 2.6.4.1. Jeżeli zmniejszenie czasu aktywności TSA lub TRA zostało uzgodnione pomiędzy organami, następujące po nim uwolnienie przestrzeni powietrznej umożliwia cywilnym ACC niezwłoczne otwarcie niektórych CDR i skierowanie tam strumieni ruchu. Podobnie, organy ATS odpowiedzialne za OAT lub wojskowe organy kontroli mogą niezwłocznie wykorzystywać TSA lub TRA, uwzględniając ogólny plan ATFM. W celu powiększenia lub połączenia TSA lub TRA, cywilne ACC mogą być uprawnione do przydzielania, na krótki okres, niektórych poziomów lotu segmentu trasy ATS do tymczasowego wykorzystania przez OAT.
- 2.6.4.2. Wykorzystanie procedury RCA, dzięki bezpośredniemu porozumieniu między zaangażowanymi organami kontroli, zmniejsza obciążenie pracą kontrolera GAT poprzez likwidację potrzeby indywidualnej koordynacji wszelkich lotów GAT poza trasą, zgodnie z procedurą PCA i pozwala na bezpośredni przebieg trasy, jak również umożliwia wektorowanie radarowe wokół głównych punktów przecięcia o dużym natężeniu ruchu.
- 2.6.4.3. W powyższych sytuacjach różnice między ATS, ASM i ATFCM mogą być trudno zauważalne. Cywilny organ ATC może jednocześnie wypełniać zadania ATC, ASM i przez swój FMP, także ATFCM.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- 2.6.4.4. Na przykład, identyfikacja przez ACC wcześniejszego zakończenia aktywności TSA lub TRA i dostępność CDR do wykorzystania jest zadaniem poziomu 3 ASM. Identyfikacja konkretnego CDR wymaganego do rozwiązania problemu ACC/sektora lub innego problemu pojemności ACC jest zadaniem bardziej z fazy przedtaktycznej ATFCM. W konsekwencji niezwłoczna zmiana trasy przepływu GAT jest zadaniem taktycznym ATFCM. Ostatecznie, zapewnianie kontroli GAT w nowo udostępnionym CDR to zadanie ATS, wykonywane przez ACC. Kontrola, koordynacja, bezpieczne i sprawne kierowanie ruchem lotniczym, łącznie z rozwiązywaniem konfliktów GAT i OAT, należą do kompetencji ATS.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

DZIAŁ 3**STRATEGICZYNE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIA POWIETRZNA**
(POZIOM 1 ASM)**3.1 ZASADY OGÓLNE**

- 3.1.1 Strategiczne ASM na poziomie 1 składa się ze wspólnego cywilno-wojskowego procesu ustanowionego w każdym państwie ECAC przez *"Krajowy Organ ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej"*. KOSPP określa strategię ASM i prowadzi niezbędne prace planistyczne, uwzględniając potrzeby krajowych i międzynarodowych użytkowników przestrzeni powietrznej oraz instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego.
- 3.1.2 W oparciu o porozumienie Państw, KOSPP może być ustanowione na poziomie FAB.
- 3.1.3 W tych państwach członkowskich, w których zarówno władze cywilne, jak i wojskowe są odpowiedzialne lub zaangażowane w ASM, KOSPP powinien być połączonym cywilno-wojskowym organem, określonym w Specyfikacji EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) (GEN-PRPL-01-01). KOSPP powinien składać się z przedstawicieli możliwie wysokiego szczebla, reprezentujących Ministerstwo Obrony Narodowej (MON) i ministerstwo właściwe ds. transportu i/lub inne instytucje uprawnione do wydawania regulacji (np. NSA). W przypadku ustanowienia KOSPP na poziomie FAB, powinien zostać wyznaczony odpowiedni reprezentant cywilny oraz wojskowy.
- 3.1.4 Główną funkcją KOSPP jest zapewnienie bezpiecznego i efektywnego wykorzystania krajowych struktur przestrzeni powietrznej i sieci tras ATS oraz zapewnienie ciągłości i przejrzystości operacji na granicach państwa, w oparciu o zharmonizowane porozumienia, ustalone w wyniku skoordynowanego planowania przestrzeni powietrznej z państwami sąsiadującymi.
- 3.1.5 Do realizacji tego celu niezbędne są opracowanie, zatwierdzenie i wprowadzenie wspólnej narodowej strategii w zakresie efektywnej alokacji przestrzeni powietrznej i procesu przeglądu, uwzględniając potrzeby wszystkich zainteresowanych stron, włącznie z wymaganiami narodowego bezpieczeństwa i wymaganiami obrony, kwestiami środowiska, jak również wszelkimi specyficznymi potrzebami państw sąsiadujących.

3.2 KRAJOWE PLANOWANIE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**3.2.1 Cele strategiczne**

Cele strategiczne KOSPP to te, które opisano w Specyfikacji EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) (GEN-PRPL-02-01). W przypadku ustanowienia KOSPP na poziomie FAB, pisemne porozumienie będzie definiować jego cele strategiczne.

3.2.2 Zadania

Stały organ KOSPP jest zobowiązany do realizacji połączonego cywilno-wojskowego procesu zawierającego co najmniej taki zakres funkcjonalny, jak określony w *Specyfikacji EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) (GEN-PRPL-02-02)*.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Ponadto, KOSPP powinien:

- a) sformułować strategię zarządzania przestrzenią powietrzną jako "Statut Przestrzeni Powietrznej" według wzoru zawartego w załączniku 4);
- b) zapewnić dokonywanie okresowych przeglądów struktur przestrzeni powietrznej i sieci tras ATS w celu planowania, w miarę możliwości, elastycznych struktur i procedur przestrzeni powietrznej w górnej i dolnej przestrzeni powietrznej (łącznie ze strefami terminalowymi);
- c) akceptować wykaz operacji lotniczych i innych rodzajów działalności wymagających separowania przestrzeni powietrznej oraz oceny ryzyka dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- d) zapewnić przeprowadzanie ocen bezpieczeństwa przy planowaniu CDR, TRA, TSA, CBA, stref D i R zarządzanych przez AMC, jeżeli jest to wymagane;
- e) zapewnić przekształcanie, jeżeli jest to wymagane i wykonalne, stref D i R w przestrzenie powietrzne tymczasowo alokowane;
- f) uwzględniać koncepcję FUA przy planowaniu klasyfikacji przestrzeni powietrznej;
- g) zapewnić koordynację dużych przedsięwzięć lotniczych, które wymagają dodatkowego wydzielania przestrzeni powietrznej i notyfikowania tych działań w drodze publikacji AIS, np. ćwiczenia wojskowe na dużą skalę planowane z dużym wyprzedzeniem przed dniem operacji;
- h) zapewnić publikowanie w formie suplementu AIP wykazu dni obejmujących przedłużone okresy wolne od pracy, gdy operacje wojskowe będą prawdopodobnie zmniejszone, co pozwoli na tymczasową zmianę niektórych CDR2 w CDR1;
- i) zapewnić przeprowadzanie okresowego przeglądu procedur i skuteczności operacji na poziomie 2 ASM, zamawiania przestrzeni powietrznej przez krajowe upoważnione podmioty (AA) oraz procedur negocjacyjnych i zasad pierwszeństwa przy alokacji przestrzeni powietrznej;
- j) zapewnić przeprowadzanie okresowego przeglądu procedur i skuteczności operacji poziomu 3 ASM, niezwłocznej wymiany i dynamicznej aktualizacji wszelkich niezbędnych danych lotu i danych radarowych oraz wykorzystania odpowiednich właściwości cywilno-wojskowej koordynacji;
- k) zapewnić ciągłość i przejrzystość operacji, przekraczających granice państwowe, poprzez odpowiednie planowanie przestrzeni powietrznej i harmonizację procedur zarządzania przestrzenią powietrzną z państwami sąsiednimi.

W przypadku KOSPP ustanowionego na poziomie FAB, szczegółowe pisemne porozumienie określi jego funkcje i obowiązki.

3.2.3 **Zasady**

3.2.3.1 **Zasady ogólne**

3.2.3.1.1 Strategiczne cele i funkcje KOSPP odnoszą się głównie do kwestii bezpieczeństwa, konsultacji, współpracy i środowiska.

3.2.3.2 **Bezpieczeństwo**

3.2.3.2.1 Ogólne wymagania bezpieczeństwa zawarte są w Specyfikacji EUROCONTROL do elastycznego użytkownika przestrzeni powietrznej (FUA) (SAFE-REQU-01, SAFE-REQU-02, SAFE-REQU04 i SAFE-REQU-03).

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- 3.2.3.2.2 KOSPP, wykonując swoje obowiązki, powinien zawsze stawiać na pierwszym miejscu sprawy bezpieczeństwa. Poziomy bezpieczeństwa są utrzymywane lub zwiększane, a planowanie ustaleń w zakresie przestrzeni powietrznej uwzględnia wymagania określone przez wyższe władze oraz wymagania wynikające z przepisów bezpieczeństwa.
- 3.2.3.2.3 KOSPP będzie dostosowywać się, w możliwym zakresie, do międzynarodowych najlepszych praktyk i zapewniać, że procesy zmian przestrzeni powietrznej, procedury i instrukcje będą zgodne z właściwymi procedurami bezpieczeństwa lotnictwa wojskowego i cywilnego.
- 3.2.3.2.4 Przy rozpatrywaniu i korygowaniu wniosku o zmianę struktur przestrzeni powietrznej, KOSPP powinien zapewnić, że oceny bezpieczeństwa każdego wniosku złożonego przez wnioskodawcę są przeprowadzone z uwzględnieniem krajowych i międzynarodowych planów opracowanych w sposób zmniejszający ryzyko ogólne. W szczególności, przed implementacją FUA, każde państwo ECAC powinno zapewnić przeprowadzanie systematycznych ocen ryzyka.
- 3.2.3.3 **Konsultacje**
- 3.2.3.3.1 Konsultacje z użytkownikami przestrzeni powietrznej, ANSP i innymi podmiotami powinny być prowadzone w celu uzyskania konsensusu, tam gdzie to możliwe, przed dokonaniem zmian w planowaniu lub projektowaniu zmian w organizacji przestrzeni powietrznej.
- 3.2.3.3.2 KOSPP jest odpowiedzialny za uwzględnianie cywilnych i wojskowych potrzeb operacyjnych, bez preferencyjnego traktowania którejkolwiek ze stron oraz zapewnienie, że w ramach planowania przestrzeni powietrznej bierze się pod uwagę interesy wszystkich użytkowników.
- 3.2.3.4 **Współpraca**
- 3.2.3.4.1 Utrzymywanie bliskiej współpracy z krajowymi i międzynarodowymi partnerami zapewni, że planowanie i strategia krajowej przestrzeni powietrznej stanowią konsekwencje narodowych i międzynarodowych programów i zobowiązań.
- 3.2.3.5 **Środowisko**
- 3.2.3.5.1 Na możliwie wczesnym etapie projektowania i planowania przestrzeni powietrznej należy uwzględniać wpływ na środowisko wnoszony poprzez zmieniane procedury i organizację przestrzeni powietrznej.
- 3.2.3.5.2 KOSPP zapewnia, że tam gdzie sytuacja tego wymaga, wszelkie zmiany mogące zwiększać uciążliwości z powodu nadmiernego hałasu na terenie przylegającym do lotniska, były konsultowane z zainteresowanymi podmiotami.
- 3.2.4 **Wspólna organizacja pracy***
- 3.2.4.1 *Krajowy Komitet Doradczy ds. Zarządzania Przestrzenią Powietrzną³* może być ustanowiony przez KOSPP. Organ ten będzie konsultował oraz doradzał w sprawach związanych z zarządzaniem przestrzenią powietrzną. W zależności od wielkości organizacji ATS i mandatu KOSPP, zadania dedykowane *Krajowemu Komitetowi Doradczemu ds. Zarządzania Przestrzenią Powietrzną* mogą być wykonywane w KOSPP jako zadanie

* Uwaga: Zgodnie z określeniem w pkt 1.1.2 "Wspólna organizacja pracy" i związane z nią działania muszą być traktowane jako "zalecane metody postępowania".

³ Zazwyczaj taki Komitet nie jest wymagany na szczelbu FAB

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

dodatkowe.

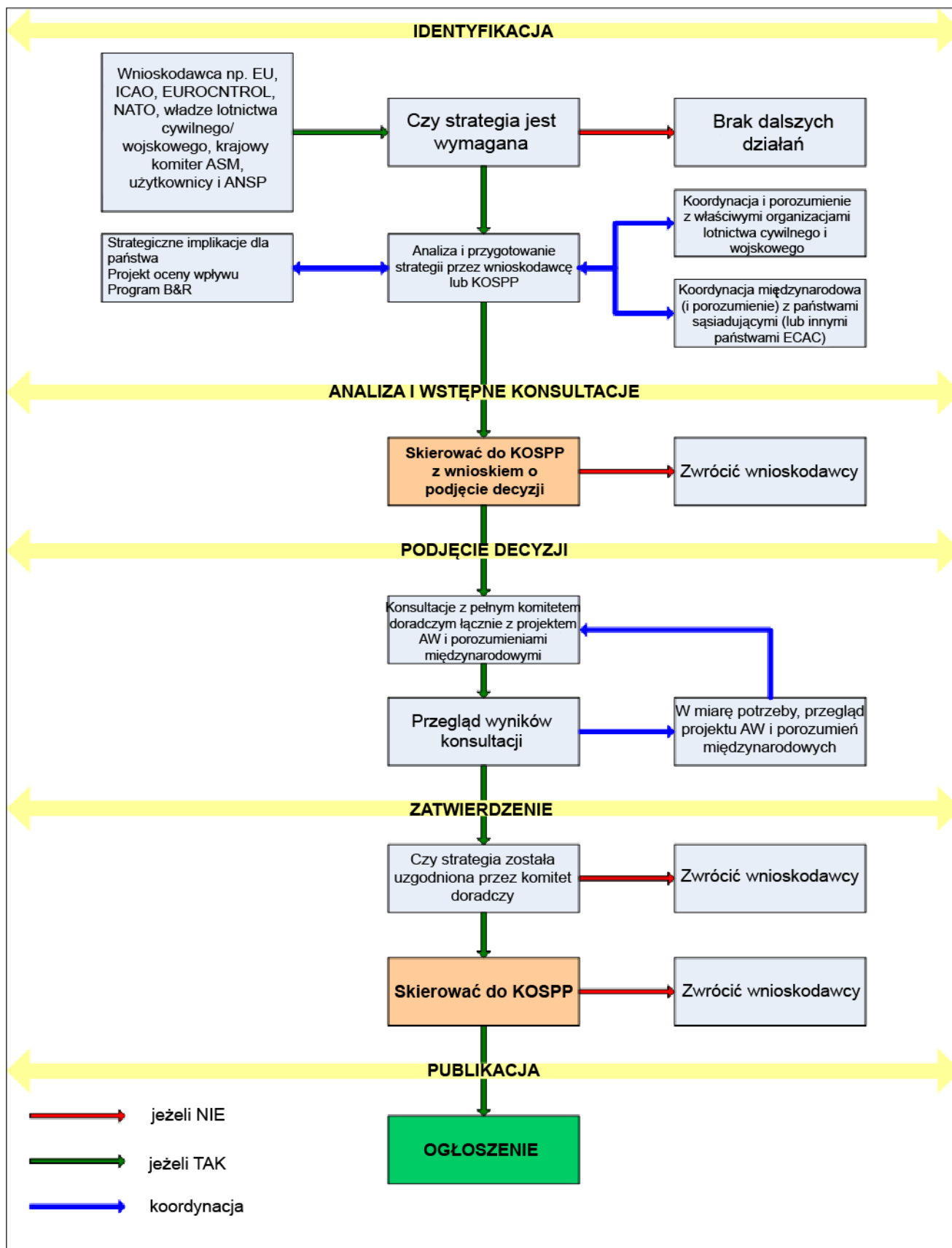
- 3.2.4.2 Głównym zadaniem *Krajowego Komitetu Doradczego ds. Zarządzania Przestrzenią Powietrzną* jest wspieranie KOSPP w opracowywaniu strategii, w sprawach konfiguracji i procedur przestrzeni powietrznej, tak aby z należytą uwagą uwzględniać zróżnicowane potrzeby wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających ATS, zarówno cywilnych, jak i wojskowych.
- 3.2.4.3 Komitetem może kierować osoba przewodnicząca KOSPP, a członkowie komitetu powinni reprezentować całe spektrum środowisk lotniczych w państwie i podlegać ciągłemu nadzorowi.
- 3.2.4.4 Większość spraw *Komitetu Doradczego ds. Zarządzania Przestrzenią Powietrzną* będzie załatwiana korespondencyjnie, ale w razie potrzeby komitet może się zebrać na sesji plenarnej.
- 3.2.4.5 Wniosek, który może zostać zgłoszony przez KOSPP lub przez organizację członkowską, będzie udostępniany członkom *Komitetu Doradczego ds. Zarządzania Przestrzenią Powietrzną* w celu zebrania komentarzy. Jeżeli wniosek nie jest zgłaszany przez KOSPP, wtedy należy również udostępnić opinie KOSPP.
- 3.2.4.6 Jeżeli sprawa nie jest skomplikowana, łatwo będzie osiągnąć porozumienie, na podstawie którego KOSPP oprze późniejsze dotyczące zmian regulacji, przestrzeni powietrznej lub stosownych procedur.
- 3.2.4.7 W sprawach bardziej złożonych, KOSPP może ustanowić podkomitet lub grupę roboczą, w której wszyscy zainteresowani członkowie mogą brać udział przy sporządzaniu raportu. W takich sytuacjach konieczne będzie zwołanie sesji plenarnej Komitetu w celu przedyskutowania raportu i przedstawienia KOSPP stanowiska Komitetu w tej sprawie.
- 3.2.4.8 *Komitet Doradczy ds. Zarządzania Przestrzenią Powietrzną* należy uważać za gremium dyskusyjne, funkcjonujące zgodnie z zasadą, że ten kto miał udział w formułowaniu strategii, będzie prawdopodobnie przestrzegać jej ustaleń. Taka zasada opiera się w dużej mierze na wzajemnym zaufaniu i wspólnocie interesów.
- 3.2.5 **Proces wspólnego formułowania i przeglądu strategii przestrzeni powietrznej**
- 3.2.5.1 Procedura ta będzie powszechnie stosowana w państwach ECAC podczas określania zasad dotyczących strategii planowania dróg lotniczych i przygotowania przestrzeni poza drogami lotniczymi, odpowiednich procedur i funkcji regulacyjnych, które KOSPP realizuje w imieniu wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej (cywilnych i wojskowych) i instytucji zapewniających ATS.
- 3.2.5.2 W kontekście procesu wspólnego formułowania i przeglądu strategii przestrzeni powietrznej, "*Strategia*" oznacza: "stałą zasadę, która zawiera ukierunkowanie akceptowalnych i nieakceptowalnych rodzajów działań ponoszących odpowiedzialność za ich realizację".
- 3.2.5.3 Proces wspólnego formułowania i przeglądu strategii przestrzeni powietrznej dzieli się na sześć etapów:
- zidentyfikowanie potrzeby;
 - analiza potencjalnego oddziaływania;
 - decyzja do dalszego działania;

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- konsultacje;
- zatwierdzenie oraz
- publikacja.

- 3.2.5.4 Diagram przedstawiony na rysunku 3 ilustruje działania, okoliczności do uwzględnienia oraz wymagania dotyczące formułowania i przeglądu strategii przestrzeni powietrznej.
- 3.2.5.5 Odpowiednia koordynacja i porozumienie właściwych organizacji lotnictwa cywilnego i wojskowego jest krytycznym elementem tego działania i powinna być zrealizowana przed podejmowaniem konsultacji zewnętrznych.
- 3.2.5.6 Ocena oddziaływania, opisująca ogólny wpływ zmiany środków prawnych lub strategii, łącznie z analizą bezpieczeństwa, oceną wpływu na środowisko, oceną prawną oraz analizą kosztów i zysków, będzie inicjowana lub prowadzona, w miarę potrzeby, przez KOSPP przy formułowaniu strategii lub inicjowaniu zmian regulacji.
- 3.2.5.7 Strategia będzie podlegać cyklicznym przeglądom. Kryteria przeglądu zostaną ustalone w deklaracji strategii. Długość okresu przeglądu uwzględni skalę wpływu nowej lub zmienianej strategii.
- 3.2.5.8 Jeżeli ustanowiono KOSPP na poziomie FAB, może być on odpowiedzialny za niektóre lub wszystkie etapy formułowania i przeglądu wspólnej polityki dotyczącej przestrzeni powietrznej z wyjątkiem publikacji, która powinna pozostać w odpowiedzialności narodowej.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --



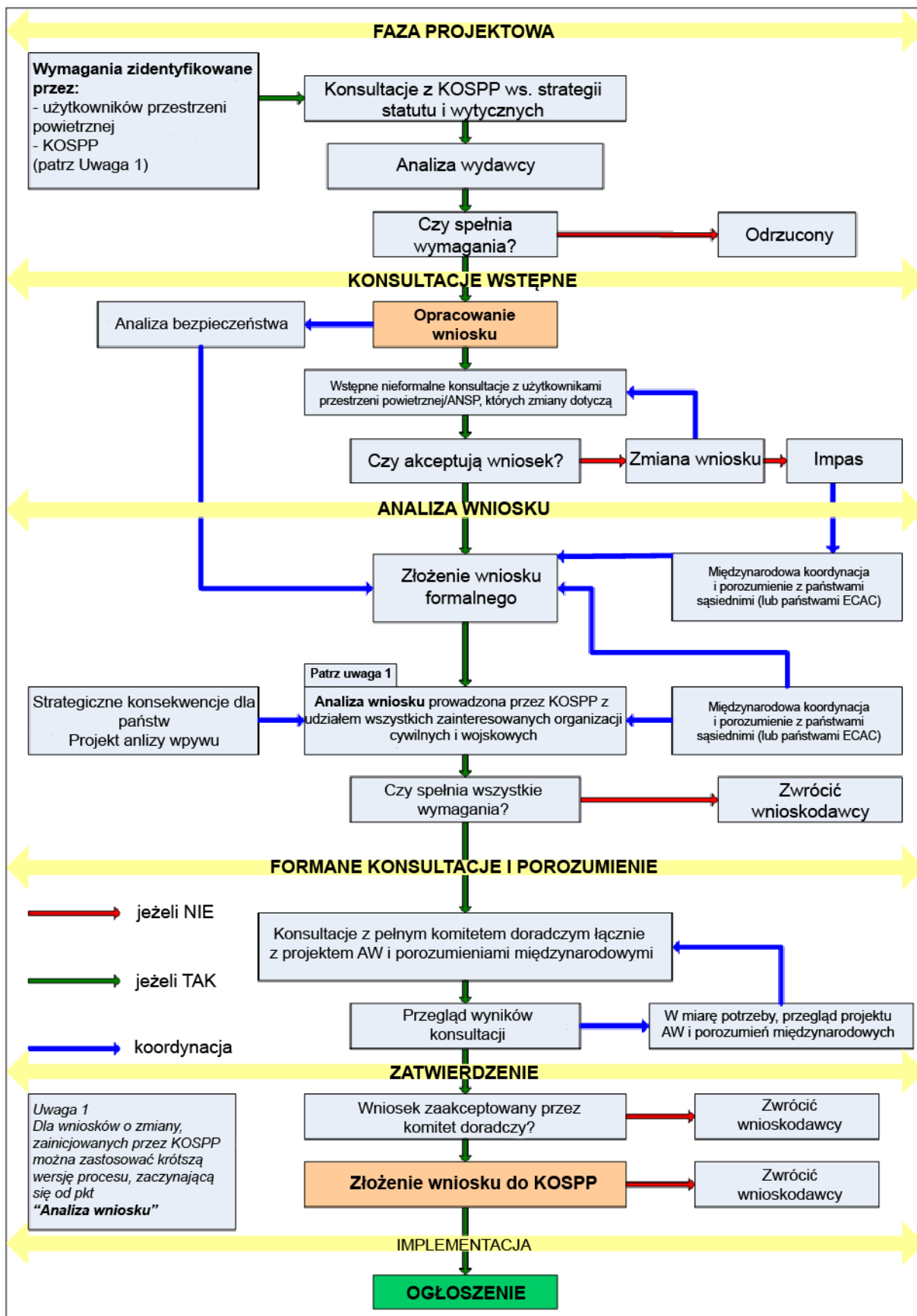
Rysunek 3. Proces wspólnego formułowania i przeglądu polityki przestrzeni powietrznej

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

3.2.6 Proces wspólnych zmian przestrzeni powietrznej

- 3.2.6.1 Procedura ta będzie stosowana przy opracowywaniu "Procesu wspólnych zmian przestrzeni powietrznej", ustanawianego w każdym państwie ECAC w celu zapewnienia, że proponowane zmiany w przestrzeni powietrznej są inicjowane, uwzględniane, poprawiane, zatwierdzane i implementowane w bezpieczny i kontrolowany sposób oraz zgodnie ze strategią i procedurami ustanowionymi przez KOSPP.
- 3.2.6.2 W kontekście procesu zmiany przestrzeni powietrznej, pojęcie "*wnioskodawca*" oznacza: „uprawnionych do składania wniosków o zmiany w przestrzeni powietrznej” (użytkowników przestrzeni powietrznej, instytucje zapewniające ATS itd.).
- 3.2.6.3 Wnioskodawca, identyfikując ewentualną potrzebę zmiany przestrzeni powietrznej, informuje KOSPP, który następnie będzie mógł zapewnić udzielenie pomocy w przygotowaniu wniosku, a w szczególności wskazanie dokumentów źródłowych i materiałów doradczych dotyczących projektowania, zarządzania bezpieczeństwem i trybu prowadzenia konsultacji. Właścicielem wniosku pozostaje wnioskodawca.
- 3.2.6.4 W miarę potrzeby, wnioskodawca przeprowadzi wstępne, nieformalne konsultacje, a w przypadku impasu lub zbytniego opóźnienia, może skierować problem do KOSPP z prośbą o udzielenie pomocy. KOSPP może podjąć decyzję, prawdopodobnie po kolejnych konsultacjach z podmiotem zgłaszającym sprzeciw, w przedmiocie rozstrzygnięcia problemu.
- 3.2.6.5 Po zakończeniu nieformalnych konsultacji, wnioskodawca składa formalny wniosek, z wszelkimi danymi szczegółowymi dotyczącymi proponowanej zmiany.
- 3.2.6.6 KOSPP będzie odpowiedzialny, gdy to konieczne, za przeprowadzenie analizy wniosku, przeprowadzenie formalnych konsultacji, skorygowanie wniosku, jego zatwierdzenia i zainicjowania procesu.
- 3.2.6.7 Diagram przedstawiony na rysunku 4 ilustruje etapy i czynności procesu zmiany przestrzeni powietrznej.
- 3.2.6.8 Po zakończeniu formalnych konsultacji i ewentualnej korekcie wniosku, KOSPP akceptuje formalnie wniosek i uzgadnia datę zakończenia procesu z wnioskodawcą. Wnioskodawca będzie odpowiedzialny za opracowanie i następnie skierowanie do publikacji procedur operacyjnych ATC, jeżeli jest taka potrzeba.
- 3.2.6.9 Dla znaczących zmian (np. obejmujących nowe procedury w wielu obszarach, przestrzeni powietrznej po obydwu stronach granicy państwa itd.), państwa powinny oszacować wystarczającą ilość czasu (co musi zostać określone w docelowej dacie zakończenia) do przeprowadzenia procesu, w celu zachowania dwóch cykli AIRAC, wymaganych przez ICAO do ogłoszenia. Niektóre zmiany mogą być wprowadzane w krótszym terminie, ale jeżeli podlegają one publikacji w cyklu AIRAC, a nie będzie możliwe zachowanie pełnego cyklu AIRAC, to w takim przypadku nie można ich wprowadzić wcześniej.
- 3.2.6.10 Wszystkie znaczące zmiany przestrzeni powietrznej będą podlegały przeglądowi przez KOSPP, w celu wypracowania opinii co do skuteczności osiągniętych celów, dla których te zmiany zostały zaprojektowane. Okres pomiędzy wprowadzeniem zmian a dokonaniem przeglądu będzie uzależniony od złożoności i przeznaczenia przestrzeni powietrznej. Termin przeglądu zostanie uzgodniony między KOSPP a wnioskodawcą przed wprowadzeniem zmian.
- 3.2.6.11 Jeżeli ustanowiono KOSPP na poziomie FAB, może być on odpowiedzialny za niektóre lub wszystkie etapy formułowania i przeglądu wspólnej polityki dotyczącej przestrzeni powietrznej z wyjątkiem publikacji, która powinna pozostać w odpowiedzialności narodowej.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --



Rysunek 4. Proces wspólnej zmiany przestrzeni powietrznej

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

- 3.2.7 Proces na poziomie ASM 1 do wytyczania przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach**
- 3.2.7.1 Zgodnie z definicją FRA, dzienne wytyczanie struktur i ograniczeń, powinno być oparte o jasne kryteria ustalone na poziomie 1 ASM.
- 3.2.7.2 W ramach zapewnienia krajowej współpracy i zintegrowanego planowania przestrzeni powietrznej, Państwa powinny stosować wspólne procesy, mające na celu:
- wyraźne określenie założeń, które należy uwzględnić przy wytyczaniu przestrzeni powietrznej;
 - zagwarantowanie, że te założenia zostaną zamieszczone w odpowiednich LoA, w celu ich zachowania dla potrzeb przyszłych przeglądów struktur przestrzeni powietrznej;
 - jasnego rozróżnienia pomiędzy strategicznym wytyczaniem przestrzeni powietrznej, a jej operacyjnym wykorzystaniem na poziomie taktycznym.
- 3.2.7.3 Krajowe organy ds. strategii przestrzeni powietrznej powinny ustalić kryteria, z uwzględnieniem wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej i ANSP, jak również różne aspekty dotyczące wpływu potencjalnych struktur ad hoc na obecne, funkcjonujące struktury przestrzeni powietrznej, procedury i środki ATFCM, takie jak:
- lokalizacja przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach (w granicach państwa, przylegające do granicy, ponad granicami państwowymi);
 - klasyfikacja przestrzeni powietrznej, w której będzie implementowana przestrzeń powietrzna do wykonywania operacji po dowolnych trasach;
 - lokalizacja i zakres każdej rezerwowanej, wydzielonej przestrzeni powietrznej;
 - związane z nią przedziały wysokości i/lub poziomy lotu;
 - wpływ przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach na przyległe struktury przestrzeni powietrznej;
 - wpływ przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach na pojemność sektorów ATC;
 - kryteria separacji pomiędzy ruchem wewnątrz struktur ad-hoc, a ruchem tranzytowym i/lub omijającym daną strukturę;
 - użytkownicy przestrzeni powietrznej upoważnieni do składania wniosków o korzystanie ze struktury ad-hoc;
 - ANSP i organy obrony powietrznej (OP) upoważnione do wytyczania i kontroli, w miarę potrzeby struktur ad-hoc;
 - obowiązkowe ATS, które należy zapewnić;
 - obowiązkowy proces koordynacji, zarówno krajowy, jak i międzynarodowy, w przypadku lokalizacji przylegającej do lub przekraczającej granice państwowe;

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- l) obowiązkowe środki koordynacji;
- m) wymagane narzędzia projektowania przestrzeni powietrznej, umożliwiające odwzorowanie struktur przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach na odpowiednich stanowiskach pracy kontrolerów (CWP).

3.2.7.4 Zgodnie z definicją, implementacja przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach oferuje możliwość większej swobody manewrowania i optymalizacji trajektorii lotu. Niemniej jednak, na poziomie 2 i 3 ASM istniał będzie stały wymóg ASM oraz ATFCM. Trajektoriami lotu, powinna być stale optymalizowana w celu znalezienia równowagi pomiędzy potrzebami użytkowników, warunkami lotu, zapewnieniem bezpieczeństwa i ogólną skutecznością ATM. Powinna uwzględniać faktyczne warunki pogodowe, dostępność przestrzeni powietrznej, wszelkie struktury FUA oraz stosunek pojemności/obciążenia w przestrzeni powietrznej trasowej lub terminalowej lub też na lotniskach. Trajektoriami lotu może być określona w oparciu o:

1. konkretne punkty wejścia/wyjścia przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach;
2. konkretne trasy pomiędzy opublikowanymi punktami drogi lub punktami meldowania;
3. konkretne trasy w oparciu o kurs;
4. konkretne ograniczenia poziomu lotu;
5. uprzednio określone punkty koordynacji przekazania.

3.2.7.5 W celu dostosowania się do wymagań użytkowników przestrzeni powietrznej, na poziomach 2 i 3 ASM powinno być możliwe wytyczanie stref ad-hoc (patrz 3.2.8.2.2), zgodnie z zapotrzebowaniami składanymi z krótkim wyprzedzeniem lub w czasie rzeczywistym. Strefy te mogą obejmować wszystkie obecne struktury FUA (TRA/TSA, CBA, strefy D i R zarządzane przez AMC itd.), w powiązaniu z odpowiednimi wymaganymi sposobami separacji lub zachowania odstępu, jak również strefy dodatkowe, funkcjonujące jako strefy oczekiwania lub rozszerzone przestrzenie powietrzne TMA, utworzone w celu zagwarantowania bezpieczeństwa lotu w przypadku jakichkolwiek ograniczeń ATFCM (np. potrzeba ominięcia strefy o niekorzystnych warunkach pogodowych, techniczne ograniczenia naziemnego wyposażenia ATS itp.).

3.2.7.6 Do wytyczania stref ad-hoc można przyjąć różne metody:

- a) długość/szerokość geograficzna dedykowanych punktów, wraz z zakresem poziomów lotu;
- b) koło o promieniu i środku zdefiniowanym współrzędnymi, wraz z zakresem poziomów lotu;
- c) konkretna przestrzeń wokół lotu (np. 5 NM od lotu);
- d) konkretne linie drogi pomiędzy opublikowanymi punktami meldowania lub w oparciu o wyrysowane na mapie (np. tankowanie w powietrzu lub cywilne fotografowanie z powietrza);
- e) w odniesieniu do pomocy nawigacyjnych.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

3.2.8 Dynamiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną**3.2.8.1 Zasady ogólne**

- 3.2.8.1.1 Intencją dynamicznego zarządzania przestrzenią powietrzną (DZPP) jest ustanowienie procesów wykorzystujących przestrzeń powietrzną w sposób dynamiczny, jak najbardziej zbliżony do rzeczywistego czasu operacji, w celu lepszego uwzględnienia wymagań użytkowników, podczas stale zmieniających się operacji sieciowych. Proces DZPP powinien uzupełniać działania ASM, zwykle przeprowadzane na poziomie 2 ASM, jak określone w dziale 4, ale ograniczone zakresem czasowym (tj. na dzień przed operacją).
- 3.2.8.1.2 Proces DZPP odnosi się do wykorzystania dodatkowych procedur wytyczania i alokacji przestrzeni powietrznej oraz rozsyłania informacji, w celu rozszerzenia obecnego procesu FUA i lepszej reakcji na specyficzne potrzeby użytkowników przestrzeni powietrznej lub potrzeby dotyczące optymalizacji tras.
- 3.2.8.1.3 DZPP dotyczy planowania, alokacji i wykorzystania dynamicznych struktur przestrzeni powietrznej, w celu optymalnego wykorzystania pojemności przestrzeni powietrznej, jako część definiowania konfiguracji przestrzeni powietrznej. W tym celu wykorzystuje się istniejące struktury przestrzeni powietrznej lub wytyczane ad hoc.
- 3.2.8.1.4 Elementy dynamicznego planowania struktur przestrzeni powietrznej oznaczają:
- większy wybór tras dzięki włączeniu tras opcjonalnych, uzupełnianych przez odpowiednie alternatywy, w wyniku modułowej rezerwacji lub ograniczeń przestrzeni powietrznej;
 - większą elastyczność w reakcji na potrzeby wojskowe zgłaszane w krótkim terminie, w stosunku do istniejących lub dodatkowych części przestrzeni powietrznej;
 - zapewnienie gotowości do aktywacji tras/rezerwacji przestrzeni powietrznej lub ograniczeń alokacji poprzez proces wspólnego podejmowania decyzji, mający na celu uwzględnienie krótkoterminowych zmian tras i potrzeb ruchu cywilnego, w koordynacji z wnioskami o rezerwacje lub ograniczenia przestrzeni powietrznej, dostosowane do wojskowego profilu szkoleniowego lub operacyjnego.
- 3.2.8.1.5 Gdy odpowiedni system wymiany informacji będzie już ustanowiony, "struktury ad hoc", trasy lub strefy, będą ustanawiane na zasadzie ad hoc w celu spełnienia wymagań operacyjnych, w krótszym terminie niż przewiduje to proces na poziomie 1 ASM. Ustanowienie takich struktur ad hoc na poziomie ASM 2 lub 3 powinno spełniać ogólne kryteria projektowania i zarządzania bezpieczeństwem.
- 3.2.8.1.6 Przed implementacją jakiegokolwiek procesu DZPP na trzech poziomach ASM, następujące problemy muszą zostać rozwiązane, w celu poprawy podstawowej koncepcji FUA:
- wytyczenie struktur przestrzeni powietrznej: na poziomie 1 ASM ustanawia się struktury przestrzeni powietrznej i określa warianty wykorzystania opierające się na podziale struktur przestrzeni powietrznej dla czasowej rezerwacji lub ograniczenia, na segmenty i zwiększonej ilości odnośnych CDR. Na poziomie 1 ASM określa się także i ustanawia procesy i procedury pozwalające na wytyczanie dodatkowych struktur przestrzeni powietrznej ad hoc na poziomach 2 i 3 ASM, w zależności od potrzeby.

 Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- alokacja struktur przestrzeni powietrznej: na poziomie 2 ASM, proces planowania i alokacji przestrzeni powietrznej umożliwia alokację konkretnych konfiguracji przestrzeni powietrznej, opartych o strukturę przestrzeni powietrznej zdefiniowaną uprzednio lub ustanawianą ad hoc, w reakcji na specyficzne potrzeby użytkowników przestrzeni powietrznej lub potrzeby optymalizacji tras. Na poziomie 3 ASM, należy wdrożyć proces podejmowania decyzji, umożliwiający wszystkim zaangażowanym partnerom prowadzenie dyskusji, zmianę i uzgadnianie w krótkim terminie (tj. w sposób możliwie jak najbardziej zbliżony do czasu rzeczywistego) alokacji/zmiany alokacji przestrzeni powietrznej w dniu operacji.
- rozsyłanie informacji o strukturach przestrzeni powietrznej: na poziomach 2 i 3 ASM wykorzystuje się narzędzia ASM wspierane systemowo, w celu informowania wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej i ANSP, których dotyczy jakiegokolwiek zmiany w przestrzeni powietrznej, wynikające z procesu DZPP oraz w celu zwiększenia wspólnej świadomości sytuacyjnej.

3.2.8.1.7 W ramach tych procesów planowania, alokacji i wykorzystywania dynamicznych struktur przestrzeni powietrznej, stałe trasy ATS i dostępne CDR powinny być dostępne dla planowania, a czasowe rezerwacje lub ograniczenia uprzednio zdefiniowane lub ad hoc pozostają nieaktywne, aż do ich formalnej alokacji.

3.2.8.1.8 Proces DZPP umożliwia wszystkim użytkownikom przestrzeni powietrznej wykonywanie lotu zgodnie z preferowanym i elastycznym profilem oraz zapewnia dwie główne korzyści:

- równe traktowanie przy alokacji przestrzeni powietrznej i trajektoriach wymaganych w krótkim czasie;
- zwiększenie świadomości operatorów statków powietrznych w zakresie możliwych opcji tras.

3.2.8.1.9 Tabela podsumowująca

ASM		Poziom 1 ASM	Poziom 2 ASM	Poziom 3 ASM
Wytyczanie przestrzeni powietrznej	Podstawowe FUA	- Proces projektowania przestrzeni powietrznej - Ustanawianie struktur przestrzeni powietrznej (ograniczona ilość scenariuszy)		
	Dynamiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną	- Ustanawianie struktur przestrzeni powietrznej oferujących większy wybór opcji tras i elastyczność w celu powiększenia / dodatkowego podziału wojskowych stref ćwiczeń - Proces wytyczania przestrzeni powietrznej ad hoc	Struktura ad hoc	Struktura ad hoc
Alokacja przestrzeni powietrznej	Podstawowe FUA	Zasady pierwszeństwa i proces negocjacji	Obecny proces AMC	Ograniczony do aktywacji / dezaktywacji w czasie rzeczywistym

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

	Dynamiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną	'Modus Operandi' uprzednio zdefiniowanych scenariuszy	Rozszerzony proces AMC bardziej zbliżony do czasu operacji	Proces wspólnego podejmowania decyzji w bardzo krótkim czasie
Informacje, zbierania i rozsyłanie	Podstawowe FUA	AIP NOTAM	AUP/UUP/CRAM	Tel / Faks / Radio / NOTAM / przetwarzanie danych
	Dynamiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną	Baza danych przestrzeni powietrznej	Baza danych przestrzeni powietrznej	Baza danych przestrzeni powietrznej Tel / Radio / Data Link

Rysunek 5. Rozszerzony proces podstawowego FUA z dynamicznym zarządzaniem przestrzenią powietrzną

3.2.8.2 Wytyczanie dynamicznych struktur przestrzeni powietrznej

3.2.8.2.1 Proces na poziomie 1 ASM do projektowania dynamicznych struktur przestrzeni powietrznej umożliwiający aktywację uprzednio zdefiniowanych konfiguracji przestrzeni powietrznej

3.2.8.2.1.1 Projekt struktury tras ATS, łącznie z CDR i trasami OAT oraz czasowymi rezerwacjami lub ograniczeniami przestrzeni powietrznej (TRA/TSA/CBA) na poziomie krajowego 1 ASM i rozprowadzanie ruchu na strategicznym poziomie ATFCM są tworzone w ścisłej współpracy z Europejską Siecią Operacji, w kooperacji o koordynacji z procesem krajowym, subregionalnym i regionalnym stosując zasadę, że:

- układ tras powinien być zaplanowany łącznie ze zmiennymi elementami, aby dostosować zmiany w przewidywanym zapotrzebowaniu ruchu,
- w środowisku FRA, powinna być promowana modułowość czasowych rezerwacji lub ograniczeń przestrzeni powietrznej w celu wprowadzenia większej elastyczności dla dostosowania wymagań cywilno-wojskowych, podczas gdy
- rozprowadzenie ruchu odpowiada uprzednio zdefiniowanym konfiguracjom przestrzeni powietrznej w celu otrzymania możliwie największej pojemności.

3.2.8.2.2 Proces na poziomie 1 ASM do wytyczania struktur ad hoc na poziomach 2 i 3 ASM

3.2.8.2.2.1 Zgodnie z definicją DZPP (zawartą w pkt. 3.2.7.1.2), bieżące wytyczanie struktur ad hoc na poziomach 2 i 3 ASM powinno być oparte o jasne kryteria ustalone na poziomie 1 ASM.

3.2.8.2.2.2 W ramach zapewnienia krajowej współpracy i zintegrowanego planowania przestrzeni powietrznej, Państwa powinny stosować wspólne procesy, mające na celu:

- a) wyraźne określenie założeń, które należy uwzględnić przy wytyczaniu przestrzeni powietrznej;
- b) zagwarantowanie, że te założenia zostaną zamieszczone w odpowiednich LoA, w celu ich zachowania dla potrzeb przyszłych przeglądów struktur przestrzeni powietrznej;
- c) jasnego rozróżnienia pomiędzy strategicznym wytyczaniem przestrzeni powietrznej, a jej operacyjnym wykorzystaniem na poziomie taktycznym.

3.2.8.2.2.3 Krajowe organy ds. strategii przestrzeni powietrznej powinny ustalić kryteria, z uwzględnieniem wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej i ANSP, jak również różne aspekty dotyczące wpływu potencjalnych struktur ad hoc na obecne, funkcjonujące struktury przestrzeni powietrznej, procedury i środki ATFCM, takie jak:

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- a) lokalizacja struktur ad hoc (w granicach państwa, przylegające do granicy, ponad granicami państwowymi);
- b) klasyfikacja przestrzeni powietrznej, w której będą implementowane struktury ad hoc;
- c) status przestrzeni powietrznej (rezerwowana, wydzielona);
- d) związane z nią przedziały blokowanych wysokości i/lub poziomów lotu;
- e) wpływ struktur ad hoc na obecną strukturę przestrzeni powietrznej;
- f) wpływ struktur ad hoc na pojemność sektorów ATC;
- g) kryteria separacji pomiędzy ruchem wewnątrz struktur ad hoc, a ruchem tranzytowym lub omijającym daną strukturę;
- h) użytkownicy przestrzeni powietrznej upoważnieni do składania wniosków o korzystanie ze struktury ad hoc;
- i) ANSP i organy obrony powietrznej (OP) upoważnione do wytyczania i kontroli, w miarę potrzeby, struktur ad hoc;
- j) obowiązkowe ATS, które należy zapewnić;
- k) obowiązkowy proces koordynacji, zarówno krajowy, jak i międzynarodowy, w przypadku lokalizacji przylegającej do lub przekraczającej granice państwowe;
- l) obowiązkowe środki koordynacji;
- m) wymagane narzędzia projektowania przestrzeni powietrznej, umożliwiające odwzorowanie struktur ad hoc na odpowiednich stanowiskach pracy kontrolerów (CWP).

3.2.8.2.2.4 W zajętej i zatłoczonej przestrzeni powietrznej, wiele lotów odbywa się po opublikowanych trasach ATS. W luźniejszej przestrzeni powietrznej może być większa swoboda manewrowania i optymalizacji trajektorii lotu. Jednakże w obydwu przypadkach istnieje możliwość tras ad hoc na poziomach 2 i 3 ASM, w zależności od obciążenia sektora, np. w przypadku wcześniejszego zamknięcia strefy zarządzanej przez AMC. Trajektoriami lotu powinna być stale optymalizowana w celu znalezienia równowagi pomiędzy potrzebami użytkownika, warunkami lotu, zapewnieniem bezpieczeństwa i ogólnej skuteczności ATM. Powinna uwzględniać faktyczne warunki pogodowe, dostępność przestrzeni powietrznej oraz stosunek pojemności/obciążenia w przestrzeni powietrznej trasowej lub terminalowej lub też na lotniskach. Trasy ad hoc mogą być określane w oparciu o:

- a) konkretne trasy pomiędzy opublikowanymi punktami raportowania;
- b) konkretne trasy w oparciu o kurs;
- c) losowe punkty koordynacji przekazania.

W celu optymalizacji trajektorii lotu, kładzie się nacisk na wykorzystywanie tej swobody manewrowania w środowisku FRA, gdzie występuje dynamiczne zarządzanie tymczasowymi strukturami przestrzeni powietrznej (np. TSA/TRA), w tym wyznaczanie struktur ad-hoc przestrzeni powietrznej.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- 3.2.8.2.2.5 Podobnie, a także w celu lepszego dostosowania potrzeb użytkowników przestrzeni powietrznej, na poziomach 2 i 3 ASM powinno być możliwe wytyczanie stref ad hoc, zgodnie z zapotrzebowaniami składanymi z krótkim wyprzedzeniem lub w czasie rzeczywistym.
- 3.2.8.2.2.6 Te strefy mogą obejmować wszystkie obecne struktury FUA (TRA/TSA, CBA, strefy D i R zarządzane przez AMC itd.) w powiązaniu z odpowiednimi wymaganymi sposobami separacji lub zachowania odstępu, jak również strefy dodatkowe, funkcjonujące jako strefy oczekiwania lub rozszerzone przestrzenie powietrzne TMA, utworzone w celu zagwarantowania bezpieczeństwa lotu w przypadku jakichkolwiek ograniczeń ATFCM (np. potrzeba ominięcia strefy o niekorzystnych warunkach pogodowych, techniczne ograniczenia naziemnego wyposażenia ATS itp.).

Do wytyczania stref ad hoc można przyjąć różne metody:

- a) długość/szerokość geograficzna dedykowanych punktów, wraz z zakresem poziomów lotu;
 - b) koło o promieniu i środku zdefiniowanym współrzędnymi, wraz z zakresem poziomów lotu;
 - c) konkretna przestrzeń wokół lotu (np. 5 NM od lotu);
 - d) konkretne linie drogi pomiędzy opublikowanymi punktami meldowania lub w oparciu o wyrysowanie na mapie (np. tankowanie w powietrzu lub cywilne fotografowanie z powietrza);
 - e) w odniesieniu do pomocy nawigacyjnych.
- 3.2.8.2.2.7 Może być wymagane wykorzystanie wspólnego narzędzia projektowania przestrzeni powietrznej, umożliwiającego przedstawienie strefy na obrazie bieżącej sytuacji ruchowej. Ułatwiłoby to proces wspólnego podejmowania decyzji między zainteresowanymi partnerami, zobrazowanie strefy ad hoc (ocena wpływu) oraz pozwoliłoby na uniknięcie wszelkich nieporozumień w określaniu granic i lokalizacji strefy.
- 3.2.8.2.2.8 KOSPP powinien ustanowić skuteczny proces koordynacji między wszystkimi użytkownikami przestrzeni powietrznej a ANSP, pozwalający na wytyczanie struktur ad hoc na poziomach 2 i 3 ASM. Podczas opracowywania procesu, należy zwrócić uwagę na to, że operacje zgłaszane z krótkim wyprzedzeniem nie będą wstrzymywane przez inne, już alokowane działania; ponadto, KOSPP powinien być poinformowany o wszelkich rozbieżnościach, w celu dokonania przeglądu procesu i zapewnienia, że służy on skutecznie celom, dla których został ustanowiony.
- 3.2.8.2.2.9 Zasady negocjacji na poziomie 2 i 3 ASM powinny być zamieszczone w LoA ustanowionym na poziomie 1 ASM. Zasady te powinny jasno określać proces koordynacji cywilno-wojskowej, okoliczności (charakter działań, możliwości koordynacji cywilno-wojskowej itd.) oraz warunki (klasyfikacja przestrzeni powietrznej ad hoc, procedury koordynacji itd.) na podstawie których struktury ad hoc mogą być wytyczane. Koordynacja pomiędzy wszystkimi zaangażowanymi stronami (cywilni i wojskowi użytkownicy przestrzeni powietrznej, ANSP, CFMU, sąsiadujące AMC), powinna być prowadzona w celu utrzymania spójności z obecnymi strukturami przestrzeni powietrznej, przy zapewnieniu, że wymagania operacyjne i bezpieczeństwa są spełniane, a struktury ad hoc nie mają wpływu na mające zastosowanie środki ATFCM.

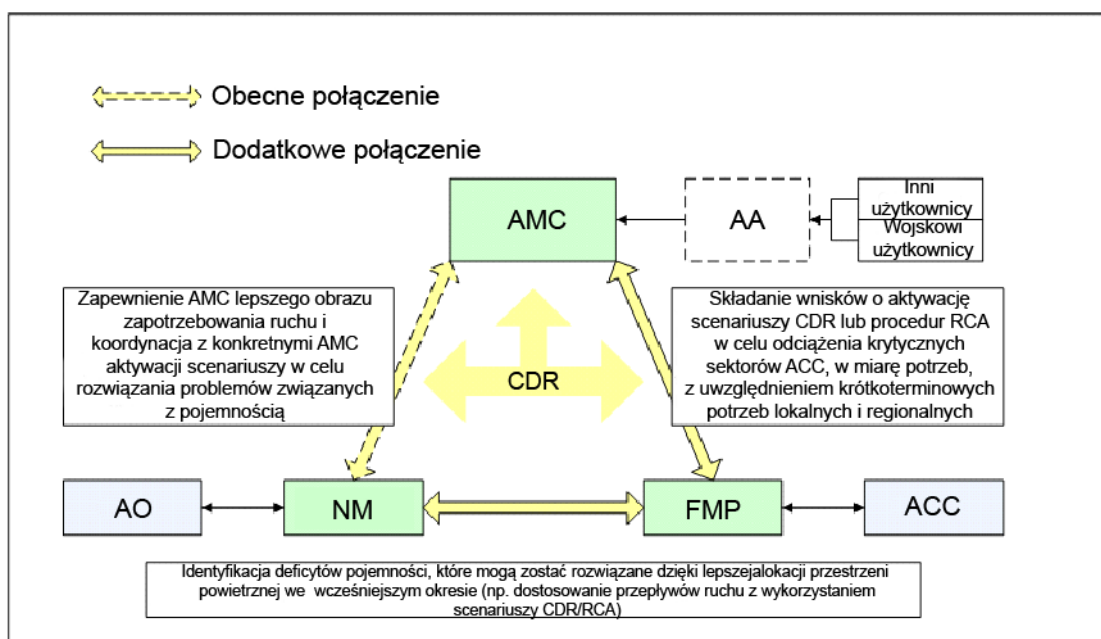
3.2.8.2.3 Wytyczanie struktur ad hoc na poziomie 2 ASM

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

- 3.2.8.2.3.1 Zgodnie z kryteriami i procesami ustanowionymi na poziomie 1 ASM, AMC powinny móc przeprowadzać wytyczanie struktur ad hoc w krótkim okresie, w celu szybkiej i skutecznej reakcji na potrzeby użytkowników przestrzeni powietrznej.
- 3.2.8.2.3.2 AMC powinny stosować standardowe procedury, łącznie ze zbieraniem, analizą i rozwiązywaniem konfliktów dotyczących zamawiania przestrzeni powietrznej i jej alokacji. Jednakże, z powodu nieodłącznego krótkiego horyzontu czasowego, te podstawowe procedury powinny być wykonywane jednocześnie z procesem ścisłej koordynacji obejmującej wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, ANSP, zainteresowane sąsiednie AMC i NM.
- 3.2.8.2.3.3 Metody używane do wytyczania tras i stref ad hoc powinny być spójne z wytycznymi ustalonymi na poziomie 1 ASM.
- 3.2.8.2.3.4 Wykorzystanie wspólnego narzędzia projektowania przestrzeni powietrznej może ułatwić proces koordynacji, gwarantując wymianę zharmonizowanych danych o przestrzeni powietrznej i zapewniając, że operacje zgłaszane w krótkim terminie i powiązane z nimi wytyczanie przestrzeni powietrznej ad hoc nie będą ograniczane przez inne działania, które już zostały alokowane na poziomie 2 ASM, ale nie zostały jeszcze zaczęte.
- 3.2.8.2.4 Wytyczanie struktur ad hoc na poziomie 3 ASM
- 3.2.8.2.4.1 Zgodnie z kryteriami i procesami ustanowionymi na poziomie 1, na poziomie 3 ASM powinno być możliwe przeprowadzanie wytyczania struktur ad hoc przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym, w celu lepszego dostosowania potrzeb użytkowników przestrzeni powietrznej i uwzględnienia wymagań przepływu ruchu w procesie optymalizacji trajektorii lotów.
- 3.2.8.2.4.2 Należy wymagać odpowiednich urządzeń dla koordynacji w czasie rzeczywistym (narzędzie projektowania przestrzeni powietrznej, bezpośrednie środki łączności kontroler-kontroler itd.), a precyzyjne procedury powinny być zamieszczone w odpowiednich LoA.
- 3.2.8.2.4.3 Metody używane do wytyczania tras i stref ad hoc powinny być spójne z wytycznymi ustalonymi na poziomie 1 ASM.
- 3.2.8.2.4.4 Wykorzystanie wspólnego narzędzia projektowania przestrzeni powietrznej może ułatwić proces koordynacji, gwarantując wymianę zharmonizowanych danych o przestrzeni powietrznej oraz umożliwiając wszystkim zainteresowanym stronom ocenę w czasie rzeczywistym wpływu struktur ad hoc na bieżącą sytuację kontroli ruchu lotniczego. Pozwala także na automatyczne i jednoczesne zobrazowanie nowej struktury przestrzeni powietrznej na wszystkich zainteresowanych CWP.
- 3.2.8.3 **Proces alokacji przestrzeni powietrznej**
- 3.2.8.3.1 Dynamiczny proces alokacji przestrzeni powietrznej na poziomie 2 ASM
- 3.2.8.3.1.1 Czynności na poziomie przedtaktycznym ATFCM dla zoptymalizowanego zarządzania pojemnością pozwalają NM wraz zainteresowanymi ACC/FMP na identyfikację deficytów pojemności, które mogą zostać rozwiązane dzięki lepszemu alokacji przestrzeni powietrznej we wcześniejszym okresie. Następnie, na przedtaktycznym poziomie 2 ASM, aktywacja konfiguracji przestrzeni powietrznej dla rozwiązania znaczących problemów braku pojemności lub wojskowych potrzeb operacyjnych, jest koordynowana bezpośrednio między NM a wyznaczonymi AMC (oprócz standardowej koordynacji ACC/FMP), zapewniając im pełniejszą informację dotyczącą ogólnego zapotrzebowania ruchu.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- 3.2.8.3.1.2 Wykorzystanie bardziej dynamicznej aktywacji tras/alokacji przestrzeni powietrznej w celu uwzględnienia krótkoterminowych potrzeb lokalnych, subregionalnych i regionalnych, pociąga za sobą bliższą koordynację między AMC, ACC/FMP i NM, w celu oceny wpływu decyzji AMC lokalnych na ogólną sytuację ruchową.
- 3.2.8.3.1.3 Ta koordynacja jest wspierana przez różne systemy, umożliwiające wymaganą wymianę informacji między nimi, jak pokazano na rysunku 6.

Rysunek 6. Proces koordynacji między AMC, FMP i CFMU⁴

- 3.2.8.3.1.4 Proces alokacji przestrzeni powietrznej na poziomie 2 ASM powinien także odpowiadać szczególnym, składanym z krótkim wyprzedzeniem zapotrzebowaniom na przestrzeń powietrzną lub potrzebom optymalizacji tras. Powinien zapewniać, że AMC w krótkim przedziale czasowym (np. do kilku godzin przed wykonaniem operacji) będzie mieć możliwość zbierania, koordynowania i oceniania zamówień na przestrzeń powietrzną od wszystkich zainteresowanych podmiotów, jak pokazano na rysunku 4, jeszcze przed podjęciem decyzji o alokacji przestrzeni powietrznej i tras.
- 3.2.8.3.2 Dynamiczny proces alokacji przestrzeni powietrznej na poziomie 3 ASM
- 3.2.8.3.2.1 Alokacja przestrzeni powietrznej na poziomie 3 ASM, opisana w rozdziale 5.5, jest powszechnie znanym procesem aktywacji/dezaktywacji struktur przestrzeni powietrznej zgodnie z decyzjami o alokacji poszczególnych elementów, podejmowanymi na poziomie 2 ASM, opublikowanymi w AUP/UUP. Jednakże, istnieje potrzeba bardziej dynamicznego procesu alokacji, który mógłby być prowadzony zarówno na poziomie przedtaktycznym jak i taktycznym.
- 3.2.8.3.2.2 Na poziomie 3 ASM, przestrzeń powietrzna może być zamawiana i wytyczana z krótkim wyprzedzeniem, tj. w czasie możliwie zbliżonym do czasu rzeczywistego. Alokacja przestrzeni powietrznej na poziomie taktycznym może być dokonywana bezpośrednio pomiędzy zainteresowanymi organami cywilnymi i wojskowymi, w oparciu o wyrażne zasady

⁴ Rysunek 6 opisuje proces koordynacji bez względu na organizacyjną lub funkcjonalną integrację, np. zintegrowane funkcje AMC/FMP.

 Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

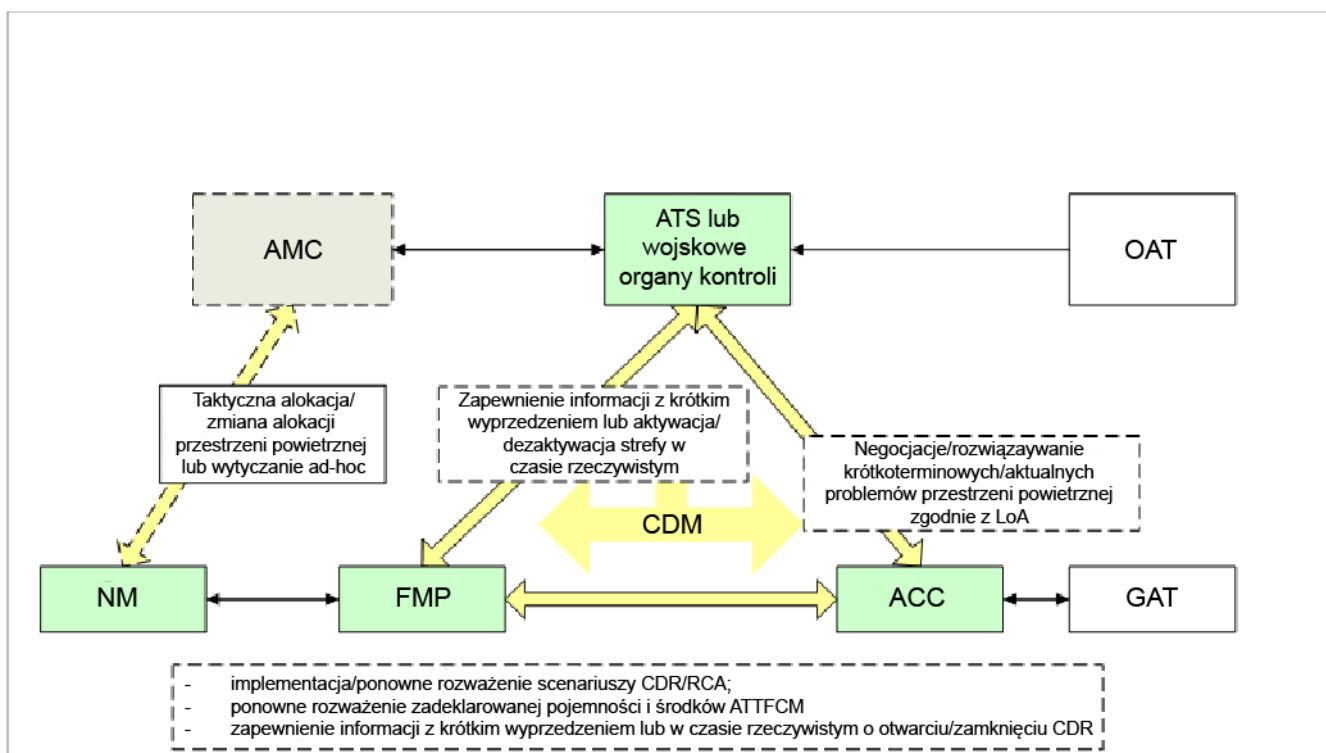
i procedury ustanowione w odpowiednich LoA.

3.2.8.3.2.3 Proces dynamicznej alokacji na poziomie 3 ASM wymaga ustanowienia skutecznego procesu wspólnego podejmowania decyzji (CDM), w oparciu o aktywną koordynację zaangażowanych podmiotów.

3.2.8.3.2.4 Zmniejszenie przedziału czasowego AMC i przejście do alokacji na poziomie 3 ASM nie oznacza degradacji poziomów odpowiedzialności, a odnosi się jedynie do zmiany:

- podmiotów zaangażowanych w procesie negocjacyjnym;
- dostępnego czasu, oraz
- wymaganego powiadomienia z wyprzedzeniem o podjętej decyzji, łącznie z powiadomieniem ruchu lotniczego.

3.2.8.3.2.5 Celem procesu podejmowania decyzji o alokacji przestrzeni powietrznej na poziomie 3 ASM, zilustrowanym na rysunku 7 poniżej, jest umożliwienie podmiotom poprawy ich wiedzy w zakresie sytuacji bieżącej i prognoz oraz ograniczeń, preferencji i możliwości każdej ze stron. Składa się on z proaktywnej negocjacji i rozwiązywania potencjalnych krótkoterminowych/faktycznych problemów przestrzeni powietrznej. Wymaga opracowania nowych narzędzi wspieranych systemowo lub poprawy obecnych urządzeń technicznych lub rozszerzenia tych określonych na poziomie 2 ASM.



Rysunek 7. Ustanowienie procesu CDM dla dynamicznej alokacji przestrzeni powietrznej na poziomie 3 ASM

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

3.2.8.4 Rozsyłanie informacji o zmianach w statusie przestrzeni powietrznej z krótkim wyprzedzeniem**3.2.8.4.1 Proces aktualnego AUP/UUP**

3.2.8.4.1.1 W ramach procesu aktualnego AUP/UUP opisanego w dziale 6, rozsyłanie decyzji o dynamicznej alokacji przestrzeni powietrznej jest oparte o nadawanie depeesz takich, jak CRAM dla AUP i eAMI dla usługi B2B.

3.2.8.4.1.2 Takie decyzje AMC o dynamicznej alokacji przestrzeni powietrznej są także bezpośrednio notyfikowane do AO, w oparciu o zamieszczanie adresów tych, którzy są potencjalnie zainteresowani i przesyłanie depeesz przez NM, np. depeesze z propozycją zmiany trasy (RRP - Re-routing Proposal).

3.2.8.4.2 Baza danych o przestrzeni powietrznej

3.2.8.4.2.1 W celu uzyskania pełni korzyści z dynamicznej alokacji przestrzeni powietrznej i w celu pokonania ograniczeń obecnych mechanizmów rozsyłania informacji, należy ustanowić wspólny system danych o przestrzeni powietrznej – „*Bazę danych o przestrzeni powietrznej (RDPP)*”.

3.2.8.4.2.2 RDPP opiera się na połączeniu między Europejską Bazą Danych AIS (EAD), Bazą Danych Środowiska NM i lokalnymi bazami danych. W jednym punkcie następuje gromadzenie, wymiana i rozsyłanie aktualnych i dokładnych danych o przestrzeni powietrznej, pomiędzy użytkownikami przestrzeni powietrznej a instytucjami zapewniającymi ATM.

3.2.8.4.3 Łączność pomiędzy organami ATM

3.2.8.4.3.1 Istnieje potrzeba zapewnienia, w szczególności, przekazywania w czasie rzeczywistym wszystkim zainteresowanym stronom ATM, łącznie z NM, w miarę potrzeby, aktualnych informacji o krótkotrwałej alokacji lub bieżącym wykorzystaniu przestrzeni powietrznej.

3.2.8.4.4 Łączność kontroler – pilot

3.2.8.4.4.1 Zbliżanie przedtaktycznych i taktycznych ram czasowych skutkuje także tym, że zmiany w statusie przestrzeni powietrznej, z krótkim wyprzedzeniem lub w czasie rzeczywistym, wynikające z procesu dynamicznej alokacji przestrzeni powietrznej mogą skutecznie wpływać na ruch lotniczy.

3.2.8.4.4.2 Istnieje zatem potrzeba ustanowienia procesu informowania użytkowników znajdujących się już w powietrzu. Są różne sposoby informowania pilotów o tych zmianach w przestrzeni powietrznej, tj. przez dedykowaną częstotliwość AO, ATC i łącze danych.

3.2.8.4.5 Aktualizacja planów lotów

3.2.8.4.5.1 Generalnie, w celu zapewnienia niezbędnej aktualizacji planów lotów, na które mają wpływ zmiany w statusie przestrzeni powietrznej (z krótkim wyprzedzeniem lub w czasie rzeczywistym), obecne procesy przetwarzania i dystrybucji planu lotu powinny zostać rozszerzone tak, aby umożliwiły one dotarcie zmian w FPL aż do lotniska przeznaczenia włącznie, wykorzystując standardowe kryteria przetwarzania FPL i obejmując następujące kwestie:

- wyraźne określenie odpowiedzialności IFPS w zakresie zmian do FPL, zgłaszanych tuż przed EOBT (tj. aż do czasu uzgodnionego przed EOBT);

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

- podobnie, określenie odpowiedzialności ATSU zainteresowanych w zmianach do FPL (od czasu uzgodnionego przed EOBT);
- gdy statek powietrzny jest już w powietrzu, ustanowienie procesu pozwalającego IFPS na uwzględnianie zmian do pierwotnego FPL, umożliwiającego wszystkim zainteresowanym ATSU (łącznie z lotniskowym ATSU) ocenę i walidację tych zmian oraz zapewnienia ich przesłania do odpowiednich adresatów.

3.2.8.4.5.2 W oparciu o proces AUP/UUP, AO powinni aktualizować swoje plany lotu zgodnie ze zmianami proponowanymi aż do uzgodnionego czasu, np. 2 godziny przed EOBT. Wszelkie zmiany, które pojawiły się zgodnie z procesem AUP/UUP, ale po uzgodnionym czasie przed EOBT, mogą nadal zostać przetworzone dzięki ponownemu złożeniu planu lotu, jednakże, w zależności od oceny i walidacji zainteresowanych ATSU. Zmiany w czasie rzeczywistym w statusie przestrzeni powietrznej są przetwarzane taktycznie przez ATSU, zgodnie ze standardowym procesem zmian do bieżącego planu lotu.

3.3 MIĘDZYNARODOWE ASPEKTY PLANOWANIE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

3.3.1 Zasady ogólne

3.3.1.1 Organizacja i zarządzanie przestrzenią powietrzną powinny stawać się coraz bardziej wspólną funkcją na poziomie międzynarodowym, w celu wspierania zbiorowej odpowiedzialności ECAC za wszystkie aspekty planowania, projektowania, utrzymywania, aktualizacji, koordynacji cywilno-wojskowej, regulacji i aktów prawnych dotyczących przestrzeni powietrznej. Głównym celem jest optymalizacja struktury przestrzeni powietrznej w ramach przestrzeni powietrznej ECAC tak, aby była ona bardziej elastyczna dla użytkowników przestrzeni powietrznej.

3.3.2 Konfiguracje przestrzeni powietrznej

3.3.2.1 Strategia Planowania Przestrzeni Powietrznej w ramach międzynarodowej współpracy wprowadza koncepcję konfiguracji przestrzeni powietrznej jako rozwiązanie, mające na celu poprawę procesu CDM na poziomie europejskim. Konfiguracje przestrzeni powietrznej mają się składać z uprzednio zdefiniowanych, stałych i elastycznych struktur przestrzeni powietrznej, łącznie z tymczasowymi rezerwacjami, opcjami tras lub zoptymalizowanymi trajektoriami i optymalnym podziałem na sektory ATC, które będą mogły być dynamicznie dostosowywane do potrzeb ruchu. Konfiguracje przestrzeni powietrznej będą aktywowane poprzez proces CDM, w zależności od głównego(ych) celu(ów) strategicznego(ych) dla poszczególnych stref geograficznych lub przedziałów czasu.

3.3.2.2 Konfiguracje przestrzeni powietrznej mają na celu reagowanie na różniące się cele strategiczne (pojemność, efektywność lotu, środowisko) na poziomie sieci przestrzeni powietrznej. Konfiguracje przestrzeni powietrznej wynikają z udoskonaleń organizacji przestrzeni powietrznej i zarządzania siecią przestrzeni powietrznej. Konfiguracje przestrzeni powietrznej zapewniają bardziej zintegrowane podejście między strukturami przestrzeni powietrznej (łącznie z optymalnymi trajektoriami i terminalowymi przestrzeniami powietrznymi) a zarządzaniem siecią przestrzeni powietrznej, które jest bardziej elastyczne. Ponadto, konfiguracje przestrzeni powietrznej odpowiadają bardziej strategicznym celom (wykraczają poza zwykłe równoważenie zapotrzebowania i pojemności).

3.3.2.3 Kompozycja tras i terminalowych tras, zoptymalizowane trajektorie, rezerwacje przestrzeni powietrznej i sektory ATC w konfiguracjach przestrzeni powietrznej jest określona i wspólnie

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

zarządzana dynamicznie dla uelastycznienia reakcji na różne w czasie i miejscu sytuacje. To samo ma zastosowanie w przypadku zarządzania przestrzenią powietrzną do wykonywania operacji po dowolnych trasach.

- 3.3.2.4 Konfiguracje przestrzeni powietrznej są aktywowane poprzez zintegrowane procesy wspólnego podejmowania decyzji na poziomach krajowym, subregionalnym (FAB) i Europejskiej sieci przestrzeni powietrznej.
- 3.3.2.5 Konfiguracje przestrzeni powietrznej mają zapewnić bezpieczeństwo, efektywność lotu, pojemność przestrzeni powietrznej i ochronę środowiska. Są one uwzględniane przy opracowywaniu metodologii do zastosowania konkretnej konfiguracji przestrzeni powietrznej.
- 3.3.2.6 Procesy i procedury powinny być opracowywane w celu umożliwienia skoordynowanego dostępu do różnych przestrzeni powietrznych, np.:
- a) trasy weekendowe;
 - b) CDR i inne trasy w pozostałe zajęte dni;
 - c) operacja po obu stronach granicy państwa / FIR/UIR;
 - d) trasy nocne;
 - e) trasy bezpośrednie;
 - f) trasy dowolne.

3.3.3 **ASM nad wodami otwartymi**

- 3.3.3.1 Poniższe przepisy stanowią uzupełnienie do Specyfikacji EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) (rozdział 3.3).
- 3.3.3.2 Podstawą porozumień zawieranych zgodnie z koncepcją elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej przez państwa ECAC jest to, że nie powinny one być sprzeczne z Konwencją Chicagowską i jej załącznikami lub Konwencją Narodów Zjednoczonych o Prawie Morskim. Dostępu do przestrzeni powietrznej nad otwartymi wodami nie można odmówić, ani nie można zmusić państwowego statku powietrznego do podporządkowania się koncepcji FUA. Wszelkie utworzone procedury lub porozumienia nie mogą dawać operatorom państwowych statków powietrznych wrażenia, że ich operacje mogą być w jakikolwiek sposób ograniczane. Dlatego, w procedurach lub porozumieniach musi także znajdować się stwierdzenie, że negocjowanie użytkowania przestrzeni powietrznej jest pewnego rodzaju ideałem; jednakże, będą istniały pewne okoliczności, gdy tylko powiadomienie o operacji będzie możliwe lub ze względów operacyjnych negocjacje lub notyfikacja nie będą mogły mieć miejsca.
- 3.3.3.3 Procedury w niniejszym podręczniku są zbiorem wytycznych dla państw ECAC, odnoszących się do stosowania koncepcji FUA nad otwartymi wodami.
- 3.3.3.4 W odniesieniu do rezerwacji przestrzeni powietrznej, nad wodami otwartymi mogą być ustanawiane tylko strefy D zgodnie z załącznikiem 2 ICAO – *Przepisy ruchu lotniczego*. W tym kontekście należy zauważyć, że ustanawianie takich stref powinno się odbywać bez uszczerbku dla praw i obowiązków państw, wynikających z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Konwencja Chicagowska) i jej załączników lub Konwencji NZ z 1982 –

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

Prawo Morskie. Jednakże, państwa powinny wprowadzić elastyczne zarządzanie takimi strefami D w możliwym zakresie i w oparciu o faktyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej.

- 3.3.3.5 Koncepcję FUA można zastosować nad wodami otwartymi zgodnie z zasadami stosowanymi do przestrzeni powietrznej nad terytorium suwerennym. W takim przypadku, należy uznać, że państwowe statki powietrzne wszystkich innych państw mogą wykonywać swoje prawo przelotu w jakiegokolwiek przestrzeni powietrznej nad otwartymi wodami, zgodnie z zasadą "należytej ostrożności", zgodnie z artykułem 3 lit. a) i d) Konwencji Chicagowskiej. Jednakże, państwowe statki powietrzne powinny w możliwym zakresie wykonywać lot zgodnie z przepisami ICAO.
- 3.3.3.6 Cywilne i państwowe statki powietrzne wykonujące lot zgodnie z przepisami ICAO mają obowiązek przestrzegania przepisów Załącznika 2, który stosuje się bez wyjątku nad wodami otwartymi. W szczególności, należy przestrzegać przepisów Załącznika 2, pkt 3.6.1.1 odnoszące się do wymogu uzyskania zezwolenia na wykonanie lotu kontrolowanego i pkt 3.6.5.1 odnoszący się do wymogu ustanowienia łączności dwustronnej z organem zapewniającym służbę kontroli ruchu lotniczego.
- 3.3.3.7 W celu zapewnienia dodatkowej pojemności przestrzeni powietrznej i dla poprawy efektywności i elastyczności operacji statków powietrznych, państwa powinny ustanowić porozumienia i procedury zapewniające elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, łącznie z tymi rezerwowanymi dla celów wojskowych lub innych specjalnych rodzajów działań. Porozumienia i procedury powinny pozwalać wszystkim użytkownikom przestrzeni powietrznej na bezpieczny dostęp do takiej przestrzeni powietrznej. W stosownych przypadkach, takie porozumienia i procedury należy ustanawiać na podstawie porozumień regionalnych.
- 3.3.3.8 Podobnie, kryteria ustanawiania CDR nad wodami otwartymi są takie same, jak dla CDR w suwerennej przestrzeni powietrznej. Za kategoryzację, a następnie przegląd tych CDR jest odpowiedzialny ASM na poziomie 1. Ponadto, państwa powinny uwzględniać potencjalne wymagania dla koordynacji na poziomie 3 ASM, w celu przekierowania ruchu poza CDR, z powodu działań nad wodami otwartymi.

3.3.4 **Proces wczesnego dostępu do tras weekendowych**

3.3.4.1 **Zasady ogólne**

- 3.3.4.1.1 Procedury opisane w tym rozdziale zostały uzgodnione na poziomie międzynarodowym⁵ w celu ułatwienia wczesnego dostępu do tras weekendowych/warunkowych dróg lotniczych w piątki w sezonie letnim. Przegląd tych tras jest weryfikowany w miarę zdobywanego doświadczenia.
- 3.3.4.1.2 Proces wczesnego dostępu do tras weekendowych (EAW - Early Access to Weekend) opiera się na ogólnym porozumieniu pomiędzy uczestniczącymi państwami dotyczącym udzielania dostępu podczas co najmniej 26 piątków w roku, od pierwszego piątku w maju do ostatniego piątku w październiku włącznie. Uczestniczące państwa są zachęcane do zwiększania ilości takich piątków, w miarę możliwości.
- 3.3.4.1.3 Głównym celem międzynarodowych porozumień ws. tras EAW dotyczących piątków w sezonie letnim jest odpowiednie informowanie operatorów statków powietrznych, poprzez

⁵ Jak uzgodniono na spotkaniu Zespołu ds. Przestrzeni i Żeglugi Powietrznej (ANT/42), Podgrupa ds. Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-SG) ANT jest międzynarodowym forum w celu harmonizacji dyskusji i porozumień ws. wczesnego dostępu do tras weekendowych/CDR podczas dni o dużym natężeniu ruchu w sezonie letnim.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

AIP oraz umożliwienie im zaplanowania lotu z wyprzedzeniem przez dostępne CDR, które przeklasyfikowano na CDR1 wyjątkowo z ww. powodu.

- 3.3.4.1.4 Mimo, że poniższe uzgodnione procedury nie mają zastosowania do wszystkich państw ECAC, porozumienie osiągnięte między uczestniczącymi państwami, opublikowane w ich AIP powinno zachęcać państwa sąsiadujące do poszukiwania możliwości kontynuowania wczesnego wykorzystania tras weekendowych w ich przestrzeni powietrznej.
- 3.3.4.2 Uzgodnione procedury – międzynarodowe porozumienie o wczesnym dostępie do tras weekendowych
- 3.3.4.2.1 Każde państwo ECAC chcące uczestniczyć w międzynarodowym porozumieniu dla ułatwienia wdrażania procesu EAW w Europie powiadamia o swojej decyzji AO i ATSU poprzez publikację w ich krajowym AIP (ENR) uzgodnionych procedur umożliwiających wczesny dostęp do tras weekendowych podczas co najmniej 26 piątków w roku w sezonie letnim.
- 3.3.4.2.2 Ponadto, krajowy AIP (ENR) powinien zawierać wykaz CDR załączony w międzynarodowym porozumieniu o wczesnym dostępie, wraz z podaniem kategorii CDR1 od godziny 1000 UTC w uzgodnione piątki w sezonie letnim.
- 3.3.4.2.3 Dostępne CDR1 zawarte w wykazie zatwierdzonych piątków, jak również innych ruchliwych dni, powinny być uznane jako stałe drogi możliwe do zaplanowania lotu od godziny 1000 UTC, chyba że występują szczególne odstępstwa, jak opisano w pkt. 3.3.4.4. W związku z dodatkową dostępnością zapewnioną użytkownikom przestrzeni powietrznej, powinno unikać się jakichkolwiek taktycznych zmian trasy.
- 3.3.4.3 Uzgodnione procedury – coroczna notyfikacja różnic krajowych
- 3.3.4.3.1 Jeżeli trasy EAW nie będą wykorzystywane przez jeden lub więcej z 26 piątków w następnym sezonie letnim lub zmianie ulegnie wykaz zapotrzebowania na odnośne CDR, krajowe różnice należy zgłosić w marcu przed sezonem letnim do AO i do ATSU na wspólnym formacie Suplementu AIP publikowanego przez każde zainteresowane państwo.
- 3.3.4.3.2 Proces koordynacji między zainteresowanymi państwami powinien być prowadzony za pośrednictwem aplikacji internetowej EAW na stronie EUROCONTROL. W miarę potrzeby, można wprowadzić szczególne uzgodnienia koordynacyjne.
- 3.3.4.4 Uzgodnione procedury – wyjątkowe odstępstwa
- 3.3.4.4.1 KOSPP uczestniczącego państwa może określić wyjątkowe okoliczności, w których wczesny dostęp podczas piątków sezonu letniego może zostać cofnięty z powodu niespodziewanej lub natychmiastowej działalności wojskowej.
- 3.3.4.4.2 W tych okolicznościach NOTAM jest przeznaczony do wysłania z 48-godzinnym wyprzedzeniem, a informacja o odwołaniu ma być powtarzana w krajowym AUP w czwartek poprzedzający odwołany piątek sezonu letniego.
- 3.3.5 **Pozostałe dodatkowe uzgodnienia ws. okresów dużego natężenia lotów**
- 3.3.5.1 Zasady ogólne
- 3.3.5.1.1 Procedury opisane w tym dziale mają na celu ułatwienie rozwiązywania problemów, przy pomocy procesów zarządzania przestrzenią powietrzną, związanych z okresami dużego natężenia lotów wojskowych lub cywilnych w sezonie letnim w innych dniach niż piątki.

 Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

3.3.5.2 Okresy dużego natężenia lotów związane z dużymi ćwiczeniami wojskowymi

3.3.5.2.1 Uczestniczące państwa powinny zakomunikować NATO NATMC, poprzez aplikację internetową EAW na stronie EUROCONTROL, okresy dużego natężenia lotów w sezonie letnim w celu udzielenia pomocy przy planowaniu dużych ćwiczeń wojskowych, na co najmniej 1,5 roku przed dniem operacji (np. koniec 2010 na lato 2012).

3.3.5.2.2 Uwzględniając to powiadomienie z wyprzedzeniem, krajowe władze wojskowe na poziomie 1 ASM dokonają identyfikacji okresu dużego natężenia lotów wojskowych, łącznie z większymi międzynarodowymi i krajowymi ćwiczeniami, które mogą mieć wpływ na ruch cywilny w sezonie letnim i które będą musiały być włączone do odpowiedniego „Planu Operacji Sieciowych”.

(a) DATY	(b) ĆWICZENIA	(c) STREFY
11-25 marca 2008	STRONG RESOLVE	Norwegia & Polska
5-19 maja 2008	ARDENT GROUND	Niemcy
6-17 maja 2008	ELITE	Południe Niemiec
Maj 2008	DYNAMIC MIX	Część zachodnia Morza Śródziemnego/ Hiszpania
18-29 czerwca 2008	CLEAN HUNTER	Północna Europa
3-14 września 2008	NATO AIR MEET	Południowa Europa
Październik 2008	DESTINED GLORY	Część wschodnia Morza Śródziemnego /Grecja

Rysunek 8. Fikcyjny przykład okresów dużego natężenia lotów wojskowych

3.3.5.3 Ustalenia ASM dla pozostałych dni o dużym natężeniu lotów

3.3.5.3.1 Ponadto, w celu zwiększenia efektywności użytkowania przestrzeni powietrznej, każde państwo uczestniczące w międzynarodowym procesie EAW może określić inne dni o dużym natężeniu lotów, dla których aktywacja określonego skoordynowanego dostępu do konfiguracji przestrzeni powietrznej może być także uzgadniana w celu rozwiązywania przewidywanych problemów z pojemnością.

3.3.5.3.2 Zainteresowane państwa powinny przeprowadzić wszelką niezbędną koordynację poprzez aplikację internetową EAW na stronie EUROCONTROL lub szczególne uzgodnienia koordynacyjne w zakresie pozostałych dni o dużym natężeniu lotów.

3.3.5.3.3 Po ukończeniu procesu koordynacji i porozumień, dotyczących pozostałych dni o dużym natężeniu lotów, na poziomie 1 ASM na początku marca każdego roku, zainteresowane państwa powinny zapewnić własnym AMC jasne procedury koordynacyjne z władzami wojskowymi i sąsiadującymi AMC, w miarę potrzeby.

3.3.5.3.4 Na dzień przed pozostałym dniem o dużym natężeniu lotów, zainteresowane AMC niezależnie konsultuje z własnymi władzami wojskowymi - zgodnie z lokalnymi procedurami oraz z sąsiadującymi AMC, w miarę potrzeby, w celu ostatecznego uzgodnienia alokacji przestrzeni powietrznej na dzień następujący.

3.3.6 **Operacje po obu stronach granicy państwa / FIR/UIR**

3.3.6.1 Zasady ogólne

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

- 3.3.6.1.1 Intencją operacji po obu stronach granicy / FIR/UIR (Cross-Border - FIR/UIR Operations – (CBO)) jest ustanowienie procesu, który będzie obejmował działania wykonywane przez jedno lub więcej państw, w strefie ustanowionej po obu stronach granicy państwowej lub całkowicie w przestrzeni powietrznej będącej w jurysdykcji jednego państwa.
- 3.3.6.1.2 Proces CBO zracjonalizuje potrzebę rezerwacji krajowej przestrzeni powietrznej (TRA/TSA) lub ograniczania przestrzeni powietrznej (D/R) przez alokację i wspólne użytkowanie stref ustanowionych po obydwu stronach granicy państwowej (CBA), jak również wspólne użytkowanie istniejących, przeniesionych lub nowo zaprojektowanych TRA/TSA, łącznie ze strefami D i R zarządzanymi przez AMC, ustanowionymi całkowicie w przestrzeni powietrznej będącej w jurysdykcji jednego państwa, ale graniczącej z sąsiadującym państwem lub państwami.
- 3.3.6.1.3 Państwa, które zamierzają wykonywać operacje po obu stronach granicy państwa / FIR, muszą zawrzeć niezbędne formalne porozumienia, ustanawiające niezbędne uzgodnienia kooperacyjne w celu zminimalizowania różnic prawnych i proceduralnych stron. Te porozumienia powinny obejmować kwestie prawne, operacyjne i techniczne (np. suwerenności, obrony, operacji, środowiska oraz poszukiwania i ratownictwa) i określać jeden wspólny zbiór kryteriów separacji między cywilnymi a wojskowymi lotami.
- 3.3.6.1.4 Porozumienie ramowe między państwami zamierzającymi zastosować CBO powinno zawierać:
- a) obowiązki i odpowiedzialność za zapewnianie ATS;
 - b) odpowiedzialność za SAR;
 - c) procedury ATS i wspólny język;
 - d) alokację kodów SSR;
 - e) rodzaj lotu (VFR lub IFR);
 - f) maksymalną liczbę statków powietrznych mogących jednocześnie wykonywać loty;
 - g) zharmonizowane procedury koordynacji i wymiany danych planu lotu;
 - h) łączność;
 - i) procedury powiadamiania obrony powietrznej;
 - j) wspólne procedury AMC;
 - k) procedury planowania/przygotowywania harmonogramu, relacje z zainteresowanymi AMC;
 - l) procedury aktywacji i zakończenia aktywności, relacje z zainteresowanymi AMC;
 - m) zasady pierwszeństwa;
 - n) procedury raportowania zdarzeń ATS;
 - o) kwestie środowiskowe.
- 3.3.6.1.5 Po ustanowieniu CBA lub uzgodnieniu wspólnego użytkowania TRA/TSA lub zarządzanych stref D lub R, zgodnie z wytycznymi i ww. kryteriami, zaangażowane państwa powinny uzgodnić i jasno określić następujące warunki użytkowania:
- a) okresy aktywności z uwzględnieniem świąt państwowych w danym państwie;

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

- b) instytucje, którym zezwolono na zapewnianie ATS, wraz z odpowiedzialnością za kontrolę oraz podział na sektory ATC;
- c) inne organy (np. organy obrony powietrznej), które mogą zapewniać służby ruchu we współużytkowanych strefach CBA/TRA/TSA lub strefach D lub R;
- d) użytkownicy przestrzeni powietrznej, którym zezwolono na użytkowanie współużytkowanych CBA/TRA/TSA lub stref D lub R oraz maksymalna liczba statków powietrznych jednocześnie wykonujących loty;
- e) używanie wspólnego języka;
- f) procedury kontroli, łącznie z rodzajem lotu (VFR, IFR), alokacja kodów SSR oraz procedury ATC obrony powietrznej odnoszące się do współużytkowanych stref CBA/TRA/TSA i stref D lub R, dla:
 - statków powietrznych wykonujących manewry;
 - statków powietrznych w przelocie, oraz
 - statków powietrznych wlatujących/wylatujących (z/do strefy).
- g) procedury dla lotów bezzałogowych statków powietrznych w strefach współużytkowanych CBA/TRA/TSA lub strefach D lub R (np. UAS);
- h) kryteria separacji między ruchem w strefach współużytkowanych CBA/TRA/TSA lub strefach D lub R, a ruchem tranzytowym przez te strefy; lub między ruchem wewnątrz stref a tym, który je omija;
- i) obowiązkowe wyposażenie ATS (tj. radar pierwotny, radar wtórny, pokrycie częstotliwości itd.);
- j) obowiązkowe środki łączności (tj. bezpośrednia łączność kontroler-kontroler, wymiana danych radarowych i planu lotu itd.);
- k) procedury awaryjne na wypadek zakłóceń w zapewnianiu ATS; oraz
- l) procedury raportowania zdarzeń na poziomie 2/3 ASM do poziomu 1 ASM.

3.3.6.2 Strefy lotów po obu stronach granicy państwa (CBA)

3.3.6.2.1 Gdy istnieje możliwość zracjonalizowania zapotrzebowania na krajowe TRA/TSA, jak również na strefy D i R po obydwu stronach granicy, zainteresowane sąsiadujące państwa powinny podjąć działania optymalizujące struktury przestrzeni powietrznej i trasy w strefie przygranicznej, poprzez ustanowienie "strefy lotów po obu stronach granicy" (CBA). Można to osiągnąć, ustanawiając takie CBA w formie TRA/TSA albo stref D lub R zarządzanych przez AMC, oraz, jeżeli ma to zastosowanie, odpowiednich CDR, w celu osiągnięcia korzyści zarówno dla operacji GAT, jak i OAT bez jakichkolwiek ograniczeń związanych z granicami państwowymi.

3.3.6.2.2 Oczekuje się, że CBA będzie wykorzystywane przez użytkowników z więcej niż jednego państwa. W celu rozwiązania problemu alokacji tej przestrzeni powietrznej pomiędzy potencjalnych użytkowników, AMC odpowiadające za taką alokację powinno posiadać jednoznaczny zbiór zasad pierwszeństwa określony na poziomie 1 ASM w drodze porozumienia między właściwymi krajowymi władzami.

3.3.6.2.3 Porozumienie ramowe ustanawiane przez zainteresowane państwa, powinno także, oprócz

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

ogólnych składników wymienionych w 3.3.6.1.4, uwzględniać następujące szczególne elementy dotyczące kwestii CBA:

- a) delegację ATS;
- b) klasyfikację przestrzeni powietrznej;
- c) podział na sektory ATC;
- d) kryteria separacji pomiędzy lotami cywilnymi a wojskowymi, oraz
- e) możliwość podziału CBA na segmenty.

3.3.6.2.4 Po ustanowieniu CBA zgodnie z wytycznymi i ww. kryteriami, zaangażowane państwa powinny uzgodnić i jasno określić kryteria użytkowania CBA oraz rozważyć wspólną klasyfikację przestrzeni powietrznej, w miarę możliwości, zgodną z przepisami ICAO.

3.3.6.2.5 Wspólny proces AMC obejmujący planowanie rezerwacji, zamawianie i alokację przestrzeni powietrznej oraz procedury aktywacji i zakończenia aktywności, powinien być ustanowiony między zainteresowanymi AMC, zgodnie z uzgodnioną zasadą pierwszeństwa i harmonogramem. W celu harmonizacji publikacji AUP/UUP i uproszczenia relacji z CFMU, należy zastosować koncepcję głównego AMC.

3.3.6.3 Współdzielenie TRA/TSA i stref D lub R

3.3.6.3.1 Gdy istnieje możliwość zracjonalizowania wykorzystywania krajowych TRA/TSA, łącznie ze strefami D i R zarządzanymi przez AMC, poprzez ich podział pomiędzy użytkowników z więcej niż jednego państwa, zainteresowane państwa powinny postarać się ustanowić niezbędne porozumienia, umożliwiające takie współdzielenie przestrzeni powietrznej, mające na celu najlepsze wykorzystanie dostępnej przestrzeni powietrznej.

3.3.6.3.2 Należy wyznaczyć krajowe AMC odpowiedzialne za taką(ie) strefę(y). Alokacja tych TRA/TSA lub stref D lub R zarządzanych przez AMC, które są współdzielone między użytkowników z różnych państw, powinna być wsparta jednolitymi zasadami pierwszeństwa, ustanowionymi w porozumieniu zawartym na poziomie 1 ASM.

3.3.6.3.3 Należy opracować wspólne procedury operacji po obu stronach granicy państwa/FIR/UIR dotyczące współdzielenia CBA, TRA/TSA i stref D lub R między dwa lub więcej sąsiadujących państw. Procedury te dadzą możliwość, państwom chcącym połączyć ich krajowe procesy wspólnego planowania przestrzeni powietrznej, zastosowania zasad wspólnego zarządzania przestrzenią powietrzną (np. funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej).

3.3.6.3.4 Porozumienie ramowe pomiędzy zainteresowanymi państwami powinno, oprócz ogólnych elementów wymienionych w 3.3.6.1.4, uwzględniać, co najmniej, następujące szczególne składniki:

- a) wyznaczenie głównego AMC, jeżeli taka jest potrzeba;
- b) procedury tranzytowe OAT;
- c) procedura zezwoleń dyplomatycznych;
- d) obowiązki i odpowiedzialność za zapewnianie ATS;
- e) kryteria separacji pomiędzy lotami wojskowymi a cywilnymi;

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

- f) rozsyłanie informacji o otwieraniu/zamykaniu (np. wspólnej bazy danych o przestrzeni powietrznej);
- g) określenie klasy przestrzeni powietrznej (jeżeli ma zastosowanie).

3.3.6.4 CDR po obu stronach granicy

3.3.6.4.1 Statki powietrzne wykonujące loty tranzytowe pomiędzy sąsiadującymi państwami muszą mieć możliwość wykonania takiego lotu z możliwie jak najmniejszą zmianą procedur ATS. Z tego powodu, państwa ustanowią CDR po obu stronach granicy państwa, zgodnie z procesem wspólnego planowania mającego miejsce w wyspecjalizowanej Podgrupie ds. Rozwoju Sieci Tras ATS - ANT (ATS RND SG).

3.3.6.4.2 Ten proces harmonizacji pomiędzy sąsiadującymi państwami pozwoli na jak najszerszą harmonizację w zakresie kategoryzacji, poziomów lotu i zamierzonej dostępności takich CDR.

3.3.6.4.3 Ponieważ CDR będzie znajdował się w obszarze odpowiedzialności więcej niż jednego AMC, powinien być ustanowiony wspólny proces AMC, umożliwiając zainteresowanym AMC delegowanie ich odpowiedzialności za koordynację zharmonizowanej dostępności poszczególnych CDR do głównego AMC.

3.3.7 Opracowywanie sieci tras ATS i innych struktur przestrzeni powietrznej

3.3.7.1 Opracowywanie sieci tras ATS i innych struktur przestrzeni powietrznej należy uważać za zbiór czynników ułatwiających pomyślne określenie i zastosowanie konfiguracji przestrzeni powietrznej.

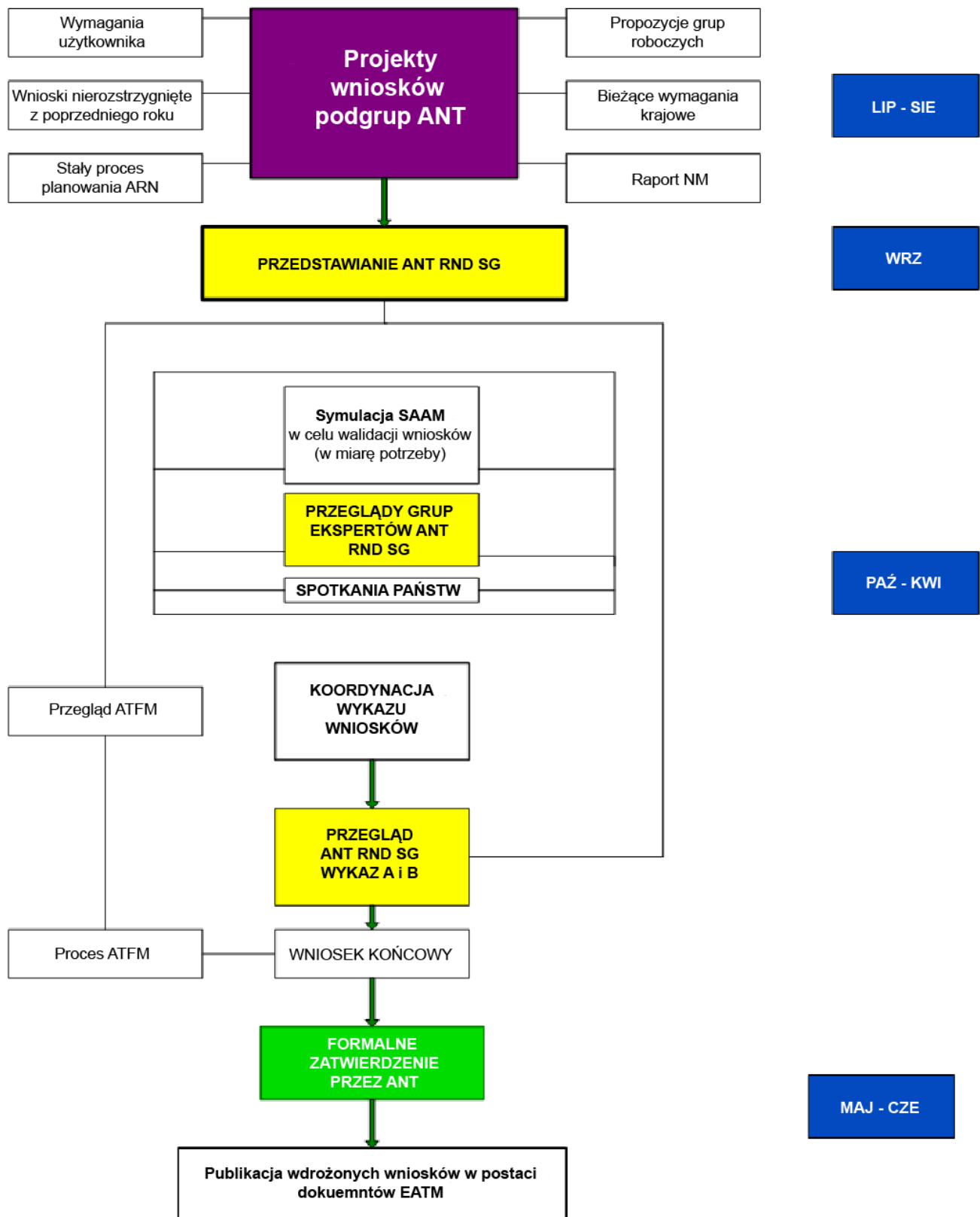
3.3.7.2 Planowanie i ustanawianie stałych tras ATS i CDR, łącznie z systemem tras tranzytowych OAT, jak również przestrzeni powietrznych rezerwowanych przez wojsko lub dla niego wydzielanych (TRA/TSA/CBA), odbywa się na szczeblu krajowym i międzynarodowym w ramach skoordynowanego i wspólnego europejskiego procesu.

3.3.7.3 Optymalizacja planowania sieci istniejących i przyszłych tras ATS i innych struktur przestrzeni powietrznej odbywa się początkowo zgodnie z krajowym procesem koordynacji na poziomie 1 ASM.

3.3.7.4 Optymalizacja powinna być dokonywana zgodnie z procesem wspólnego planowania, mającym miejsce w ramach wyspecjalizowanych podgrup ANT.

3.3.7.5 Coroczny przegląd krajowej przestrzeni powietrznej obejmujący wykorzystywanie CDR oraz CDR/ scenariuszy tras i wojskowych stref ćwiczeń (TRA/TSA/CBA) musi odbywać się po każdym sezonie letnim tak, aby uwzględnić zidentyfikowane niedociągnięcia w trakcie ciągłego zarządzania przepływami ruchu. Propozycje dokonywane w celu usunięcia tych niedociągnięć muszą być koordynowane w ramach struktur ANT (patrz rysunek 9 i załącznik 2). Należy zwrócić szczególną uwagę na spójność z procesem ATFCM.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --



Rysunek 9. Coroczny stały proces dla krótkoterminowych poprawek w sieci tras ATS

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

3.4 KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE PROCESY POZIOMU 1 ASM DLA ALOKACJI PRZESTRZENI POWIETRZNEJ NA POZIOMIE 2 ASM**3.4.1 Koncepcja CDR i proces tymczasowej alokacji przestrzeni powietrznej (TAA)**

3.4.1.1 Przedtaktyczna alokacja przestrzeni powietrznej przez AMC na poziomie 2 ASM jest wykonywane przez aktywację CDR i TRA/TSA w ścisłej współpracy z FMP i CFMU w celu przeprowadzenia wspólnego procesu ASM/ATFCM. Korzystnie byłoby realizować koordynację z wykorzystaniem zintegrowanej funkcji AMC/FMP.

3.4.1.2 Spośród trzech różnych kategorii CDR, jedynie CDR1 może zostać zamknięta, a CDR2 może być alokowana przez AMC, jedna i druga codziennie i zgodnie z zasadami pierwszeństwa i procesem negocjacji ustanowionym na poziomie 1 ASM.

3.4.1.3 Z przyczyn operacyjnych lub warunków pogodowych, po odpowiedniej koordynacji z FMP i CFMU oraz zgodnie z wytycznymi poziomu 1 ASM, AMC może zmienić opublikowaną w AUP decyzję dotyczącą dostępności CDR lub alokacji stref zarządzanych przez AMC, publikując UUP. Zmianę może także stanowić nowe, ad hoc zamówienie alokacji przestrzeni powietrznej. Wymaga to uwzględnienia różnych kwestii, włączając:

- a) kontrolę dostępu do przestrzeni powietrznej, w której znajduje się TRA/TSA;
- b) wszelki niekorzystny wpływ na funkcjonujące środki ATFCM;
- c) wszelki znaczący wpływ na GAT/OAT, który planował lot przez taką przestrzeń powietrzną, na podstawie stosownych informacji opublikowanych w CRAM/AUP;
- d) możliwy wpływ klasyfikacji przestrzeni powietrznej na ATS.

3.4.2 Przestrzeń powietrzna do wykonywania operacji po dowolnych trasach oraz proces przydziału tymczasowej przestrzeni powietrznej (TAA)

3.4.2.1 Przedtaktyczne określenie wymagań operacyjnych przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach na poziomie 2 ASM jest dokonywane poprzez aktywację TRA/TSA, określenie par punktów wejścia/wyjścia oraz wszelkich uprzednio zdefiniowanych tras w ścisłej współpracy z FMP oraz NM, w celu przeprowadzenia zintegrowanego procesu AMC/ATFCM. Najkorzystniej koordynacja ta zostanie osiągnięta poprzez zintegrowaną funkcję AMC/FMP.

3.4.2.2 Z przyczyn operacyjnych lub warunków pogodowych, po odpowiedniej koordynacji z FMP i NM oraz zgodnie z wytycznymi poziomu 1 ASM, AMC może zmienić opublikowaną w AUP decyzję dotyczącą statusu stref zarządzanych przez AMC, publikując UUP. Zmianę może także stanowić nowe zamówienie ad-hoc przydziału przestrzeni powietrznej. Wymaga to uwzględnienia różnych kwestii, włączając:

- a) kontrolę dostępu do przestrzeni powietrznej, w której znajduje się TRA/TSA;
- b) wszelki niekorzystny wpływ na funkcjonujące środki ATFCM;
- c) wszelki znaczący wpływ na GAT/OAT, który planował lot przez taką przestrzeń powietrzną, na podstawie stosownych informacji opublikowanych w EAUP/EUUP;
- d) możliwy wpływ klasyfikacji przestrzeni powietrznej na ATS.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

3.4.3 Ustanawianie zasad pierwszeństwa i procesu negocjacyjnego na poziomie 1 ASM dla przedtaktuycznej alokacji przestrzeni powietrznej przez AMC

3.4.3.1 W celu uniknięcia przedłużającego się procesu negocjacji kolidujących cywilno-wojskowych i wojskowo-wojskowych zamówień przestrzeni powietrznej, należy ustalić zasady pierwszeństwa na poziomie 1 ASM.

3.4.3.2 Na poziomie 1 ASM należy ustalić jasne zasady pierwszeństwa, gdy zamówienie CDR jest sprzeczne z powiązanymi TRA/TSA.

3.4.3.3 Zasady pierwszeństwa powinny być ustalone w celu promowania przewidywalności i stabilności w planowaniu oraz alokacji przestrzeni powietrznej. W rezultacie, działania planowane z dużym wyprzedzeniem, wcześniej koordynowane, powinny mieć zwykle pierwszeństwo przed wszelkimi krótkoterminowymi zamówieniami.

3.5 KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE PROCESY POZIOMU 1 ASM DLA ALOKACJI PRZESTRZENI POWIETRZNEJ NA POZIOMIE 3 ASM

3.5.1 Z przyczyn operacyjnych lub warunków pogodowych, cywilne lub wojskowe organy ATS lub wojskowe organy kontroli mogą, po odpowiedniej koordynacji oraz zgodnie z wytycznymi poziomu 1 ASM, zmienić na poziomie 3 ASM opublikowane w AUP/UUP decyzje dotyczące dostępności CDR lub alokacji TRA/TSA. Zmianę może także stanowić nowe (ad hoc) zamówienie alokacji przestrzeni powietrznej. Wymaga to uwzględnienia różnych kwestii, włączając:

- a) kontrolę dostępu do przestrzeni powietrznej, w której znajduje się TRA/TSA;
- b) wszelki niekorzystny wpływ na funkcjonujące środki ATFCM;
- c) wszelki znaczący wpływ na GAT/OAT, który planował lot przez taką przestrzeń powietrzną, na podstawie stosownych informacji opublikowanych w CRAM/AUP/UUP;
- d) możliwy wpływ klasyfikacji przestrzeni powietrznej na ATS.

3.5.2 Jednoczesne korzystanie z CDR i powiązanej z nią TRA może mieć miejsce, gdy charakter działań w TRA i obecność skutecznych narzędzi koordynacji cywilno-wojskowej na poziomie 3 ASM pozwala na bezpieczne korzystanie z CDR przechodzącej przez aktywną TRA.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

DZIAŁ 4**PRZEDTAKTYCZNE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIA POWIETRZNA**
(POZIOM 2 ASM)**4.1 ZASADY OGÓLNE**

- 4.1.1 ASM na poziomie 2 składa się z bieżącego zarządzania i czasowej alokacji przestrzeni powietrznej poprzez krajowe lub regionalne AMC.
- 4.1.2 Alokacja przestrzeni powietrznej jest prawem państwa w stosunku do jego suwerennej przestrzeni powietrznej lub przestrzeni powietrznej będącej pod jego jurysdykcją. Umawiające się państwa, przyjmujące odpowiedzialność za zapewnianie ATS nad otwartymi wodami lub w przestrzeni powietrznej o nieokreślonej suwerenności, mogą stosować normy i zalecane metody postępowania ICAO (SARP) w sposób spójny z tym, który przyjęto dla przestrzeni powietrznej pod jurysdykcją tego państwa.
- 4.1.3 Państwa ustanawiają i upoważniają wspólną cywilno-wojskową AMC do codziennego zarządzania ich przestrzenią powietrzną. Krajowe wytyczne ws. ASM uwzględniają różne krajowe i międzynarodowe ustalenia. Państwa upoważniają AA i FMP/ACC do składania zamówień na alokacje przestrzeni powietrznej do AMC, do uczestniczenia w procesie negocjacji i koordynacji zainicjowanym przez AMC oraz do wykorzystywania alokowanych CDR, TRA/TSA, CBA i pozostałych przestrzeni powietrznych, w zależności od sytuacji.
- 4.1.4 Jeżeli to możliwe, funkcje AMC i FMP powinny być zintegrowane.
- 4.1.5 KOSPP określa zakres uznania i władzy AMC. AMC przydziela się właściwą władzę w taki sposób, aby zminimalizować potrzebę odwoływania się do wyższych instancji. Subregionalna AMC, ustanowiona przez dwa lub więcej państw, ponosi odpowiedzialność za przedtaktyczne zarządzanie przestrzenią powietrzną ponad granicami państw lub granicą(ami) FIR/UIR w przestrzeni powietrznej zaangażowanych państw.

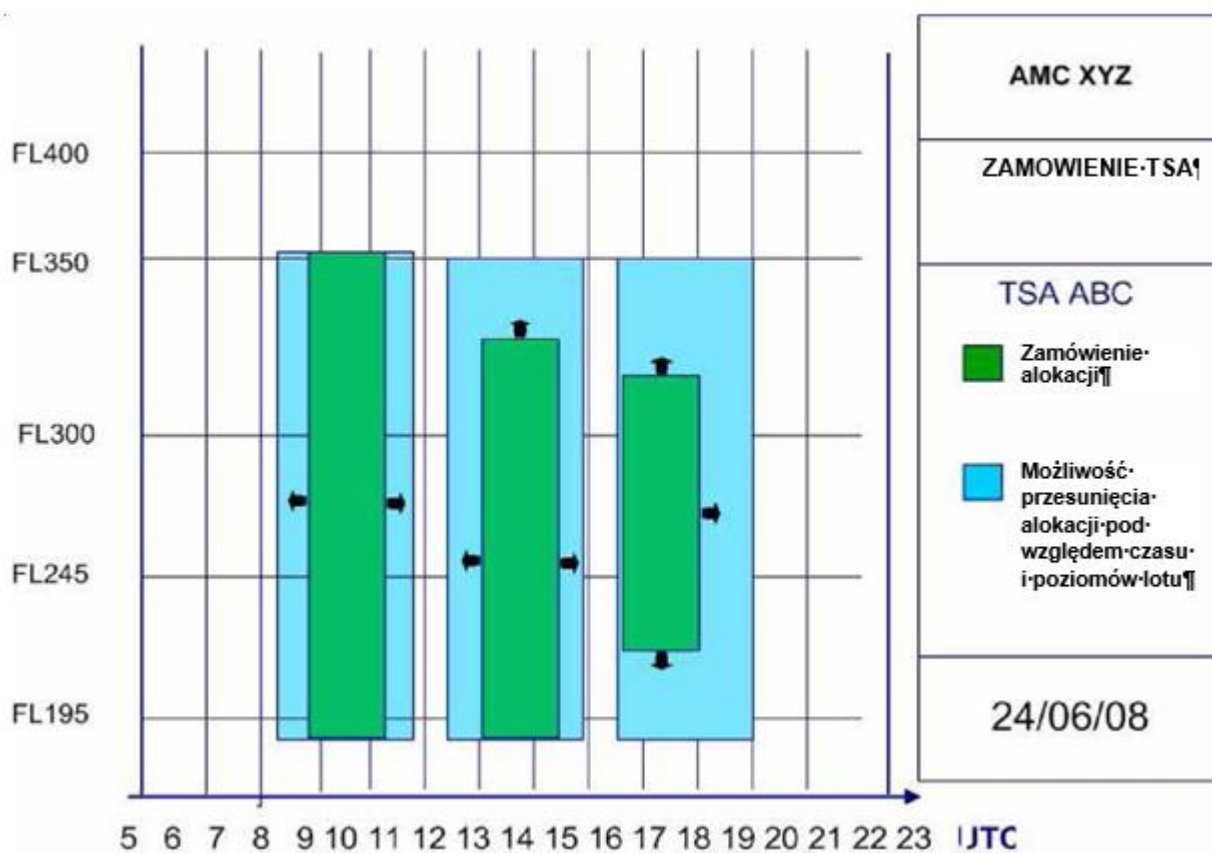
4.2 ZAMÓWIENIA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ – UPOWAŻNIONE ORGANY ZARZĄDZANIA (AA)

- 4.2.1 Organy reprezentujące podmioty (np. eskadry), chcące skorzystać z TRA/TSA, CBA lub stref R i D, które mogą być zarządzane/alokowane przez AMC, są określane jako AA i są upoważnione przez właściwe władze krajowe. AA mogą prowadzić negocjacje dotyczące przestrzeni powietrznej alokowanej przez AMC. Gdy AA składają zamówienie przestrzeni powietrznej do AMC, bezpieczeństwo powinno mieć pierwszorzędne znaczenie.
- 4.2.2 AA mają obowiązek:
- zaplanować przedstawienie działań w przestrzeni powietrznej z wyprzedzeniem pozwalającym powiadomić AMC o ich zapotrzebowaniu na przestrzeń powietrzną na dzień przed dniem operacji;
 - przedłożyć AMC, na dzień przed proponowanym dniem działań (D-1), zamówienia na wykorzystanie i alokację przestrzeni powietrznej;
 - zapewnić, w dniu operacji, że wykorzystanie przestrzeni powietrznej jest zgodne z alokacją przestrzeni powietrznej przez AMC;

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- d) zrezygnować z wszelkiej alokacji przestrzeni powietrznej, która nie jest już potrzebna. Informacja jest przekazywana do AMC w celu ogłoszenia w UUP oraz do stosownego ACC zgodnie z krajowymi procedurami;
- e) zmienić wcześniej ogłoszoną alokację przestrzeni powietrznej, koordynując z AMC ogłoszenie UUP;
- f) złożyć nowe zamówienie na alokację przestrzeni powietrznej do AMC w celu ogłoszenia UUP.

4.2.3 Zamówienia użytkownika przestrzeni powietrznej mogą być przedstawiane jako blok przestrzeni powietrznej wymaganej w określonym czasie, z możliwością przesunięcia zamówienia pod względem czasu i poziomów lotu. Przykład podano na rysunku 10.



Rysunek 10. Przykład zamówienia TRAT/TSA

4.2.4 W przypadku modułowego projektowania przestrzeni powietrznej, zamówienia powinny zawierać jedynie właściwe numery modułów wymaganych dla konkretnych działań.

4.2.5 Zamówienia powinny obejmować okres 24H.

4.3 ZAMÓWIENIA CDR - ACC/FMP

4.3.1 Zamówienia CDR zależą zwykle od zapotrzebowania pojemności zidentyfikowanego przez FMP/ACC i w koordynacji z CFMU w fazie przedtaktu ATFCM.

4.3.2 Zainteresowane FMP/ACC powinno w koordynacji z CFMU:

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

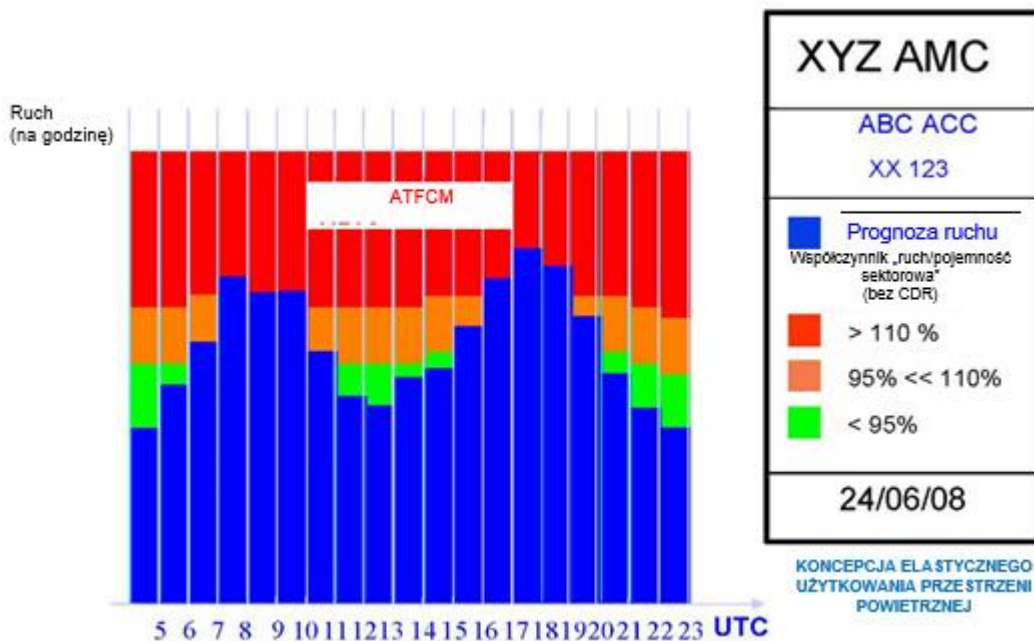
- a) ocenić prognozę ruchu na dzień operacji;
- b) zidentyfikować strefy o niewystarczającej pojemności ATC;
- c) uzgodnić zamawianie CDR2;
- d) uzgodnić najbardziej właściwą konfigurację sektorów;
- e) uzgodnić środki potrzebne dla ATFCM.

4.3.3 W wyniku procesu koordynacji w fazie przedtaktycznego ATFCM i uwzględnienia wszystkich istotnych dla ATC czynników takich, jak pojemność sektorowa, status wyposażenia, ograniczenia operacyjne i dostępność personelu, FMP/ACC składa do zainteresowanego AMC wniosek o aktywację CDR2. Zamówienia CDR2 są przedstawiane razem z prognozami ruchu pokazującymi oczekiwane braki pojemności. Przykłady takich zamówień CDR i prognoz ruchu pokazano na rysunku 11 i 12 odpowiednio.



Rysunek 11. Przykład zamówienia CDR

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --



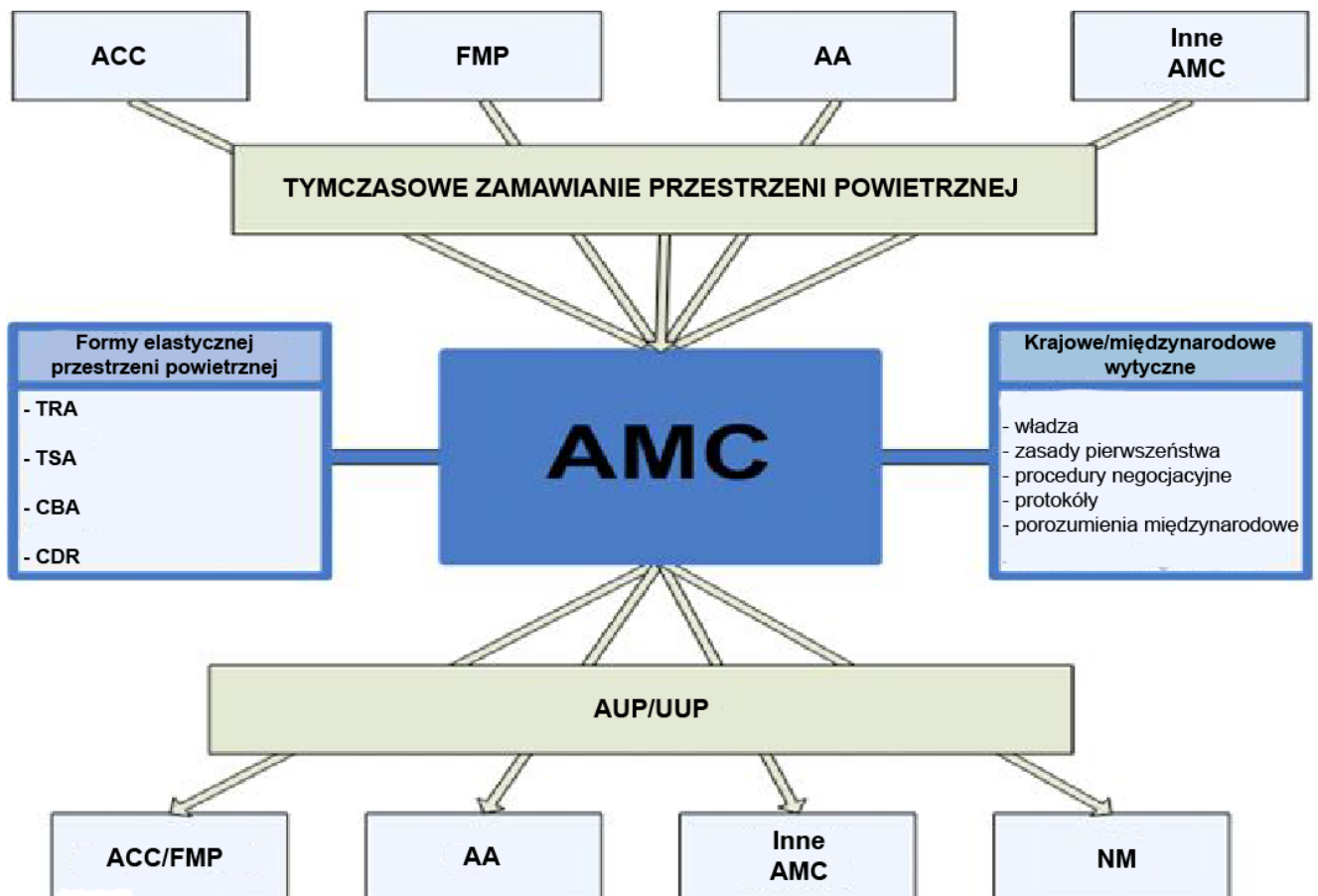
Rysunek 12. Przykład prognozy ruchu GAT

- 4.3.4 W celu poprawy efektywności koordynacji, funkcje AMC i FMP powinny być zintegrowane, jeżeli to tylko możliwe.
- 4.3.5 Jeżeli zapotrzebowanie ruchu nie powoduje konieczności aktywacji CDR2, FMP/ACC odwołują zamówienie CDR2 i powiadamiają o tym AMC.
- 4.4 STREFY OGRANICZONE/NIEBEZPIECZNE – POWIADAMIANIE O ZMNIJSZONEJ AKTYWNOŚCI**
- 4.4.1 Państwa mogą wymagać od wyznaczonych zarządzających przestrzeniami powietrznymi lub użytkowników niektórych stref R i D powiadomienia właściwych AMC o ich planowanych działaniach na następny dzień. To powiadomienie pozwala AMC, jako punktowi kontaktowemu, na posiadanie wiedzy o wykorzystywaniu całej przestrzeni powietrznej oraz pozwala na publikację przez tę AMC wszelkich skróconych okresów aktywności stref R i D w AUP w polu "DELTA" (zmniejszone ograniczenia przestrzeni powietrznej (R lub D)).
- 4.5 KOMÓRKI ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ – ALOKACJA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**
- 4.5.1 Zasady ogólne**
- 4.5.1.1 AMC funkcjonują zgodnie z priorytetami alokacji przestrzeni powietrznej, zasadami i protokołami negocjacji ustalonymi przez KOSPP. Krajowe lub subregionalne AMC działają jako krajowe i międzynarodowe punkty kontaktowe na poziomie 2 ASM, poprawiają koordynację cywilno-wojskową i międzynarodową oraz zarządzają przestrzenią powietrzną w celu zapewnienia jej elastycznego wykorzystania.
- 4.5.1.2 AMC prowadzą operacje alokacji i zarządzania przestrzenią powietrzną na przedtaktuicznym poziomie 2 ASM w sposób stanowczy, terminowo i skutecznie oraz rozwiązują konfliktujące zamówienia przestrzeni powietrznej i problemy poziomu 2 ASM (patrz rysunek 13). AMC w państwach ECAC powinny mieć zakres władzy zharmonizowany w takim stopniu, który pozwoli im na skuteczne wykonywanie funkcji na poziomie 2 ASM. Niemniej jednak, taka

 Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

harmonizacja nie oznacza, że państwa nie mogą przyznać większego zakresu władzy ich AMC i zezwolić im na wykonywanie dodatkowych funkcji.

- 4.5.1.3 Większe wydarzenia planowane z dużym wyprzedzeniem takie, jak ćwiczenia wojskowe na dużą skalę, które wymagają dodatkowej, wydzielonej przestrzeni powietrznej, podlegają koordynacji na poziomie 1 ASM; a następnie, działania te zostaną ogłoszone w publikacji AIS. Jednakże, w zależności od organizacji ASM w państwie, dodatkowa koordynacja może mieć miejsce na poziomie AMC w celu poprawy efektywności użytkowania przestrzeni powietrznej.
- 4.5.1.4 Po zakończeniu procesu alokacji przez AMC poprzez ogłoszenie AUP, modyfikacje alokacji przestrzeni powietrznej mogą okazać się niezbędne. Modyfikacje alokacji przestrzeni powietrznej są dokonywane przez AMC poprzez zaktualizowany AUP (UUP), a składa się on z odwołań, zmian lub nowych zamówień.



Rysunek 13. Operacje komórki zarządzania przestrzenią powietrzną

4.5.2 Obowiązki

- 4.5.2.1 AMC są odpowiedzialne za bieżącą alokację i zarządzanie przestrzenią powietrzną na poziomie 2 ASM, zgodnie z przepisami Specyfikacji EUROCONTROL do stosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) (L2-AAOP-01-01),

Cytat:

Komórki zarządzania przestrzenią powietrzną, w szczególności:

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- a) działają jako krajowe i, gdzie to właściwe, jako międzynarodowe punkty bieżącej koordynacji na poziomie 2 ASM;
- b) gromadzą i analizują wszystkie zamówienia przestrzeni powietrznej, które mogą wymagać czasowego wydzielenia przestrzeni powietrznej, łącznie z decyzjami o alokacji przestrzeni powietrznej podejmowanymi na poziomie 1 ASM w odniesieniu do większych ćwiczeń wojskowych, pokazów lotniczych itd.;
- c) analizują zamówienia dostępności CDR wraz z zapotrzebowaniem ruchu, przewidywanymi problemami z pojemnością ATC i oczekiwaną informacją o opóźnieniu otrzymywaną od FMP;
- d) rozwiązują kolidujące zamówienia TSA/TRA i CDR, wykorzystując przy tym wszelkie użyteczne informacje;
- e) rozwiązują konflikty pomiędzy niespójnymi lub kolidującymi zamówieniami przestrzeni powietrznej, stosując zatwierdzone priorytety, ponowne negocjacje, zmianę harmonogramu lub segregację;
- f) koordynują z sąsiadującymi AMC zharmonizowaną dostępność "transgranicznych" CDR;
- g) odpowiadają na wszelkie dodatkowe prośby o pomoc ze strony centralnego organu ds. zarządzania przepływem ruchu lotniczego, ACC/FMP i innych upoważnionych podmiotów zarządzania lub sprawy wynikające z niespójności głównych tras ATS lub nieprzewidzianych zdarzeń;
- h) decydują o alokacji krajowych TSA/TRA i CBA, po zakończeniu procesu porównania, koordynacji, analizy, negocjacji i rozwiązaniu problemów;
- i) aktywują CDR2 na co najmniej 2 godziny - zgodnie z ustalonymi procedurami, ale bez ograniczeń czasowych, jeśli aktywacja dotyczy kontynuacji udostępniania tej samej drogi o nadanym nowym statusie CDR1;
- j) decydują - zgodnie z kryteriami ustalonymi na poziomie 1 ASM - o tymczasowym zamknięciu CDR1, które będzie realizowane w czasie rzeczywistym na poziomie 3 ASM, wraz z powiadomieniem o działaniach w powiązanej(ych) TSA/TRA lub strefie(ach) D i R zarządzanej przez AMC;
- k) ogłaszają alokację przestrzeni powietrznej, przekazując AUP do sąsiadujących AMC i do AA, łącznie z ACC/FMP i do centralnego organu zarządzania przepływem ruchu lotniczego/ wymianą depesz ATM poprzez CIAM. AUP jest publikowany we wspólnym formacie, tak szybko, jak to możliwe, najpóźniej przed godziną 1400 UTC (czas letni) lub 1500 UTC (czas zimowy), obejmując okres między godzinami 0600 dnia następnego, a 0600 dnia kolejnego (D 0600 do D+1 0600);
- l) gromadzi i analizuje - w dniu operacji - nowe, aktualne informacje otrzymane od AA, dotyczące odwołania TSA/TRA już opublikowanych w bieżącym AUP;
- m) w miarę potrzeby, ogłasza w dniu operacji UUP, zawierający dodatkowe rezerwacje, rezygnacje z rezerwacji przestrzeni powietrznej w okresie ważności bieżącego AUP. Między uruchomieniem przez UUP dodatkowych struktur przestrzeni powietrznej, a jego wydaniem dopuszcza się odstęp czasu wynoszący co najmniej 1 godzinę;
- n) biorą udział w analizie po alokacji przestrzeni powietrznej;
- o) jeżeli zostały upoważnione, wykonują niektóre zadania koordynacji z poziomu 3.

(Koniec cytatu)

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Uwaga 1: Wspólny format określony w pkt. k) jest szczegółowo opisany w dziale 6.

Uwaga 2: Proces określony w pkt. n) jest inny od opisanego w pkt. 4.8.3.

- 4.5.2.2 W przypadku integracji, wyżej wymienione obowiązki AMC i FMP są połączone w celu osiągnięcia spójnego i bardziej efektywnego wspólnego procesu podejmowania decyzji ASM/ATFCM, co skutkuje spójną oceną lokalnej sieci i późniejszymi wnioskami (AUP, UUP, konfiguracja sektorowa, wnioski o regulacje ATFCM itd.).
- 4.5.2.3 Zgodnie z kryteriami ustalonymi na poziomie 1 ASM, publikacja znanej niedostępności CDR1 lub zadecydowanej na poziomie przedtaktycznym jest przekazywana do wiadomości zainteresowanych AA i ACC w krajowych AUP /UUP w polu "BRAVO" (zamknięte trasy ATS).
- 4.5.2.4 W przypadku gdy informacja o niedostępności przeznaczona jest tylko dla AA i organów ATS oraz jest wykorzystywana na poziomie 3 ASM, co z kolei nie wymaga planowania lotu przez AO, informacja ta opisana w AUP/UUP będzie rozpowszechniona nie za pomocą CIAM lecz innych lokalnych środków powiadamiania.
- 4.5.2.5 Zamknięcie CDR1 odbywa się ze względu na bezpieczeństwo i jest ogłaszane w CRAM/eAMI, jako powtórzenie decyzji już opublikowanych z odpowiednim wyprzedzeniem przez AIS oraz jest powtarzane w krajowych AUP/UUP w polu "BRAVO" (zamknięte trasy ATS), dla wszelkich pozostałych zamknięć stałych tras.
- 4.5.2.6 AMC powinny posiadać odpowiedni system wsparcia, aby móc dokonywać oceny otrzymywanych zamówień alokacji przestrzeni powietrznej, w celu ułatwienia podejmowania decyzji o ostatecznej alokacji przestrzeni powietrznej.
- 4.5.2.7 AMC powinno być wyposażone w środki łączności wymagane dla ułatwienia komunikacji/koordynacji z właściwymi partnerami (AA, FMP, CFMU i inne AMC).
- 4.5.2.8 Ponadto, dokonywana jest komunikacja z NM (np. przez CIAM), co umożliwia AMC ogłaszanie AUP/UUP, a NM pozwala na publikowanie EAUP/EUUP na portalu NOP i przesłanie do serwera eAMI.
- 4.5.3 **Koncepcja wiodącego AMC**
- 4.5.3.1 Koncepcja wiodącego AMC powinna być stosowana zawsze, kiedy jest to wymagane z przyczyn operacyjnych w zakresie CBO lub jakiegokolwiek współzależności operacji pomiędzy sąsiadującymi państwami.
- 4.5.3.2 Koncepcja wiodącego AMC opiera się na delegacji obowiązków AMC w zakresie koordynacji alokacji CBA i zharmonizowanej dostępności CDR. Wynikiem tej delegacji powinna być harmonizacja procesu ogłaszania AUP/UUP i pojedynczy punkt kontaktowy ds. koordynacji z NM.
- 4.5.3.3 Koncepcja wiodącego AMC powinna być stosowana również w przypadku transgranicznych DCT, planowanych do zarządzania przez AUP/UUP.
- 4.5.3.4 Koncepcja wiodącego AMC powinna być ustanowiona według uzgodnionych zasad pierwszeństwa i właściwego harmonogramu.
- 4.5.3.5 Wzór LoA ws. koordynacji AMC jest dostępny jako zbiór wytycznych, w oparciu o które państwa ECAC opracowują porozumienia AMC. Za treść wszystkich międzynarodowych LoA AMC są odpowiedzialne zaangażowane państwa.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

4.6 DŁUŻSZY OKRES DNI WOLNYCH OD PRACY

- 4.6.1 Gdy przewiduje się, że operacje wojskowe będą znacząco zredukowane w długim okresie wolnym od pracy, to wtedy niektórym CDR2 można zmienić klasyfikację na CDR1, mocą decyzji podjętej na poziomie 1 ASM.
- 4.6.2 Jeżeli to tylko możliwe, na co najmniej siedem dni przed dłuższym okresem wolnym od pracy, należy wydać NOTAM (patrz rysunek 14), w celu poinformowania operatorów i umożliwienia im umieszczenia z wyprzedzeniem w planie lotu dostępnych CDR (np. RPL). Opis odnośnych CDR wymienionych w NOTAM będzie zawierał stosowne segmenty i poziomy lotów.

Czas otrzymania: 01/12/08 10:51		
Czas otrzymania dokumentu będącego podstawą do wydania NOTAM: 011045		
Cel:		
Nadawca AFTN:		
Tekst depechy:		
(A_____/01 NOTAM		
Q)		
A)???? B) 0112211500 C) 0201020600		
E) THE CDR 2 ROUTES LISTED HEREFTER ARE CONSIDERED CDR1 AND WILL BE PERMANENTLY AVAILABLE FOR FLIGHT PLANING DURING THE ABOVE MENTIONED PERIOD.)		
UG109	KOK/DIK/KHR	195/469
UJ158	BAM/LNO	250/560

Rysunek 14. Przykład NOTAM

- 4.6.3 Alternatywnie do NOTAM, informacja o zmianie klasyfikacji z CDR2 w CDR1 w okresie wakacji może być opisana bezpośrednio w AIP, zgodnie z zaleceniami opisanymi w pkt 6.1.4.
- 4.6.4 Jeżeli przewiduje się, że operacje wojskowe zostaną znacząco ograniczone w okresie długich wakacji, niektóre CDR3 mogą zostać sklasyfikowane jako CDR1 podlegające publikacjom AIS (np. NOTAM, Suplementy AIP) dostarczającym, jeżeli to możliwe powiadomienia z przynajmniej jednym cyklem AIRAC w przód. Procedura ta może mieć również zastosowanie w przypadku specjalnych zdarzeń lub ilekroć inne cywilne lub wojskowe wymagania nakazują to.
- 4.6.5 W przypadku transgranicznej zależności pomiędzy sąsiadującymi państwami, trasy i okresy, których to dotyczy, będą koordynowane przez wiodący AMC, odpowiednio do właściwości.
- 4.6.6 Gdy te CDR będą miały już status CDR1 w trakcie całego okresu wolnego od pracy, określonego w NOTAM, zastosowanie będą miały procedury CDR1, w szczególności te, które dotyczą zamykania CDR1.

4.7 FUNKCJE MIĘDZYNARODOWE**4.7.1 Menedżer Sieci (NM)**

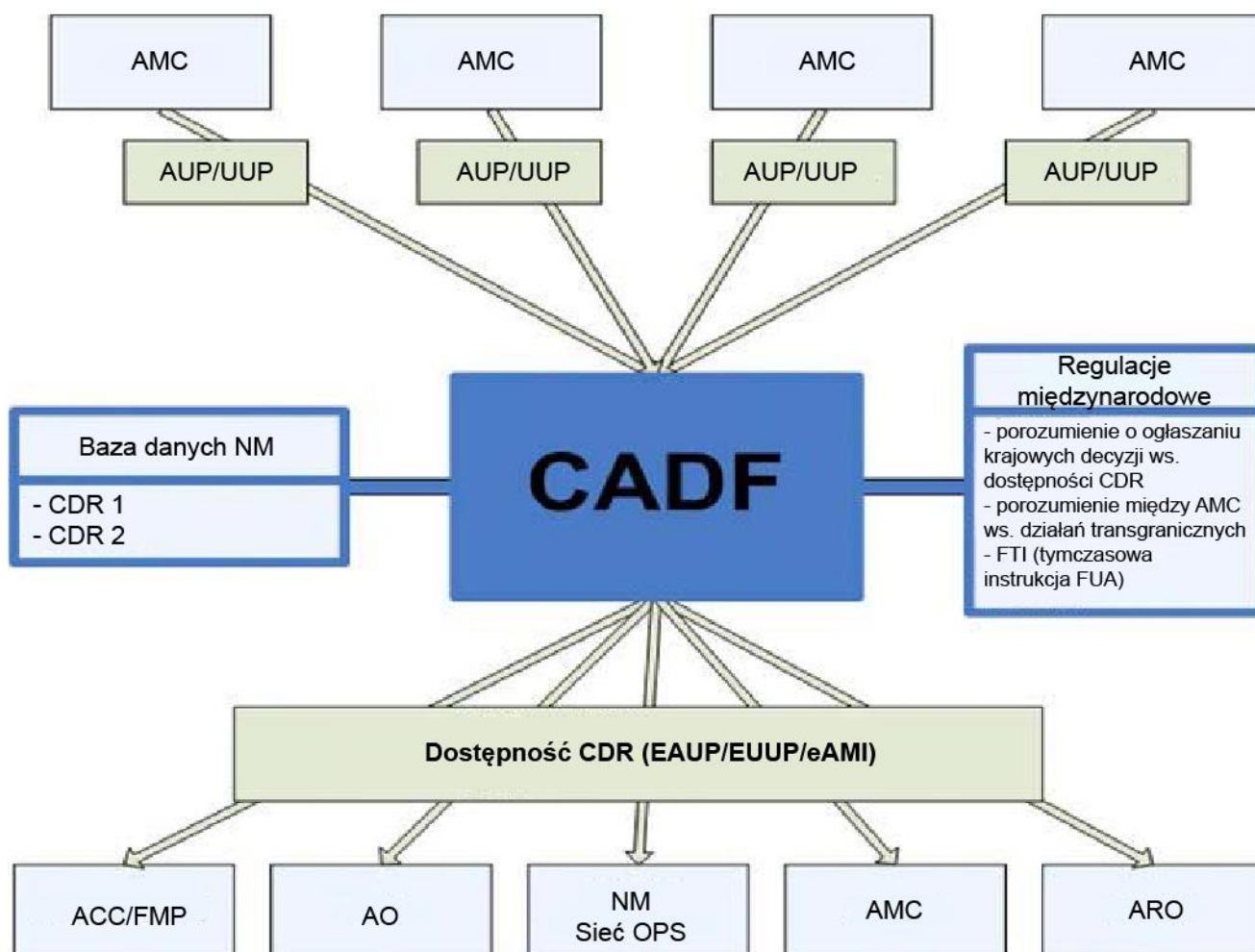
- 4.7.1.1 Skuteczna implementacja koncepcji FUA wymaga, aby przydział przestrzeni powietrznej przez AMC był ogłaszany skutecznie, terminowo i dokładnie. Państwa ECAC uznały potrzebę istnienia funkcji centralnego zarządzania przestrzenią powietrzną na poziomie 2 ASM, wykonywaną przez NM, jak opisano w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

691/2010.

- 4.7.1.2 W celu osiągnięcia zgodności z wymaganiami określonymi w Specyfikacji EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) (L1-APPC-01-02, L1-APPC-03 i L1-APPC-03-01), pomiędzy NM a AMC powinno zostać sporządzone porozumienie lub inne ustalenia na piśmie. W załączniku 12 zamieszczono standardowe LoA stosowane w tym celu.
- 4.7.1.3 Proponowane LoA zawiera także opis procedur awaryjnych, stosowanych pomiędzy NM a każdym AMC, w celu zapewnienia publikacji wszystkich AUP wymaganych przez system CIAM do sporządzenia CRAM. Z uwagi na to, że UUP nie jest obowiązkowy, nie przewidziano żadnych szczególnych procedur awaryjnych, chyba że państwa postanowiły inaczej; w tym przypadku opis takich szczególnych procedur powinien znaleźć się w LoA.
- 4.7.1.4 NM gromadzi i analizuje projekty AUP/UUP w celu przeprowadzenia oceny skutków dla całej sieci. Zawsze, gdy jest to wymagane, dokonuje koordynacji ze stosownymi AMC lub FMP w zakresie wniosków, uwzględniających ocenę skutków dla całej sieci. W oparciu o ostateczną decyzję AMC, CFMU gromadzi, konsoliduje AUP i UUP i publikuje europejski AUP/UUP na portalu NOP. Publikacja informacji odnoszących się do planów stref rezerwowanych/ograniczanych będzie zależna od podpisania LoA określonego w pkt. 4.7.1.2, a w przeciwnym wypadku, będzie dostępna w ograniczonym zakresie, tj. tylko dla upoważnionych podmiotów. CFMU sporządza wyciąg z AUP/UUP dostępnych CDR w celu połączenia ich w jednej, spójnej depešy dostępności CDR (CRAM) lub elektronicznej informacji w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną (eAMI). W szczególności, NM podejmuje następujące działania:
- a) gromadzi, porównuje i analizuje AUP i UUP;
 - b) wykrywa wszelkie pozostałe braki ciągłości dostępności “transgranicznych” CDR2 i publikuje w CRAM tylko te CDR2, które są ogólnodostępne po obydwu stronach granicy FIR/UIR;
 - c) po dokonaniu koordynacji z AMC, załącza do CRAM i eAMI wykaz dostępnych CDR2. Ponadto, jako powtórzenie, ze względów bezpieczeństwa, w CRAM/eAMI umieszcza informację o zamknięciu CDR1 lub stałych tras ATS;
 - d) opublikowanie przed 1500 UTC czasu letniego i 1600 UTC czasu zimowego EAUP na portalu NOP i eAMI w celu poinformowania tych korzystających z usługi B2B.
 - e) zapewnia, że informacja o dostępności CDR jest uwzględniana w operacjach NM.
- 4.7.1.5 NM jest upoważnione przez państwa ECAC do ogłaszania decyzji/informacji dotyczących ich krajowej przestrzeni powietrznej.
- 4.7.1.6 Krajowe/subregionalne AMC jest odpowiedzialne za alokację przestrzeni powietrznej. W celu rozwiązania problemów z pojemnością ATC, CFMU może koordynować je z konkretnymi AMC.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –



Rysunek 15. Operacje centralnej funkcji danych o przestrzeni powietrznej

4.7.2 **Obowiązki operatorów statków powietrznych (AO) w zakresie FUA**

4.7.2.1 **Zasady ogólne**

4.7.2.1.1 W celu wykorzystania dostępnych CDR, AO mają obowiązek złożyć ich plany lotów, z uwzględnieniem najbardziej aktualnych informacji. Plany lotów powinny obejmować zmiany tras i wykorzystanie CDR odnoszące się do konkretnego lotu. Dla przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach plan lotu powinien zawierać trajektorię lotu. Powinny być należycie notyfikowane właściwym organom przez "Zintegrowany System Wstępnego Przetwarzania Planu Lotu" (IFPS) i udostępnione dowódcy statku powietrznego.

4.7.2.2 **CDR1**

4.7.2.2.1 CDR1 można planować jako stałe trasy ATS w okresach opublikowanych w AIP. W przypadku powiadomienia z krótkim wyprzedzeniem o niedostępności CDR1, ATC instruuje statki powietrzne, aby skorzystały z alternatywnych tras. Operatorzy powinni rozważyć skutki możliwego wykorzystania alternatywnych tras ATS opublikowanych dla każdego CDR1 w AIP.

4.7.2.2.2 Zamknięcie jakiegokolwiek CDR1, wymagające ponownego złożenia planu lotu, jest publikowane z odpowiednim wyprzedzeniem (np. przez NOTAM) oraz, ze względu na

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

bezpieczeństwa, wymaga powtórnego powiadomienia operatorów przez CRAM lub eAMI. W takim przypadku, wszelkie plany lotów, w których przewidziano korzystanie z CDR1 w takim okresie (tj. opublikowanym w NOTAM) należy unieważnić lub zmienić zgodnie z procedurami ustanowionymi w Podręczniku użytkownika IFPS.

W przypadku odwołania zamknięcia CDR1, wymagana jest nowa depesza NOTAM w celu odwołania/zastąpienia obecnie istniejącej depeszy. Powinien zostać wykorzystany najwłaściwszy UUP w celu opublikowania odwołania zamknięcia CDR1 z listy BRAVO.

4.7.2.3 CDR2

4.7.2.3.1 Loty przez CDR2 mogą być planowane jedynie wtedy, gdy CDR jest dostępna, tj., ogłoszona przez AUP/UUP. W związku z tym, UUP może również powiadomić o zamknięciu CDR2 deklarowanej do wykorzystania w AUP i/lub wcześniejszych UUP. Zamknięcie CDR2 jest ogłaszane poprzez usunięcie (dostępnej) CDR2 z listy ALPHA poprzedniego AUP/UUP i zgłaszane AO poprzez EAUP/EUUP za pomocą portalu NOP i eAMI dla AO korzystających z usługi B2B. AO powinni również sprawdzić w krajowych AIP depesze powiadamiające ATFCM (ANM) w celu uzyskania dodatkowych informacji dotyczących konkretnego wykorzystania dostępnego CDR2.

4.7.2.3.2 Gdy tylko operator chce skorzystać z konkretnego dostępnego CDR2 lub jest do tego zobowiązany przez ANM do wykorzystania konkretnego CDR2, powinien złożyć oddzielny plan lotu. W polu 15 planu wpisuje się wówczas dostępną CDR2. W tej sytuacji, wszelkie powiązane RPL unieważnia się lub zmienia zgodnie z procedurami ustanowionymi w Podręczniku użytkownika IFPS.

Uwaga: System RPL nie wykaże żadnych błędów, gdy trasa zawiera części CDR2. Sprawdzenie trasy CDR2 przeprowadza się 20 godzin przed EOBT w momencie, gdy RPL jest generowany do IFPS.

4.7.2.3.3 Systemy planowania lotów operatorów statków powietrznych lub organów planujących loty powinny mieć możliwość przetwarzania w procesie CRAM lub eAMI w formacie AIXM umożliwiającym dostęp do informacji o dostępnych CDR w procesie automatycznego przetwarzania.

4.7.2.3.4 Ponadto, w celu pomocy AO do analizowania i oceny dostępnych tras, NM ustanowił funkcję "zmiany trasy dokonywanej przez operatora statku powietrznego" (AOWIR) (patrz pkt 4.7.5).

4.7.2.3.5 W przypadku slotu ATFCM, który uniemożliwia skorzystanie z CDR2, plan lotu należy zmienić i umieścić dostępną trasę ATS. Zmieniony FPL może skutkować zmienionym slotem ATFCM.

4.7.2.4 CDR3

4.7.2.4.1 CDR3 są publikowane w AIP jako CDR, które można wykorzystywać jedynie po otrzymaniu stosownej instrukcji ATC. Dlatego nie można z wyprzedzeniem planować lotu przez CDR3.

4.7.2.5 Wczesny dostęp do tras weekendowych

4.7.2.5.1 W celu skorzystania z możliwości, jaką daje dodatkowa dostępność tras weekendowych (patrz załącznik 8), AO powinni sprawdzić część ENR krajowego AIP i suplementy do AIP oraz CRAM, w celu uzyskania szczegółowych danych.

4.7.2.5.2 Dostępne trasy weekendowe można umieszczać w planie lotu jako CDR1. Wczesny dostęp do tras weekendowych (EAW) określonych jako CDR1 od godziny 1000 UTC w uzgodnionej piątce sezonu letniego (patrz dział 3 Rysunek 4), można umieszczać w planie lotu, w taki sam sposób, jak trasy ATS. W wyjątkowych okolicznościach odwołania ustaleń EAW dla

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

wszystkich lub części weekendowych CDR1, AO są informowani za pomocą NOTAM cztery dni wcześniej, a do czwartku za pomocą CRAM, przed danym piątkiem (sezonu letniego). W tym przypadku, zastosowanie będą miały procedury unieważnienia RPL.

- 4.7.2.5.3 Zidentyfikowane trasy, określone jako CDR2 dla pozostałych dni o dużym natężeniu lotów, innych niż piątki sezonu letniego, można umieszczać w planie lotu zgodnie z informacją CRAM. Złożenie oddzielnego planu lotu jest dokonywane zgodnie z procedurami określonymi w pkt. 4.7.2.3.
- 4.7.2.6 **Procedury planowania lotu dookoła aktywnej rezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej**
- 4.7.2.6.1 Celem niniejszych procedur jest umożliwienie ujednoczonego podejścia dla planowania lotów IFR/GAT w obszarze rezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej. Procedury te mają ustanowić bardziej przejrzysty proces akceptacji planu lotu przez IFPS, zarówno w środowisku stałych tras jak i środowisku dowolnych tras.
- 4.7.2.6.2 Strefa buforowa FPL to powiązana przestrzeń powietrzna, która może odnosić się do rezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej, definiująca poziome i pionowe granice w celu prawidłowego planowania lotu IFR FPL, kiedy strefy są/ bądź będą aktywne. Plany lotu mogą być wypełnione do granic FBZ. Trasa opisana w Polu 15, powinna uwzględniać nominalną linię drogi pomiędzy dwoma punktami mierzonymi po ortodromie.⁶
- 4.7.2.6.3 W celu złożenia ważnego planu lotu (dla statku powietrznego, który nie jest zaangażowany w działanie w rezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej), FBZ wraz z rezerwowaną/ograniczoną strefą reprezentują całość przestrzeni powietrznej, której należy unikać przy planowaniu lotu.
- 4.7.2.6.4 Krajowe AIP, oprócz publikacji rezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej, zawiera związane z nią „FBZ”, gdy ma to zastosowanie.
- 4.7.2.6.5 Rezerwowana/ograniczona przestrzeń powietrzna oraz związana z nią FBZ, w razie potrzeby mogą być uważane jako aktywne jednocześnie.
- 4.7.2.6.6 Rozmiar FBZ, który należy zastosować powinien być określony zgodnie z odpowiednimi ustaleniami krajowymi, w zależności od rodzaju działań realizowanych w ramach danej rezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej, biorącymi pod uwagę między innymi następujące aspekty:
- zastosowanie PBN;
 - czy usługa separacji jest dostarczana przez ATS w rezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej;
 - klasyfikacja sąsiadującej przestrzeni powietrznej;
 - rodzaj spodziewanych służb ATS;
- 4.7.2.6.7 Przy ustalaniu CBA, powinna być zastosowana pojedyncza metodologia FBZ, w celu uniknięcia wzrostu złożoności operacji.
- 4.7.2.6.8 Wymagania dotyczące zarządzania danymi powinny być uwzględnione na wczesnym etapie fazy projektowej celem ułatwienia publikacji.

⁶ Kryterium to jest stosowane przez IFPS, w szczególności w przypadku DCT lub operacji wykonywanych po dowolnej trasie.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

- 4.7.2.6.9 W przypadku modularności rezerwowanej/ograniczonej strefy, powinna być wzięta pod uwagę odpowiednia FBZ dla każdego modułu.
- 4.7.2.6.10 Granice pionowe FBZ powinny być opublikowane zgodnie z ERNIP Część 1, Rozdział 7, pkt. 7.2.8 Publikowanie granic pionowych.
- 4.7.2.6.11 Istniejące ograniczone/rezerwowane struktury przestrzeni powietrznej nie powinny być rozszerzone lub zmniejszone w wyniku zastosowania powyższych procedur.
- 4.7.2.6.12 Ogłaszanie FBZ zostało omówione w rozdziale 6.1.5.2.
- 4.7.2.7 **Przestrzeń powietrzna do wykonywania operacji po dowolnych trasach**
- 4.7.2.7.1 W strefach, gdzie ustanowiono procedury koordynacji (włączając procedury koordynacji cywilno/wojskowej) oraz warunki pozwalają na przekroczenie przestrzeni powietrznej, AO są uprawnieni do planowania lotu przez strefę czasowo rezerwowaną (TRA).
- 4.7.2.7.2 W niektórych przypadkach, taktyczna zmiana trasy będzie udostępniona, jeżeli przestrzeń powietrzna nie jest dostępna do przekroczenia. Oczekiwana maksymalna dodatkowa długość taktycznej zmiany trasy będzie ogłaszana za pomocą krajowych publikacji AIS.⁷
- 4.7.2.7.3 Z wyjątkiem przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnej trasie, gdzie opublikowano, że zapewniona będzie taktyczna zamiana trasy, obowiązek złożenia zmiany trasy przez przestrzeń powietrzną do wykonywania operacji po dowolnej trasie, która omija aktywną rezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną spoczywa na podmiocie inicjującym FPL.
- 4.7.2.7.4 W przestrzeni powietrznej do wykonywania operacji po dowolnych trasach nie będzie ograniczeń w korzystaniu z DCT, innych niż zalecane przez ICAO. Niemniej jednak, zapewniona zostanie zgodność z ograniczeniami RAD oraz LoA.
- 4.7.3 **Baza danych środowiska NM**
- 4.7.3.1 Baza danych środowiska (ENV, obecnie CADC) jest szczególną częścią bazy danych NM, zawierającą wszystkie dane środowiska, dotyczące organizacji i struktury przestrzeni powietrznej, organizacji operacyjnej ACC oraz pojemności ośrodka/sektora ATC. CADC jest wykorzystywana przez NM IFPS i system taktyczny NM (TACT) do obliczania profili lotów, z uwzględnieniem wszystkich ograniczeń przestrzeni powietrznej.
- 4.7.3.2 CADC zawiera opis tras ATS, łącznie z CDR oraz wszystkimi strefami R, D i zarządzanymi przez AMC strefami, łącznie z TRA/TSA. Dane pochodzą z krajowych cywilnych i wojskowych AIP. ENV jest aktualizowana zgodnie z cyklem AIRAC danymi pochodzącymi z AIP, a w zakresie dostępności CDR, poprzez EAUP/EUUP.
- 4.7.3.3 CADC dostarcza CADF i CIAM, wykorzystywanym przez AMC wraz z danymi CADC niezbędnymi do sporządzenia krajowych AUP/UUP (patrz Dział 6, Rysunek 1).
- 4.7.4 **Zintegrowany system wstępnego przetwarzania planów lotów (IFPS)**
- 4.7.4.1 IFPS został zaprojektowany do racjonalnego odbioru, przetwarzania i rozsyłania danych

⁷ Przykładowo, LFV (ANSP Szwecji) opublikował Suplement do AIP, w którym występuje następujący tekst: „Ruch lotniczy po opcjonalnej dowolnej trasie, ale poza jakąkolwiek opublikowaną dostępną trasą ATS, która jest w konflikcie z jedną lub kilkoma szwedzkimi strefami ćwiczeń wojskowych, będzie w trakcie trwania ćwiczeń wojskowych, zazwyczaj kierowania dookoła z całkowitym rozszerzeniem trasy maksymalnie o 20NM.”

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

planu lotu GAT IFR w strefie IFPS. Strefa IFPS jest strefą, w której funkcjonują urządzenia ATS umawiających się państw IFPS. Dla wszystkich depech planów lotów (FPL, RPL) GAT IFR, częściowo lub w całości odbywających się w strefie IFPS, w IFPS przewidziane są dla umawiających się państw strefy IFPS, adresy dwóch jednostek (IFPU).

- 4.7.4.2 IFPS jest częścią NM i składa się z dwóch IFPU, które są identyczne pod względem funkcjonalności i połączone siecią (WAN) w celu wymiany danych. IFPS jest bezpośrednio podłączony do systemów NM, organów ATS i AO.
- 4.7.4.3 IFPS sprawdza otrzymywane plany lotów i poprawia je zgodnie z danymi ENV. Poprawa planów lotów odbywa się automatycznie, ale może także wymagać ręcznego wprowadzenia danych. Podczas procesu sprawdzania i poprawy, IFPS pobiera dane z depechy, łącznie z opisem trasy i oblicza czterowymiarowy profil lotu.
- 4.7.4.4 Ten proces sprawdzania i poprawy planów lotów wymaga, aby dane ENV były uzupełniane o wszystkie CDR, które zostały udostępnione przez EAUP/EUUP.
- 4.7.4.5 Po zakończeniu procesu sprawdzania, poprawy i pobierania danych, IFPS rozsyła zaakceptowane plany lotów do odpowiednich organów ATS i systemów NM dla części GAT IFR lotu. Stosując obliczony profil lotu, IFPS automatycznie określa wymagane adresy w strefie IFPS, do których mają trafić depechy.
- 4.7.4.6 Dla lotów, których część przebiega poza strefą IFPS lub które nie są lotami GAT IFR, IFPS nie wykonuje adresowania, ani nie rozsyła depech dla tych części. W tym przypadku, nadawca depechy ma obowiązek skorzystać z funkcji "przekierowywania" IFPS (re-addressing), która jest sposobem zapewniania spójności między dystrybucją planu lotu w strefie IFPS a FPL przesyłanym poza strefę IFPS. Ewentualnie, AO może samodzielnie zaadresować odpowiednie części depechy planu lotu bezpośrednio do zainteresowanych organów ATS.
- 4.7.4.7 W uzgodnionym momencie, zanim RPL stanie się aktywny, dane do lotu są wyciągane z bazy danych RPL i przesyłane do IFPS, który przetwarza każdy RPL jako oddzielną depechę planu lotu i rozsyła je do odpowiednich adresatów.
- 4.7.4.8 RPL i FPL złożone na CDR1 w okresie jego dostępności i FPL złożone na opublikowany w EAUP/EUUP CDR 2 są przetwarzane przez IFPS.
- 4.7.4.9 W przypadku braku dostępności poszczególnych CDR dla danego lotu, operator IFPU może zmodyfikować plan lotu zgodnie z uzgodnieniami pomiędzy NM a AO. W przypadku braku dostępności CDR1 i 2 operator IFPU może plan lotu odrzucić.
- 4.7.5 **Funkcja „zmiany trasy dokonywanej przez operatora statku powietrznego” (AOWIR)**
- 4.7.5.1 Ta funkcja NM pozwala AO na wnioskowanie o modyfikację trasy FPL w ramach systemu NM za pomocą CHMI i NOP.
- 4.7.5.2 Użytkownik dokonuje początkowo szeregu konsultacji w celu oceny różnych alternatywnych zmian tras proponowanych przez AOWIR.
- 4.7.5.3 Po ustaleniu lepszej trasy, niż planowana w oryginalnym FPL, użytkownik musi wybrać jedną z dwóch opcji ponownego złożenia FPL:
- **przypadek 1:** pozwolić NM/IFPS na bezpośrednią aktualizację FPL i powiązanych depech IFPS tak, jakby depecha zmieniająca została wysłana przez samego użytkownika (CHG) lub,

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- **przypadek 2:** pozwolić NM/IFPS na postępowanie w taki sposób, jakby została wysłana depeza unieważniająca FPL (CNL), a nowy slot został zarezerwowany przez użytkownika.

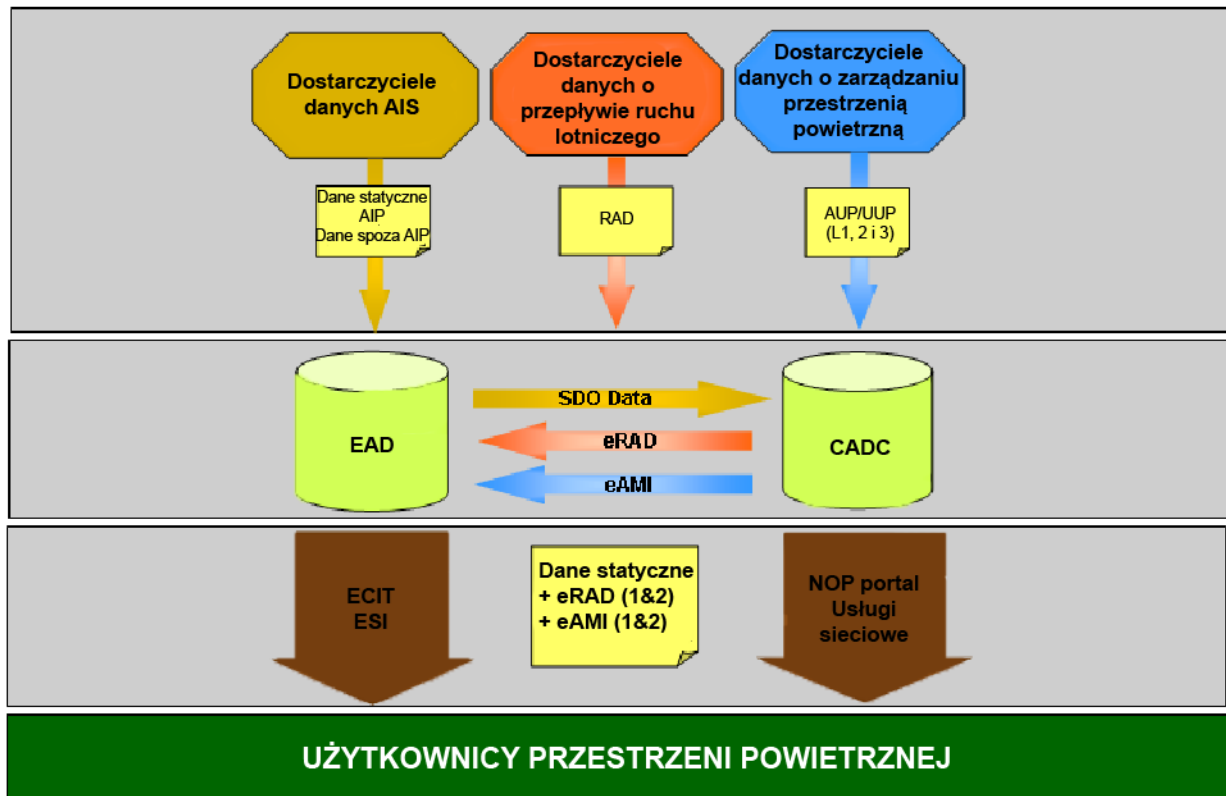
W tym drugim przypadku, użytkownik musi ponownie złożyć FPL przez AFTN/SITA, podczas, gdy w przypadku 1 nie musi składać nowego planu lotu (patrz także Podręcznik użytkownika NM).

4.7.6 Baza danych o przestrzeni powietrznej (ADR)

- 4.7.6.1 W celu poprawy procesów strategicznego, przedtaktycznego i taktycznego zarządzania przestrzenią powietrzną, szybki dostęp do konkretnych informacji (np. dostęp do portalu internetowego) wymaga nowego podejścia do unikania niespójności danych i pokonania ograniczeń w zakresie rozsyłania zaktualizowanych informacji za pomocą depez.
- 4.7.6.2 Te cele są spełniane dzięki wspólnym zasobom do wymiany i rozsyłania zaktualizowanych i dokładnych danych pomiędzy użytkownikami przestrzeni powietrznej a instytucjami zapewniającymi ATM. W zależności od potrzeby, dane mogą być dostępne na żądanie lub dostarczane zainteresowanym automatycznie.
- 4.7.6.3 Posiadając dostęp do wspólnych systemów zasobów danych o przestrzeni powietrznej i planach lotu, wszyscy użytkownicy zaangażowani w ATM korzystają ze standardowego źródła skonsolidowanych, jednolitych i aktualnych informacji oraz mają możliwość automatycznego przetwarzania jednolitych, cyfrowych informacji.
- 4.7.6.4 Taki system zasobów danych o przestrzeni powietrznej jest bazą danych o przestrzeni powietrznej (ADR) (patrz rysunek 16). Wszelkie zapytania do wspólnej bazy danych informacji o przestrzeni powietrznej zawiera parametr czasowy i dzięki temu użytkownik ma możliwość uzyskania informacji o obecnym, przeszłym lub przyszłym statusie.
- 4.7.6.5 Wszystkie zainteresowane strony posiadają regulowany, wg określonych poziomów informacji, dostęp do zgromadzonych danych o przestrzeni powietrznej. Takie wspólne rozproszone środowisko i mechanizmy bezpieczeństwa zapewniają, że wrażliwe informacje mogą być przechowywane, ale dostęp do nich jest zarządzany przez właściciela informacji.

Baza danych o przestrzeni powietrznej

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --



Rysunek 16. Baza danych o przestrzeni powietrznej

4.7.7 **Narzędzia wspierające ASM**

- 4.7.7.1 Niniejszy rozdział określa system wsparcia dla procesu ASM/ATFCM, wymagany przez GEN-TECH-01...10⁸.
- 4.7.7.2 Założeniem całego procesu jest to, iż dzięki wsparciu systemowemu istnieje możliwość zapewnienia automatycznego zarządzania przepływem danych pomiędzy użytkownikami.
- 4.7.7.3 Narzędzia wspierające ułatwią przekazanie danych, będą wsparciem dla planowania, automatycznego zamawiania przestrzeni powietrznej i umożliwią ocenę prawdopodobnego wpływu podjętych decyzji. Właściwe wsparcie systemowe zapewni dokładność danych, które są wykorzystywane przez partnerów w ASM. Jednolitość danych będzie gwarancją tego, że wszyscy użytkownicy ATM korzystają z tych samych informacji.
- 4.7.7.4 Narzędzia wspierające ASM będą wspierać aktywację, dezaktywację, krótkoterminowe odwoływanie lub zmiany rezerwacji i alokacji struktur przestrzeni powietrznej.
- 4.7.7.5 Narzędzia wspierające ASM zapewnią wyświetlanie informacji o statusie przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym na stanowisku podającym status przestrzeni powietrznej. Mogą mieć możliwość łączenia się z systemami ATC zapewniając im informacje o statusie przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym.

⁸ EUROCONTROL-SPEC-1012Uwaga * *Podlega decyzji krajowej*

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

4.8 HARMONOGRAM NA POZIOMIE 2 ASM (patrz załącznik 3)

Zastosowanie procedur opisanych poniżej nie będzie stało w sprzeczności z taktycznym zarządzaniem CDR i TRA/TSA według bieżącego sposobu działania.

Żadna zmiana statusu przestrzeni powietrznej dokonana poza ramami czasowymi procesu AUP/UUP, zgodnie z poniższym opisem, nie będzie skutkować aktualizacją NM ENV. Te zmiany będą dokonywane na poziomie taktycznym, na poziomie ATC, która będzie o tym informować użytkowników na poziomie 3 ASM. Powiadamianie sąsiadujących organów ATC i CFMU będzie dokonywane na poziomie 3 ASM (np. telefonicznie, faksem lub depeşami typu UUP). Szczegółową procedurę opisano w pkt. 4.8.5.

4.8.1 Do 48 godzin przed

4.8.1.1 Do 48 godzin przed, ACC/FMP, w koordynacji z NM, powinny ocenić prognozę ruchu na konkretny dzień, zidentyfikować i zwrócić uwagę na braki pojemności oraz uzgodnić potrzeby dostosowania przepływu ruchu, które będą wymagane w konkretnym dniu *operacji*.

4.8.2 Dzień przed dniem operacji

4.8.2.1 ***Przed godziną 11.00 UTC (10.00 UTC czasu letniego)* na dzień przed dniem operacji:***

- a) FMP, z przyporządkowanym mu ACC, powinny porównać potrzeby CFMU w zakresie dostosowania przepływu ruchu z odpowiednimi czynnikami ACC, takimi jak zdolność sektora do zapewniania ruchowi służb na odpowiednim poziomie, ograniczenia sprzętowe, dostępność personelu i czynniki operacyjne oraz określić odpowiednie potrzeby w zakresie CDR2;
- b) ACC/FMP powinny przesłać zapytanie o dostępność CDR2 do AMC, z podaniem szczegółów prognoz ruchu, braków pojemności i przewidywanych opóźnień;
- c) krajowe AA powinny zebrać od użytkowników przestrzeni powietrznej wszystkie zamówienia na CDR, TRA/TSA, strefy R i D zarządzane przez AMC, pozostałe struktury przestrzeni powietrznej zarządzane przez AMC i CBA, na 24 godziny przed następnym dniem operacji oraz złożyć je jako cywilne/wojskowe zamówienia przestrzeni powietrznej do AMC;
- d) zarządzający wyznaczonymi strefami R i D powinni przekazać AMC dane szczegółowe dotyczące wszelkiego zmniejszonego wykorzystania tych stref.

4.8.2.2 ***Przed godziną 15.00 UTC (14.00 UTC czasu letniego) na dzień przed dniem:***

- a) AMC powinna gromadzić, porównywać i analizować wszystkie zamówienia przestrzeni powietrznej, rozwiązywać konflikty, stosując negocjacje i koordynację, reagować na wszelkie dodatkowe prośby o rozwiązanie niespójności w ruchu oraz decydować o alokacji CDR, TRA/TSA i CBA zgodnie z zasadami pierwszeństwa ustalonymi na poziomie 1 ASM;
- b) AMC powinna otrzymywać dane szczegółowe lub w przypadku CDR1 zarządzanego na poziomie 2 ASM, decydować o okresach tymczasowego zamknięcia CDR1 oraz powinna otrzymywać dane szczegółowe o wykorzystywaniu RCA;
- c) AMC powinna sporządzić projekt AUP po przeprowadzeniu, w zależności od potrzeby, koordynacji z innymi AMC. AMC powinna przekazać go do NM (CADF) przez CIAM, najpóźniej do godziny 13.00 UTC czasu zimowego (12.00 UTC czasu letniego);

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- d) pomiędzy godzinami 13.00 i 14.00 UTC czasu zimowego (12.00-13.00 UTC czasu letniego) NM powinien ocenić wpływ „projektu” alokacji przestrzeni powietrznej na sieć, w ścisłej koordynacji z zainteresowanymi FMP i AMC, określić optymalne scenariusze, a wnioski przekazać do stosownych AMC i FMP. Scenariusz może zawierać zalecenia zmiany w danych szczegółowych dotyczących dostępności CDR/TRA/TSA (np. zakres poziomów lotu, czas dostępności), zmiana konfiguracji sektorowych itd.

Tam, gdzie to stosowne, scenariusze powinny zawierać także informacje dla wszystkich zainteresowanych państw, ze wskazaniem zmian, które powinny być uzgodnione przez te państwa, aby scenariusz mógł funkcjonować

Uwaga: CFMU może określić więcej niż jeden scenariusz

- e) pomiędzy godzinami 14.00 a 15.00 UTC czasu zimowego (13.00 a 14.00 UTC czasu letniego), w miarę potrzeby, AMC powinna rozważyć rady/opcje proponowane przez NM i skoordynować proponowane zmiany z użytkownikami przestrzeni powietrznej, którzy zamówili rezerwacje przestrzeni powietrznej;

Za podjęcie ostatecznej decyzji o alokacji przestrzeni powietrznej odpowiedzialność ponosi AMC.

- f) do godziny 15.00 UTC czasu zimowego (14.00 UTC czasu letniego) AMC powinna ogłosić AUP przez CIAM na okres 24 godzin od 06.00 w dniu operacji do 06.00 UTC dnia następnego (0600 UTC D do 0600 UTC D +1);
- g) AMC może wysłać AUP do AA, FMP, ACC i jeżeli to uzgodnione dwustronnie, do sąsiadującego AMC za pomocą środków powiadomienia (np. AFTN).

4.8.2.3 *Przed godziną 16.00 UTC (15.00 UTC czasu letniego) na dzień przed dniem operacji:*

- a) CADF konsoliduje informacje AUP w europejskim AUP (EAUP), który jest publikowany na portalu NOP i przesyłany do serwera eAMI. Rozpowszechnianie informacji za pomocą serwera eAMI pozwala interesariuszom korzystającym z usługi B2B na przesłanie informacji EAUP w swoich systemach.
- b) CADF powinna zapewnić, że informacja o dostępności CDR jest znana jednostkom operacyjnym NM;
- c) FMP/ACC powinny powiadomić NM o wszelkich wynikłych zmianach pojemności, które mogłyby mieć wpływ na środki ATFM.

4.8.2.4 *Po godzinie 16.00 UTC (15.00 UTC czasu letniego) na dzień przed dniem operacji:*

AO składają lub składają ponownie FPL w zależności od sytuacji w przestrzeni powietrznej i ATFCM.

4.8.3 Zwalnianie stref i/lub nowa dostępność CDR

Następujące procedury będą stosowane do przekazywania informacji użytkownikom o zmianach planu przestrzeni powietrznej, w związku z wcześniej planowanym zwolnieniem stref jak również nową dostępnością CDR.

4.8.3.1 *Zgodnie z wymogami na dzień przed dniem operacji:*

4.8.3.1.1 *Zmiana AUP przez publikację UUP na dzień przed dniem operacji (D-1)*

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Użytkownicy przestrzeni powietrznej, którzy zamówili alokację przestrzeni powietrznych powinni powiadomić AMC o jakiegokolwiek zmianie w ich planach. Umożliwi to udostępnienie odpowiednich CDR w dodatkowym okresie, oprócz tego, który wynika z wcześniej złożonego AUP. W miarę potrzeby, AMC powinna poinformować, poprzez UUP, FMP i NM o nowej, dostępnej do użytkowania przestrzeni powietrznej.

- a) od momentu publikacji EAUP (16.00 UTC / 15.00 UTC czasu letniego), użytkownicy przestrzeni powietrznej, którzy zamówili alokację przestrzeni powietrznych powinni powiadomić AMC o jakichkolwiek zmianach w ich planach na następny dzień; jeżeli takie wystąpiły (np. wcześniejsze niż planowo zakończenia aktywności, odwołanie lub zredukowanie czasu lub części itp.);
- b) po otrzymaniu powyższej informacji, AMC powinna sprawdzić czy przestrzeń powietrzna nie jest potrzebna innemu użytkownikowi;
- c) w miarę potrzeby i jeżeli nie zgłoszono przez innych użytkowników zamówienia na tę część przestrzeni powietrznej, AMC powinna poinformować krajowe FMP i NM odnośnie zamiaru zwiększenia/zmniejszenia wydzielania przestrzeni powietrznej (pod względem czasu lub przestrzeni), ogłaszając pierwszy właściwy UUP co godzinę od 17.00 UTC (16.00 UTC czasu letniego) do 20.00 UTC (19.00 UTC czasu letniego) informując o możliwości dostępności dodatkowego CDR;
- d) UUP dostarczają informację o zmianach począwszy od 0600 UTC D do 0600 UTC D+1. Każdy opublikowany przez AMC UUP zawiera pełną informację dotyczącą przydziału przestrzeni powietrznej.

4.8.3.1.2 Projekt UUP

W niektórych przypadkach ponowne wyznaczenie trasy dla ruchu lotniczego poprzez nowo dostępną CDR może wywołać efekty niższego szczebla. Może to być szczególnie istotne w przypadku gdy dostępność CDR jest związana ze stosowaniem ograniczeń RAD. Doświadczenie zaangażowanych podmiotów (AMC, FMP i NM) i/lub analiza strategiczna zidentyfikuje sytuacje, które wymagają użycia projektu UUP.

Ponieważ nie jest wymagany termin realizacji dla nowej dostępności CDR, w przypadku projektu UUP, AMC powinna uwzględnić czas wymagany do koordynacji i zidentyfikowania, który UUP jest najbardziej odpowiedni.

Na podstawie otrzymanego od AMC projektu UUP, FMP, jeżeli nie zalecono wcześniej, oraz NM powinni zidentyfikować stosowne loty (te, na które zmiany będą miały wpływ) i ocenić możliwość otwarcia dodatkowych CDR lub możliwości dostępności przestrzeni powietrznej (np. TRA) z perspektywy lokalnej/sieci oraz przekazać je (jeżeli wystąpią jakiegokolwiek) do AMC, w celu ich uwzględnienia.

Taka porada może oznaczać zalecenia dotyczące zmiany danych szczegółowych o dostępności CDR/TRA/TSA (np. przedział poziomów lotu, dostępny czas), zmiana konfiguracji sektora itd. Tam, gdzie to stosowne, porada powinna także zawierać dla wszystkich zainteresowanych państw informacje o scenariuszach, ze wskazaniem zmian, które powinny zostać przez te państwa uzgodnione, aby scenariusz mógł funkcjonować.

4.8.3.1.3 AMC powinny otrzymać scenariusz zaproponowany przez NM oraz FMP i uwzględnić ich propozycję.

4.8.3.1.4 AMC powinny podjąć ostateczną decyzję dotyczącą przydziału przestrzeni powietrznej oraz, jeżeli zachodzi potrzeba, opublikować informację korzystając z najbardziej odpowiedniego UUP.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- 4.8.3.1.5 NM powinien aktualizować bazę danych środowiska NM (ENV) zgodnie z otrzymanymi UUP, w celu zapewnienia jednolitości FPL.
- 4.8.3.1.6 Informacja o nowej dostępności CDR powinna być rozpowszechniona przez NM poprzez:
- portal NOP; i
 - eAMI
- Rozpowszechnianie informacji poprzez eAMI powinno być dokonane poprzez rozsyłanie aktualnych informacji o dostępności CDR lub nowej przestrzeni powietrznej na serwerze FTP, w taki sam sposób jak dokonuje tego NM dla publikacji e-RAD. Taki proces pozwoli AO korzystającym z usługi B2B na wgranie aktualizacji.
- 4.8.3.1.7 Jeżeli FPL są dostępne, wniosek o zmianę trasy powinien być złożony przez NM (np. przez AOLO) do potencjalnie zainteresowanych AO, koncentrując się na najkorzystniejszych CDR.
- 4.8.3.1.8 Zainteresowani AO powinni złożyć odpowiednio nowe FPL.
- 4.8.3.2 **Dzień operacji**
1. Użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni wykorzystywać TRA/TSA, CBA i inne strefy R i D zarządzane przez AMC zgodnie z przydziałem w AUP i UUP wydanymi w D-1.
 2. ACC powinny wykorzystać CDR 1 i CDR 2 lub przestrzeń powietrzną nie przydzielonych stref w zgodzie z aktywacją w AUP i UUP, jaką ogłoszono w dniu operacji jak również w zgodzie z taktycznym sposobem działania.
 3. AO powinni zaplanować CDR 1 i 2 oraz punkty wejścia/wyjścia w FRA w zgodzie z publikacjami AIP oraz aktywacjami EAUP i EUUP jak określono w D-1.
- 4.8.3.2.1 ***Zgodnie z wymogami w dniu operacji:***
- 4.8.3.2.1.1 W dniu operacji (**D**), użytkownicy przestrzeni powietrznej, którzy zamawiali przestrzeń powietrzną, powiadają AMC o jakiegokolwiek zmianie w ich planach (np. zakończenie działalności wcześniej niż planowano, odwołanie lub zmniejszenie zajętości pod względem czasu lub przestrzeni itd.). Umożliwi to udostępnienie odpowiednich CDR w dodatkowym okresie, oprócz tego, który wynika z wcześniej złożonego AUP:
- a) po otrzymaniu takiej informacji, AA/AMC powinna sprawdzić, czy przestrzeń powietrzna nie jest potrzebna innemu użytkownikowi(m);
 - b) AMC poinformuje FMP i NM o nowych możliwościach przestrzeni powietrznej, korzystając z pierwszego właściwego (nie jest wymagany czas realizacji) UUP co godzinę od 07.00 UTC (06.00 UTC czasu letniego) do 20.00 UTC (19.00 UTC czasu letniego). Każdy opublikowany przez AMC UUP zastępuje poprzedni(e).
- 4.8.3.2.1.2 W tych sytuacjach, gdzie ocena sieci i sieci lokalnej uważana jest za niezbędną, AMC powinna poinformować, za pomocą projektu UUP krajowe FMP i NM odnośnie zamiaru zwiększenia/zmniejszenia wydzielania przestrzeni powietrznej (pod względem czasu i/lub przestrzeni) oraz możliwości dostępności dodatkowego CDR.
- 4.8.3.2.1.3 W przypadku projektu UUP, AMC powinna rozważyć czas wymagany do koordynacji oraz zidentyfikować, który UUP będzie odpowiedni do ewentualnej publikacji informacji.
-

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- a) NM i FMP powinny zidentyfikować korzyści z takiej możliwości procedowania (np. odciążenie sektora, zmiana konfiguracji sektora itd.). Na podstawie projektu UUP2 otrzymanego od AMC, NM powinien zidentyfikować stosowne loty (te, na które zmiany będą miały wpływ) i ocenić możliwości otwarcia dodatkowych CDR z perspektywy całej sieci oraz zapewnić poradę (jeżeli o to poproszą) AMC;
- b) taka porada może zawierać zalecenia dotyczące zmiany danych szczegółowych o dostępności CDR/TRA/TSA (np. przedział poziomów lotu, dostępny czas), zmiana konfiguracji sektora itd. Tam, gdzie to stosowne, porada powinna także zawierać dla wszystkich zainteresowanych państw informacje o scenariuszach, ze wskazaniem zmian, które powinny zostać przez te państwa uzgodnione, aby scenariusz mógł funkcjonować.

- 4.8.3.2.1.4 AMC powinny otrzymać scenariusz zaproponowany przez NM oraz FMP i uwzględnić ich propozycję.
- 4.8.3.2.1.5 AMC powinny podjąć ostateczną decyzję dotyczącą przydziału przestrzeni powietrznej, oraz jeżeli zachodzi potrzeba, opublikować informację korzystając z najbardziej odpowiedniego UUP. Czas wykonania dla ważności zmian(y) nie jest wymagany.
- 4.8.3.2.1.6 W celu zapewnienia jednolitości FPL, NM powinien zaktualizować bazę danych CADC NM zgodnie z otrzymanymi UUP.
- 4.8.3.2.1.7 Informacja o nowej dostępności CDR lub zmianie przydziału TSA/TRA jest rozpowszechniana przez NM poprzez:
 - portal NOP; i
 - eAMI

Rozpowszechnianie informacji poprzez eAMI powinno być dokonane poprzez rozsyłanie aktualnych informacji o dostępności CDR lub nowej przestrzeni powietrznej na serwerze FTP, w taki sam sposób jak dokonuje tego NM dla publikacji e-RAD. Taki proces pozwoli AO korzystającym z usługi B2B na wgranie aktualizacji.

- 4.8.3.2.1.8 Jeżeli FPL są dostępne, wnioski proponujące zmianę trasy/nową trajektorię powinny być złożone przez NM (np. poprzez AOLO) do potencjalnie zainteresowanych AO:
 - jeżeli lot jest w fazie planowania, zainteresowani AO powinni odpowiednio złożyć nowe FPL;
 - jeżeli lot jest w fazie wykonywania, może być kontynuowany zgodnie z planem. Opcja zmiany trasy zostanie dostarczona pilotowi przez ATC

Uwaga 1: Lot w fazie planowania oznacza lot na jakimkolwiek etapie przygotowywania na co najmniej 2 godziny przed EOBT.

Uwaga 2: Lot w fazie wykonywania oznacza lot, któremu pozostało mniej niż 2 godziny do EOBT (łącznie z etapem lotu w powietrzu).

4.8.4 **Zarządzanie ograniczonymi przestrzeniami powietrznymi (RSA)⁹ w AUP/UUP**

- 4.8.4.1 Ograniczona przestrzeń powietrzna (RSA) stanowi część przestrzeni powietrznej, gdzie ogólny ruch lotniczy (GAT) może być ograniczony. W praktyce, w większości przypadków

⁹ RSA stanowi bieżącą terminologię wykorzystywaną w CADC, w celu ogólnej identyfikacji wszystkich różnych rodzajów stref, zarządzanych lub nie, które mogą być przydzielone za pośrednictwem CIAM.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

odnosi się to do przestrzeni powietrznej, w której może być wymagane wydzielenie ze względu na wojskowe lub inne operacje.

- 4.8.4.2 Każda ograniczona przestrzeń powietrzna jest zarządzana wyłącznie przez jedną komórkę AMC – w przypadku CBA przez główną AMC – która jest odpowiedzialna za koordynację i ostateczne opublikowanie ograniczeń przestrzeni powietrznej.
- 4.8.4.3 Dane CADC zawierają wyłącznie ograniczoną przestrzeń powietrzną (RSA) po koordynacji z zainteresowanym AMC poprzez National Environment Coordinator (NEC). Koordynacja ta jest potrzebna dla precyzyjnej decyzji, które z RSA, opublikowane w AIP są wymagane w CADC oraz zdefiniowania szczegółowych parametrów CIAM, których wartości nie zostały opublikowane.
- 4.8.4.4 Należy także zauważyć, że gdy ograniczona przestrzeń powietrzna (RSA) jest opisana w bazie danych CADC, wymagany jest codzienny AUP dla danego AMC.
- 4.8.4.5 **Aktywacja**
- 4.8.4.5.1 Aktywacja RSA zawiera przedział FL (Górny/Dolny FL), datę rozpoczęcia i czas, oraz datę zakończenia i czas.
- 4.8.4.5.2 Przydziały RSA pochodzące z wydanych AUP/UUP będą automatycznie przekazane do odpowiednich tabel aktywacji RSA..
- 4.8.4.5.3 *Uwaga 1.* Należy jednak zauważyć, że aktywacja wyłącznie RSA w AUP/UUP nie zapewnia kontroli mijania oraz unieważnienia FPL lotów, które dokonują przelotu przez przestrzeń powietrzną, podczas gdy strefa jest planowana do aktywowania.
- 4.8.4.5.4 Korzystając z rozszerzenia CIAM CDR lub lokalnego narzędzia ASM, AMC może zidentyfikować i opublikować w AUP/UUP listę związanych CDR oraz zdefiniować scenariusz ich dostępności/niedostępności w przypadku gdy RSA jest aktywowana. Takie scenariusze powinny być zdefiniowane z wyprzedzeniem, koordynowane i wstępnie zatwierdzone z CADF NMD.
- 4.8.4.5.5 *Uwaga 2.* Niemniej jednak, należy zauważyć, że jedynie te FPL, które zawierają niedostępne CDR (lub ich części) wstawione w Polu 15, zostaną odrzucone lub unieważnione. FPL, które nie zawierają niedostępnych CDR (np. wstawione DCT przez aktywne TSA/TRA), nie zostaną wychwycone przez żaden z powyżej opisanych procesów. Jest to istotne dla DCT opisanego w Dodatku 4 RAD, chyba że określono wcześniej zależne stosowanie z RSA. W tym przypadku, FPL zawierający DCT nie zostanie odrzucony lub unieważniony. Nawet jeżeli RSA będzie częściowo przydzielona (zakres poziomu lotu), oddziaływać to będzie na wszystkie FL - opisanego w Dodatku 4 RAD – DCT.
- 4.8.4.5.6 W celu zapewnienia, że przestrzeń powietrzna takiej TSA/TRA, aktywowanej w AUP/UUP jest skutecznie oddzielona, AMC powinna koordynować z NMD CADF wprowadzenie wymaganych ograniczeń, jak opisano w pkt. 4.8.4.6.
- 4.8.4.5.7 W rezultacie, FPL uwzględniający przelot przestrzeni powietrznej aktywnej strefy, będzie odrzucony lub unieważniony w zgodzie z ponownym procesem FPL. Więcej informacji na temat ponownego procesu IFPS patrz Podręcznik Użytkownika IFPS.
- 4.8.4.5.8 Istnieje możliwość identyfikacji scenariusza dla takich aktywowanych stref. Domyślnie, jeżeli nie ma zidentyfikowanego scenariusza dla strefy, dana część przestrzeni powietrznej będzie w pełni chroniona. Aby uzyskać więcej szczegółów należy zapoznać się z Instrukcją Operacyjną AMC/CADF.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

4.8.4.6 Ograniczenia FUA

- 4.8.4.6.1 Występują różne rodzaje ograniczeń, które mogą być koordynowane z NM. W odniesieniu do strefy zarezerwowanej, może być koordynowany specyficzny rodzaj ograniczenia zwany ograniczeniem FUA.
- 4.8.4.6.2 Ograniczenia FUA są wykorzystywane do zidentyfikowania alokacji stref, opublikowanych w Dodatku 7 RAD oraz ogłaszanych codziennie za pośrednictwem AUP/UUP¹⁰. Aby mogły być stosowane, strefy te powinny być wdrożone w CADC, wraz z powiązaniem ograniczeniem. Powiązane ograniczenie będzie identyfikowane poprzez kod krajowy, np. EBTRA01 lub EGD701. Zgodnie z konwencją, ograniczenia te będą posiadały identyfikator złożony z identyfikatora ograniczonej przestrzeni powietrznej (np. EBTRA01) + litera „R”. W przypadku gdy większa liczba ograniczeń FUA jest związana z tą samą strefą, mogą zostać użyte inne litery niż „R”. Powinno być to wyraźnie odzwierciedlone w Dodatku 7 RAD.
- 4.8.4.6.3 W przypadku gdy FBZ jest wymagana, powinno zostać określone powiązane ograniczenie FUA. Powiązane ograniczenie będzie posiadało identyfikator skomponowany z identyfikatora opublikowanej FBZ (np. EBTRA01 Z) + litera „R”. W przypadku gdy więcej ograniczeń FUA jest związanych z tą samą FBZ, mogą zostać wykorzystane różne litery niż „R”. Będzie to właściwie odzwierciedlone w Dodatku 7 RAD.
- 4.8.4.6.4 Implementacja ograniczenia FUA dla FBZ nie wyklucza możliwości implementacji ograniczenia FUA dla powiązanych stref, jeżeli będzie to wymagane przez odpowiednie Państwo.
- 4.8.4.6.5 Zgodnie z tymi ograniczeniami, przydział strefy za pośrednictwem AUP/UUP automatycznie wygeneruje zamknięcie przestrzeni powietrznej w CADC i w związku z tym podejmie współdziałanie z systemem IFPS w celu sprawdzenia FPL, których to dotyczy.
- 4.8.4.6.6 Oprócz uprzednio zdefiniowanych scenariuszy, system wykorzystywany do przydziału (CIAM), będzie oferował opcję oddzielenia ograniczeń dla stref(y)¹¹ lub dla konkretnej trasy¹² z IFPS. W tych przypadkach opublikowanie stref za pośrednictwem AUP/UUP nie będzie miało wpływu na FPL.

Uwaga 3. Funkcja ta nie jest jeszcze dostępna; żądanie zmiany będzie pociągało za sobą zaplanowanie modyfikacji systemu zgodnie z następującymi wydaniem.

4.8.5 Nieplanowana aktywacja TSA/TRA**4.8.5.1 Zgodnie z wymogami na dzień przed dniem operacji:**

- 4.8.5.1.1 Użytkownicy przestrzeni powietrznej, którzy potrzebują dodatkowych rezerwacji przestrzeni powietrznej powinni powiadomić AMC o wymaganej nieplanowanej aktywacji przestrzeni powietrznej (dodatkowo do tych opublikowanych wcześniej w AUP). W tym celu, od momentu publikacji EAUP do godziny 17.00 UTC (16.00 UTC czasu letniego), użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni przesłać do AMC swoje zamówienia dotyczące potrzeby aktywacji dodatkowej przestrzeni powietrznej, które nie zostały przewidziane i opublikowane w odpowiednim AUP.

¹⁰ Dla stref ad-hoc implementowanych na okres tymczasowy (np. ćwiczenia o dużym zasięgu lub specjalne wydarzenia), planowanych do procesowania za pośrednictwem AUP/UUP, ograniczenie EU może być zdefiniowane w systemie CADC, jeżeli jest to wymagane. Zarządzane to będzie jako ograniczenie FUA.

¹¹ Funkcja ta nie będzie dostępna dla FBZ,

¹² Jest to istotne wyłączenie dla DCT z uprzednio zdefiniowanymi scenariuszami.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

- 4.8.5.1.2 Jeżeli jest to wymagane, AMC może przeprowadzić koordynację z sąsiadującymi AMC i zidentyfikować potencjalnie dostępne strefy, w celu znalezienia innych rozwiązań niż zamykanie uprzednio dostępnych CDR.
- 4.8.5.1.3 AMC powinno poinformować zainteresowane FMP oraz NM o zamiarze wprowadzenia nowych lub rozszerzenia obecnie opublikowanych rezerwacji przestrzeni powietrznej (pod względem czasu i/lub przestrzeni) poprzez opublikowanie projektu UUP o godzinie 17.00 UTC (1600 UTC czasu letniego). Tam gdzie jest to wymagane, odpowiedni AA, użytkownicy TSA/TRA, zainteresowane FMP oraz sąsiadujące AMC powinni potwierdzić otrzymanie projektu UUP. Uwaga: "Zainteresowane FMP" to FMP wszystkich ACC, które będą miały do czynienia z taktyczną zmianą trasy w następstwie zamknięcia CDR w ramach procedury 3.
- 4.8.5.1.4 NM, zainteresowane FMP oraz AMC powinny ocenić wpływ zamówienia na poziomie lokalnym i sieci (np. obciążenie sektora, zmiana konfiguracji sektora itp.). Podczas tego etapu, NM powinien zidentyfikować loty i/lub sektory ATS, na które może mieć wpływ zamknięcie drogi/przestrzeni powietrznej i uwzględnić te elementy przy ocenie, poszukać możliwości (redukowanie wpływu na sieć) oraz współpracować z zainteresowanymi AMC i FMP w celu optymalizacji przydziału przestrzeni powietrznej (np. zmieniając czas aktywacji, zakres poziomu lotu, szczegóły zamknięcia CDR itp.). Wynik tej oceny oraz potencjalny alternatywny scenariusz (jeżeli jest taki) powinny być przesłane przez NM do AMC oraz zainteresowanych FMP celem ich rozważenia.
- 4.8.5.1.5 Jeżeli wymaga tego sytuacja, AMC powinna otrzymać scenariusz zaproponowany przez NM i przeprowadzić ostateczną koordynację z użytkownikami przestrzeni powietrznej.
- 4.8.5.1.6 AMC powinna podjąć ostateczną decyzję dotyczącą podziału przestrzeni powietrznej i, jeżeli wymaga tego sytuacja, stworzyć UUP przed godziną 17.45 UTC (16.45 UTC czasu letniego) (Gotowy status) i opublikować powstałą informację UUP najpóźniej przed godziną 18.00 UTC (17.00 UTC czasu letniego). W odpowiednich przypadkach stosowne AA, użytkownicy TSA/TRA, zainteresowane FMP oraz sąsiadujące AMC, powinny potwierdzić przyjęcie UUP.
- 4.8.5.1.7 W celu zapewnienia jednolitości FPL nowa przestrzeń powietrzna (aktywowana w trybie ad-hoc i zamknięcie CDR) powinna być implementowana w bazie danych CADC NM (ważne wyłącznie od 06.00 UTC w dniu operacji).
- 4.8.5.1.8 Nowe zamknięcie CDE lub informacje na temat statusu przestrzeni powietrznej powinny być rozpowszechnione przez NM poprzez:
- portal NOP
 - eAMI
- 4.8.5.1.9 Rozpowszechnianie informacji poprzez eAMI powinno być dokonane poprzez rozsyłanie aktualnych informacji o dostępności CDR lub nowej przestrzeni powietrznej na serwerze FTP, w taki sam sposób jak dokonuje tego NM dla publikacji e-RAD. Taki proces pozwoli AO korzystającym z usługi B2B na wgranie aktualizacji. Informacja o nowym zamknięciu CDR powinna również być ogłoszona odpowiednio wcześniej powiadomieniem AIS (np. NOTAM) zgodnie z pkt. 4.7.2.2.2.
- 4.8.5.1.10 Jeżeli FPL są dostępne, powinny zostać przesłane depesze FLS do AO zainteresowanych lotów. Zainteresowani AO powinni odpowiednio zmienić FPL.
- 4.8.5.2 **Zgodnie z wymogami w dniu operacji**
- 4.8.5.2.1 Od momentu publikacji poprzedniego UUP i do godziny 08.00 UTC (07.00 UTC czasu

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

letniego) lub 12.00 UTC (11.00 UTC czasu letniego), użytkownicy przestrzeni powietrznej, którzy potrzebują dodatkowej rezerwacji przestrzeni powietrznej powinni powiadomić AMC o wymaganej, nieplanowanej aktywacji przestrzeni powietrznej (dodatkowo do tych opublikowanych wcześniej w AUP) na dzień operacji.

- 4.8.5.2.2 AMC powinna poinformować zainteresowane FMP oraz NM odnośnie do intencji aktywowania nowych lub zwiększenia opublikowanych rezerwacji przestrzeni powietrznej (pod względem czasu i/lub miejsca), poprzez wydanie projektu UUP o 08.00 UTC (07.00 UTC czasu letniego) lub o 12.00 UTC (11.00 UTC czasu letniego). Powiązani AA, użytkownicy TSA/TRA, zainteresowane FMP oraz sąsiadujące AMC, gdzie jest to wymagane powinny potwierdzić otrzymanie projektu UUP.
- 4.8.5.2.3 Pomiędzy godziną 08.00 – 09.00 UTC (07.00 – 08.00 UTC czasu letniego) lub 12.00 – 13.00 UTC (11.00 – 12.00 UTC czasu letniego) NM, zainteresowane FMP oraz AMC powinny ocenić wpływ zamówienia na poziomie lokalnym i sieci (np. obciążenie sektora, zmiana konfiguracji sektora itp.).
- 4.8.5.2.4 Podczas tego etapu, NM we współpracy z zainteresowanymi FMP powinni zidentyfikować loty (również te w “fazie wykonania”, tj. po upływie 1 godziny od wcześniejszego EOBT) i sektory, na które może mieć wpływ zamknięcie drogi oraz poszukać możliwości zredukowania wpływu na sieć.
- 4.8.5.2.5 W szczególności, w ramach oceny lokalnej i oceny sieci w dniu operacji:
- Jeżeli strefa zostanie aktywowana zgodnie z żądaniem, zainteresowane FMP we współpracy z NM powinny zidentyfikować ilość lotów, które będą w fazie wykonania do czasu zamknięcia CDR/odnowionej niedostępności CDR/nowego zamknięcia przestrzeni powietrznej;
 - Zainteresowane FMP/ATC powinni ocenić ich zdolność do taktycznego zarządzania lotami będącymi w fazie wykonania, jeżeli takie występują oraz we współpracy z AMC i NM odnaleźć możliwość optymalizacji przydziału przestrzeni powietrznej (np. zmieniając czas aktywacji, zakres poziomu lotu, szczegóły zamknięcia itp.) w taki sposób, aby zapewnić, że ilość lotów w fazie wykonania, które mają zostać obsłużone taktycznie (ilość lotów będących w fazie wykonania) pozostaje na akceptowalnym dla zainteresowanego ATCO poziomie;
 - Jeżeli pomimo optymalizacji przydziału przestrzeni powietrznej lub ze względu na brak możliwości optymalizacji przestrzeni powietrznej, ilość lotów będących w fazie wykonania (i/lub zwiększonej złożoności) pozostaje nie do zaakceptowania dla ATCO, zainteresowane FMP we współpracy z NM powinno rozwinąć i wprowadzić środki ATFCM zapewniające przeciążonemu ATCO możliwość taktycznego zarządzania tymi lotami;
 - w przypadku, gdy pomimo wszelkich starań nie ma możliwości wprowadzenia skutecznych środków ATFCM bądź optymalizacji przydziału przestrzeni powietrznej lub obu jednocześnie, zidentyfikowano loty w fazie wykonania, którym zapewnia się taktyczne zarządzanie przez ATCO, to takie żądanie dotyczące przestrzeni powietrznej nie powinno być adaptowane.
- 4.8.5.2.6 Wynik analizy sieci oraz potencjalne alternatywne scenariusze (jeżeli jakiegokolwiek) powinny być udostępnione przez NM AMC oraz zainteresowanym FMP, tj. jednostkom ATS wyższego i niższego szczebla zaangażowanym w potencjalną zmianę trasy będącą wynikiem nieplanowanej aktywacji strefy.
- 4.8.5.2.7 AMC powinna otrzymać scenariusz zaproponowany przez NM i FMP oraz przeprowadzić, w

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

miarę potrzeby, końcową koordynację z użytkownikami przestrzeni powietrznej.

- 4.8.5.2.8 AMC w porozumieniu z zainteresowanym FMP, powinna podjąć ostateczną decyzję o alokacji przestrzeni powietrznej oraz, w miarę potrzeby, stworzyć UUP do godziny 09.00 UTC (08.00 UTC czasu letniego) lub do godziny 13.00 UTC (12.00 UTC czasu letniego) (Gotowy/szybki status).
- 4.8.5.2.9 AMC powinna wydać powstałą informację UUP najpóźniej do 09.15 UTC (08.15 UTC czasu letniego) lub do 13:15 UTC (12.15 UTC czasu letniego).
- 4.8.5.2.10 Kluczowe znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa ma zaangażowanie zainteresowanych FMP oraz ATC w procesie wspólnego podejmowania decyzji dotyczących aktywacji ad-hoc przestrzeni powietrznej w dniu operacji.
- 4.8.5.2.11 W celu zapewniania jednolitości FPL nowa struktura przestrzeni powietrznej (aktywowane ad-hoc strefy oraz zamknięte CDR) powinna być implementowana w bazie danych CADC NM, w zgodzie z informacją UUP (obowiązuje dopiero od godziny 1200 UTC/1100 UTC czasu letniego lub 16.00 UTC/15.00 UTC czasu letniego dnia operacji).
- 4.8.5.2.12 Zamknięcia w trybie ad-hoc CDR lub przestrzeni powietrznej spowodowane nowymi nieoczekiwanymi aktywacjami stref przestrzeni powietrznej powinny być rozpowszechnione przez NM poprzez:
- portal NOP ; i
 - eAMI.

Rozpowszechnianie informacji poprzez eAMI powinno być dokonane poprzez rozsyłanie aktualnych informacji o dostępności CDR lub nowej przestrzeni powietrznej na serwerze FTP, w taki sam sposób jak dokonuje tego NM dla publikacji e-RAD. Taki proces pozwoli AO korzystającym z usługi B2B na wgranie aktualizacji.

- 4.8.5.2.13 Informacja o nowym zamknięciu CDR powinna również być ogłoszona odpowiednio wcześniej powiadomieniem AIS (np. NOTAM) zgodnie z pkt. 4.7.2.2.2.
- 4.8.5.2.14 Jeżeli FPL są dostępne, depesze FLS powinny zostać przesłane przez NM do zainteresowanych lotów
- Lot będący w fazie planowania, zainteresowani AO powinni odpowiednio ponownie wypełnić FPL.
 - Lot będący w fazie wykonania może być kontynuowany zgodnie z planem. Zmiana trasy będzie dostarczona pilotowi przez ATCO.

Uwaga 1: Lot w fazie planowania oznacza lot w jakimkolwiek etapie przygotowania na godzinę lub więcej przed EOBT.

Uwaga 2: Lot w fazie wykonania oznacza lot poczynszy od 1 godziny przed EOBT (włączając etap powietrzny).

4.8.5.3 Zastosowanie

- 4.8.5.3.1 Państwa na poziomie 1 ASM, w koordynacji z ATFCM oraz wszystkimi odpowiednimi organami ATC (tj. te jednostki, które postawiono przed taktyczną zmianą trasy na wyższy/nniższy poziom) powinni zdecydować o strategicznym zastosowaniu procedury aktywacji ad-hoc TSA/TRA, w każdym przypadku z osobna, tj. w odniesieniu do konkretnych CDR/TSA/TRA i z uwzględnieniem:

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- złożoności przestrzeni powietrznej,
 - złożoności ruchu lotniczego,
 - dostępności bezpośredniej komunikacji pomiędzy ATC i użytkownikami TSA/TRA w celu zapewnienia bezpieczeństwa w przypadku braku komunikacji,
 - innych kryteriów, które uznają za stosowne.
- 4.8.5.3.2 Powinno to skutkować predefiniowaniem listy CDR, które kwalifikują się (lub nie) do stosowania procedury 3, w tym niezbędnych warunków.
- 4.8.5.3.3 Zastosowanie procedury powinno być ograniczone wyłącznie do kontrolowanej przestrzeni powietrznej, z wyjątkiem przestrzeni powietrznej Klasy E.
- 4.8.5.3.4 Jeżeli w dniu operacji strefa zostanie aktywowana zgodnie z żądaniem, zainteresowane FMP/ACC podczas oceny ich możliwości taktycznego zarządzania lotami będącymi w fazie wykonania, powinny uwzględnić:
- dostępność odpowiedniego narzędzia ATCO oraz HMI, wykrywających nieścisłości FPL i ostrzegających ATCO w odpowiednim czasie;
 - wydanie ponownego pozwolenia przez nowe punkty trasy może wymagać dodatkowej komunikacji radiowej oraz może spowodować rozproszenie ATCO i jego przeciążenie pracą;
 - dostępność bezpośredniej komunikacji pomiędzy ATC oraz użytkownikami TSA/TRA, w celu zapewnienia bezpieczeństwa w wypadku awarii komunikacji oraz w innych sytuacjach, gdy naruszenie jest nieuniknione;
 - planowana aktywacja zakresu poziomu lotu wewnątrz TRA/TSA nie zakłóca możliwych pionowych profili ruchu lotniczego, który przelatuje przez stale otwartą CDR powyżej lub poniżej aktywowanego poziomu.
- 4.8.5.3.5 ATCO powinien być świadomy, że będzie odpowiedzialny za wydanie alternatywnego zezwolenia, w związku z koniecznością zmiany trasy. Zmiana ta może dotyczyć trasy, która nie jest aktualnie w obszarze odpowiedzialności zainteresowanego ATCO. W takim przypadku LoA powinny zostać podpisane przez sąsiadujące zainteresowane ACC, w celu określenia właściwych procedur koordynacji do zastosowania dla zmian ruchu lotniczego.
- 4.8.5.3.6 Powinno być zapewnione zaangażowanie zainteresowanych FMP/ATC w procesie wspólnego podejmowania decyzji dotyczących aktywacji ad-hoc przestrzeni powietrznej w dniu operacji, w celu spełnienia wymogów procedury bezpieczeństwa oraz zapewnienia bezpieczeństwa.
- 4.8.5.3.7 Na poziomie ASM 1 powinien być dokonywany regularny przegląd zastosowania procedur, analiza rezultatów zastosowania procedur, a tam gdzie ich stosowanie jest szczególnie częste – poszukanie możliwości udoskonalenia przedtaktycznej fazy ASM/ATFCM, mającej na celu usprawnienie dokładności procesu planowania wykorzystania przestrzeni powietrznej w D-1.
- 4.8.5.3.8 Poziom 1 ASM może zdecydować o uzupełnieniu opisanych powyżej procedur, procedurami lokalnymi, które nie mogą podważyć ogólnego procesu. W przypadku sytuacji transgranicznych jakiegokolwiek lokalne procedury uzupełniające (np. fax, email itp.) powinny być koordynowane z zaangażowaniem państw.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

4.8.6 Stosowanie zarządzania taktycznego

4.8.6.1 ACC powinno wykorzystywać CDR lub przestrzeń powietrzną w FRA zgodnie z AUP/UUP jak również z taktycznym sposobem działania.

4.8.6.2 Gdy działalność w powiązanych TRA/TSA została zakończona lub odwołana, ACC/FMP powinien wykorzystać CDR2 i 3 na bazie taktycznego zarządzania i może z małym wyprzedzeniem zaoferować statkom powietrznym przelot przez strefę nieaktywną.

4.8.6.3 AMC powinna zdecydować zgodnie z kryteriami ustalonymi na poziomie 1 ASM o tymczasowym zamknięciu CDR1, a wykonanie tej decyzji nastąpi w czasie rzeczywistym na poziomie 3 ASM.

4.9 PROCEDURY TYMCZASOWE I AWARYJNE**4.9.1 Tymczasowa instrukcja FUA (FTI)**

4.9.1.1 "Podstawowe" procedury opisane powyżej w pkt. 4.1 do 4.8 są stałe, wspólne i wiążące dla wszystkich AMC i CADF. Jednakże mogą pojawić się różne przypadki operacyjne, które, z korzyścią dla użytkowników, będą wymagały od CADF i AMC:

- a) tymczasowego odstępstwa od "podstawowych" procedur; lub
- b) zastosowania nowej procedury, która przez ekspertów AMC i CFMU/CADF została uznana za korzystną, przed wprowadzeniem jej jako nowej "podstawowej" procedury; lub
- c) zastosowania nowej procedury, która może być tymczasowo obowiązująca lub ma taki wpływ na operacje, że nie jest uzasadnione jej przekształcenie w stałą procedurę.

4.9.1.2 Powyższe procedury są nazywane procedurami tymczasowymi FUA (FTI). FTI są uzgadniane/stosowane przez właściwe AMC i CFMU/CADF dla wszystkich części strefy FUA. FTI będzie publikowana w podobny sposób, jak tymczasowe instrukcje FMD w formacie przedstawionym na rysunku 5.

4.9.2 Procedura implementacji

4.9.2.1 CFMU jako organ odpowiedzialny za codzienne operacje CADF, powiadamia wystarczająco wcześniej, koordynuje i uzgadnia implementację FTI z zainteresowanymi AMC oraz, w miarę potrzeby, z zainteresowanymi FMP i, jeżeli to niezbędne, z AO.

4.9.2.2 Jeżeli wśród wyżej zainteresowanych podjęto decyzję, instrukcja jest publikowana przez CFMU jako FTI. Za przygotowanie projektu instrukcji odpowiedzialność ponosi CFMU. Cel, zakres i podmioty, na które ma wpływ taka instrukcja są wyraźnie określone.

4.9.2.3 NM musi powiadomić odpowiedzialną grupę roboczą EUROCONTROL (np. Podgrupa Zarządzania Przestrzenią Powietrzną ANT) o okolicznościach wymagających implementacji FTI. W każdym przypadku, FTI zostaną przesłane do wszystkich zainteresowanych AMC, FMP i AO do stosowania oraz do wiadomości do organu zarządzania przestrzenią powietrzną i żeglugi.

4.9.2.4 FTI są wydawane z upoważnienia Kierownika Operacji NM.

 Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

4.9.3 **Dalsze procedowanie**

4.9.3.1 Gdy FTI zostanie zaproponowany do stałego stosowania, np. po okresie próbnym, NM powinien przesłać odpowiedzialnej komórce EUROCONTROL procedurę, którą należy włączyć do Podręcznika ASM.

4.9.3.2 Po opublikowaniu w obowiązującej wersji Podręcznika ASM, NM informuje zaangażowane strony o zmianie statusu FTI.

4.9.4 **Obszary zastosowania**

4.9.4.1 NM wydaje FTI/AIM dla następujących dziedzin:

- a) NM/CADF - procedury AMC;
- b) sprawy FUA/ENV (np. modyfikacja danych);
- c) stosowanie narzędzi NM (np. CIAM);
- d) NM/CADF – relacje z AO;
- e) zmiany w adresach AMC lub CADF.

OPERACJE FUA	TYMCZASOWA INSTRUKCJA FUA	Numer: FTI 02/...
Wydane przez:	<i>Tytuł</i>	Ważne
	<i>Obszar zainteresowania:</i>	od:
		do:
PRZYKŁADOWY FORMAT (Wprowadzić odpowiedni tekst)		
Strona 1	Data	CADF, Kierownicy zmiany FMD, AMC, Kierownicy zmiany IFPU, VAU, MTZ, DEL, Oryginał: BLZ

Rysunek 17. Przykład tymczasowej instrukcji FUA (FTI)

4.10 **ASM NAD MORZEM PEŁNYM NA POZIOMIE 2 ASM**

4.10.1 **Zasady ogólne**

4.10.1.1 Podstawą porozumienia osiąganego ws. koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej przez państwa ECAC jest to, iż nie może ono być w sprzeczności z Konwencją Chicagowską i jej załącznikami lub Konwencją NZ o prawie morskim.

4.10.2 **Aktywacja stref niebezpiecznych nad morzem pełnym**

4.10.2.1 Zgodnie z podstawową zasadą koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, strefy D nad morzem pełnym są określane jako aktywne, pod względem czasu i zakresu przewidywanej aktywności. Dlatego, strefy D nad morzem pełnym nie są publikowane jako aktywne, jeżeli brak jest powiadomienia państwa o aktywności w strefie

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

D, która znajduje się w FIR/UIR tego państwa.

4.10.3 **Aktywacja CDR nad morzem pełnym**

4.10.3.1 Aktywacja CDR nad morzem pełnym zależy od braku działań potencjalnie ryzykownych dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej w ustanowionych strefach D lub w przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym, która koliduje z CDR. Ponieważ w przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym brak jest suwerennych praw jakiegokolwiek państwa i istnieje powszechna wolność żeglugi statków morskich i powietrznych na wodach międzynarodowych i w przestrzeni powietrznej nad nimi, państwo odpowiedzialne za zapewnianie ATS w tej przestrzeni powietrznej nie może aktywować CDR, jeżeli otrzymało powiadomienie o działalności w strefie D. Ma to zastosowanie do wszystkich kategorii CDR.

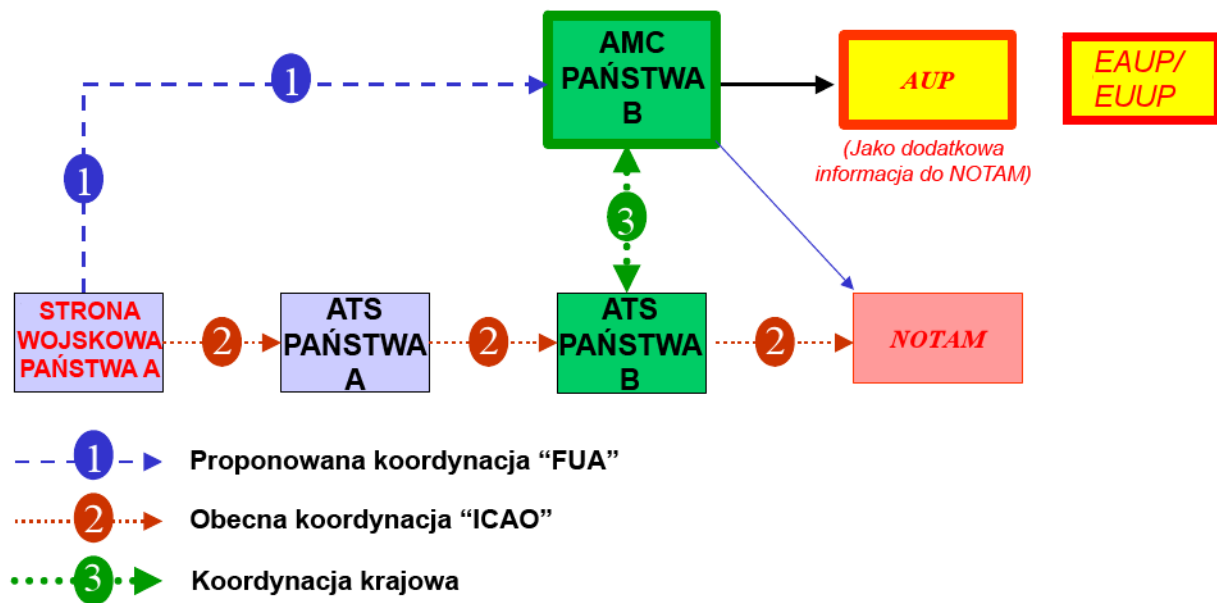
4.10.3.2 W załączniku 11 ICAO – Służby ruchu lotniczego i ICAO Doc. 9554 ws. środków bezpieczeństwa odnoszących się do wojskowej działalności potencjalnie niebezpiecznej dla operacji cywilnych statków powietrznych, ustalono, że ogłaszanie informacji dotyczących takich działań nad morzem pełnym jest dokonywane zgodnie z przepisami załącznika 15 ICAO – Służby informacji lotniczej. Dlatego AMC musi posiadać wszelkie informacje w czasie pozwalającym na podjęcie decyzji o aktywacji CDR2 nad morzem pełnym. W przypadku braku aktywacji strefy D, CDR2 może zostać aktywowany przez krajową AMC. Podobnie, jeżeli odwołano aktywację strefy D, CDR2 może zostać aktywowany przez krajową AMC. Jeżeli takie powiadomienie otrzymano po aktywacji CDR, ATS musi, na poziomie 3 ASM, podjąć działania zmierzające do zmiany trasy lotu, która przebiega przez tę strefę lub mógł zarezerwować w planie lotu wykorzystanie tego CDR.

4.10.4 **Alternatywne metody poprawy mechanizmu koordynacji międzynarodowej**

4.10.4.1 Wymagania i procedury koordynacji dla działań potencjalnie niebezpiecznych dla statków powietrznych nad morzem pełnym są ustanowione w załączniku 11 ICAO (pkt 2.17) i w ICAO Doc. 9554 (pkt 2.16.1). Stosowanie koncepcji FUA nie zmienia wymagań i obowiązków koordynacji, ani nie zmienia statusu prawnego przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym. Koncepcja FUA, jednakże, zapewnia procedury, jak pokazano na rysunku 10, które ułatwiają kanały koordynacyjne i umożliwiają skuteczniejsze sposoby rozsyłania informacji wynikającej z tej koordynacji.

4.10.4.2 Wiele państw ECAC przyjęło procedury oznaczone linią przerywaną (oznaczone 1) w celu uproszczenia procesu koordynacji i wykorzystania AMC jako punktu kontaktowego dla codziennego zarządzania przestrzenią powietrzną. Ich wynikiem jest poprawa mechanizmu koordynacji międzynarodowej i wymiana informacji. Inne państwa ECAC i państwa spoza ECAC stosują nadal procedurę oznaczoną linią kropkowaną (oznaczona jako 2). Decyzja o wyborze procedury należy do poziomu 1 ASM w danym państwie. Jednakże państwa, które przyjmują nową procedurę (oznaczoną jako 1) muszą włączyć procedurę (oznaczoną jako 2) poprzez odpowiednią koordynację wewnętrzną (oznaczoną jako 3) pomiędzy krajowymi ATS a organami AMC, aby pozwolić na szybkie zakończenie procesu.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –



Rysunek 18. Alternatywne metody poprawy mechanizmu koordynacji międzynarodowej działań nad morzem pełnym, potencjalnie niebezpiecznych dla statków powietrznych.

4.10.5 Zadania związane z AMC

- 4.10.5.1 AMC musi być informowana o wszelkich aktywacjach stref D nad morzem pełnym. Jeżeli ta aktywacja została ogłoszona przez NOTAM, AMC umieszcza nr NOTAM w polu dodatkowych informacji w AUP/UUP. Uzupełnia to kompletność AUP/UUP dla całego FIR/UIR. Publikacja aktywacji strefy D w AUP/UUP nie zastępuje potrzeby wydania NOTAM zgodnie z Załącznikiem 15 ICAO. W tym kontekście, AMC może być wyznaczona jako odpowiedzialna za publikację NOTAM.
- 4.10.5.2 CDR2 nad morzem pełnym są aktywowane przez odpowiedzialne AMC, a informacja jest zawarta w codziennych AUP/UUP. AMC musi uwzględnić fakt, że w przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym brak jest praw suwerennych danego państwa. To z kolei może uniemożliwić zastosowanie krajowych zasad alokacji w odniesieniu do tych CDR.
- 4.10.5.3 Gdy AMC zostaną powiadomione o działalności niebezpiecznej dla operacji statków powietrznych w przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym, która koliduje z CDR1, mogą opublikować odpowiednie zamknięcie tych CDR1, wykorzystując właściwe części AUP.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

DZIAŁ 5**FUNKCJE ZARZĄDZANIA TAKTYCZNEGO (POZIOM 3 ASM)****5.1. ZASADY OGÓLNE**

- 5.1.1. Taktyczne ASM na poziomie 3 składa się z aktywacji, dezaktywacji w czasie rzeczywistym lub zmiany w czasie rzeczywistym alokacji przestrzeni powietrznej alokowanej na poziomie 2 ASM oraz rozwiązywania szczególnych problemów przestrzeni powietrznej lub sytuacji ruchowych pomiędzy cywilnymi i wojskowymi organami ATS, kontrolerami lub wojskowymi organami kontroli, w zależności od przypadku.
- 5.1.2. Dostęp do wszelkich niezbędnych danych lotu w czasie rzeczywistym, łącznie z zamiarami kontrolera, ze wsparciem systemowym lub bez, pozwala na zoptymalizowane wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zmniejszenie potrzeby jej wydzielania.
- 5.1.3. W celu pełnego wykorzystania koncepcji FUA na poziomie 1 i 2 ASM niezbędne są właściwe urządzenia i procedury dla koordynacji w czasie rzeczywistym. Elastyczność użytkowania przestrzeni powietrznej jest zwiększona przez możliwość cywilno-wojskowej koordynacji w czasie rzeczywistym. Elastyczność ta zależy od możliwości oferowanych wspólnemu wykorzystaniu przestrzeni powietrznej przez ruch cywilny i wojskowy.

5.2. TRYBY CYWILNO-WOJSKOWEJ KOORDYNACJI W CZASIE RZECZYWISTYM

- 5.2.1. Bezpośrednia łączność między cywilnymi a wojskowymi organami służb ruchu lotniczego/wojskowymi organami kontroli jest niezbędna w celu ułatwienia bezpiecznego rozwiązywania konkretnych sytuacji ruchowych. Szczegółowe regulacje zapewniające spełnienie powyższego warunku powinny być zawarte w pisemnych porozumieniach, zgodnie ze Specyfikacją EUROCONTROL do stosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) (L3-ASPU-01).
- 5.2.2. Powiązane działania koordynacyjne, które obejmują natychmiastową wymianę informacji właściwych dla bezpiecznego i sprawnego przebiegu cywilnych i wojskowych lotów, mogą się odbywać w trybie aktywnym lub pasywnym, zarówno przy udziale kontrolera, jak i bez jego udziału.
- 5.2.3. "Tryb aktywny" koordynacji cywilno-wojskowej oznacza inicjowaną przez kontrolera(ów) łączność w czasie rzeczywistym pomiędzy organami cywilnymi a wojskowymi. Ten tryb obejmuje zarówno koordynację "werbalną" za pomocą fonii, jak i koordynację „cichą”, tj. proces łączności dokonywany poprzez ręczne wprowadzanie danych.
- 5.2.4. "Tryb pasywny" koordynacji oznacza przekazywanie informacji w czasie rzeczywistym bez udziału kontrolera. Odbywa się zwykle w formie wcześniej uzgodnionej automatycznej wymiany danych lotu pomiędzy kontrolerami, w celu ułatwienia separacji OAT/GAT bez potrzeby dodatkowej koordynacji.
- 5.2.5. "Tryb aktywny" koordynacji odnosi się do koordynacji sytuacji ruchowych, podczas gdy tryb pasywny koordynacji odnosi się głównie do przekazywania danych i powinien być stosowany do ustalania sposobu działania jedynie wtedy, gdy pozwalają na to uzgodnione procedury.
- 5.2.6. Cicha koordynacja będzie głównie stosowana do przelotu przez struktury przestrzeni

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

powietrznej i/lub struktury tras, gdy wymagana jest wcześniejsza koordynacja. Stosowanie cichej koordynacji może zmniejszyć obciążenie pracą kontrolera, w szczególności w obszarach o bardzo dużym natężeniu ruchu.

5.2.7. Koordynacja werbalna będzie wymagana do rozwiązywania niektórych problemów koordynacji, a oprócz tego jako rozwiązanie zapasowe. W szczególności, funkcje koordynacji werbalnej będą stosowane zawsze wtedy, gdy cichy dialog wspierany systemowo nie będzie mógł być pozytywnie i szybko ustanowiony, bez potrzeby bezpośredniego dialogu werbalnego.

5.3. PROCEDURY KOORDYNACJI DO PRZELOTU PRZEZ TRASY ATS I PRZESTRZEŃ POWIETRZNĄ

5.3.1. Procedury koordynacji dla ruchu OAT do przelotu przez przestrzeń powietrzną kontrolowaną lub trasy ATS

5.3.1.1. Zasady ogólne

5.3.1.1.1. W celu zachowania separacji OAT/GAT w trakcie przelotu statków powietrznych w ruchu OAT przez trasy ATS lub przestrzeń powietrzną kontrolowaną, mogą być stosowane różne procedury, w zależności od ilości i dokładności dostępnych danych lotu.

5.3.1.1.2. Dostęp, dzięki ekranowi monitora, do danych lotu całego ruchu OAT i GAT, pozwala kontrolerowi odpowiedzialnemu za separowanie OAT lub GAT na określenie planu zastosowania minimów separacji poziomej lub pionowej ICAO potrzeby trybu aktywnego koordynacji (koordynacja werbalna lub cicha koordynacja wspierana systemowo).

5.3.1.2. Ogólne procedury – wystarczające dane lotu pozwalające na standardowe separacje ICAO bez potrzeby dodatkowej koordynacji

5.3.1.2.1. Wyświetlanie wszelkich stosownych danych lotów w ruchu OAT i GAT, łącznie z zamiarami kontrolera, wymagane w krajowych LoA, pozwala kontrolerowi na całkowicie odpowiedzialne zapewnienie separacji OAT/GAT podczas przelotu przez trasy, bez potrzeby dodatkowej koordynacji.

5.3.1.2.2. Zamiary kontrolera są aktualizowane poprzez wymianę danych lotu, zgodnie z postanowieniami w LoA, razem z lub przed, wydaniem odpowiedniego zezwolenia ATC.

5.3.1.3. Przelot w ruchu OAT przez przestrzeń powietrzną kontrolowaną – wyświetlanie informacji

5.3.1.3.1. Jeżeli tak dwustronnie uzgodniono, kontroler odpowiedzialny za ruch GAT powinien mieć dostęp do planu działania kontrolera odpowiedzialnego za ruch OAT, który zamierza wykorzystać do przelotu w tym ruchu konkretną część przestrzeni powietrznej kontrolowanej, będącą w jego obszarze odpowiedzialności. Odpowiednio, kontroler odpowiedzialny za OAT powiadamia o swoich zamiarach kontrolera odpowiedzialnego za GAT.

5.3.1.3.2. Wyświetlanie wszelkich niezbędnych danych lotu OAT pozwala kontrolerowi GAT na zapoznanie się z warunkami przewidywanych przelotów przez strefę, za którą ponosi odpowiedzialność i zainicjowanie koordynacji, w miarę potrzeby. Podział obowiązków lub zapewnianie separacji pomiędzy OAT i GAT jest szczegółowo opisany w stosownych LoA.

5.3.1.4. Cicha koordynacja dla lotów przecinających daną strefę

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

- 5.3.1.4.1. Jeżeli przelot wymaga wcześniejszej koordynacji, kontroler OAT wysyła, depeszą cichej koordynacji, zapytanie o przelot w przestrzeni powietrznej kontrolowanej (trasa ATS, CDR i CTA). Na to zapytanie odpowiada kontroler GAT, wysyłając depeszę cichej koordynacji.
- 5.3.1.4.2. Odpowiedź zawiera akceptację parametrów przelotu lub, jeżeli to nie ma zastosowania, inną propozycję, łącznie ze zmienionymi parametrami przelotu (kurs, FL itd.). Werbalna koordynacja jest stosowana w przypadku braku akceptacji tej innej propozycji.
- 5.3.1.4.3. Jeżeli ta procedura koordynacji jest stosowana, wymaga od każdego kontrolera postępowania zgodnego z porozumieniem i wykonywania uzgodnionych działań podczas przelotu. Podział odpowiedzialności za separację w warunkach takiego porozumienia podlega krajowym przepisom i odpowiednim LoA.
- 5.3.1.5. **Korzystanie przez OAT z wcześniej zaplanowanych korytarzy przelotowych**
- 5.3.1.5.1. W pewnych szczególnych przypadkach określonych w LoA, lepiej jest wcześniej zaplanować konkretne korytarze dla OAT, gdy potrzeby ruchu wojskowego wymagają bloku poziomów lotów. Korzystanie z tych wcześniej zaplanowanych korytarzy przelotowych jest uzgadniane/zgłaszane odpowiedzialnemu kontrolerowi, według procedury podobnej do jednej z tych opisanych powyżej w pkt. 5.2.2 lub 5.2.3.
- 5.3.1.5.2. Stosowanie procedury wcześniej zaplanowanych korytarzy przelotowych wymaga od każdego kontrolera postępowania zgodnego z LoA i wykonywania uzgodnionych działań podczas przelotu. Podział odpowiedzialności za separację w warunkach takiego porozumienia podlega krajowym przepisom i odpowiednim LoA.
- 5.3.1.6. **Przekazanie odpowiedzialności za kontrolę**
- 5.3.1.6.1. W przypadku, gdy powyższe procedury nie mogą być zastosowane, odpowiedzialność za przekazanie kontroli powinna być szczegółowo opisana w stosownym LoA.
- 5.3.2. **Procedury koordynacji dla ruchu GAT do przelotu przez przestrzeń powietrzną lub „poza trasą”**
- 5.3.2.1. **Zezwolenie na przelot przez aktywną TRA**
- 5.3.2.1.1. Gdy GAT wymaga lotu poza trasą/trasy bezpośredniej przez aktywną TRA tymczasowo zarezerwowaną dla działań wojskowych, wymagana jest wcześniejsza koordynacja. Procedura zapytania/odpowiedzi opisana w pkt. 5.2.5 może być stosowana w zautomatyzowanym procesie koordynacji.
- 5.3.2.1.2. Ta procedura koordynacji wymaga od każdego kontrolera postępowania zgodnego z porozumieniem i wykonywania uzgodnionych działań podczas przelotu. Podział odpowiedzialności za separację, zgodną z warunkami określonymi w porozumieniu, podlega krajowym przepisom i odpowiednim LoA.
- 5.3.2.2. **Procedury w przestrzeni powietrznej wymagającej wcześniejszej koordynacji lub o zredukowanej koordynacji (PCA/RCA)**
- 5.3.2.2.1. Zgodnie z procedurą w „przestrzeni powietrznej wymagającej wcześniejszej koordynacji” (PCA), indywidualny lot GAT może być wykonywany poza trasą, w zdefiniowanej części przestrzeni powietrznej, jedynie w przypadku wcześniejszej koordynacji dokonanej pomiędzy odpowiedzialnymi kontrolerami.
- 5.3.2.2.2. Zgodnie z procedurą w „przestrzeni powietrznej o zredukowanej koordynacji” (RCA), lot GAT

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

może być wykonywany poza trasą, w zdefiniowanej części przestrzeni powietrznej, bez wcześniej wymaganej koordynacji. Jednakże, koordynacja jest wymagana przez odpowiedzialnego kontrolera, jeżeli OAT ma przelatywać przez RCA.

5.3.2.2.3. Wyświetlanie wszelkich niezbędnych danych lotu GAT, łącznie z zamiarami kontrolera, pozwala kontrolerowi OAT na zapoznanie się z warunkami przewidywanych przelotów przez RCA i zainicjowanie koordynacji, w miarę potrzeby.

5.3.2.2.4. Podział obowiązków lub zapewnianie separacji pomiędzy OAT i GAT jest szczegółowo opisany w krajowych przepisach i stosownych LoA.

5.3.2.3. **Przekazanie odpowiedzialności za kontrolę**

5.3.2.3.1. W przypadku, gdy powyższe procedury nie mogą być zastosowane, odpowiedzialność za przekazanie kontroli powinna być szczegółowo opisana w stosownym LoA.

5.4. **FUNKCJE WSPARCIA SYSTEMOWEGO**

5.4.1. **Zasady ogólne**

5.4.1.1. Na poziomie taktycznym, głównym wymaganiem jest zapewnienie wsparcia systemowego dla stworzenia środowiska ruchu, w którym koncepcja FUA będzie mogła być stosowana efektywnie, tj. środowiska, w którym potrzeba wydzielania ruchu jest zmniejszona do niezbędnego minimum. Może to być osiągnięte dzięki:

- zapewnieniu danych o wykorzystaniu przestrzeni powietrznej;
- wymianie danych lotu między organami cywilnymi a wojskowymi;
- zapewnieniu wsparcia systemowego dla przelotów przez przestrzeń powietrzną.

5.4.2. **Funkcja wykorzystania danych o przestrzeni powietrznej**

5.4.2.1. Funkcja informująca o wykorzystaniu danych o przestrzeni powietrznej powinna zapewniać, w czasie rzeczywistym, wszystkim zainteresowanym stronom aktualne informacje o bieżącym wykorzystaniu przestrzeni powietrznej, oprócz informacji AUP/UUP o alokowanym i zaplanowanym wykorzystaniu przestrzeni powietrznej tak, aby wykorzystanie całej dostępnej przestrzeni powietrznej było efektywne.

5.4.2.2. Systemy wspierające powinny zapewniać wspólną, bezpieczną i skonsolidowaną wymianę informacji o bieżącym statusie przestrzeni powietrznej.

5.4.2.3. Kompletność danych, mająca kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa lotu, musi być zagwarantowana. Ten element, zapewniający zarządzanie przestrzenią powietrzną na poziomie 3, powinien wspierać aktywację, dezaktywację, krótkoterminowe odwoływanie lub zmiany do rezerwacji i alokacji struktur przestrzeni powietrznej.

5.4.2.4. Systemy wspierające powinny zapewniać wyświetlanie informacji o statusie przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym na stanowisku podającym status przestrzeni powietrznej oraz powinny mieć możliwość łączenia się z systemami ATC.

5.4.2.5. Początkowo, informacje o bieżącym wykorzystaniu przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym powinny być wprowadzane ręcznie w każdym organie ATS dla ich własnych systemów.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

5.4.3. Podstawowe informacje planu lotu – funkcja identyfikacji

5.4.3.1. Funkcja informowania o podstawowych informacjach planu lotu dotyczy automatycznej wymiany wszelkich niezbędnych danych planu lotu pomiędzy cywilnymi a wojskowymi organami kontroli. Ta funkcja pozwoli na stworzenie powiązanych traków/etykietek zarówno w organach cywilnych, jak i wojskowych do wyświetlania i identyfikacji sytuacji całego ruchu OAT i GAT objętego procesem koordynacji cywilno-wojskowej. Jako minimum, pozwalającym na korelację danych radarowych z danymi planu lotu, identyfikator statku powietrznego/znak wywoławczy, mod i kod SSR dla każdego lotu objętego procesem koordynacji jest przekazywany z organów cywilnych do wojskowych i w razie potrzeby, od organów wojskowych do cywilnych.

5.4.3.2. Wspólna depesza BFD została opracowana, aby pozwolić na zharmonizowaną wymianę wspieraną systemowo, wszelkich niezbędnych podstawowych danych planu lotu pomiędzy cywilnymi a wojskowymi organami.

5.4.4. Funkcja informowania o bieżącym planie lotu – funkcja separacji

5.4.4.1. Funkcja informowania o danych bieżącego planu lotu pozwala na automatyczną i dynamiczną aktualizację planu lotu, spowodowaną kolejnymi zezwoleniami ATC.

5.4.4.2. Funkcja informowania o zamiarach kontrolera ma na celu automatyczną aktualizację bieżącego planu lotu o następną zmianę podlegającą kolejnemu zezwoleniu.

5.4.4.3. Przekazywanie lub otrzymywanie informacji o zamiarach kontrolera nie stanowi, samo w sobie, koordynacji działania. Powinno jedynie umożliwiać kontrolerom podjęcie decyzji o potrzebie aktywnego trybu koordynacji.

5.4.4.4. Wymieniane dane mogą obejmować takie dane jak przypisany kurs, bezpośrednie zezwolenie, prędkość wznoszenia/zniżania, przypisaną prędkość, identyfikację kontrolera/sektora i wszelkie inne dane wykonawcze, łącznie z zamiarami kontrolera, które określono w dwustronnym porozumieniu pomiędzy zaangażowanymi organami.

5.4.4.5. Zamiary kontrolera są zaktualizowanymi danymi lotu, które są wymieniane, zgodnie z postanowieniami LoA, przed lub jednocześnie z wydaniem odpowiedniego zezwolenia ATC.

5.4.4.6. W celu umożliwienia zharmonizowanej dystrybucji zaktualizowanych danych lotu została opracowana wspólna depesza CFD.

5.4.5. Funkcjonalność cichej koordynacji – funkcja przelotu przez przestrzeń powietrzną

5.4.5.1. Funkcje cichej koordynacji, oparte na dialogu wspieranym systemowo, umożliwiają kontrolerom wymianę depezb koordynacji, wykorzystując w tym celu elektroniczne wyświetlacze. Te funkcje przyspieszają i ułatwiają procedury i metody koordynacji, które obecnie są wykonywane głównie za pomocą fonii. Główne zastosowania tego dialogu wspieranego systemowo dotyczą:

- przelotu przez OAT stałych tras ATS /CDR;
- przelotu przez OAT przestrzeni powietrznej kontrolowanej;
- przelotu przez GAT rezerwowanej przestrzeni powietrznej;
- wykorzystania przez GAT dodatkowych CDR/ tras bezpośrednich/ lotów poza trasą.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- 5.4.5.2. Dialogi wspierane systemowo wymagane powyżej dla przelotów przez przestrzeń powietrzną i trasy mogą być podzielone na funkcjonalność powiadamiania o zamiarze przelotu przez przestrzeń powietrzną i funkcję dialogu podczas przelotu przez przestrzeń powietrzną.
- 5.4.6. **Funkcjonalność powiadamiania o zamiarze przelotu przez przestrzeń powietrzną**
- 5.4.6.1. „Funkcjonalność powiadamiania o zamiarze przelotu przez przestrzeń powietrzną” powinna być używana w celu powiadamiania cywilnego organu kontroli o planie działania kontrolera wojskowego, zamierzającego poprowadzić przelot wojskowego(ych) statku(ów) powietrznego(ych) przez określoną część kontrolowanej przestrzeni powietrznej lub odwrotnie.
- 5.4.6.2. Tego powiadomienia o zamiarze nie należy postrzegać jako prośby o lub udzielenia zezwolenia na przelot; przekazywany jest jedynie plan działania, jeżeli jest to wymagane w dwustronnym porozumieniu, do informacji kontrolera cywilnego, wojskowego lub organu obrony powietrznej.
- 5.4.6.3. W celu umożliwienia zharmonizowanej, wspieranej systemowo dystrybucji informacji powiadamiającej o zamiarze przelotu przez przestrzeń powietrzną została opracowana wspólna depesza.
- 5.4.7. **Funkcja dialogu podczas przelotu przez przestrzeń powietrzną**
- 5.4.7.1. „Funkcja dialogu podczas przelotu przez przestrzeń powietrzną” jest rozwinięciem funkcji powiadamiania o zamiarze przelotu przez przestrzeń powietrzną. Powinna być stosowana wtedy, gdy zgodnie z dwustronnym porozumieniem, wcześniejsza koordynacja OAT/GAT jest wymagana dla przelotu przez przestrzeń powietrzną lub trasę.
- 5.4.7.2. Depesza zamawiająca przelot przez przestrzeń powietrzną (XRQ)/ depesza akceptująca przelot przez przestrzeń powietrzną (ACP) - depesza o kontrpropozycji przelotu przez przestrzeń powietrzną, (XAP) - depesza odrzucająca przelot przez przestrzeń powietrzną (RJC) zostały opracowane w celu umożliwienia zharmonizowanej, wspieranej systemowo dystrybucji informacji o przelocie przez przestrzeń powietrzną.
- 5.5. **WSPÓLNE LUB WSPÓŁDZIELONE UŻYTKOWANIE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**
- 5.5.1. **Wspólne użytkowanie przestrzeni powietrznej**
- 5.5.1.1. AMC może zdecydować na poziomie 2 ASM, zgodnie z kryteriami określonymi na poziomie 1 ASM, o nie alokowaniu szczególnych przestrzeni powietrznych takich, jak CDR lub TRA/TSA, lub strefy D i R zarządzane przez AMC. W takim przypadku, bezpieczne użytkowanie przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym podlega negocjacom na poziomie 3 ASM pomiędzy zainteresowanymi odpowiedzialnymi organami ATS lub wojskowymi organami kontroli.
- 5.5.1.2. Stosowne zasady negocjacji na poziomie 3 ASM uzgodnione na poziomie 1 ASM powinny być przywołane w LoA ustanowionymi pomiędzy zainteresowanymi odpowiedzialnymi organami ATS i/lub wojskowymi organami kontroli. Zasady te jasno określają, w jakich okolicznościach (charakter działań, możliwości koordynacji cywilno-wojskowej) przestrzeń powietrzna może być wspólnie użytkowana.
- 5.5.1.3. Jeżeli ma zastosowanie procedura RCA, LoA powinno określać kryteria wymagane do zastosowania procedury PCA wraz z określonym terminem wcześniejszego poinformowania.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

5.5.2. Współdzielone użytkowanie przestrzeni powietrznej

- 5.5.2.1. Na mocy odpowiednich ustaleń, pomiędzy konkretnymi użytkownikami a instytucją zapewniającą ATS, która zarządza tą przestrzenią powietrzną, możliwe jest przyznanie dostępu do tej przestrzeni powietrznej. W tym scenariuszu, konkretnemu użytkownikowi przestrzeni powietrznej może być przyznany dostęp do określonej części przestrzeni powietrznej, zgodnie ze szczególnymi warunkami, podczas gdy w normalnych okolicznościach mogłoby to nie być możliwe.
- 5.5.2.2. Stosując procedurę PCA, możliwa jest tymczasowa rezerwacja przestrzeni powietrznej, która znajduje się poza głównymi przepływami ruchu GAT, do użytkowania przez szczególnych użytkowników. PCA oznacza blok przestrzeni powietrznej kontrolowanej, w której mogą mieć miejsce wojskowe lub inne szczególne działania na zasadzie ad hoc, a pojedynczy ruch GAT może wykonać przelot, zgodnie z zasadami określonymi w LoA zawartym pomiędzy zainteresowanymi organami.
- 5.5.2.3. PCA będzie głównie wykorzystywana do tymczasowego odseparowania ruchu GAT w przestrzeni powietrznej kontrolowanej w środowisku o znanym ruchu, od operacji wojskowych z dużą prędkością takich, jak szkolenie walki powietrznej lub loty w formacji. Gdy działalność wojskowa w PCA zakończy się lub zmniejszy, rozpoczyna się procedurę RCA.
- 5.5.2.4. Inną możliwością jest tymczasowa alokacja opublikowanej strefy (łącznie ze strefą terminalową) lub jej dodatkowy podział (np. sektor TMA), za co zwykle określona instytucja zapewniająca ATS (np. cywilna instytucja zapewniająca ATS) jest odpowiedzialna przed inną instytucją zapewniającą ATS (np. wojskowa instytucja zapewniająca ATS). Strefa ta może być wykorzystywana niezależnie w celu prowadzenia szczególnego rodzaju działalności lub może zostać połączona z aktywną strefą, w celu zwiększenia ilości ruchu kontrolowanego przez zainteresowaną instytucję zapewniającą ATS.
- 5.5.2.5. Te ustalenia są określone w LoA zawartym pomiędzy zainteresowanymi stronami.

5.6. DODATKOWE PROCEDURY ASM**5.6.1. Zasady ogólne**

- 5.6.1.1. Procedury określone powyżej w pkt. 5.2. do 5.5 są wspólnie stosowane w górnej i dolnej przestrzeni powietrznej kontrolowanej. Jednakże, z powodu nieznacznie różniącej się budowy i charakteru dolnej przestrzeni powietrznej oraz lotów wykonywanych przez lotnictwo ogólne (np. loty rekreacyjne, sportowe itd.) i loty usługowe (np. patrolowanie obszarów, zwalczanie pożarów, fotografowanie z powietrza itd.), dodatkowe procedury ASM zostały wprowadzone przez państwa w celu spełnienia wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej oraz dla zapewnienia, że nie są wprowadzane niepotrzebne ograniczenia. Te proponowane "najlepsze praktyki" mają na celu pomoc państwom w planowaniu lub rozszerzeniu implementacji FUA w ich dolnej przestrzeni powietrznej.

5.6.2. Przestrzeń powietrzna kontrolowana**5.6.2.1. Zmiana klasyfikacji przestrzeni powietrznej**

- 5.6.2.1.1. W celu zwiększenia elastyczności wykorzystania dolnej przestrzeni powietrznej kontrolowanej dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, klasyfikacja przestrzeni powietrznej może być dostosowana do rodzaju działalności. Może to oznaczać zmianę klasyfikacji przestrzeni powietrznej, tj. obniżenie jej klasy, w celu umożliwienia wykorzystania przez szerszą grupę użytkowników.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

5.6.2.1.2. Taka elastyczna zmiana klasyfikacji przestrzeni powietrznej jest publikowana w AIP w celu poinformowania szerszej grupy odbiorców. Publikacja zawiera jasne określenie współrzędnych geograficznych, granice pionowe (najniższy i najwyższy poziom lotu), klasyfikację przestrzeni powietrznej w zależności od godzin aktywności takiej przestrzeni powietrznej (np. SR/SS, podczas weekendu itd.) oraz szczegóły dotyczące kontaktu (numer telefonu/ częstotliwość RT).

5.6.2.2. **Metoda aktywna**

5.6.2.2.1. Na tę metodę składa się publikacja ustalonych stref jako stref dodatkowych do opublikowanych szczególnych przestrzeni powietrznych lub stref dostępnych w sposób dynamiczny.

5.6.2.2.2. Metoda aktywna może być właściwa dla zapotrzebowań zgłaszanych z krótkim wyprzedzeniem, do ochrony ruchu lotniczego operującego w warunkach szczególnych lub do działań, które są znane z dużym wyprzedzeniem.

5.6.2.2.3. Sugeruje się, aby nie wykorzystywać tej metody do przestrzeni powietrznych sklasyfikowanych od E do G, ponieważ głównym problemem jest potrzeba zachowania wystarczającego czasu na powiadomienie wszystkich potencjalnych użytkowników, przed "aktywacją" tej części przestrzeni powietrznej. Jednakże, możliwym rozwiązaniem byłaby publikacja tej przestrzeni powietrznej w AIP, łącznie z granicami i czasem dostępności oraz sklasyfikowanie jej od A do D, wraz z podaniem okresów "aktywacji".

5.6.2.3. **Strefy terminalowe (CTA, TMA, CTR)**

5.6.2.3.1. Zasady ogólne

5.6.2.3.1.1. Sugeruje się, aby strefy terminalowe i przestrzenie powietrzne je otaczające były klasyfikowane w sposób nieograniczający elastyczności oraz aby były zarządzane przez określone podmioty, pomiędzy którymi możliwe jest osiągnięcie koordynacji.

5.6.2.3.1.2. Struktura przestrzeni powietrznej może być ustalona jako stała lub cykliczna. Oznaczałoby to alokację części przestrzeni powietrznej, w zależności od potrzeby, zgodnie z długoterminowym harmonogramem.

5.6.2.3.2. Metoda zakończenia aktywności

5.6.2.3.2.1. Ma to zastosowanie do przestrzeni powietrznej, która jest ogłoszona do stałego wykorzystywania lub tylko w określonym i opublikowanym czasie, przez system ATM, ale która jest dostępna dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej, z zachowaniem pewnych warunków.

5.6.2.3.2.2. W AIP muszą znaleźć się komentarze wskazujące na to, że ta przestrzeń powietrzna może być dostępna do wykorzystania przez inne grupy (użytkowników), wraz z podaniem wszelkich ograniczeń dotyczących jej wykorzystania.

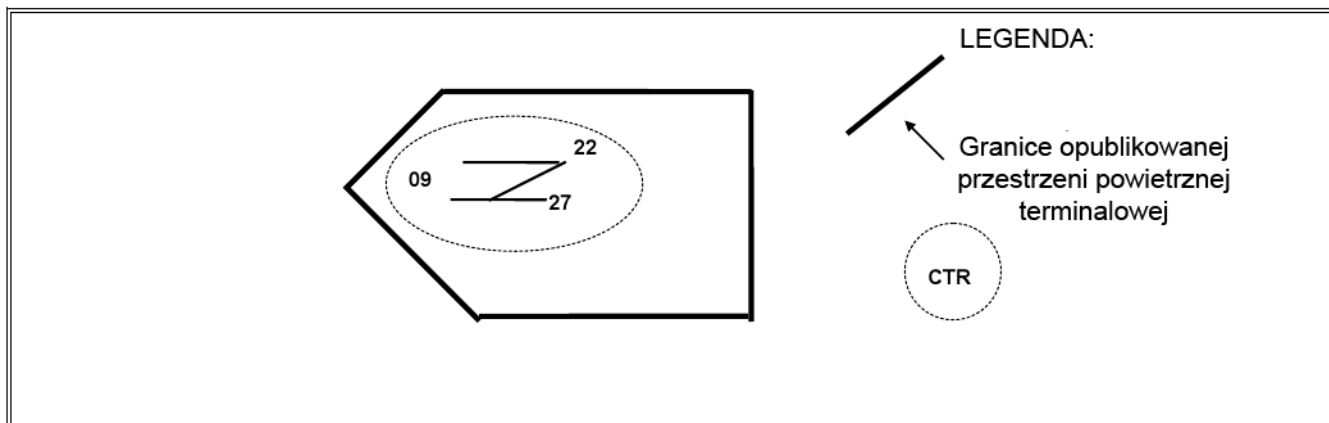
5.6.2.3.2.3. Może być wymagana zmiana klasyfikacji przestrzeni powietrznej, tj. obniżenie jej klasy z A-D do E-G, w celu umożliwienia wykorzystania przez szerszą grupę użytkowników.

5.6.2.3.2.4. Przykładem tej koncepcji byłaby przestrzeń powietrzna terminalowa, która wymagałaby wykorzystania części przestrzeni powietrznej tylko dla pewnego kierunku drogi startowej lub podczas dużego i skomplikowanego natężenia ruchu.

5.6.2.3.2.5. Rysunek 19 pokazuje, w uproszczonej formie, historyczną część przestrzeni powietrznej

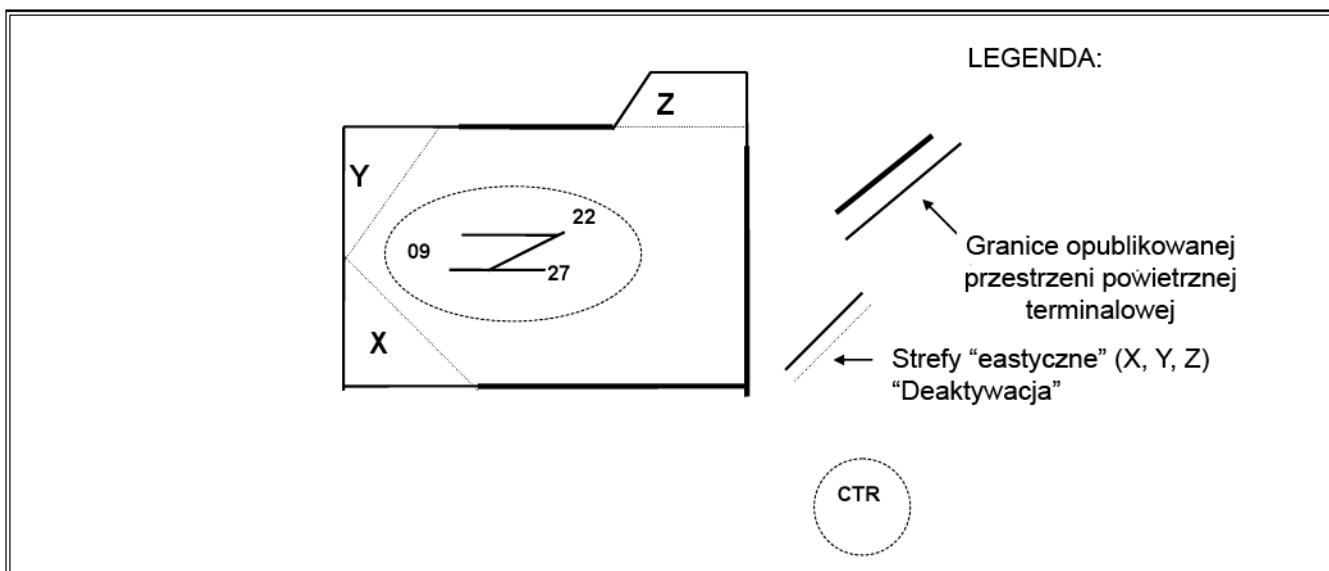
Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

terminalowej, zawierającej lotnisko z przeważającym wykorzystaniem RWY 27. Zwiększający się poziom ruchu i rozmiary statków powietrznych doprowadziły do poważnych trudności w czasie wykorzystywania RWY 22 albo RWY 09. Zidentyfikowano potrzebę wyznaczenia dodatkowej przestrzeni powietrznej dla tych dróg startowych. Wpływ wyznaczenia dodatkowej przestrzeni powietrznej kontrolowanej musi być ograniczony do minimum.



Rysunek 19. Przestrzeń powietrzna terminalowa

5.6.2.3.2.6. Rysunek 20 pokazuje tę samą część (co na rysunku 19) przestrzeni powietrznej terminalowej z "dezaktywowaną" przestrzenią powietrzną. W tym scenariuszu, cała strefa ograniczona liniami (ciągłą, pogrubioną i normalną) będzie ogłaszana jako przestrzeń powietrzna terminalowa. Strefy X, Y i Z (ciągła, normalna i przerywana) będą opatrzone komentarzami, jako te strefy, które są wykorzystywane tylko w pewnych okresach lub warunkach, w tym przypadku Z gdy RWY 22 jest w użyciu, a X lub Y gdy w użyciu jest RWY 09.

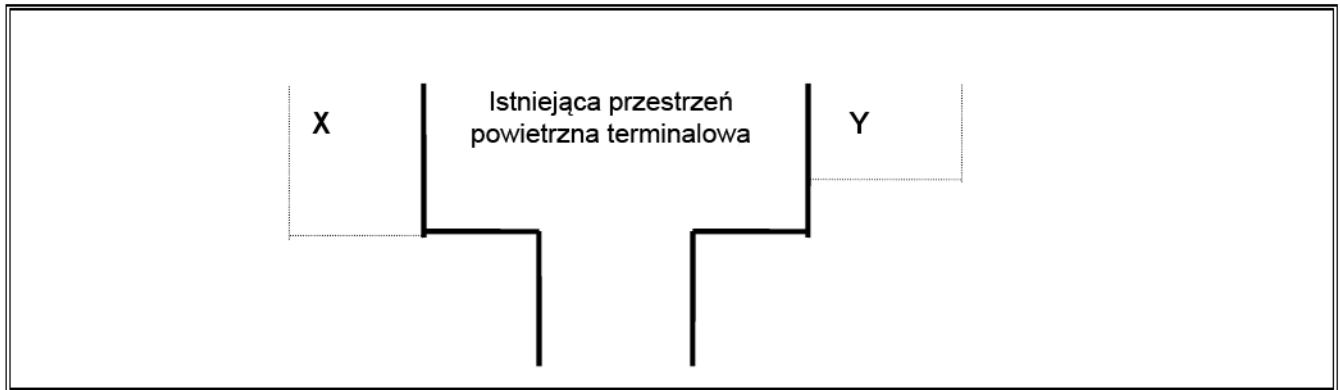


Rysunek 20. Elastyczna przestrzeń powietrzna terminalowa

5.6.2.3.2.7. Rysunek 21 pokazuje przekrój pionowy rysunku 20. Mimo, że strefy X i Y są dodatkowe do pierwotnej przestrzeni powietrznej terminalowej (rysunek 19) i są ułożone na granicach tej strefy, to relatywnie zajmują małą ilość przestrzeni powietrznej zarówno w płaszczyźnie

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

pionowej, jak i poziomej. W związku z tym ruch pozostałych użytkowników jest zakłócany w stopniu znikomym.



Rysunek 21. Przekrój TMA

5.6.3. **Poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną**

- 5.6.3.1. Głównym problemem odnoszącym się do stosowania FUA poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną jest sposób informowania w czasie rzeczywistym użytkowników lub instytucji zapewniających ATS o bieżącej strukturze przestrzeni powietrznej i jej statusie.
- 5.6.3.2. Niektóre państwa członkowskie zapewniają, że pewne części przestrzeni powietrznej kontrolowanej zmieniają klasyfikację na klasyfikację otaczającej przestrzeni powietrznej, poza godzinami aktywności przestrzeni powietrznej kontrolowanej, w celu jej udostępnienia innym użytkownikom. O ile nacisk na elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej tradycyjnie był kładziony na cywilno-wojskowe wykorzystanie przestrzeni powietrznej, nie można również zapominać o wykorzystaniu cywilno-cywilnym przestrzeni powietrznej, w celu zmaksymalizowania jej dostępności dla innych użytkowników.
- 5.6.3.3. W celu zapewnienia maksymalnego dostępu do przestrzeni powietrznej dla wszystkich użytkowników, poza ogłoszonymi godzinami operacji w szczególnych przestrzeniach powietrznych (np. CTR, TMA itd.) klasyfikację tej części przestrzeni powietrznej należy zmienić na jej pierwotną klasyfikację.
- 5.6.3.4. Godziny aktywności takiej przestrzeni powietrznej mogą być ogłoszone dla z góry określonych dni/godzin w krajowym AIP; dla mniej wymagających zastosowań, przez NOTAM.
- 5.6.3.5. Powiadomienia o tych zastosowaniach i dezaktywacji będą nadawane ogólnie na właściwej częstotliwości i/lub ogłaszane przez służbę informacji powietrznej (FIS).
- 5.6.3.6. Ponadto, niektóre rodzaje wymagań szczególnych są obecnie wykorzystywane przez różne państwa w celu zwiększenia wiedzy instytucji zapewniających ATS i innych użytkowników przestrzeni powietrznej o statusie i sytuacji ruchowej wewnątrz danej przestrzeni powietrznej. Te wymagania są ustalane na poziomie 1 ASM i zapewniają dodatkowe wytyczne dla poziomów 2 i 3 ASM:
- wymaganie posiadania i używania radia w klasie przestrzeni powietrznej, w której normalnie nie ma takiego obowiązku;

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- wymaganie zapoznania się z bieżącym statusem przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym, przed wlotem w tę przestrzeń. W przypadku braku wiedzy, pilot musi założyć, że wlot jest niedopuszczalny;
- wymaganie posiadania i używania transpondera;
- zmiany minimów warunków pogodowych;
- wymaganie złożenia FPL.

5.6.4. Ogłaszanie i zawiadamianie

- 5.6.4.1. Ogólne metody ogłaszania i zawiadamiania pozostają takie same jak dla koncepcji (FUA). Należy rozważyć możliwość poszerzenia kręgu odbiorców AUP i wykaz AA tak, aby informacja docierała do wymaganego szerokiego kręgu odbiorców.
- 5.6.4.2. AIP zawiera wystarczające informacje w celu pomocy pilotowi w podjęciu właściwych decyzji w zakresie bezpieczeństwa lotu. Te pozycje obejmują:
- nazwę części przestrzeni powietrznej/znak identyfikacyjny;
 - współrzędne WGS;
 - wymiary (poziome i pionowe);
 - godziny/dni aktywacji;
- szczegóły dotyczące kontaktu (numer telefonu/częstotliwość).
- 5.6.4.3. Dla różnych kategorii użytkowników przestrzeni powietrznej mogą być wymagane różne procesy zawiadamiania i wymagania dotyczące publikacji, w zależności od klasyfikacji/rodzaju przedmiotowej przestrzeni powietrznej. Wszystkie podmioty zaangażowane w zarządzanie i użytkowanie tej przestrzeni powietrznej są zawarte w liście dystrybucyjnej AUP lub stosowanie podobnych metod (np. NOTAM), wystarczających do realizacji wymaganej publikacji.
- 5.6.4.4. O implementacji najskuteczniejszej metody ogłaszania i zawiadamiania, w oparciu o wymagania szczególne, decyzję podejmuje państwo.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

DZIAŁ 6**PUBLIKACJA INFORMACJI ASM****6.1. AIP/NOTAM DLA DECYZJI PODEJMOWANYCH NA POZIOMIE 1 ASM**

- 6.1.1. Ważnym krajowym zadaniem na poziomie 1 ASM jest publikacja w krajowym AIP statusu struktur przestrzeni powietrznej i tras ATS, będących w jurysdykcji tego państwa. Inne zadanie obejmuje koordynację większych wydarzeń planowanych z dużym wyprzedzeniem takich, jak ćwiczenia wojskowe na dużą skalę lub pokazy lotnicze, które mogą wymagać dodatkowego wydzielenia przestrzeni powietrznej. Te szczególne rodzaje działalności muszą być opublikowane przez AIS, np. poprzez NOTAM.
- 6.1.2. W celu umożliwienia użytkownikom przestrzeni powietrznej zapoznania się z nowymi elastycznymi strukturami wprowadzonymi w państwach ECAC, wymagana jest harmonizacja i jednolitość informacji publikowanych w AIP.
- 6.1.3. **Publikacja granic pionowych**
- 6.1.3.1. ICAO w Załączniku 15 stanowi, że publikacji podlega szczegółowy opis trasy ATS wraz z górnymi i dolnymi granicami. Rozróżnienie i wykorzystanie VFR FL dla pionowych granic obszarów kontroli jest opisane w Załączniku 11, Rozdział 2, paragraf 2.10.
- 6.1.3.2. Państwa w celu harmonizacji publikacji granic w ich AIP, powinny:
- | | |
|---|--|
| ➤ Powyżej dolnej granicy lub minimalnej wysokości trasowej oraz poniżej FL290 | ➤ Używać poziomów lotu VFR w zgodzie z Załącznikiem 2 ICAO, Dodatek 3, strona 1 (np. FL035 lub odpowiadającej wysokości,... FL285) |
| ➤ Powyżej FL290 i poniżej FL410 | ➤ Użyć numeru reprezentującego warstwę/pośredni poziom pomiędzy poziomami lotu IFR kończącymi się na ..5 (np. FL295 ... FL405) |
| ➤ Powyżej FL410 | ➤ Użyć numer reprezentujący warstwę/pośredni poziom pomiędzy poziomami lotu kończącymi się na ..0 (np. FL420 ... FL500 ...) |
- 6.1.3.3. Dolna granica ustalona dla górnej trasy ATS/RNAV tworzy górną pionową granicę dla dolnej trasy ATS/RNAV.
- 6.1.4. **Publikowanie czasu/warunków**
- 6.1.4.1. ICAO w załączniku 15 nie określa formatu dla publikacji czasów dostępności oraz innych warunków w AIP dla tras ATS. Stwierdza jedynie, że informacje te powinny być załączone jako uwagi do szczegółowego opisu, dopełnionego opisem tabel tras ATS AIS Manual Doc 8126 dla rozdziału AIP ENR, który ilustruje kolumna uwag z użyciem dowolnego, niestandardowego tekstu.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- 6.1.4.2. W celu harmonizacji publikacji AIP opisującej czasy i warunki kiedy CDR jest dostępna dla planowania lotu, państwa w AIP POWINNY stosować następującą procedurę.
- 6.1.4.3. W przypadku terminowego powtórzenia podczas różnych okresów, informacje w kolumnie uwag AIP ENR 3 POWINNY jasno opisywać następujące sytuacje na trasie:
- Okres 24 godzin
 - Wstawić w kolumnie uwag, np. CDR1 H24
 - Jeżeli warunki CDR1 mają zastosowanie do pewnego okresu czasu
 - Wstawić w kolumnie uwag, np. CDR1 23.00-05.00, razem z informacją co dzieje się poza tym okresem czasu, np. niedostępne i/lub wszystkie inne możliwe kombinacje.
 - Jeżeli zastosowanie mają okresy tygodniowe
 - Wstawić w kolumnie uwag np. CDR1 MON-FRI 23.00-05.00 i/lub FRI 14.00 – MON06.00; CDR2 inne czasy i/lub wszystkie inne możliwe kombinacje.
 - Jeżeli dotyczy wydłużonego okresu wakacyjnego
 - Wstawić w kolumnie uwag np. CDR1 H24 od 20 DEC do 07 JAN lub stosownie do wakacji publicznych (PH) opisanych w AIP GEN 2.1 i/lub innych publikacji AIS; CDR3 inne czasy i/lub wszystkie inne możliwe kombinacje.
- 6.1.4.4. W przypadku gdy jedynie część trasy jest opublikowana jako CDR, i będąca stałą trasą poza okresem czasu, poziomem lotu lub granicami geograficznymi, publikacja AIP POWINNA obejmować:
- Mający zastosowanie okres czasu CDR – zastosować powyższe procedury;
 - Różne kategorie (np. CDR 1 FL285 – FL460 MON – FRI 08.00(07.00) – 10.00(09.00), możliwość stałego wykorzystania poza podanymi okresami oraz FL i/lub wszystkie inne możliwe kombinacje).
- 6.1.5. **Publikowanie stref zarezerwowanych/ograniczonych**
- Ogólne wytyczne wymienione poniżej są w pełni dostosowane do publikacji ICAO, głównie Załącznika 2, Załącznika 11, Załącznika 15 i Doc 8126, oraz ERNIP Część 1 (specyfikacja techniczna).
- 6.1.5.1. **Zharmonizowane wyznaczenie CBA**
- 6.1.5.1.1. W celu zapewnienia zharmonizowanego wyznaczania CBA w całej Europie, przyjęte zostały następujące reguły:
- Grupa dwóch liter (EU); następnie
 - „C” (EAD DHO-5, zasada 6 dla CBA); następnie
 - Grupa do 6 znaków (preferowane cyfry) niepowielanych w ramach ECAC.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

6.1.5.1.2. W celu zapewnienia niepowtarzalności wyznaczenia, przyjęte zostało scentralizowane zarządzanie wyznaczaniem CBA w Europie, które zobowiązuje ASMSG oraz jego Sekretariat do zarządzania procesem, w ścisłej współpracy z EDO.

6.1.5.2. **Zharmonizowane publikowanie AIP ENR 5.1**

6.1.5.2.1. W ENR 5.1 publikowane są wyłącznie informacje o strefach zakazanych, ograniczonych oraz niebezpiecznych.

6.1.5.2.2. Nie należy publikować obszarów zarządzanych przez AMC w ENR 5.1, z wyjątkiem tych już opublikowanych.

Uwaga: Jeżeli strefy R oraz D są obecnie zarządzane na poziomie 2 ASM, działania podejmowane w celu ich zastąpienia lub modyfikacji w TRA lub TSA będą podejmowania zgodnie z wymaganiami.

6.1.5.2.3. Każda strefa P, R lub D jest publikowana w oparciu o następujące reguły:

a) Identyfikacja: **EAR1A (AER1AZ)**

Reguły:

- i. Do 8 (osiem) znaków złożonych z:
 - 2 (dwa): litery narodowe dla wskaźnika lokalizacji;
 - 1 (jeden): litera P, D lub R;
 - 1 (jeden) – 3 (trzy): liczba/y z zakresu od 1 do 999, nie należy używać „0” lub „00” na początku;
 - 1 (jeden): litera wskazująca pod-część/ci strefy; nie należy używać litery „Z”;
 - 1 (jeden): litera „Z” jako ostatni znak – w przypadku powiązania FBZ ze strefą P, D lub R;
 - Brak zdefiniowanego znaku lub odstępu oddzielającego elementy identyfikacji.

b) Nazwa (jeżeli ma zastosowanie): **EAR1A LEST (EAR1AZ LEST)**

Reguły:

- Identyfikacja i Nazwa są oddzielone za pomocą jednej „spacji”;
- Nazwa ustalana jest dowolnie i nie stanowi części 10-znakowej reguły stosowanej dla identyfikatora;
- Należy stosować wyłącznie wielkie litery.

c) Definicja strefy:

Reguły:

- Współrzędne określające poziome granice strefy będą wymienione w kierunku ruchu wskazówek zegara. Pierwsze i ostatnie opublikowane współrzędne geograficzne będą takie same a określenie „do punktu początkowego” nie będzie stosowane;
- Górne i dolne granice są określone w ERNIP Część 3 – Podręcznik ASM, pkt. 6.1.5.3 (sprawdź czy format jest tam zlokalizowany);
- Należy używać odpowiednio skrótów GND, SFC, AGL, AMSL, MSL, UNL, ALT, FL w celu wskazania płaszczyzny odniesienia;

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- Wskazanie jednostek miary (metry lub stopy) następuję poprzez wstawienie odpowiedniego skrótu po rysunku.

6.1.5.3. Zharmonizowane publikowanie AIP ENR 5.2

6.1.5.3.1. Nie należy publikować w ENR 5.2 informacji o strefach zakazanych, ograniczonych i niebezpiecznych.

6.1.5.3.2. Wszystkie obszary zarządzania AMC są publikowane w ENR 5.2, z wyłączeniem tych obecnie opublikowanych w ENR 5.1.

Uwaga: Jeżeli obecnie strefy R oraz D są zarządzane na Poziomie 2 ASM, działania podejmowane w celu ich zastąpienia lub modyfikacji w TRA lub TSA, będą podejmowane zgodnie z wymogami.

6.1.5.3.3. Każda strefa, z wyłączeniem „TSA”, „TRA” i „CBA” jest ogłaszana na podstawie następujących reguł:

a) Identyfikacja

Reguły:

- Brak wymagania dla identyfikacji.

b) Nazwa (gdy i jeżeli jest wymagana): **NORTH EAST I** lub **BLUE ANGEL NORTH** lub **ADIZ SOUTH**

Reguły:

- Części nazwy są oddzielone za pomocą jednej „spacji”;
- Nie ma limitu ilości znaków;
- Należy stosować wyłącznie wielkie litery.

c) Definicja strefy:

Reguły:

- Współrzędne określające poziome granice strefy będą wymienione w kierunku ruchu wskazówek zegara. Pierwsze i ostatnie opublikowane współrzędne geograficzne będą takie same a określenie „do punktu początkowego” nie będzie stosowane;
- Górne i dolne granice są określone w ERNIP Część 3 – Podręcznik ASM, pkt. 6.1.5.5;
- Należy używać odpowiednio skrótów GND, SFC, AGL, AMSL, MSL, UNL, ALT, FL w celu wskazania płaszczyzny odniesienia;
- Wskazanie jednostek miary (metry lub stopy) następuję poprzez wstawienie odpowiedniego skrótu po rysunku.

6.1.5.3.4. Każda strefa „TSA”, „TRA” i „CBA” jest ogłaszana na podstawie następujących reguł:

a) Identyfikacja:

i. Strefa TSA, TRA, CBA bez FBZ

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

EATSA 1C (EATSAC1) LUB EATRA2D (EATRAD2) LUB EACBA1N (EACBAN1) LUB EUCBA21E (patrz Uwaga 2 poniżej)**Reguły:**

- Do 9 (dziewięć) znaków złożonych z:
 - 2 (dwa): litry narodowe dla wskaźnika lokalizacji lub „EU” dla nowych stref CBA;
 - 3 (trzy): litery TSA lub TRA lub CBA, wyłącznie dla stref istniejących; lub
 - 1 (jeden): litera „C” dla nowych stref CBA;
 - 1 (jeden) – 3 (trzy): liczba/y z zakresu 1 do 999; nie należy używać „0” lub „00” na początku;
 - 1 (jeden): litera wskazująca obszar podczęści; nie należy używać litery „Z”;
- Brak zdefiniowanego znaku odstępu oddzielającego elementy identyfikacji.

Uwagi:

1. *Sekwencja liczb/y i liter wskazujących podczęść/i jest określana przez Państwa.*
2. *Dla nowych stref CBA, po EUC, dozwolona jest unikalna kombinacja liter i liczb do 6 (sześć) znaków.*
3. *Narodowymi literami są te zawarte we Wskaźnikach Lokalizacji (ICAO Doc 7910).*

ii. Strefa TSA, TRA, CBA z FBZ

EATSA1CZ (EATSAC1Z) lub EATRA2DZ (EATRAD2Z) lub EACBA1NZ (EACBAN1Z) lub EUZBA21EZ (Patrz Uwaga 2 powyżej)**Reguły:**

- Do 9 (dziewięć) znaków złożonych z:
 - 2 (dwa): litry narodowe dla wskaźnika lokalizacji lub „EU” dla nowych stref CBA;
 - 3 (trzy): litery TSA lub TRA lub CBA, wyłącznie dla stref istniejących; lub
 - 1 (jeden): litera „C” dla nowych stref CBA;
 - 1 (jeden) – 3 (trzy): liczba/y z zakresu 1 do 999; nie należy używać „0” lub „00” na początku;
 - 1 (jeden): litera wskazująca obszar podczęści; nie należy używać litery „Z”;
 - 1 (jeden): litera „Z” jako ostatni znak – w przypadku FBZ związanego ze strefą TSA, TRA, CBA.
- Brak zdefiniowanego znaku odstępu oddzielającego elementy identyfikacji.

Uwagi:

1. *Sekwencja liczb/y i liter wskazujących podczęść jest określana przez Państwa.*
2. *Różnica pomiędzy numerami w identyfikacji stref TSA, TRA, CBA bez FBZ jest wymagana ze względu na ograniczenia techniczne systemu, podczas gdy strefy są częścią ograniczeń/nia FUA.*

Wytuczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

3. *W przypadku wprowadzenia FBZ związanego z istniejącą strefą TSA, TRA, CBA - zidentyfikowaną przez 3 liczby (od 100 do 999) – w celu zapewnienia zgodności z tą regułą odpowiednia strefa zostanie zidentyfikowana ponownie przez państwo/a z użyciem 2 liczb (od 1 do 99). Trzy liczby (od 1 do 999) mogą zostać wykorzystane w przypadku spodziewania się braku podczęści.*
4. *Celem uniknięcia pomyłek, numery identyfikacyjne nie mogą być użyte ponownie przez okres co najmniej roku po odwołaniu stref, których dotyczą.*

b) Nazwa (jeżeli ma zastosowanie): EATSA1C LUC (EATSA1CZ LUC)**Reguły:**

- Części nazwy są oddzielone za pomocą jednej „spacji”;
- Nie ma limitu ilości znaków;
- Należy stosować wyłącznie wielkie litery.

c) Definicja strefy:**Reguły:**

- Współrzędne określające poziome granice strefy będą wymienione w kierunku ruchu wskazówek zegara. Pierwsze i ostatnie opublikowane współrzędne geograficzne będą takie same a określenie „do punktu początkowego” nie będzie stosowane;
- Górne i dolne granice są określone w ERNIP Część 3 – Podręcznik ASM, pkt. 6.1.5.3;
- Należy używać odpowiednio skrótów GND, SFC, AGL, AMSL, MSL, UNL, ALT, FL w celu wskazania płaszczyzny odniesienia;
- Wskazanie jednostek miary (metry lub stopy) następuje poprzez wstawienie odpowiedniego skrótu po rysunku.

6.1.5.4. Publikacja strefy buforowej planowania lotu (FBZ)

- 6.1.5.4.1. Niniejszy ustęp zawiera wstępne fikcyjne przykłady informacji, które mają zostać opublikowane w związku z wprowadzeniem FBZ oraz ich wstępne umiejscowienie w AIP.

GEN 2.2 Skróty stosowane w publikacjach AIS

*FBZ Flight Planning Buffer Zone – Strefa buforowa planowania lotu

ENR 1.10 Planowanie lotów

Niniejszy dział powinien zawierać opis koncepcji FBZ oraz obowiązujące zasady planowania lotów IFR, takie jak następujące przykłady:

- W stosownych przypadkach, dla każdej zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej, FBZ jest wyznaczana wyłącznie dla celów planowania lotów IFR. Plany lotu mogą być wypełnione do granicy FBZ podczas gdy jest aktywna.
- Trasa opisana w pkt. 15 uwzględnia nominalną linię drogi pomiędzy dwoma punktami mierzonymi po ortodromie.
- Zarezerwowana/ograniczona przestrzeń powietrzna oraz FBZ są ogłaszane w momencie aktywacji przez ... [wstawić właściwe oznaczenie publikacji].

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

ENR 5.1 Opis stref zakazanych, ograniczonych i niebezpiecznych

Identyfikacja, Nazwa i granica pionowa	Granica górna Granica dolna	Uwagi
AABBCC 56 00 28N 011 16 56E – 55 54 13N 011 13 56E – 55 55 08N 011 07 41E – 56 01 18N 011 04 36E – 56 06 43N 011 10 26E – 56 00 28N 011 16 56E.	6500 FT MSL GND	
AABBCC Z 56 13 38N 011 10 31E – 56 00 57N 011 23 42E - 55 49 54N 011 18 22E – 55 52 12N 011 02 36E – 56 01 48N 010 57 47E – 56 13 38N 011 10 31E.	7500 FT MSL GND	

- 6.1.5.4.2. W przypadku CBA ze zdefiniowanym FBZ, lub w sytuacji gdy wyłącznie FBZ przekracza granice narodowe i/lub granice FIR, wymagania publikacji powinny stanowić część porozumienia pomiędzy odpowiednimi organizacjami w sąsiadujących Państwach Członkowskich. Rekomendowane jest, aby w sytuacji gdy jedynie FBZ przekracza granice narodowe i/lub granice FIR, Państwo Członkowskie publikujące strefę zarezerwowaną/zastrzeżoną było również odpowiedzialne za publikację FBZ.
- 6.1.5.4.3. Zarówno zarezerwowana/ograniczona przestrzeń powietrzna oraz FBZ będą uwzględnione w CADC.
- 6.1.5.4.4. Celem planowania lotu należy powiadomić użytkowników, za pomocą odpowiednich środków powiadamiania o całości przestrzeni powietrznej, której należy unikać.
- 6.1.5.4.5. AUP/UUP należy uznać za podstawowe źródło powiadamiania o planowanej aktywacji zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej. Dla stref nie zarządzanych przez AMC, państwa powinny rozważyć ich wymagania dotyczące powiadamiania użytkowników przestrzeni powietrznej również za pośrednictwem publikacji AIS (np. NOTAM). We wszystkich przypadkach, kiedy FBZ ma zastosowanie zarówno zarezerwowana/ograniczona przestrzeń powietrzna, jak i FBZ powinny zostać ogłoszone łącznie z identyfikacją, współrzędnymi i okresem aktywacji.
- 6.1.5.4.6. Przy zastosowaniu AUP/UUP, wymagana aktywacja FBZ, będzie właściwie ogłoszona za pośrednictwem narzędzi CIAM/ASM, jak opisano w AIP. Następnie powiadomieni zostaną użytkownicy przestrzeni powietrznej za pośrednictwem EAUP/EUUP.
- 6.1.5.4.7. Podczas gdy ustanowione są strefy ad-hoc oraz wymagane jest zastosowanie poziomej/pionowej FBZ, powinna być zapewniona odpowiednia publikacja (np. NOTAM lub suplement AIP).¹³ Jeżeli dzienne powiadomienie o aktywacji stref ad-hoc jest oczekiwane za pośrednictwem AUP/UUP, powinny mieć zastosowanie procedury z pkt. 6.1.5.2.6. Może być rozpatrzone włączenie FBZ w granice zdefiniowanej strefy ad-hoc w celu uproszczenia

¹³ Zharmonizowane wytyczne dotyczące powiadomienia o aktywacji poprzez NOTAM wymaga dalszej dyskusji przez ekspertów AIS.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

publikacji. W przypadku częściowej pionowej aktywacji (zakres poziomów lotu) zarezerwowanych/ograniczonych stref, pionowe FBZ powinno wchodzić w pionowe granice wymaganego zakresu poziomów lotu.

6.1.5.4.8. W przypadku stref modularnych, kombinacja przydzielonych modułów powinna być ogłoszona za pośrednictwem AUP/UUP, w tym jeżeli jest to wymagane również ogłasza się aktywację FBZ. IFPS sprawdzi poprawność FPL wobec każdego modułu, w tym również powiązaną FBZ, w celu wykrycia czy trajektoria przechodzi przez jeden lub więcej modułów, w tym również powiązane FBZ. W przypadku gdy trajektoria przechodzi przez moduł i zachodzi na FBZ sąsiadującego modułu, IFPS weźmie pod uwagę oddziaływanie na oba moduły.

6.1.5.5. **Publikowanie granic pionowych**

W celu publikacji górnych i dolnych granic ćwiczeń wojskowych i stref treningowych oraz stref rozpoznawczych obrony powietrznej (ADIZ) państwa w ich AIP powinny stosować kryteria opisane w 6.1.3.2. W szczególności FL powinny być wykorzystywane w celu opisanie granic pionowych powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej; zidentyfikowane FL powinny uwzględnić zarejestrowane, historyczne lokalne zmiany QNH.

6.1.5.6. **Publikowanie czasu aktywacji**

Opis czasu aktywacji, wykorzystywany system i środki powiadamiania o aktywacji oraz informacja czy strefa jest zarządzana przez AMC czy nie, powinny być dostarczone zgodnie z wytycznymi opisanymi w Części 1 ERNIP, ustęp. 7.2.8.

6.1.5.7. **Publikowanie ograniczeń FUA**

W zgodzie ze wspólnymi porozumieniami, ograniczenia FUA powinny być opublikowane w dokumencie RAD, zgodnie z wytycznymi opisanymi w Części 4 ERNIP – RAD Instrukcja Użytkowników. Niemniej jednak, Państwa powinny zdecydować o publikacji ograniczenia FUA odnoszącego się do konkretnej strefy również w krajowym AIP. W tych przypadkach, ograniczenia FUA powinny być opisane w kolumnie uwag, z ogólnym zaleceniem „**Aktywacja ograniczenia FUA jest notyfikowana odpowiednio za pośrednictwem EAUP/EUUP lub NOTAM**”.

6.1.5.8. **Środki powiadamiania**

AUP/UUP powinny zostać uznane za główne źródło, dla celów FPL oraz powiadomienia użytkowników przestrzeni powietrznej o statusie zarządzanych struktur przestrzeni powietrznej, jak opisano w Załącznik 5 i 6.¹⁴ AUP/UUP aktualizują automatycznie bazę danych CADC NM, tym samym ich informacja jest wykorzystywana przez IFPS w celu sprawdzenia poprawności FPL. AUP/UUP nie są planowane do zastąpienia, chyba że decyzją Państwa pozostaje to w odpowiedzialności krajowej za pośrednictwem powiadomień AIS (np. Supplement AIP, NOTAM). Niemniej jednak, koncentrując się na procesie FPL, Państwa powinny zapewnić spójne informacje użytkownikom przestrzeni powietrznej, w sytuacji gdy wykorzystywane są oba sposoby powiadamiania. W związku z tym, użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni uwzględnić informacje AUP/UUP jako źródło odniesienia przy wypełnianiu FPL. Państwa powinny zapewnić że powiadomienie AIS odzwierciedla w sposób ciągły informacje AUP/UUP. W przypadku gdy informacja jest publikowana wcześniej niż za pośrednictwem powiadomienia AIS, powinien być wykorzystany najbardziej odpowiedni AUP/UUP, w celu zapewnienia spójności w bazie danych CADC NM dla celów FPL. W odniesieniu do powiadomienia o aktywacji strefy

¹⁴ Wymagane jest pełne zarządzanie informacjami dotyczącymi wprowadzenia systemu wsparcia.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

zarezerwowanej/zastrzeżonej, AUP/UUP dostarczają odpowiednich dla celów FPL informacji na temat związanych ze strefą ograniczeń (ograniczenia FUA/EU).¹⁵.

6.1.5.9. Klasyfikacja przestrzeni powietrznej

Objętość opublikowanej zarezerwowanej/zastrzeżonej przestrzeni powietrznej nabywa tą samą klasyfikację co otaczająca ją przestrzeń powietrzna, ilekroć strefa ta nie jest aktywna. Podczas gdy strefa jest aktywna, w zależności od rodzaju dozwolonych operacji, nie stosuje się klasyfikacji przestrzeni powietrznej lub zastosowanie ma klasyfikacja określona przez państwo¹⁶. W przypadku taktycznego przejścia przez nie biorące udział statki powietrzne, zapewnione są ATS zgodne z klasyfikacją przestrzeni powietrznej. Lokalne porozumienia powinny określić odpowiedzialne organy odpowiedzialne za zapewnienie oczekiwanej ATS.

6.2. SZCZEGÓLNE DEPESEZ ASM DLA DECYZJI PODEJMOWANYCH NA POZIOMIE 2 ASM**6.2.1. Plan użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP)**

6.2.1.1. Efektywne stosowanie koncepcji FUA wymaga, aby decyzje o alokacji przestrzeni powietrznej podejmowane na poziomie 2 ASM były ogłaszane codziennie przez każdą AMC w sposób skuteczny, terminowy i dokładny, w drodze krajowej depezy planu użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).

6.2.1.2. AUP jest przekazywany we wspólnym, zharmonizowanym formacie do specjalnej dedykowanej ds. ASM komórki NM i jest publikowany tak szybko, jak to możliwe i nie później niż o godzinie 15.00 UTC (14.00 UTC czasu letniego) oraz obejmuje okres 24 godzin pomiędzy godziną 0600 UTC następnego dnia do godziny 0600 UTC dnia kolejnego. Kilka AUP może zostać przesłanych razem ostatniego dnia przed zamknięciem przez AMC tak, aby objąć okres weekendu lub inne dni wolne od pracy, ale maksymalnie siedem dni z rzędu. AUP jest przekazywany do AA, ACC/FMP i do CADF. Dzięki aplikacji CIAM AUP w gotowym formacie będzie automatycznie dostępny dla innych AMC.

6.2.1.3. W celu automatyzacji procesu AUP w AMC i AA oraz umożliwienia automatycznego zachowywania i wyświetlania AUP w ACC/FMP, a także umożliwienia automatycznej kompilacji CRAM przez CADF, AUP jest przygotowywany i wysyłany do CADF/AME z wykorzystaniem wspólnego oprogramowania CIAM zainstalowanego na terminalach NM.

6.2.2. Zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej (UUP)

6.2.2.1. Po zakończeniu procesu alokacji przez AMC, modyfikacje alokacji przestrzeni powietrznej mogą okazać się niezbędne, w celu skorzystania z odwołania wszelkich wcześniej zarezerwowanych struktur przestrzeni powietrznej. Zmiany alokacji przestrzeni powietrznej są dokonywane przez AMC poprzez UUP.

6.2.2.2. UUP zastąpi bieżący AUP i poprzednie UUP, zgodnie z okresem ważności określonym w procedurze. Będzie stanowił nowy plan i posłuży poprawie pojemności ATC i zmniejszeniu opóźnień GAT, dzięki efektywniejszemu użytkowaniu przestrzeni powietrznej. Wszelkie zmiany będą uwidocznione zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku 6.

¹⁵ Podlega implementacji ograniczeń FUA/EU zaplanowanych dla NM wydanie 19,0. Dodatek 7 RAD dostarcza wykaz wprowadzonych ograniczeń FUA.

¹⁶ Może być to ta sama klasyfikacja co otaczającej przestrzeni powietrznej lub inna klasyfikacja ICAO, zgodna z konkretnymi wymaganiami operacji dozwolonych w tej strefie.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- 6.2.2.3. Informacje z UUP zostaną wykorzystane przez NM/CADF do stworzenia depech eAMI, jak również zostaną udostępnione na portalu NOP. Zgodnie ze zmianą statusu CDR, depeche z propozycją zmiany trasy (RRP) zostaną wysłane do zainteresowanych użytkowników.
- 6.2.2.4. UUP jest publikowany w tym samym wspólnym formacie, co AUP lub poprzednie UUP. UUP będą publikowane zgodnie z bieżącymi procedurami określonymi w pkt. 4.8.3 i 4.8.4.
- 6.2.2.5. UUP jest przesyłany do odpowiednich AA, ACC/FMP i NM/CADF. Dzięki aplikacji CIAM opublikowany UUP będzie także dostępny dla innych AMC. Jednakże, UUP nie publikuje się, jeżeli nie ma zmian do bieżącego AUP.
- 6.2.2.6. W celu automatyzacji procesu UUP w AMC i AA oraz umożliwienia automatycznego zachowywania i wyświetlania UUP w ACC/FMP, UUP jest przygotowywany z wykorzystaniem wspólnego oprogramowania CIAM zainstalowanego na terminalach NM lub składane za pośrednictwem usługi B2B.
- 6.2.3. **Elektroniczna informacja zarządzania przestrzenią powietrzną (eAMI)**
- 6.2.3.1. eAMI lub elektroniczna informacja zarządzania przestrzenią powietrzną jest elektroniczną depechą zawierającą wszystkie alokacje przestrzeni powietrznej (na poziomie 1 i 2 ASM), otwarte CDR2 i potwierdzenie zamknięcia CDR1 i tras ATS.
- 6.2.3.2. Dzięki eAMI, upoważnieni użytkownicy mogą sprawdzić i porównać dostępność CDR/tras oraz alokacje przestrzeni powietrznych. Zwykle powinno być to dostępne przez serwisy internetowe NM, zgodnie z porozumieniem o usługach podpisanym między użytkownikiem a NM.
- 6.2.3.3. Dzięki skonsolidowanym i potwierdzonym elektronicznym depechom eAMI, użytkownicy mogą w pełni wykorzystać możliwości oferowane przez automatyczne przetwarzanie danych.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

DZIAŁ 7**WYMAGANIA DOTYCZĄCE SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA****7.1. ZASADY OGÓLNE****7.1.1. Wstęp**

7.1.1.1. Ważnym zadaniem na poziomach ASM jest stały monitoring efektywności stosowania koncepcji FUA. Ten dział zawiera informacje dotyczące wskaźników FUA opracowanych i stosowanych do oceny efektywności krajowego stosowania koncepcji FUA.

7.1.1.2. Specyfikacja EUROCONTROL do elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) zaleca, aby KOSPP zastosował, tam gdzie to możliwe, następujące kluczowe obszary/wskaźniki skuteczności działania (patrz: PERF-REQU-03):

- a) efektywność przestrzeni powietrznej (stosowanie FUA, przestrzeganie optymalnych wymiarów przestrzeni powietrznej, wykorzystanie przestrzeni powietrznej, skuteczny system rezerwacji);
- b) skuteczność misji (skutki ekonomiczne przelotów przez strefy, wpływ lokalizacji przestrzeni powietrznej na szkolenie);
- c) elastyczność (szkolenie w strefach niewydzielonych, zwalnianie przestrzeni powietrznej, uwzględnianie cywilnych i wojskowych potrzeb, zgłaszanych z krótkim wyprzedzeniem).

7.1.1.3. W celu spełnienia powyższych wymagań KOSPP powinien:

- a) ustalić wspólne cywilno-wojskowe procesy do cyklicznej (co najmniej raz w roku) oceny efektywności przestrzeni powietrznej i skuteczności procedur na wszystkich trzech poziomach ASM;
- b) zapewnić zdefiniowanie i zastosowanie kluczowych obszarów skuteczności działania (KPA) i kluczowych wskaźników skuteczności działania (KPI) w celu monitorowania skuteczności działania ATM w stosunku do potrzeb cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej na poziomie krajowym i sieci;
- c) ocenić efektywność FUA w zakresie wpływu na cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej, zapewniania służb ATM oraz koordynacji cywilno-wojskowej;
- d) zapewnić wykorzystania KPA dotyczących bezpieczeństwa, pojemności, efektywności kosztowej i środowiska do zmierzania procedur i operacji efektywnego i elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej.

7.1.1.4. Oprócz tych wskaźników FUA (opisanych w pkt. 7.1.2) EUROCONTROL, we współpracy z zainteresowanymi, opracował i wdrożył system zarządzania skutecznością działania PRISMIL (Paneuropejską bazę danych wspierającą operacje wojskowe). PRISMIL, wraz z jego 8 KPI, uzupełnia cywilno-wojskowe partnerstwo w zakresie ATM oparte na skuteczności działania, zarówno na poziomie krajowym, jak i paneuropejskim. Więcej na temat cywilno-wojskowej skuteczności działania w zakresie ATM jest dostępne w specjalnie do tego przeznaczonej części strony internetowej EUROCONTROL.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

7.1.2. Wskaźniki FUA

- 7.1.2.1. Opracowanie wskaźników FUA do oceny efektywności stosowania koncepcji FUA w państwach ECAC zapoczątkowane zostało opracowaniem przez Grupę Ad Hoc ds. Wskaźników FUA (AHGOFI - Ad Hoc Group on FUA Indicators) i było kontynuowane w FUA DG. Niżej opisane metody i algorytmy są oparte na wynikach prac AHGOFI i FUA DG oraz uzgodnione przez ANT, w zakresie opracowania wskaźników FUA.
- 7.1.2.2. Wskaźniki FUA zostały opracowane w szerszym kontekście monitorowania skuteczności działania ATM w stosunku do potrzeb cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej oraz oceny efektywności FUA w zakresie wpływu na cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej, zapewniania służb ATM oraz koordynacji cywilno-wojskowej.
- 7.1.2.3. Opracowano dwie kategorie wskaźników – wskaźniki poziomu stosowania FUA (FUR - FUA Use Rates) oraz wskaźniki ekonomiczności lotu (FEI - Flight Economy Indicators).
- 7.1.2.4. Wskaźniki poziomu stosowania FUA są przeznaczone do zapewniania informacji o poziomie dostępności struktur przestrzeni powietrznej FUA oraz o udziale użytkowników w tych strukturach.
- 7.1.2.5. Wskaźniki ekonomiczności lotu zapewniają informacje o możliwych korzyściach, uzyskanych lub utraconych – pod względem odległości, czasu lotu, spalania paliwa – oczekiwanych przez użytkowników stosujących struktury przestrzeni powietrznej FUA.

7.1.3. Definicje

- Lot zainteresowany: Lot staje się “zainteresowany” konkretną trasą, jeżeli ta trasa jest najkrótszą możliwą i dostępną.
- Lot zapisany: Dane planu lotu na konkretny lot, zapisane w systemie archiwizacji CFMU (ARC).
- Trasa alternatywna: Najkrótsza trasa, którą lot będzie wykonywany po zmianie trasy, w wyniku niedostępności pewnych segmentów tras.
- Piątek sezonu letniego: Piątek między 1 maja a 31 października, w którym, zgodnie z międzynarodowym porozumieniem, możliwy jest wcześniejszy dostęp do to CDR (trasy weekendowe), od godziny 1000 UTC (1100 UTC czasu zimowego).

7.1.4. Skróty

- AFE* Rzeczywista ekonomiczność lotu (Actual Flight Economy)
- AHGOFI* Grupa Ad Hoc ds. Wskaźników FUA (Ad Hoc Group on FUA Indicators)
- ALTN* Trasa alternatywna
- ARFL* Całkowita ilość statków powietrznych, które złożyły FPL na CDR w określonym czasie
- ANRF* Całkowita ilość statków powietrznych, które złożyły FPL/RPL na ALTN CDR w określonym czasie
- ARC* System archiwizacji CFMU

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

<i>AU</i>	Całkowita ilość statków powietrznych, które faktycznie wykorzystają CDR w określonym czasie
<i>BDI</i>	Wskaźniki lepszej dystrybucji ruchu
<i>FEI</i>	Wskaźniki ekonomiczności lotu
<i>FEL</i>	Utracona ekonomiczność lotu
<i>FEO</i>	Oferowana ekonomiczność lotu
<i>FER</i>	Uzyskana ekonomiczność lotu
<i>FUA DG</i>	Grupa projektowa elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej
<i>FUR</i>	Wskaźniki poziomu stosowania FUA
<i>ICI</i>	Wskaźniki zwiększenia pojemności systemu/sektora ATM
<i>OD</i>	Suma godzin otwarcia CDR pomiędzy godziną 0400 UTC a 2200 UTC
<i>ON</i>	Suma godzin otwarcia CDR pomiędzy godziną 2200 UTC a 0400 UTC
<i>OPS LOG</i>	Zapis na żywo codziennych operacji w statycznych bazach danych NM
<i>PFE</i>	Potencjalna ekonomiczność lotu
<i>PFER</i>	Potencjalny poziom ekonomiczności lotu
<i>PU</i>	Średnia liczba potencjalnych użytkowników dostępnego CDR lub zarezerwowanej/zastrzeżonej przestrzeni powietrznej w określonym czasie
<i>RAI</i>	Poziom zainteresowanych statków powietrznych CDR lub zarezerwowaną/zastrzeżoną przestrzenią powietrzną
<i>RAU</i>	Poziom faktycznego wykorzystania CDR lub zarezerwowanej/zastrzeżonej przestrzeni powietrznej
<i>RDI</i>	Wskaźniki zmniejszenia opóźnień
<i>RoAA</i>	Poziom dostępności przestrzeni powietrznej (używane dla operacji FRA)
<i>RoCA</i>	Poziom dostępności CDR
<i>SR1</i>	Długość CDR (w NM). W przypadku środowiska FRA, odzwierciedla długość w NM, bezpośredniej drogi określonej przez punkt wejścia do punktu wyjścia swobodnej drogi przestrzeni powietrznej, która przecina zarezerwowaną/zastrzeżoną przestrzeń powietrzną
<i>SR6</i>	Długość ALTN (w NM). W przypadku środowiska FRA, odzwierciedla długość w drogi w NM, która omija zarezerwowaną/zastrzeżoną przestrzeń powietrzną
<i>TA</i>	Całkowita ilość statków powietrznych, które złożyły FPL/RPL na CDR lub jego ALTN w określonym czasie. W przypadku środowiska FRA, odzwierciedla całkowitą ilość statków powietrznych
<i>TPFE</i>	Całkowita potencjalna ekonomiczność lotu
<i>TWAI</i>	Wskaźnik dostępności „okna czasowego”

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

7.2. WSKAŹNIK POZIOMU STOSOWANIA FUA (FUR)**7.2.1. Poziom dostępności CDR (RoCA)****7.2.1.1. Definicja:**

RoCA oznacza średnią dostępność CDR zgodnie z EAUP/EUUP odnoszącym się do określonego czasu.

RoCA oznacza (w %) stosunek całkowitego czasu otwarcia segmentu CDR, niezależnie od kategorii, do całkowitej liczby dni (D) w określonym czasie.

Bilans RoCA przedstawia się następująco:

- 96% ruchu GAT odbywa się pomiędzy godzinami 0400 a 2200 UTC (łącznie 18 godzin)
- CDR są bardzo często dostępne pomiędzy godzinami 2200 a 0400 UTC (łącznie 6 godzin) ale średnio, tylko 4% ruchu odbywa się w tym okresie.

7.2.1.2. Posługiwanie się:

RoCA liczone osobno:

- ocena konkretnego CDR w celu określenia możliwości zmiany kategorii, lub
- skuteczność procesu (na poziomie 1 ASM dla CDR1 oraz na poziomie 1 i 2 ASM dla CDR2).

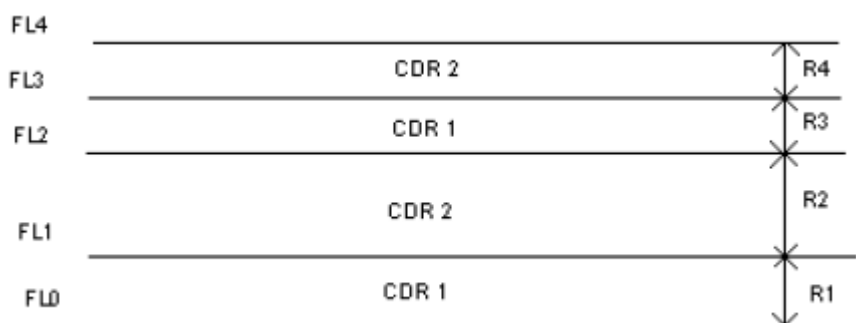
RoCA liczone średnio:

- ocena skuteczności danej AMC – dla analizy dokonywanej na poziomie krajowym, lub
- ocena skuteczności operacji FUA ogólnie - dla analizy dokonywanej na poziomie ECAC.

7.2.1.3. Wzór

$$\text{RoCA} = (\text{OD} \times 0.96) / (\text{TD}_{\text{def}} \times \text{D}) + (\text{ON} \times 0.04) / (\text{TN}_{\text{def}} \times \text{D})$$

Dla CDR 1/2 proponuje się poniższą metodę do obliczania OD i ON:



W powyższym rysunku, FLO oznacza najniższy dostępny FL dla danego segmentu CDR, a FL4 przedstawia najwyższy dostępny FL dla tego samego CDR. Jak można zauważyć, trasa

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

może mieć różne kategorie dla każdego z poziomów lotów (CDR1 pomiędzy FL0 i FL1, CDR2 pomiędzy FL1 i FL2 itd.).

Poniższy wzór proponuje się do określania OD i ON dla takich segmentów CDR:

$$OD = \sum_j (OD_{CDR1j} \times R_j) + \sum_k (OD_{CDR2k} \times R_k)$$

Gdzie

$$R_j = (\max FL_j - \min FL_j) / (\max FL_{route} - \min FL_{route})^{17}$$

OD (*godziny otwarcia w trakcie dnia*) jest sumą wszystkich OD dla każdego zakresu poziomu lotu zrównoważonego z relacją pomiędzy wymiarami pionowymi zakresu poziomu lotu a wymiarami pionowymi całej trasy.

D oznacza ilość dni

TDdef (*zgodnie z definicją czas w trakcie dnia*) zgodnie z definicją CDR w krajowym AIP, oznacza czas dostępności CDR wyrażony w ilości godzin w trakcie dnia (od 04:00 do 22:00 UTC).

TNdef (*zgodnie z definicją czas w trakcie nocy*) zgodnie z definicją CDR w krajowym AIP, oznacza czas dostępności CDR wyrażony w ilości godzin w trakcie nocy (od 22:00 do 04:00 UTC).

Uwaga: Dla CDR (typ 1 lub 2), które są określone w skali całego dnia (H24) wartość TDdef wynosi 18, a wartość TNdef wynosi 6.

„J” i „k” zgodnie z definicją CDR w krajowym AIP, oznaczają podstawowe segment trasy CDR.

i

OD_{CDR1j} i **OD_{CDR2k}** są uzyskiwane poprzez zbieranie dostępnych informacji (opublikowanych w AIP i EAUP/EUUP).

Podobny wzór jest stosowany w celu uzyskania ON (*godziny otwarcia w nocy*):

$$ON = \sum_j (ON_{CDR1j} \times R_j) + \sum_k (ON_{CDR2k} \times R_k)$$

7.2.2. Poziom dostępności przestrzeni powietrznej (RoAA)

7.2.2.1. Definicja:

RoAA oznacza średnią dostępność zarezerwowanej/ograniczona przestrzeni powietrznej zgodnie z EAUP/EUUP odnoszącymi się do określonego czasu. W środowisku przestrzeni powietrznej z dowolną trasą, „rezerwowana/ograniczona rezerwacja przestrzeni powietrznej” odnosi się do przestrzeni powietrznej zdefiniowanej wymiarami poziomymi i pionowymi, przydzielona do wyłącznego użytku poszczególnych użytkowników, np. TSA, TRA. Jest to konkretnie określona przestrzeń powietrzna gdzie zarówno cywilne, jak i wojskowe działania mogą mieć miejsce. W zależności od statusu rezerwacji przestrzeni powietrznej (aktywna lub nieaktywna) oraz rodzaju rezerwacji (wydzielona lub ograniczona) nieuczestniczący użytkownicy przestrzeni powietrznej są uprawnieni lub nie do trasowania planu lotu przez te rezerwacje przestrzeni powietrznej.

RoAA oznacza (w %) stosunek całkowitego czasu otwarcia zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej, niezależnie od kategorii, do całkowitej liczby dni (D) w określonym

¹⁷ Wyrażony w ilości FL. „min/maxFL_{route}” oznacza pionowe granice CDR, w zgodzie z definicją CDR w krajowym AIP.

 Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

czasie.

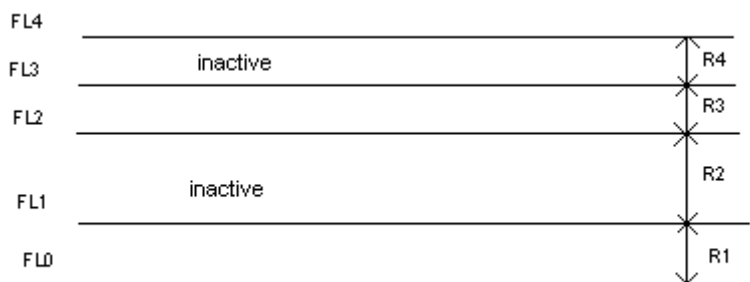
Bilans RoAA przedstawia się następująco:

- 96% ruchu GAT odbywa się pomiędzy godzinami 0400 a 2200 UTC (łącznie 18 godzin),
- zarezerwowana/ograniczona przestrzeń powietrzna jest bardzo często dostępna pomiędzy godzinami 2200 a 0400 UTC (łącznie 6 godzin) ale średni, tylko 4% ruchu odbywa się w tym okresie.

7.2.2.2. Wzór

$$\text{RoAA} = (\text{OD} \times 0.96) / (\text{TDdef} \times \text{D}) + (\text{ON} \times 0.04) / (\text{TNdef} \times \text{D})$$

Rezerwowana/ograniczona przestrzeń powietrzna może zostać dopuszczona do użytku cywilnego w całym jej wymiarze pionowym lub w zakresach poziomu lotu (pozostała część jest ograniczona dla użytku cywilnego).



W powyższym rysunku, FLO oznacza najniższy dostępny FL dla danej zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej, a FL4 przedstawia najwyższy dostępny FL dla tej samej przestrzeni powietrznej, tak jak są one zdefiniowane w krajowym AIP. Jak można zauważyć, przestrzeń powietrzna może mieć różne kategorie dla każdego z poziomów lotów: aktywne FL0 do FL1 (ograniczona dla wykorzystania cywilnego), nieaktywne FL1 do FL2 (dozwolone do wykorzystania cywilnego), aktywne wydzielone (zakazane dla wykorzystania cywilnego) oraz nieaktywne FL3 do FL4.

Poniższy wzór proponuje się do określenia OD i ON dla zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej, która jest zarządzana z wykorzystaniem zakresów poziomu:

$$\text{OD} = \sum_j (\text{OD}_j \times \text{R}_j)$$

Gdzie

$$\text{R}_j = (\text{maxFL}_j - \text{minFL}_j) / (\text{maxFL}_{\text{area}} - \text{minFL}_{\text{area}})^{18}$$

OD (godziny otwarcie w trakcie dnia) zgodnie z definicją w krajowym AIP, jest sumą wszystkich OD dla każdego zakresu poziomu lotu zrównoważonego z relacją pomiędzy wymiarami pionowymi zakresu poziomu lotu a wymiarami pionowymi całej trasy.

D oznacza ilość dni

TDdef (zgodnie z definicją czas w trakcie dnia) zgodnie z definicją CDR w krajowym AIP, oznacza czas dostępności CDR wyrażony w ilości godzin w trakcie dnia (od 04:00 do 22:00 UTC).

¹⁸ Wyrażony w ilości FL. „min/maxFL_{route}” oznacza pionowe granice CDR, w zgodzie z definicją CDR w krajowym AIP.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

TNdef (zgodnie z definicją czas w trakcie nocy) zgodnie z definicją CDR w krajowym AIP, oznacza czas dostępności CDR wyrażony w ilości godzin w trakcie nocy (od 22:00 do 04:00 UTC).

Uwaga: Dla CDR (typ 1 lub 2), które są określone w skali całego dnia (H24) wartość TDdef wynosi 18, a wartość TNdef wynosi 6.

J zgodnie z definicją przestrzeni powietrznej w krajowym AIP, oznacza podstawowe zakresy poziomu lotu przestrzeni powietrznej.

i

ODj są uzyskiwane poprzez zebranie dostępnych informacji (opublikowanych w AIP i EAUP/EUUP).

Podobny wzór jest wykorzystywany do uzyskania ON (godziny otwarcia w trakcie nocy):

$$ON = \sum_j (ON_j \times R_j)$$

7.2.3. **Poziom zainteresowanych statków powietrznych (RAI)**

7.2.3.1. Definicja:

RAI oznacza średnią liczbę statków powietrznych zainteresowanych złożeniem planów lotu w celu skorzystania z dostępnego CDR lub nieprzydzielonej zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej (w przypadku środowiska FRA)

RAI oznacza (w %) stosunek liczby zaplanowanych lotów na dostępnym CDR lub nieprzydzielonej zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej do liczby potencjalnych użytkowników tego CDR.

7.2.3.2. Postępowanie się:

RAI liczone osobno:

- ocena konkretnego CDR w celu określenia potencjalnej zmiany kategorii, lub
- skuteczność procesu negocjacji (na poziomie 1 ASM dla CDR 1 i na poziomie 1 i 2 ASM dla CDR2),
- ocena wpływu sieci na konkretną zarezerwowaną/zastrzeżoną przestrzeń powietrzną.

RAI liczone średnio:

- ocena skuteczności danej AMC - dla analizy dokonywanej na poziomie krajowym, lub
- ocena skuteczności operacji FUA ogólnie - dla analizy dokonywanej na poziomie ECAC.

7.2.3.3. Wzór: Całkowita liczba statków powietrznych (TA), które złożyły FPL/RPL na CDR lub na trasę alternatywną jest obliczana według poziomu dostępności CDR (RoCA) lub poziomu dostępności przestrzeni powietrznej (RoAA) w celu oznaczenia potencjalnych użytkowników (PU) tego CDR.

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM –

$$\text{RAI} = \text{ARFL} / \text{PU}$$

Gdzie

$$\text{PU} = \text{ARFL} + (\text{ANRF} \times \text{RoCA}) \text{ lub}$$

$$\text{PU} = \text{ARFL} + (\text{ANRF} \times \text{RoAA}) \text{ w przypadku środowiska FRA}$$

7.2.4. Poziom faktycznego wykorzystania CDR lub zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej (RAU)**7.2.4.1. Definicja:**

RAU oznacza średnią liczbę statków powietrznych, które faktycznie wykorzystwały dostępny CDR lub faktycznie przeleciały przez nieprzydzieloną zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną w określonym czasie.

RAU oznacza (w %) stosunek liczby lotów (AU), które faktycznie wykorzystwały dostępny CDR lub faktycznie przeleciały przez nieprzydzieloną zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną do liczby potencjalnych użytkowników (PU) tego CDR.

7.2.4.2. Posługiwanie się:

RAU liczone osobno:

- ocena konkretnego CDR w celu określenia potencjalnej zmiany kategorii, lub
- skuteczność procesu negocjacji (na poziomie 1 ASM dla CDR 1 i na poziomie 1 i 2 ASM dla CDR2),
- ocena wpływu sieci na konkretną zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną.

RAU liczone średnio:

- ocena skuteczności danej AMC - dla analizy dokonywanej na poziomie krajowym, lub
- ocena skuteczności operacji FUA ogólnie - dla analizy dokonywanej na poziomie ECAC.

Niniejszy wskaźnik został opracowany w celu zapewnienia informacji jak najbardziej zbliżonej do faktycznego użytkowania przestrzeni powietrznej.

7.2.4.3. Wzór

$$\text{RAU} = \text{AU} / \text{PU}$$

Gdzie

$$\text{PU} = \text{ARFL} + (\text{ANRF} \times \text{RoCA}) \text{ lub}$$

$$\text{PU} = \text{ARFL} + (\text{ANRF} \times \text{RoAA}) \text{ w przypadku środowiska FRA}$$

7.2.5. Wskaźnik dostępności „okna czasowego” (TWA)**7.2.5.1. Definicja:**

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Niniejszy wskaźnik zapewnia, dla okresu ocenianego codziennie, liczbę podobnych „okien czasowych” przy otwieraniu segmentu CDR lub zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej w danym FIR/UIR.

Może być także stosowany do zaznaczania – tylko dla jednego badanego dnia operacji – przypadków otwierania CDR w ilości mniejszej niż minimalna wartość wymagana dla umożliwienia planowania lotu.

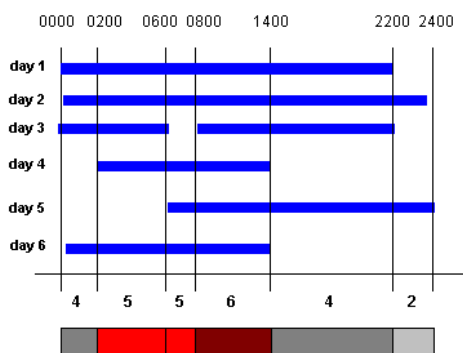
7.2.5.2. Posługiwanie się:

TWAI liczone dla jednego dnia operacji: ocena konkretnego CDR lub zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej w celu określenia skuteczności procesu negocjacji (na poziomie 1 ASM dla CDR 1 i na poziomie 1 i 2 ASM dla CDR2) w oparciu o liczbę godzin i wielkość otwarcia.

TWAI liczone jako suma co najmniej dwóch dni operacji:

- ocena skuteczności danej AMC - dla analizy dokonywanej na poziomie krajowym, lub
- ocena skuteczności operacji FUA ogólnie - dla analizy dokonywanej na poziomie ECAC.

7.2.5.3. Wzór: Na przykład, segmenty poziome w tabeli 1 poniżej przedstawiają czas otwarcia pewnych CDR w tym samym dniu (np. poniedziałek) w każdym ocenianym tygodniu. Liczby na górze tabeli 1 oznaczają godziny, a na dole ile razy dany CDR był otwierany w całym ocenianym okresie.



Wskaźnik ten może być uzupełniony danymi o okresach aktywności TRA/TSA.

Tabela 1

7.2.5.4. Publikacja: Wyniki mogą być przedstawione w następujących formatach:

Route ID	From Point	To Point	From Level	To Level	Type	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
UA10	TRA	REBIA	200	550	2	0	0	0	0	0	0	5	5	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UA29	CGC	ARE	155	450	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	0
UA31	CJM	ASTRO	250	450	2	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	10	20	20	+	+	+	+	+	+	+	+	20	0
UA41	PUNSA	VAD BM	200	550	2	0	0	0	0	0	5	5	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UB191	POI	TER MI	155	450	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
UB69	FFM	BATTY	250	350	2	0	0	0	0	0	15	15	15	15	15	15	15	13	14	15	15	15	15	15	15	15	15	15	0
UB69	FFM	BATTY	310	350	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UG10	DO BAK	LBE	250	350	2	15	15	15	15	15	15	10	7	5	5	3	5	5	5	+	+	+	+	+	+	3	0	1	0
UG10	DO BAK	LBE	310	350	2	0	0	0	0	0	0	2	5	5	7	5	2	1	2	2	1	1	0	0	2	+	2	0	
UG102	HMM	FLD	250	250	2	15	15	15	15	15	15	15	2	5	5	+	+	+	+	+	1	3	+	3	1	0	0	0	0
UG103	SPI	FFM	270	350	2	0	0	0	0	0	16	15	15	15	15	15	15	13	14	15	15	15	15	15	15	15	15	15	0

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Tabela 2

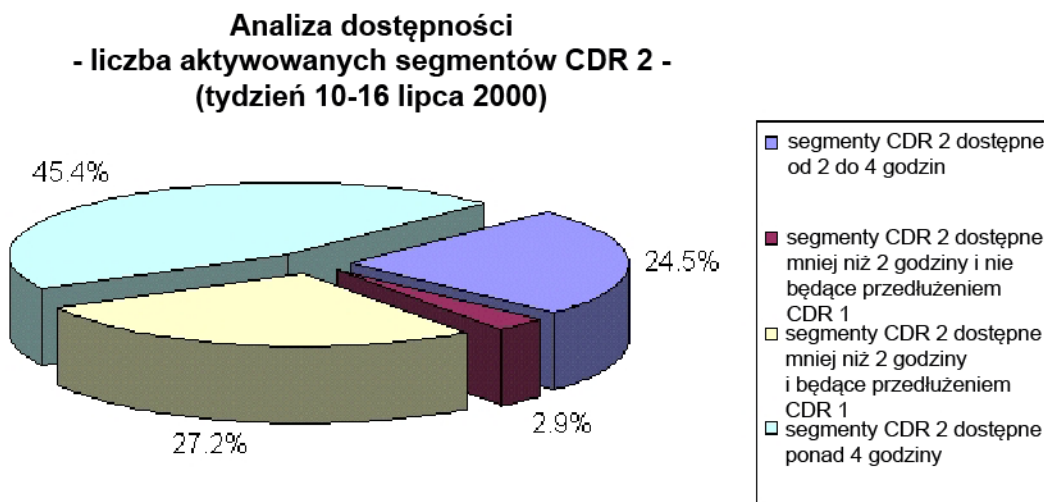
gdzie wyniki są podane dla wszystkich ocenianych segmentów CDR, ale zsumowanych dla całego analizowanego okresu, lub

Week Day	Route ID	From Point	To Point	From Level	To Level	Type	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Tue	UA31	CJN	ASTRO	250	450		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tue	UB99	FRM	BATTY	250	350		0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Tue	UG10	DOBK	LBE	250	350		1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tue	UG10Z	HAM	FLD	250	250		1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tue	UG10B	SPI	FRM	270	350		0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Tue	UG10B	DIK	KRH	270	350		0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Tue	UG10B	DIK	KRH	250	350		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tue	UG10B	KOK	DIK	210	230		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tue	UG10B	KOK	DIK	270	450		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tue	UG15	TRT	VIBER	250	250		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tue	UH300	ADK	CDS	250	450		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tue	UH500	AMR	GALTO	250	300		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tue	UH500	AMR	GALTO	250	300		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tue	UJ158	BAM	LNO	250	450		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tue	ULY	LOHAM	SPY	310	450		1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Tabela 3

gdzie wyniki są podane dla wszystkich ocenianych segmentów CDR, ale tylko dla jednego dnia operacji.

Poniższy diagram kołowy może być stosowany do lepszego porównania różnic w wartościach.



7.3. WSKAŹNIK EKONOMICZNOŚCI LOTU (FEI)

7.3.1. Zasady ogólne

Wskaźniki ekonomiczności lotu opisane poniżej są z zasady wyrażane w milach morskich (NM). Otrzymane wartości można przełożyć na oszczędności w paliwie, czasie lub emisjach spalin. To przełożenie może być dokonane z wykorzystaniem różnych współczynników, przez które mnoży się wynik w NM, w sposób następujący:

- oszczędności w paliwie = { wskaźnik wartości w [NM] } x wsp. F [ton paliwa/NM];
- oszczędności w czasie = { wskaźnik wartości w [NM] } x wsp. T x 60 [minut/NM].

Wsp. F: średnie zużycie paliwa w tonach/NM

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Wsp. T: prędkość średnia w węzłach

7.3.2. **Potencjalna ekonomiczność lotu (PFE)**

7.3.2.1. Definicja:

PFE oznacza ekonomiczność lotu, która jest potencjalnie do uzyskania, jeżeli wykorzystana zostanie konkretna CDR lub zarezerwowana/ograniczona przestrzeń powietrzna, dostępna H24.

PFE oznacza (w NM) uzyskaną ekonomiczność przy wykorzystaniu CDR zamiast trasy alternatywnej dla niego (ALTN). W przypadku operacji FRA, PFE oznacza (w NM) uzyskaną ekonomiczność poprzez przelot przez zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną zamiast omijania jej.

Wskaźnik PFE będzie stosowany we wszystkich poniższych wskaźnikach, ponieważ stanowi podstawę do obliczeń ekonomiczności lotu.

7.3.2.2. Posługiwanie się:

PFE liczone osobno:

- ocena konkretnego CDR w celu określenia potencjalnej zmiany kategorii lub skuteczność procesu negocjacji (na poziomie 1 ASM dla CDR 1 i na poziomie 1 i 2 ASM dla CDR2),
- wartość ta może być także wykorzystana do wpływu na projektowanie przestrzeni powietrznej w obszarze tego CDR,
- w przypadku środowiska FRA ocena oddziaływania sieci na konkretną zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną.

PFE liczone średnio:

- ocena skuteczności danej AMC, poprzez określenie średniej optymalizacji tras oferowanej przez struktury FUA - dla analizy dokonywanej na poziomie krajowym, lub
- ocena skuteczności operacji FUA ogólnie - dla analizy dokonywanej na poziomie ECAC.

7.3.2.3. Wzór

$PFE = SR6 - SR1 [NM]$

7.3.3. **Całkowita potencjalna ekonomiczność lotu (TPFE)**

7.3.3.1. Definicja:

TPFE oznacza ekonomiczność lotu, która jest do uzyskania przez wszystkie statki powietrzne (TA) potencjalnie zainteresowane wykorzystaniem CDR lub zarezerwowanej/zastrzeżonej przestrzeni powietrznej, dostępnych H24.

TPFE oznacza (w NM) uzyskaną ekonomiczność przy wykorzystaniu CDR zamiast trasy alternatywnej dla niego (ALTN). W przypadku operacji FRA, TPFE oznacza (w NM)

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

uzyskaną ekonomiczność poprzez przelot przez zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną zamiast omijania jej.

7.3.3.2. Posługiwanie się:

TPFE liczone osobno:

- ocena konkretnego CDR w celu określenia potencjalnej zmiany kategorii, lub
- skuteczność procesu negocjacji (na poziomie 1 ASM dla CDR 1 i na poziomie 1 i 2 ASM dla CDR2),
- ocena wpływu sieci na poszczególną zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną w przypadku środowiska FRA.

TPFE liczone jako całość:

- ocena skuteczności danej AMC, poprzez określenie średniej optymalizacji tras oferowanej przez struktury FUA - dla analizy dokonywanej na poziomie krajowym, lub
- ocena skuteczności operacji FUA ogólnie - dla analizy dokonywanej na poziomie ECAC.

Porównanie pomiędzy wartością tego wskaźnika a wskaźnikami FER i FEO może określić bieżący potencjał konkretnego CDR.

7.3.3.3. Wzór

$TPFE = TA \times PFE \text{ [NM]}$

7.3.4. Uzyskana ekonomiczność lotu (FER)**7.3.4.1. Definicja:**

FER oznacza uzyskaną ekonomiczność lotów (w NM), które złożyły FPL (ARFL) w celu skorzystania z dostępnego CDR lub ograniczonej/zarezerwowanej przestrzeni powietrznej.

7.3.4.2. Posługiwanie się:

FER liczone osobno:

- ocena konkretnego CDR w celu określenia potencjalnej zmiany kategorii, lub
- skuteczność procesu negocjacji (na poziomie 1 ASM dla CDR 1 i na poziomie 1 i 2 ASM dla CDR2),
- ocena wpływu sieci na poszczególną zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną w przypadku środowiska FRA.

FER liczone jako całość:

- ocena skuteczności danej AMC, poprzez określenie średniej optymalizacji tras oferowanej przez struktury FUA - dla analizy dokonywanej na poziomie krajowym, lub

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- ocena skuteczności operacji FUA ogólnie - dla analizy dokonywanej na poziomie ECAC.

7.3.4.3. Wzór

$$\text{FER} = \text{ARFL} \times \text{PFE} \text{ [NM]}$$

7.3.5. Utracona ekonomiczność lotu (FEL)**7.3.5.1. Definicja:**

FEL oznacza ekonomiczność potencjalnie utraconą (w NM) przez użytkowników, którzy NIE złożyli FPL w celu skorzystania z dostępnego CDR lub dostępnej zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej.

7.3.5.2. Posługiwanie się:

FEL liczone osobno:

- ocena konkretnego CDR w celu określenia potencjalnej zmiany kategorii, lub
- skuteczność procesu negocjacji (na poziomie 1 ASM dla CDR 1 i na poziomie 1 i 2 ASM dla CDR2),
- ocena wpływu sieci na poszczególną zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną w przypadku środowiska FRA.

FEL liczone jako całość:

- ocena skuteczności danej AMC, poprzez określenie średniej optymalizacji tras oferowanej przez struktury FUA - dla analizy dokonywanej na poziomie krajowym, lub
- ocena skuteczności operacji FUA ogólnie - dla analizy dokonywanej na poziomie ECAC.

7.3.5.3. Wzór

$$\text{FEL} = (\text{ANRF} \times \text{RoCA}) \times \text{PFE} \text{ [NM]},$$

gdzie:

(ANRF x RoCA) oznacza całkowitą liczbę lotów, które mogą wykorzystać CDR, jednak plan lotu prowadzi przez alternatywny CDR.

Dla środowiska FRA:

$$\text{FEL} = (\text{ANRF} \times \text{RoAA}) \times \text{PFE} \text{ [NM]},$$

gdzie

(ANRF x RoAA) oznacza całkowitą liczbę lotów, które mogą lecieć przez zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną, jednak plan lotu omija tą przestrzeń powietrzną.

7.3.6. Oferowana ekonomiczność lotu (FEO)**7.3.6.1. Definicja:**

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

FEO oznacza ekonomiczność lotu (w NM), która jest do uzyskania przez potencjalnych użytkowników (PU) zainteresowanych wykorzystaniem dostępnego CDR lub zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej.

FEO oznacza uzyskaną ekonomiczność lotów (FER) (w NM), które złożyły FPL (ARFL) w celu skorzystania z dostępnego CDR lub zarezerwowanej/ograniczonej przestrzeni powietrznej oraz ekonomiczność lotów, które mogły zostać uzyskane przez użytkowników, którzy NIE złożyli FPL w celu skorzystania z dostępnego CDR lub przestrzeni powietrznej.

7.3.6.2. Posługiwanie się:

FEO liczone osobno:

- ocena konkretnego CDR w celu określenia potencjalnej zmiany kategorii, lub
- skuteczność procesu negocjacji (na poziomie 1 ASM dla CDR 1 i na poziomie 1 i 2 ASM dla CDR2),
- ocena wpływu sieci na poszczególną zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną w przypadku środowiska FRA.

FEO liczone jako całość:

- ocena skuteczności danej AMC, poprzez określenie średniej optymalizacji tras oferowanej przez struktury FUA - dla analizy dokonywanej na poziomie krajowym, lub
- ocena skuteczności operacji FUA ogólnie - dla analizy dokonywanej na poziomie ECAC.

7.3.6.3. Wzór

$FEO = FER + FEL [NM]$
--

7.3.7. Rzeczywista ekonomiczność lotu (AFE)**7.3.7.1. Definicja:**

AFE oznacza ekonomiczność lotu (w NM) uzyskaną przez użytkowników, którzy faktycznie skorzystali z dostępnego CDR lub faktycznie przelecieli przez zarezerwowaną/zastrzeżoną przestrzeń powietrzną.

7.3.7.2. Posługiwanie się:

AFE liczone osobno:

- ocena konkretnego CDR w celu określenia potencjalnej zmiany kategorii, lub
- skuteczność procesu negocjacji (na poziomie 1 ASM dla CDR 1 i na poziomie 1 i 2 ASM dla CDR2),
- ocena wpływu sieci na poszczególną zarezerwowaną/ograniczoną przestrzeń powietrzną w przypadku środowiska FRA.

AFE liczone jako całość:

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

- ocena skuteczności danej AMC, poprzez określenie średniej optymalizacji tras oferowanej przez struktury FUA - dla analizy dokonywanej na poziomie krajowym, lub
- ocena skuteczności operacji FUA ogólnie - dla analizy dokonywanej na poziomie ECAC.

7.3.7.3. Wzór

$AFE = AU \times PFE \text{ [NM]}$
--

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

BIBLIOGRAFIA

Podręcznik planowania przestrzeni powietrznej EUROCONTROL

(EUROCONTROL Document ASM.ET1.ST03.4000.EAPM.02.02 - 22 października 2003)

EUROCONTROL "Koncepcja przestrzeni powietrznej 2015 oraz strategia dla regionu ECAC i kluczowe czynniki umożliwiające", (EUROCONTROL Document ASM.ET1.ST03.4000-EAS-02-00 - 28 lutego 2008)

EUROCONTROL "Strategiczne wytyczne do wsparcia wykonania europejskiego centralnego planu ATM" (EUROCONTROL wydanie 1.0 - 13 maja 2009)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ws. interoperacyjności (WE) Nr 552/2004 z 10 marca 2004

Wprowadzenie Menedżera Sieci

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010

Rozporządzenie Komisji (WE) ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej Nr 2150/2005 z 23 grudnia 2005

Specyfikacja EUROCONTROL do stosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) (EUROCONTROL Document EUROCONTROL - SPEC -0112 - wydanie 1.1 - 10 stycznia 2009)

Dokumenty ICAO

Załącznik 2 Przepisy ruchu lotniczego

Załącznik 11 Służby ruchu lotniczego

Załącznik 15 Służby informacji lotniczej

Doc 4444 Procedury służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie ruchem lotniczym

Doc 7754 Europejski plan żeglugi powietrznej

Doc 8126 Podręcznik służb informacji lotniczej

Doc 9426 Podręcznik planowania służb ruchu lotniczego

Doc 9554 Podręcznik dotyczący środków bezpieczeństwa odnoszących się do działań wojskowych potencjalnie niebezpiecznych dla operacji cywilnych statków powietrznych

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

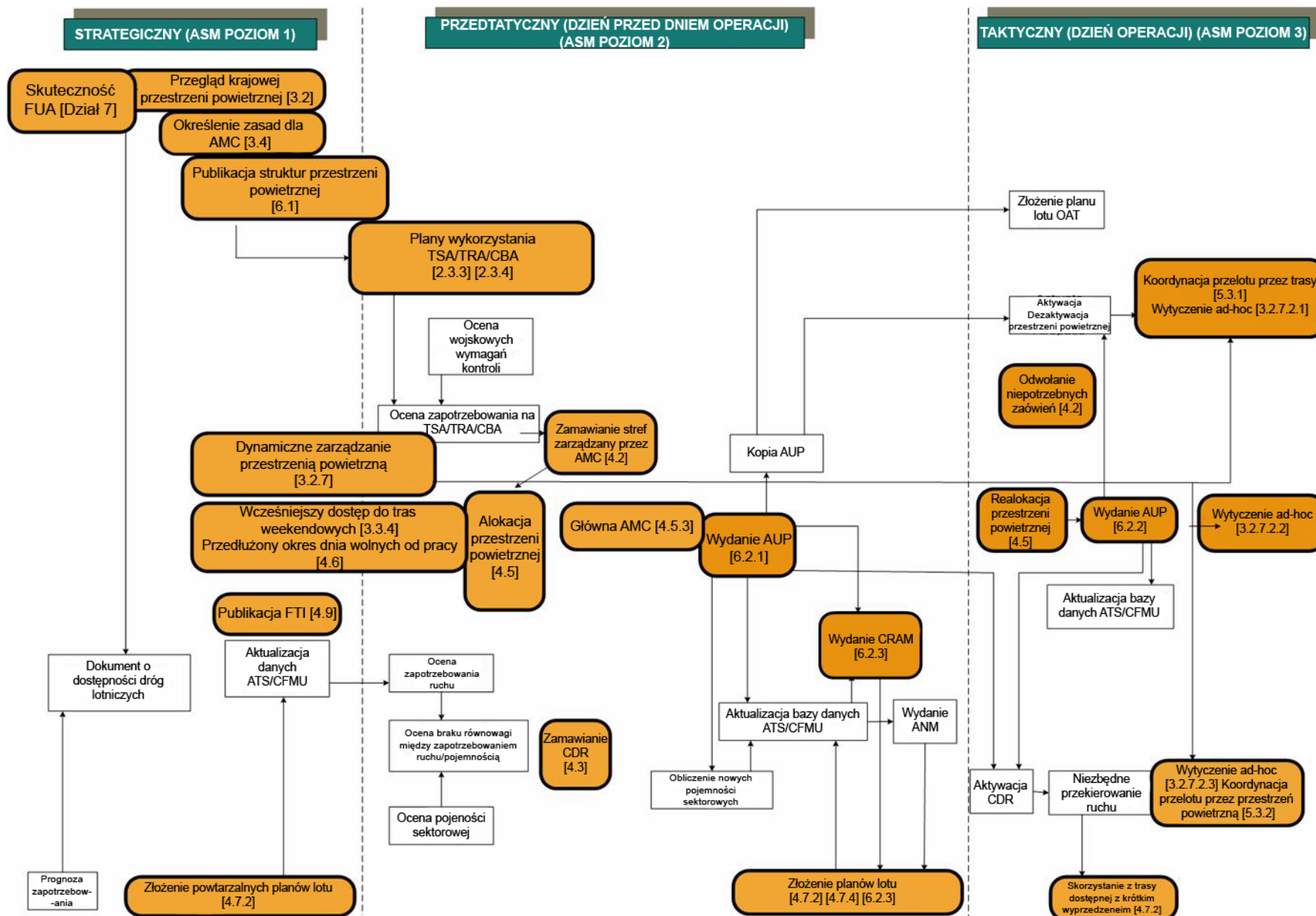
WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

- Załącznik 1:** Przegląd ogólny i proces koncepcji FUA - Tabela odniesienia do podręcznika
- Załącznik 2:** Proces planowania i rozwoju sieci tras ATS
- Załącznik 3:** Wspólny harmonogram dla ATS/ASM/ATFM
- Załącznik 4:** Statut przestrzeni powietrznej
- Załącznik 5:** Opis depeszy AUP
- Załącznik 6:** Opis depeszy UUP
- Załącznik 7:** Przykłady publikacji tras weekendowych
- Załącznik 8:** Wzór ramowego porozumienia międzypaństwowego w sprawie operacji po obydwu stronach granicy państwowej / FIR
- Załącznik 9:** Wzór porozumienia o współpracy w sprawie procedur koordynacji pomiędzy komórkami zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC) w zakresie alokacji i wspólnego wykorzystywania strefy lotów po obydwu stronach granicy państwowej (CBA)
- Załącznik 10:** Wzór porozumienia o współpracy w sprawie procedur koordynacji w zakresie operacji po obydwu stronach granicy państwowej we wspólnych obszarach zarządzanych przez AMC
- Załącznik 11:** Wzór porozumienia o współpracy między komórkami zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC) a Menedżerem Sieci (NM) w sprawie procedur koordynacyjnych FUA na poziomie 2

Wytyczne Zarządzania Przestrzenią Powietrzną – Podręcznik ASM --

Strona celowo pozostawiona pusta

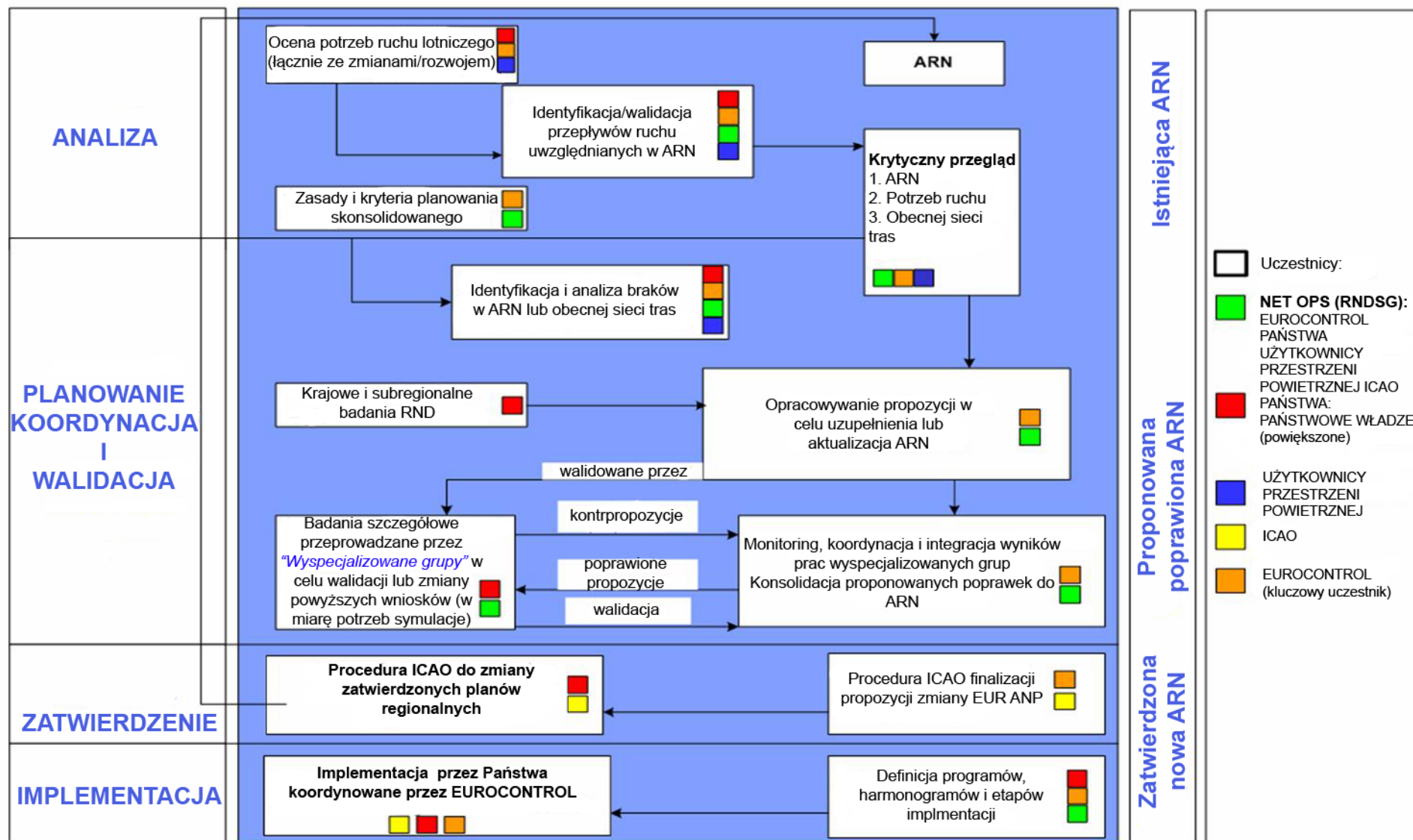
WIDOK OGÓLNY PROCESU FUA (W NAWIASIE ODNIENIA DO POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI W PODRĘCZNIKU)



Strona celowo pozostawiona pusta

Załącznik 2

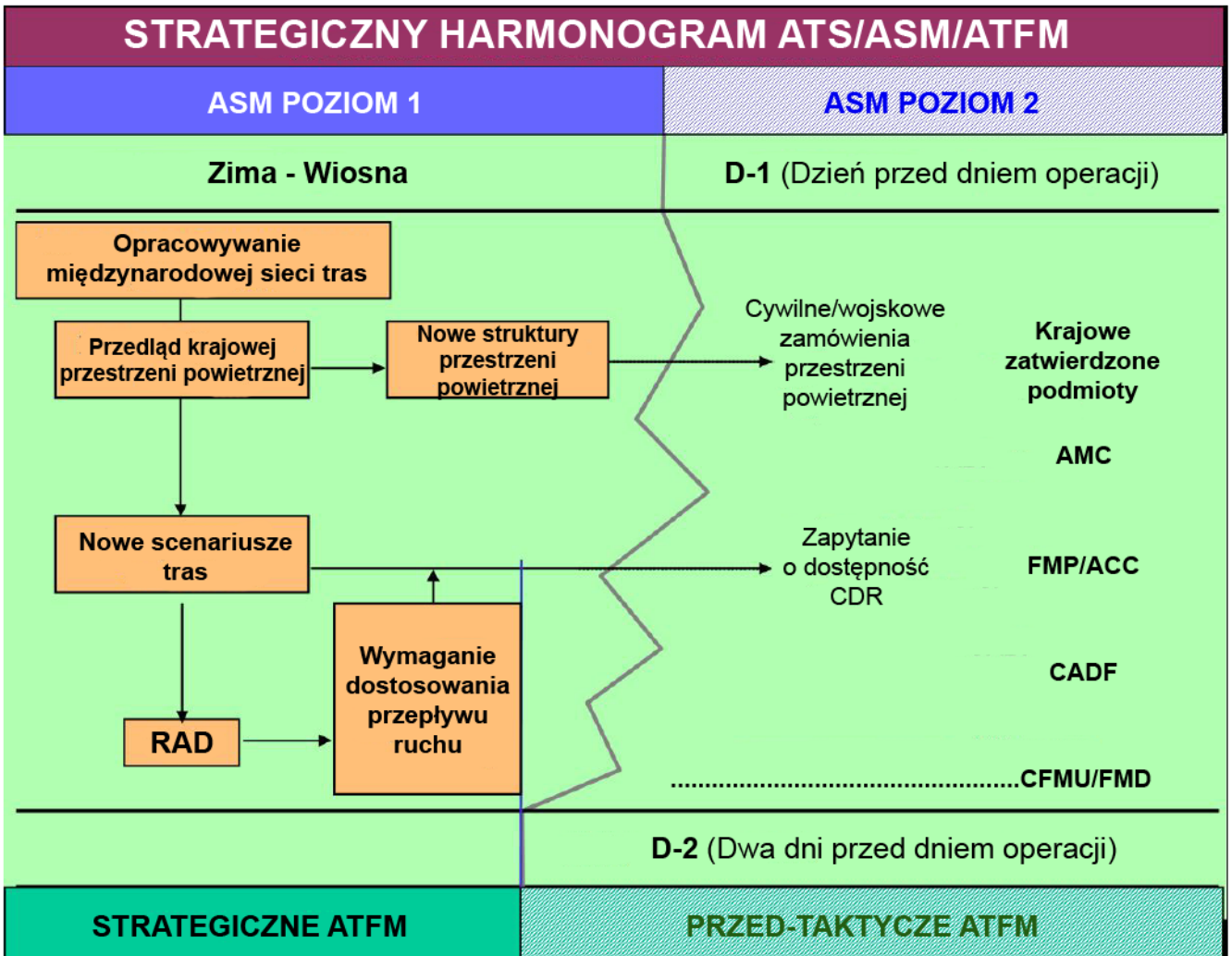
PROCES PLANOWANIA I ROZWOJU SIECI TRAS ATS

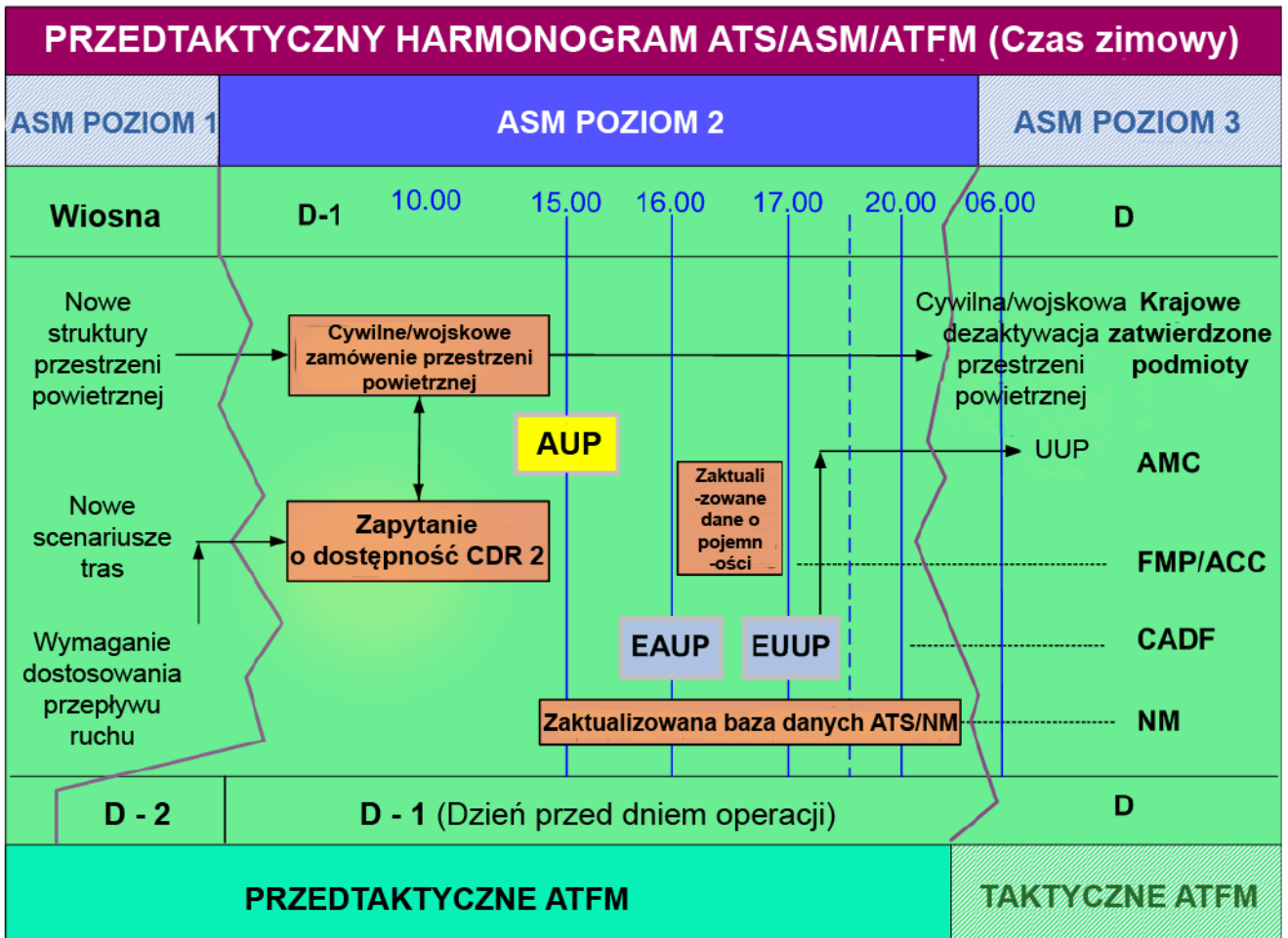


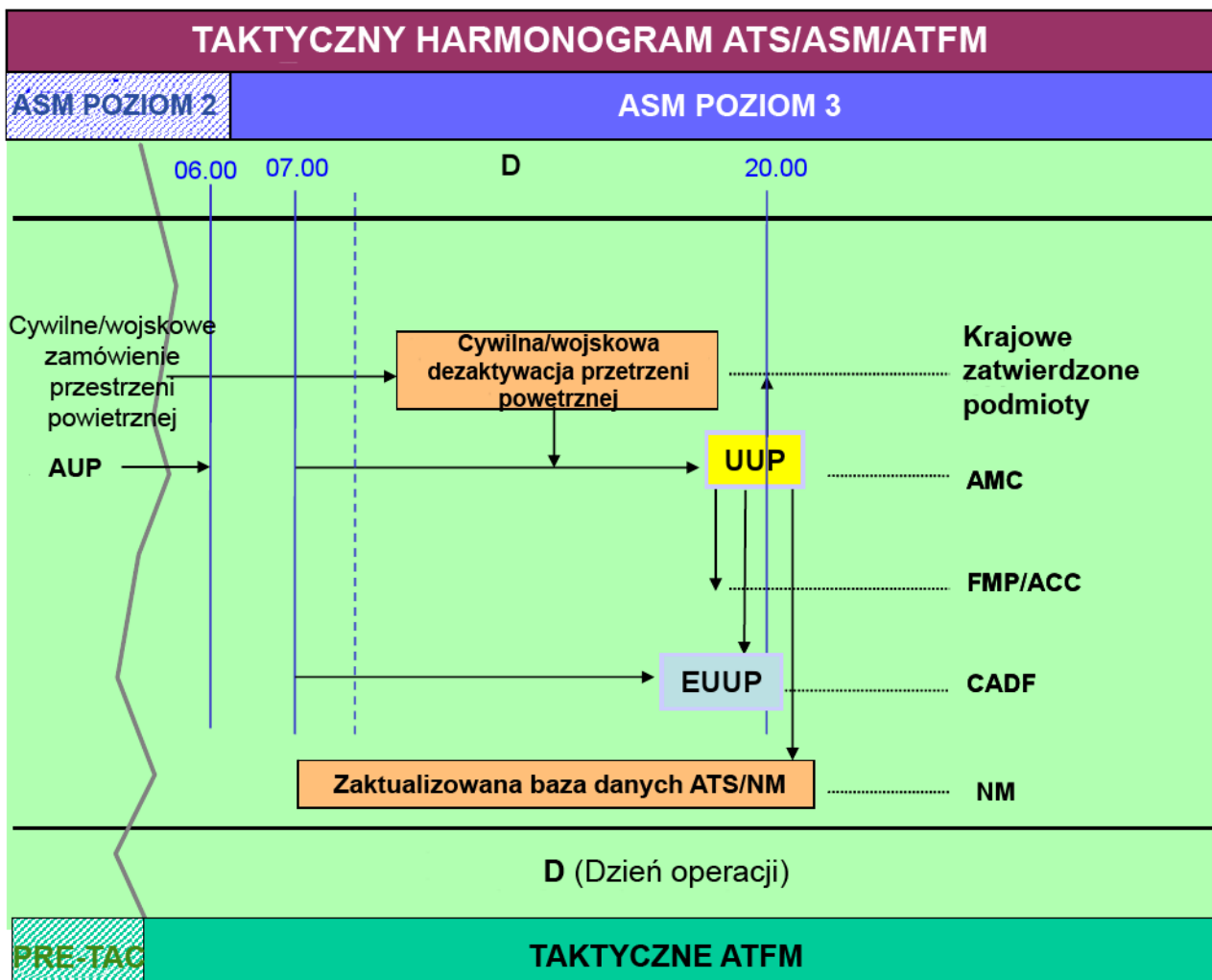
Strona celowo pozostawiona pusta

Załącznik 3

WSPÓLNY HARMONOGRAM ATS/ASM/ATFCM







Strona celowo pozostawiona pusta

PAŃSTWOWE WŁADZE NADZORUJĄCE

STATUT PRZSTRZENI POWIETRZNEJ
DO TWORZENIA
KRAJOWEJ STRATEGI PRZESTRZENI
POWIETRZNEJ

Identyfikacja dokumentu:
Wejście w życie:

Strona celowo pozostawiona pusta

ZATWIERDZENIE DOKUMENTU

W poniższej tabeli określono osoby z kierownictwa, które zatwierdziły obecną wersję tej karty.

	PRZEDSTAWICIEL STRONY CYWILNEJ	PRZEDSTAWICIEL STRONY WOJSKOWEJ
WŁADZA		
IMIĘ, NAZWISKO I PODPIS		
DATA		

Strona celowo pozostawiona pusta

WYKAZ ZMIAN W DOKUEMENCIE

Poniżej tabela zawiera wykaz wszystkich wydań i zmian do obecnej karty.

WYDANIE ZMIANA	DATA	PRZYCZYNA ZMIANY	ZMIENIANE STRONY

Strona celowo pozostawiona pusta

LISTA KONTROLNA

Strona	Data	Strona	Data
i		Dodatek A	
iii		Dodatek B	
v		Dodatek C	
vii		Dodatek D	
ix		Dodatek E	
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			

Strona celowo pozostawiona pusta

SPIS TREŚCI

ZATWIERDZENIE DOKUMENTU.....	iii
WYKAZ ZMIAN W DOKUMENCIE.....	v
LISTA KONTROLNA.....	vii
SPIS TREŚCI	ix
SKRÓTY.....	xi
1. CEL	1
2. ROLA KRAJOWEGO ORGANU DS. STRATEGII PRZESTRZENI POWIETRZNEJ.....	1
3. CELE STRATEGICZNE	1
4. OBOWIĄZKI.....	2
5. ZASADY	3
5.1. Zasady ogólne	3
5.2. Bezpieczeństwo.....	3
5.3. Konsultacje	3
5.4. Kooperacja	3
5.5. Ogłaszanie.....	3
5.6. Środowisko	3
6. ORGANIZACJA PRACY	4
7. PROCES TWORZENIA I PRZEGLĄDU STRATEGII PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	5
8. PROCES ZMIANY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	5
9. DYNAMICZNE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNA	6
10. OPERACJE PO OBYDWU STRONACH GRANICY PAŃSTWA.....	6
10.1. Strefa lotów po obydwu stronach granicy państwa.....	6
10.2. CDR po obydwu stronach granicy państwa.....	7
10.3. Główna AMC	7
11. WYTYCZANIE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	7
12. PUBLIKACJA.....	7

Strona celowo pozostawiona pusta

SKRÓTY

(Wykaz i definicje wszystkich skrótów używanych w tej karcie)

AA	Upoważniony podmiot
AIRAC	Regulacja i Kontrola Rozpowszechniania Informacji Lotniczych
AIS	Służba informacji lotniczej
AMC	Komórka zarządzania przestrzenią powietrzną
AO	Operator statku powietrznego
ASM	Zarządzanie przestrzenią powietrzną
ATC	Kontrola ruchu lotniczego
ATC	Służby ruchu lotniczego
CADF	Funkcja scentralizowanych danych o przestrzeni powietrznej ECAC
CBA	Strefa lotów po obydwu stronach granicy państwa
CDR	Warunkowa droga lotnicza
DAM	Dynamiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną
DOC	Dokument
ECAC	Europejska konferencja lotnictwa cywilnego
FUA	Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej
IA	Ocena wpływu
ICAO	Organizacja międzynarodowego lotnictwa cywilnego
LoA	Porozumienie o współpracy
NASMAC	Krajowy komitet doradczy ds. zarządzania przestrzenią powietrzną
NATO	Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego
NM	Menedżer Sieci
PCA	Przestrzeń powietrzna wymagająca wcześniejszej koordynacji
RCA	Przestrzeń powietrzna o zredukowanej koordynacji
TRA	Strefa czasowa rezerwowana
TSA	Strefa czasowa wydzielona

Strona celowo pozostawiona pusta

STATUT PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

1. CEL

- 1.1. Niniejszy statut jest przeznaczony do wsparcia użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego. Określa zakres uprawnień, obowiązki i zasady, według których Krajowy Organ ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej (KOSPP), jako władza nadzorująca i ustanawiająca organizację przestrzeni powietrznej, prowadzi planowanie tej przestrzeni.
- 1.2. W załącznikach do statutu zawarte są procesy stosowane do zapewniania wysokiej jakości usług użytkownikom przestrzeni powietrznej i instytucjom zapewniającym ATS, tj. bezpiecznego, dokładnego i terminowego planowania, zatwierdzania i ogłaszania ustaleń w zakresie krajowej przestrzeni powietrznej.

2. ROLA KRAJOWEGO ORGANU DS. STRATEGII PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

- 2.1. KOSPP zapewnia bezpieczne i efektywne wykorzystanie krajowych struktur przestrzeni powietrznej i sieci tras ATS oraz zapewnia uporządkowanie i przejrzystość prowadzenia operacji ponad granicami państwa, w oparciu o zharmonizowane planowanie przestrzeni powietrznej wspólnie z państwami sąsiadującymi.
- 2.2. Do realizacji tego celu niezbędne jest opracowanie, zatwierdzenie i wprowadzenie wspólnej krajowej strategii skutecznego alokowania przestrzeni powietrznej i prowadzenia jej przeglądów, uwzględniając potrzeby wszystkich zainteresowanych, łącznie z wymaganiami narodowego bezpieczeństwa i obrony, kwestiami środowiska, jak również wszelkimi specyficznymi potrzebami państw sąsiadujących.

3. CELE STRATEGICZNE

3.1. Cele strategiczne Krajowego Organu ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej:

- a) utrzymywanie i aktywne poszukiwanie sposobów doskonalenia bezpiecznego i efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i infrastrukturą wspomagającą;
- b) zapewnienie bezstronnych i skutecznych regulacji dotyczących organizacji przestrzeni powietrznej i zarządzania przestrzenią powietrzną;
- c) harmonijna współpraca pomiędzy regulatorami przestrzeni powietrznej a stronami zainteresowanymi wykorzystaniem przestrzeni powietrznej, oparta o proces konsultacji i porozumienie;
- d) efektywne planowanie i monitorowanie kluczowych procesów i działań dotyczących strategii przestrzeni powietrznej, aby utrzymywać i doskonalić zapewnianie odpowiednich usług;
- e) dostosowanie zasad wspólnego użytkowania krajowej przestrzeni powietrznej do potrzeb wszystkich grup użytkowników;
- f) harmonizacja procedur zarządzania przestrzenią powietrzną z państwami sąsiadującymi;
- g) regularne monitorowanie spełniania wymogów FUA na każdym poziomie.

4. OBOWIĄZKI

4.1. KOSPP jest zobowiązany do realizacji następujących funkcji:

- a) zapewnienie, że wspólna, uzgodniona krajowa strategia przestrzeni powietrznej jest sformułowana (np. statut krajowej przestrzeni powietrznej);
- b) zapewnienie uzgodnionych jednoznacznych, zaimplementowanych zasad pierwszeństwa i procedur negocjacji do alokacji przestrzeni powietrznej na poziomie 2 i 3 ASM;
- c) zapewnienie okresowej (co najmniej raz w roku) oceny krajowej przestrzeni powietrznej w odniesieniu do skutecznego stosowania koncepcji FUA;
- d) zapewnienie, stosownie do potrzeb, ustanawiania elastycznych struktur przestrzeni powietrznej;
- e) określenie ram współpracy między władzami cywilnymi a wojskowymi w celu ułatwienia stosowania koncepcji FUA;
- f) zapewnienie wprowadzenia procedur codziennej alokacji struktur przestrzeni powietrznej;
- g) zapewnienie, że miało miejsce wdrożenie do odpowiednich przepisów krajowych i w miarę potrzeby ich zmian jako koniecznych;
- h) zapewnienie, że zostały ustanowione procesy koordynacji pomiędzy wszystkimi poziomami ASM;
- i) zapewnienie, że zostały ustanowione właściwe mechanizmy i procedury koordynacji cywilno-wojskowej w czasie rzeczywistym;
- j) zapewnienie, że została zharmonizowana terminologia w obszarze FUA dla potrzeb jednoznacznego rozumienia zasad regulujących koncepcję FUA przez stronę cywilną i wojskową;
- k) zapewnienie, że w danym czasie całkowite ograniczenia lub rezerwacje przestrzeni powietrznej są na minimalnym, niezbędnym poziomie, z zachowaniem bezpieczeństwa i z uwzględnieniem potrzeb operacyjnych;
- l) zapewnienie, że została sformułowana wspólnie uzgodniona strategia przestrzeni powietrznej dla części przestrzeni powietrznej przeznaczonej dla wspólnego użytkowania przez zainteresowane państwa;
- m) zapewnienie regularnej (co najmniej raz w roku) oceny wspólnej przestrzeni powietrznej dwóch lub więcej państw, odpowiednio;
- n) sformułowanie krajowej strategii zarządzania przestrzenią powietrzną w „Statucie Przestrzeni Powietrznej” zgodnie ze wzorem zawartym w załączniku 4;
- o) dokonywanie cyklicznych przeglądów struktur krajowej przestrzeni powietrznej i sieci tras ATS w celu planowania, na ile to możliwe, elastycznych struktur i procedur przestrzeni powietrznej w górnej i dolnej przestrzeni powietrznej (łącznie ze strefami terminalowymi);
- p) walidacja działań wymagających segregacji przestrzeni powietrznej i oceny poziomu ryzyka dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- q) przeprowadzenie oceny ryzyka podczas planowania dla ustanawianych CDR, TRA, TSA, CBA, zarządzanych przez AMC stref D i R, odpowiednio do potrzeb;
- r) zmiana lub modyfikacja, jeżeli to wymagane i wykonalne, stref D i R w przestrzeni powietrznej tymczasowo alokowane;
- s) uwzględnianie koncepcji FUA przy planowaniu klasyfikacji przestrzeni powietrznej;

- t) koordynowanie dużych przedsięwzięć takich, jak ćwiczenia wojskowe na dużą skalę, planowanych z dużym wyprzedzeniem wymagających dodatkowego wydzielania przestrzeni powietrznej i zawiadamiania o tych działaniach poprzez publikowanie informacji przez służbę informacji lotniczej (AIS);
- u) ustanowienie wykazu dni obejmujących przedłużone okresy wolne od pracy, w czasie których operacje wojskowe będą prowadzone z mniejszą intensywnością, aby czasowo zmieniać kategorie niektórych CDR2 na CDR1 i zawiadamiać o zmianie statusu poprzez publikowanie informacji przez AIS (Suplement AIP);
- v) dokonywanie okresowego przeglądu procedur i efektywności operacji na poziomie 2 ASM, zatwierdzania zamówień na przestrzeń powietrzną składanych przez krajowe upoważnione organy zarządzania (AA) oraz stosowania procedur negocjacyjnych i zasad pierwszeństwa przy alokacji przestrzeni powietrznej;
- w) dokonywanie okresowego przeglądu procedur i efektywności działania poziomu 3 ASM, terminowości wymiany danych i dynamicznej aktualizacji wszystkich niezbędnych danych planów lotu i danych radarowych, a także wykorzystania odpowiedniego wyposażenia służącego do cywilno-wojskowej koordynacji;
- x) zapewnienie uporządkowanego i przejrzystego prowadzenia operacji ponad granicami państwowymi, w oparciu o zharmonizowane planowanie przestrzeni powietrznej wspólnie z państwami sąsiadującymi.

5. ZASADY

5.1. Zasady ogólne

- 5.1.1. Zasady wspomagające powyższe strategiczne cele i funkcje KOSPP odnoszą się głównie do kwestii bezpieczeństwa, konsultacji, współpracy, ogłaszania i środowiska.

5.2. Bezpieczeństwo

- 5.2.1. KOSPP, wykonując swoje obowiązki, powinien zawsze stawiać na pierwszym miejscu bezpieczeństwo. Poziomy bezpieczeństwa są utrzymywane lub zwiększane, a planowanie przestrzeni powietrznej uwzględnia obowiązki nakładane przez władze nadrzędne i wymagania przepisów bezpieczeństwa.
- 5.2.2. KOSPP dostosowuje swoje działania, w możliwym zakresie, do międzynarodowych najlepszych praktyk i zapewnia, że procesy, procedury i ustalenia dotyczące zmian struktur przestrzeni powietrznej będą spójne z właściwymi procedurami bezpieczeństwa lotnictwa wojskowego i cywilnego.
- 5.2.3. Przy rozpatrywaniu i korygowaniu wniosku o zmianę struktury przestrzeni powietrznej, KOSPP powinien dokonać, w miarę potrzeby, oceny bezpieczeństwa każdego wniosku złożonego przez wnioskodawcę, aby zapewnić, że krajowe i międzynarodowe plany zostały opracowane w sposób zmniejszający ryzyko ogólne.

5.3. Konsultacje

- 5.3.1. Konsultacje z użytkownikami przestrzeni powietrznej, ANSP i innymi zainteresowanymi podmiotami powinny być prowadzone w celu uzyskania zgody, tam gdzie to możliwe, przed dokonaniem zmian w planowaniu lub projektowaniu struktur przestrzeni powietrznej.
- 5.3.2. KOSPP bierze pod uwagę potrzeby operacyjne strony cywilnej i wojskowej bez preferencyjnego traktowania którejkolwiek ze stron oraz zapewnia, że planowanie przestrzeni powietrznej uwzględnia interesy wszystkich użytkowników.

5.4. **Współpraca**

- 5.4.1. Bliska współpraca będzie utrzymywana z krajowymi i międzynarodowymi partnerami w celu zapewnienia, że planowanie krajowej przestrzeni powietrznej i strategii jest spójne z krajowymi i międzynarodowymi wymaganiami i programami.

5.5. **Ogłaszanie**

- 5.5.1. KOSPP zapewnienia, że opracowana strategia przestrzeni powietrznej oraz implementacja nowych struktur i procedur przestrzeni powietrznej są ogłaszane z wyprzedzeniem pozwalającym wszystkim użytkownikom przestrzeni powietrznej i instytucjom zapewniającym ATS spełnienie nowych wymagań.

5.6. **Środowisko**

- 5.6.1. Wpływ projektowania i planowania przestrzeni powietrznej na środowisko należy uwzględnić na możliwie najwcześniejszym etapie, przy przeglądzie procedur i ustaleń w zakresie przestrzeni powietrznej.
- 5.6.2. KOSPP zapewnia, w miarę potrzeby, że wszelkie zmiany, które mogą mieć niekorzystny wpływ na okolice lotniska, ze względu na powodowanie hałasu, podlegają właściwym konsultacjom z wszelkimi zainteresowanymi podmiotami.

6. **ORGANIZACJA PRACY**

- 6.1. Krajowy Komitet Doradczy ds. Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (KKDZPP) ustanowiony przez KOSPP jest ciałem konsultującym sprawę związaną z zarządzaniem przestrzenią powietrzną (patrz dodatek C). *[W zależności od wielkości organizacji ATS i mandatu KOSPP, zadania dedykowane komitetowi doradczemu mogą być wykonywane w KOSPP jako funkcja dodatkowa.]*
- 6.2. Głównym zadaniem Komitetu Doradczego jest wspieranie KOSPP w opracowywaniu strategii oraz konfiguracji i procedur przestrzeni powietrznej, w celu zapewnienia, że zróżnicowane wymagania wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających ATS, zarówno cywilnych, jak i wojskowych, będą brane pod uwagę.
- 6.3. Komitetem Doradczym może kierować przewodniczący KOSPP, a członkami mogą być przedstawiciele całego spektrum środowisk lotniczych w państwie, podlegający stałemu przeglądowi.
- 6.4. Większość spraw dotyczących KKDZPP może być załatwiana korespondencyjnie, ale w razie potrzeby Komitet może się zebrać na sesji plenarnej. Wniosek, który może zostać zgłoszony przez KOSPP lub przez zainteresowaną stronę, udostępnia się członkom KKDZPP w celu zebrania opinii. Jeżeli wniosek nie jest zgłaszany przez KOSPP, wtedy powinien być on udostępniony temu gremium.
- 6.5. Jeżeli sprawa nie jest skomplikowana łatwo będzie osiągnąć porozumienie w ramach KOSPP i wtedy KOSPP podejmie prace związane ze zmianami w legislacji, przestrzeni powietrznej lub stosownych procedurach w oparciu o tak wypracowany konsensus.
- 6.6. Jeżeli sprawa jest bardziej skomplikowana, wtedy KOSPP może ustanowić podkomitet lub grupę roboczą KOSPP, w której wszyscy zainteresowani członkowie mogą brać udział w przygotowaniu raportu. Do przedyskutowania raportu i przedstawienia stanowiska dla KOSPP będzie wymagane zwołanie sesji plenarnej KKDZPP.
- 6.7. KKDZPP należy postrzegać jako platformę dyskusyjną, której operatorzy kierują się zasadą, że podmioty mające wpływ na formułowanie strategii, będą w większym

stopniu przestrzegać ich ustaleń. Taka zasada opiera się w dużej mierze na wzajemnym zaufaniu i wspólnym interesie.

7. PROCES TWORZENIA I PRZEGLĄDU STRATEGII PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

- 7.1. Niniejsza procedura określa proces, który zapewnia, że tworzenie i przegląd strategii przestrzeni powietrznej są zgodne z zasadami ustanowionymi w niniejszym statucie.
- 7.2. W kontekście procesu tworzenia i przeglądu strategii przestrzeni powietrznej, "*Strategia*" oznacza: "stałą regułę decyzyjną ukierunkowującą podejmowane działania o charakterze akceptowalnym i nieakceptowalnym.
- 7.3. Proces tworzenia i przeglądu polityki przestrzeni powietrznej dzieli się na sześć etapów:
1. zidentyfikowanie potrzeby;
 2. analiza potencjalnych skutków;
 3. decyzja o dalszym procedowaniu;
 4. konsultacje;
 5. zatwierdzenie; i
 6. publikacja.
- 7.4. Diagram przedstawiony w dodatku D ilustruje działania i okoliczności do uwzględnienia oraz wymagania procesu tworzenia i przeglądu strategii przestrzeni powietrznej.
- 7.5. Odpowiednia koordynacja i porozumienie właściwych podmiotów lotnictwa cywilnego i wojskowego jest krytycznym elementem tego procesu i powinna być dokonywana przed podejmowaniem jakichkolwiek konsultacji zewnętrznych.
- 7.6. Ocena potencjalnych skutków (OPS), opisująca ogólny wpływ zmiany środków prawnych lub strategii, łącznie z analizą bezpieczeństwa, oceną środowiska, oceną prawną oraz analizą korzyści i zysków, będzie inicjowana lub prowadzona, w miarę potrzeby, przez KOSPP przy tworzeniu strategii lub inicjowaniu zmian legislacyjnych.
- 7.7. Strategia będzie podlegać cyklicznym przeglądom. Kryteria przeglądu zostaną ustalone w deklaracji strategii. Długość cyklu przeglądu uwzględni skalę skutków nowej lub zmienianej strategii.

8. PROCES ZMIANY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

- 8.1. Niniejsza procedura określa proces, który zapewnia, że proponowane zmiany w przestrzeni powietrznej są inicjowane, uwzględniane, korygowane, zatwierdzone i implementowane w bezpieczny i kontrolowany sposób oraz zgodnie ze strategią i procedurami ustanowionymi przez KOSPP.
- 8.2. W kontekście procesu zmiany przestrzeni powietrznej, "*wnioskodawcy*" oznaczają: "upoważnione organa do składania propozycji dotyczących zmiany w przestrzeni powietrznej" (np. użytkowników przestrzeni powietrznej, instytucje zapewniające ATS itd.).
- 8.3. Wnioskodawca, identyfikując ewentualną potrzebę zmiany przestrzeni powietrznej, informuje krajowy KOSPP, który następnie będzie mógł doradzać w sprawach dotyczących ukierunkowania, projektowania, zarządzania bezpieczeństwem i konsultowania. Właścicielem wniosku zawsze będzie pozostawał wnioskodawca.
- 8.4. W miarę potrzeby, wnioskodawca prowadzi wstępne, nieformalne konsultacje, a w przypadku impasu lub zbytniego opóźnienia, może zwrócić się do KOSPP prosząc o

- udzielenie pomocy. KOSPP może wtedy podjąć decyzję, prawdopodobnie po kolejnych konsultacjach z podmiotem zgłaszającym sprzeciw, w przedmiocie rozstrzygnięcia problemu.
- 8.5. Po zakończeniu nieformalnych konsultacji, wnioskodawca składa formalny wniosek zawierający wszelkie niezbędne dane dotyczące zmiany.
- 8.6. W szczególnych przypadkach KOSPP będzie odpowiedzialne za analizę wniosku, formalne konsultacje, korektę wniosku, fazy zatwierdzenia i ustanowienia procesu.
- 8.7. Diagram przedstawiony w dodatku E ilustruje etapy i czynności procesu zmiany przestrzeni powietrznej.
- 8.8. Po zakończeniu formalnych konsultacji i ewentualnych poprawkach, KOSPP akceptuje formalnie projekt i uzgadnia z wnioskodawcą datę wejścia w życie. Wnioskodawca jest odpowiedzialny za opracowanie i następnie opublikowanie procedur operacyjnych ATC, jeżeli zajdzie taka potrzeba.
- 8.9. Dla pewnych poważniejszych zmian (np. obejmujących nowe procedury w wielu obszarach, przestrzeń powietrzną po obydwu stronach granicy państwa itd.), ICAO wymaga zachowania dwóch cykli AIRAC przed ogłoszeniem. Formalny proces może trwać siedem miesięcy (co musi zostać określone w docelowej dacie wejścia w życie). Niektóre zmiany mogą być wprowadzane w krótszym terminie. Jeśli jednak podlegają one publikacji w cyklu AIRAC, a nie będzie możliwe zachowanie pełnego cyklu AIRAC, to w takim przypadku nie można ich wprowadzić wcześniej.
- 8.10. Wszystkie znaczące zmiany przestrzeni powietrznej będą podlegały przeglądowi KOSPP dla zapewnienia skuteczności osiągania celów, dla których zostały zaprojektowane. Okres pomiędzy wprowadzeniem a dokonaniem przeglądu będzie uzależniony od złożoności i celu wprowadzania zmiany przestrzeni powietrznej. Termin przeglądu zostanie uzgodniony między KOSPP a wnioskodawcą przed wprowadzeniem zmian.
- 9. DYNAMICZNE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ**
- 9.1. W celu zachowania zgodności z dynamicznym zarządzaniem przestrzenią powietrzną, KOSPP deleguje swoją odpowiedzialność za wykonanie planowania przestrzeni powietrznej i związanych z tym ustaleń na poziom 2 lub 3 ASM.
- 9.2. Na poziomie 2 lub 3 ASM dopuszcza się codzienne wytyczanie stref ad hoc, w celu lepszego zaspokojenia potrzeb wojskowych i codzienne alokowanie scenariuszy tras ad hoc w celu lepszego dostosowania potrzeb przepływów ruchu.
- 9.3. *[Państwo musi określić kryteria i proces, dotyczące dynamicznego zarządzania przestrzenią powietrzną lub zamieścić odniesienie do dokumentów takich, jak porozumienia o współpracy (LoA), w których opublikowane są procedury koordynacji między zainteresowanymi użytkownikami przestrzeni powietrznej a instytucjami zapewniającymi ATS.]*
- 10. OPERACJE PO OBU STRONACH GRANICY**
- 10.1. **Strefa lotów po obu stronach granicy**
- 10.1.1. W celu zoptymalizowania struktury przestrzeni powietrznej w rejonach przygranicznych, ustanawia się strefy lotów po obu stronach granicy (CBA), umożliwiając wykonywanie lotów OAT bez żadnych przeszkód ze względu na granicę państwa.

- 10.1.2. *[Państwo musi określić kryteria i proces, dotyczące działań w zakresie CBA lub zamieścić odniesienie do dokumentów takich, jak porozumienia o współpracy (LoA), w których opublikowane są procedury koordynacji między zainteresowanymi użytkownikami przestrzeni powietrznej a instytucjami zapewniającymi ATS.]*
- 10.2. **CDR po obydwu stronach granicy**
- 10.2.1. W celu zoptymalizowania przepływu ruchu i utrzymania ciągłości lotu w obszarach przygranicznych, ustanawia się CDR po obydwu stronach granicy, umożliwiając wykonywanie lotów GAT bez żadnych przeszkód ze względu na granicę państwa.
- 10.2.2. *[Państwo musi określić kryteria i proces, dotyczące działań w zakresie CDR po obydwu stronach granicy]*
- 10.3. **Wiodąca AMC**
- 10.3.1. Dla potrzeb ustanowienia jednego organu do kontaktu z CFMU/CADF w sprawie zarządzania każdym CDR przebiegającym przez obszar odpowiedzialności [wykaz państw], AMC [wykaz państw] uzgodniły delegowanie ich odpowiedzialności za koordynację zharmonizowanej dostępności pojedynczego CDR i koordynację alokacji CBA do AMC [podać państwo], działającej jako wiodąca AMC.
- 10.3.2. *[Państwo musi określić kryteria i proces, dotyczące działań w zakresie głównego AMC lub zamieścić odniesienie do dokumentów takich, jak porozumienia o współpracy (LoA), w których opublikowane są procedury koordynacji między zainteresowanymi AMC]*
11. **WYTYCZANIE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**
- 11.1. W celu zapewnienia większej przejrzystości i przewidywalności środków zarządzania przestrzenią powietrzną oraz pogodzenia kolidujących potrzeb lotnictwa komercyjnego i wojskowego w zakresie wykorzystywania przestrzeni powietrznej, niezbędne jest ustalenie obiektywnych kryteriów projektowania przestrzeni powietrznej.
- 11.2. Aktualny Statut jest oparty o wytyczne i kryteria jednolitego procesu projektowania i zmian przestrzeni powietrznej ustanowionego w "Podręczniku planowania przestrzeni powietrznej EUROCONTROL".
- 11.3. Oprócz Podręcznika planowania przestrzeni powietrznej EUROCONTROL i uwzględnienia szczególnych krajowych struktur przestrzeni powietrznej i procedur ATS, Statut zawiera także odniesienia do "tytuł krajowego(ych) dokumentu(ów)", określającego wytyczne dla krajowej przestrzeni powietrznej. *(Niniejszy punkt ma zastosowanie jedynie wtedy, gdy Podręcznik planowania przestrzeni powietrznej EUROCONTROL nie jest stosowany sensu stricte).*
12. **PUBLIKACJA**
- 12.1. *Wyjaśnienie procesu ogłaszania, sposobów publikacji i związanego z tym harmonogramu, stosowanych do powiadamiania wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających ATS o polityce przestrzeni powietrznej i zmianach w przestrzeni powietrznej.*

Strona celowo pozostawiona pusta

WYKAZ DOKUMENTÓW DOTYCZĄCYCH ZARZĄDZANIA I PROJEKTOWANIA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

1. DOKUMENTY ICAO

Załącznik 2	Przepisy ruchu lotniczego
Załącznik 11	Służby ruchu lotniczego
Załącznik 15	Służby informacji lotniczej
Doc 4444	Procedury służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie ruchem lotniczym
Doc 7754	Europejski plan żeglugi powietrznej
Doc 8126	Podręcznik służb informacji lotniczej
Doc 8168	Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych (PANS-OPS, tom 1 i 2)
Doc 9426	Podręcznik planowania służb ruchu lotniczego
Doc 9554	Podręcznik dotyczący środków bezpieczeństwa odnoszących się do działań wojskowych potencjalnie niebezpiecznych dla operacji cywilnych statków powietrznych

2. DOKUMENTY UNII EUROPEJSKIEJ

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej

3. DOKUMENTY EUROCONTROL

Podręcznik zarządzania przestrzenią powietrzną EUROCONTROL

(EUROCONTROL Document ASM.ET1.ST08.5000-HBK-02-00 - 22 października 2003)

Wytyczne do implementacji koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA)

(EUROCONTROL Document ASM.ET1.ST08.5000-GUI-02-00 - 18 sierpnia 2003)

Strategia przestrzeni powietrznej EUROCONTROL dla państw ECAC

(EUROCONTROL Document ASM.ET1.ST03.4000-EAS-01-00 - 18 stycznia 2001)

Plan przejściowy do implementacji Strategii przestrzeni powietrznej EUROCONTROL dla państw ECAC

(EUROCONTROL Document ASM.ET1.ST03.4000-TPIAS-01-00 - 10 stycznia 2001)

Podręcznik planowania przestrzeni powietrznej EUROCONTROL

(EUROCONTROL Document ASM.ET1.ST03.4000.EAPM. 02-02 - 22 października 2003)

4. DOKUMENTY KRAJOWE

Strona celowo pozostawiona pusta

STRUKTURA KRAJOWEGO ORGANU DS. STRATEGII PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

[Wkleić strukturę Krajowego Organu ds. Strategii Przestrzeni Powietrznej, który zawiera wspólny cywilno-wojskowy organ odpowiedzialny za funkcje strategicznego ASM (patrz dział 3)]

Strona celowo pozostawiona pusta

KRAJOWY KOMITET DORADCZY DS. ZARZĄDZANIA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ

Zakres obowiązków

[Wkleić zakres obowiązków, określający zakres, cele, upoważnienie i zadania Krajowego Komitetu Doradczego ds. Zarządzania Przestrzenią Powietrzną. Jednakże, w zależności od wielkości organizacji ATS i mandatu Krajowego Organu Wysokiego Szczebla ds. Polityki Przestrzeni Powietrznej, zadania dedykowane komitetowi doradczemu mogą być wykonywane w Krajowym Organie Wysokiego Szczebla ds. Polityki Przestrzeni Powietrznej jako funkcja uzupełniająca (patrz pkt 3.2.4).]

Strona celowo pozostawiona pusta

PROCES FORMUŁOWANIA I PRZEGLĄDU STRATEGII PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

[Wkleić diagram ilustrujący państwowy proces stosowany do formułowania i przeglądu polityki przestrzeni powietrznej (patrz pkt 3.2.5 i rysunek 1).]

Strona celowo pozostawiona pusta

PROCES ZMIANY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

[Wkleić diagram ilustrujący państwowy proces zmiany przestrzeni powietrznej]

Strona celowo pozostawiona pusta

OPIS PLANU UŻYTKOWANIA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

1. AUP

- 1.1. "Plan użytkowania przestrzeni powietrznej" (AUP) jest oficjalnym środkiem do codziennej notyfikacji przez AMC alokacji krajowej przestrzeni powietrznej na następny dzień. AMC publikuje tylko **JEDEN** AUP na każdy dzień.
- 1.2. Zmiany alokacji przestrzeni powietrznej mogą być dokonywane przez AMC w drodze publikacji "Zaktualizowanego planu użytkowania przestrzeni powietrznej" (UUP) [patrz załącznik 6].
- 1.3. Ponieważ AUP nie są wysyłane indywidualnie do każdego AO, informacje dotyczące dostępności CDR w regionie ECAC są rozsyłane operatorom przez NM/CADF przez EAUP za pośrednictwem NOP oraz poprzez depeszę eAMI, w celach planowania lotu [patrz załącznik 7].

2. Przygotowanie, publikacja i dystrybucja AUP

- 2.1. AUP jest przygotowywany przez AMC i przesyłany do NM za pośrednictwem CIAM.
- 2.2. Podczas procedury koordynacji przed wydaniem AUP, projekty AUP będą używane i określane jako "projekt AUP". Projekt AUP będzie dostępny dla każdego AMC. W dowolnym momencie, będzie dostępny tylko **JEDEN** AUP na każdy dzień dla każdego AMC w depeszy "Planu użytkowania przestrzeni powietrznej" lub "projektu" określone w pierwszym wierszu nagłówka odpowiednio jako "projekt AUP" lub "Plan użytkowania przestrzeni powietrznej". Depesza "Planu użytkowania przestrzeni powietrznej" będzie precyzowana przez samą AMC w D-1 najpóźniej do godziny 1400 UTC lub w braku takiego sprecyzowania, automatycznie przez system NM, chyba że AMC poinformuje NM o późniejszym wydaniu AUP.
- 2.3. NM gromadzi i konsoliduje AUP oraz publikuje EAUP za pośrednictwem portalu NOP, a także przygotowuje depesze eAMI dla usługi B2B.

3. Opis AUP

- 3.1. Elementy znajdujące się w AUP są opisane poniżej, a ich podsumowanie w formie tabeli znajduje się na następnych stronach.
- 3.2. Nagłówek

- Pierwszy Wiersz: **Identyfikacja typu depeszy**
[np. Plan użytkowania przestrzeni powietrznej lub projekt AUP]
- Drugi Wiersz: **Identyfikacja organu wysyłającego**
[np. AMC: EDDAZAMC - GERMANY -]
- Trzeci Wiersz: **Określenie okresu ważności depeszy**
[np. 06/06/2008 06:00 - 07/06/2008 06:00]
Okres ważności obejmuje 24 godziny między godziną 0600 UTC następnego dnia, a 0600 UTC dnia kolejnego.

Ze względu na ciągłość operacji, ten czas musi być uważany za przedział czasu ograniczony z dołu (tj. początkiem okresu), ale nie ograniczony z góry (koniec okresu).

- Czwarty Wiersz:

Data i godzina nadania AUP

[np. 05/06/2008 13:53]

Oprócz typu depeszy określonego w pierwszym wierszu, AUP jest identyfikowany wg dnia i godziny nadania.

3.3. Listy ALPHA do GOLF

Dla każdej alokowanej struktury przestrzeni powietrznej wymienionej w AUP w następującej kolejności, poszczególne kolumny będą zawierały:

ALPHA	wykaz dostępnych CDR2;
BRAVO	wykaz tymczasowo zamkniętych stałych tras ATS i CDR1;
CHARLIE	wykaz aktywnych TRA/TSA oraz stref R i D zarządzanych przez AMC (AMA);
DELTA	wykaz stref niezarządzanych przez AMC (NAM), dla których zgłoszono zmienione wykorzystanie do AMC;
ECHO	wykaz RCA, jeżeli aktywowano;
GOLF	dodatkowe informacje

- Pierwsza Kolumna

Numer

[np. 1]

Każda wymieniona struktura przestrzeni powietrznej jest oznaczona kolejnym numerem i zawiera tylko **jeden** "okres ważności" i **jeden** "przedział wysokości" dla każdego elementu. Dla każdej listy ALPHA do ECHO, numery kolejne zaczynają się od [1] dla pierwszego elementu z listy w porządku alfanumerycznym. Górne i dolne trasy ATS, posiadające tę samą nazwę, są umieszczane jedna nad drugą.

W celu zaspokojenia potrzeb różnych odbiorców AUP, poszczególne listy ALPHA do ECHO mogą być podzielone wg FIR/UIR, z zachowaniem niepowtarzalnych kolejnych numerów, w celu umożliwienia ich identyfikacji w UUP, w razie odwołania lub zmiany alokacji.

- Druga Kolumna:

Opis drogi

[np. UR 80 PERDU TBO lub LF-D 31 CAZAUX lub UF REIMS]

Każda struktura przestrzeni powietrznej jest określana w następujący sposób:

listy ALPHA & BRAVO, oznacznik trasy z AIP ENR 3-2 i dwa oznaczniki ICAO pierwszego i ostatniego punktu danej trasy ATS; Dla DCT, numer ID opisany w Dodatku 4 RAD, następnie dwa oznaczniki ICAO pierwszego i ostatniego punktu zainteresowanego DCT

- Trzecia Kolumna:

listy CHARLIE & DELTA, oznacznik z AIP ENR 5 i, w miarę potrzeby, nazwa danej przestrzeni powietrznej lub jej części;

lista ECHO, ID państwa publikującego Suplement NOTAM/AIP + nazwa ćwiczenia/specjalnego zdarzenia lub numer Suplementu NOTAM/AIP

lista FOXTROT, oznacznik lotniska z AIP AD 2 + oznacznik używany dla SID/STAR

Przedział wysokości

[np. F110 - F240 lub F250 - UNL lub GND lub SFC - 900M AGL]

Przedziały wysokości każdej struktury przestrzeni powietrznej są określane w następujący sposób:

lista ALPHA, górne i dolne granice trasy ATS lub jej części dostępne dla odpowiednich poziomów lotów IFR łącznie;

lista BRAVO, górne i dolne granice trasy ATS lub jej części zamknięte dla odpowiednich poziomów lotów IFR łącznie;

listy CHARLIE do ECHO, górne i dolne granice danej przestrzeni powietrznej, wyrażone w poziomach lotu, wysokości bezwzględnej lub względnej, łącznie z podanymi wartościami;

lista FOXTROT, ze względu na różne wysokości/FL stosowane w opisach SID/STAR, należy zastosować "Nie dotyczy (Not Applicable)(N/A)";

Uwaga: ze względu na technologię stosowaną przez system NM, EAUP opublikowany na portal NOP, będzie wykorzystywał średni FL jak opisano w pkt 6.1.3.

- Czwarta Kolumna:

Okres ważności

[np. 12:05 - 06:00]

Dla każdej alokowanej struktury przestrzeni powietrznej wymienionej w ALPHA do ECHO, "okres ważności" nie przekracza 24-godzinnego okresu ważności AUP. W AUP powtarza się codziennie wszystkie dane dotyczące więcej niż jednego dnia. "Okres ważności" wyrażony w grupach dni/godzin, wskazujący początek i koniec oznacza, w zależności do listy:

Lista ALPHA, „okres użytkowania”;
Lista BRAVO, „okres zamknięcia”;
Lista CHARLIE, „okres użytkowania”;
Lista DELTA, „okres zmienionego użytkowania”;
Lista ECHO, „okres użytkowania”;
Lista FOXTROT „okres zamknięcia”

Ze względów ciągłości operacji, ten czas musi być uważany za przedział czasu ograniczony z dołu (tj. początkiem okresu), ale nie ograniczony z góry (koniec okresu). Data będzie dotyczyła tylko dnia, a czas będzie podany w godzinach i minutach.

- Piąta Kolumna:

Ograniczenie FUA/EU

Niniejsza kolumna pozwala AMC na wskazanie, kiedy wymagane jest ograniczenie NM zgodnie z tym, co następuje:

Listy CHARLIE do DELTA kiedy ograniczenie FUA jest wymagane;

Lista ECHO kiedy ograniczenie FUA jest wymagane;

Ograniczenie FUA/EU powinno być dostępne w CACD. Wymagana jest koordynacja z krajową odpowiedzialną władzą, w celu określenia jej definicji.

- Szósta Kolumna:

FBZ

Niniejsza kolumna pozwoli AMC na wskazanie, kiedy FBZ jest wymagane, zgodnie z tym co następuje:

Listy CHARLIE do ECHO kiedy aktywacja FBZ jest wymagana;

FBZ powinno być dostępne w CACD. Wymagana jest koordynacja z krajową odpowiedzialną władzą, w celu określenia jej definicji.

- Siódma/Ósma Kolumna:

Jednostka odpowiedzialna i/lub pole uwag

[np. Ciąg dalszy patrz AUP Germany EDDFFIR lub ETNT → BOMBING → 3 /F4]

Dla każdej alokowanej struktury przestrzeni powietrznej wymienionej w ALPHA do ECHO, "Rubryka Uwag (Remarks Field)" może być stosowana do wstawienia wszelkich szczególnych komentarzy;

Lista ALPHA, kiedy kontynuacja trasy ATS była koordynowana z sąsiadującym(i) państwem(ami) w przylegającym FIR/UIR [następująca informacja zostanie udzielona "Ciąg dalszy patrz AUP + nazwa państwa + oznacznik FIR/UIR"] lub [informacje o skonsolidowanej części CDR2 powszechnie dostępnej są podawane tylko raz w AUP wyznaczonego głównego AMC];

Lista BRAVO, jeżeli ze względu bezpieczeństwa informacja o zamknięciu trasy ATS musi być powtórzona w EAUP, wyraz "NOTAM" dołącza się bez podawania dalszych szczegółów;

Listy CHARLIE do ECHO, jednostka odpowiedzialna może być określona dla danej przestrzeni powietrznej w czasie określonym w okresie ważności, wtedy pole uwag może być podzielone na dwie części, oddzielone tabulatorem, w celu wskazania dodatkowych informacji takich, jak rodzaj aktywności oraz liczba i typ statków powietrznych.

3.4. Informacje dodatkowe

Na koniec, wszelkie dodatkowe informacje mogą być dodane otwartym tekstem na końcu depeszy (LISTA GOLF).

FORMAT I TREŚĆ PLANU UŻYTKOWANIA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

TYP DEPEZDY	"Plan użytkowania przestrzeni powietrznej" lub "Projekt AUP"
-------------	--

JEDNOSTKA WYSYŁAJĄCA-	NAZWA AMC
-----------------------	-----------

OKRES WAŻNOŚCI	D/0600 D+1/0600
----------------	-----------------

DATA/GODZINA NADANIA	(D-1/ 1400 najpóźniej)
----------------------	------------------------

ALPHA:

LISTA DOSTĘPNYCH CDR KATEGORII 2

Numer	Oznacznik	Przedział wysokości	Okres ważności	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.	Oznacznik trasy z AIP ENR 3-2 i oznaczniki ICAO pierwszego i ostatniego punktu części danej trasy	<u>Górne i dolne granice odpowiednich poziomów lotów IFR włącznie</u>	Grupy data/godzina wskazujące początek i koniec <u>okresu użytkowania</u>	Wszelkie dodatkowe informacje pisane prostym językiem.

BRAVO:

LISTA ZAMKNIĘTYCH TRAS ATS I CDR KATEGORII 1

Numer	Oznacznik	Przedział wysokości	Okres ważności	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.	Oznacznik trasy z AIP ENR 3-2 i oznaczniki ICAO pierwszego i ostatniego punktu części danej trasy	<u>Górne i dolne granice odpowiednich poziomów lotów IFR włącznie</u>	Grupy dat/godzin wskazujące początek i koniec <u>okresu zamknięcia</u>	Wszelkie dodatkowe informacje pisane prostym językiem.

CHARLIE :

LISTA TRA/TSA ORAZ STREF R I D "ZARZĄDZANYCH PRZEZ AMC" (AMA)

Numer	Oznacznik	Przedział wysokości	Okres ważności	Jednostka odpowiedzialna	FUA	FBZ	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.	Oznacznik z AIP ENR 5 i nazwa danej przestrzeni powietrznej lub jej części.	Górne i dolne granice danej przestrzeni powietrznej, wyrażone w poziomach lotu.	Grupy dat/godzin wskazujące początek i koniec <u>okresu użytkowania</u>	Jednostka odpowiedzialna za daną przestrzeń powietrzną w czasie określonym w okresie ważności.	TAK lub NIE dla akty wacji	TAK lub NIE dla akty wacji	Wszelkie dodatkowe informacje pisane prostym językiem.

DELTA :

LISTA STREF R I D "NIEZARZĄDZANYCH PRZEZ AMC" (NAM)

Numer	Oznacznik	Przedział wysokości	Okres ważności	Jednostka odpowiedzialna	FUA	FBZ	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.	Oznacznik z AIP ENR 5 i nazwa danej przestrzeni powietrznej lub jej części.	Górne i dolne granice danej przestrzeni powietrznej, wyrażone w poziomach lotu.	Grupy dat/godzin wskazujące początek i koniec <u>okresu użytkowania</u>	Jednostka odpowiedzialna za daną przestrzeń powietrzną w czasie określonym w okresie ważności.	TAK lub NIE dla aktywacji	TAK lub NIE dla aktywacji	Wszelkie dodatkowe informacje pisane prostym językiem.

ECHO :

LISTA PRZESTRZENI POWIETRZNYCH O ZREDUKOWANEJ KOORDYNACJI (RCA)

Numer	Oznacznik	Przedział wysokości	Okres ważności	Jednostka odpowiedzialna	EU	FBZ	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.	Oznacznik z LoA i nazwa danej przestrzeni powietrznej.	Górne i dolne granice danej przestrzeni powietrznej, wyrażone w poziomach lotu.	Grupy dat/godzin wskazujące początek i koniec <u>okresu użytkowania</u>	Jednostka odpowiedzialna za daną przestrzeń powietrzną w czasie określonym w okresie ważności.	TAK lub NIE dla aktywacji	TAK lub NIE dla aktywacji	Wszelkie dodatkowe informacje pisane prostym językiem.

FOXTROT :

LISTA ZAMKNIĘTYCH SID I STAR

Numer	Oznacznik	Przedział wysokości	Okres ważności	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.		N/A	Grupy dat/godzin wskazujące początek i koniec <u>okresu użytkowania</u>	Wszelkie dodatkowe informacje pisane prostym językiem.

GOLF :

INFORMACJE DODATKOWE

Wszelkie dodatkowe informacje otwartym tekstem, a w przypadku braku wstawić „NIL”.

Strona celowo pozostawiona pusta

FIKCYJNY PRZYKŁAD "UUP"**ZAKTUALIZOWANY PLAN UŻYTKOWANIA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**

AMC : LFFAZAMC - FRANCE -
VALIDITY : 13/09/2008 12:00 - 14/09/2008 06:00
TIME OF TRANSMISSION:

LFFFUIR

A) Available Category 2 CDR:

Nr	Route	Portion		FL Min	FL Max	From	Until	Remark
1	UL851	LUVAL	EPL	F215	F285	06:00	09:15	
2	UL851	LUVAL	EPL	F215	F285	12:30	16:00	
....								
8	UZ706	CTL	ARDEN	F300	F460	15:30	22:00	
9	UZ707	FAMEN	BSM	F270	F460	06:00	08:00	

B) Closed ATS Routes and Category 1 CDR:

Nr	Route	Portion		FL Min	FL Max	From	Until	Remark
1	UN858	ABRIX	CGC	F195	F460	10:00	12:30	NOTAM A2238

C) TRA/TSA Manageable Areas (AMA):

Nr	Area	FL Min	FL Max	From	Until	Resp. Unit	FUA	FBZ	Remark
1	CBA1A	F115	UNL	07:15	08:15	LFYA	YES	NO	LFFFFIR
2	CBA1A	F115	UNL	08:30	09:30	LFYA	YES	NO	LFFFFIR
3	CBA1B	F225	UNL	07:15	08:15	LFYA	YES	NO	
4	LFTSA10A	F195	F315	07:15	10:00	LFXO	NO	NO	ARA
5	LFTSA10B1	F195	F315	07:15	10:00	LFXO	NO	NO	ARA
6	LFTSA20A	F195	UNL	07:15	07:45	LFYA	NO	NO	
...									
41	TSA9B	F285	UNL	06:00	10:00	LFXO	YES	YES	

D) Non AMC-manageable areas (NAM):

Nr	Area	FL Min	FL Max	From	Until	Resp. Unit	FUA	FBZ	Remark
1	CER BORD	F205	F450	08:00	17:30	LFFAZAMC	NO	YES	
2								

E) Special/Temporary Events

Nr	Area	FL Min	FL Max	From	Until	Resp. Unit	FUA	FBZ	Remark
	NIL								

F) SIDs and STARs closed:

Nr	Area	FL Min	FL Max	From	Until	Resp. Unit	Remark
	NIL						

G) Additional information

NIL

FIKCYJNY PRZYKŁAD "PROJEKT UUP"

PROJEKT UUP

AMC : LFFAZAMC - FRANCE -
VALIDITY : 11/07/2002 06:00 - 12/07/2002 06:00
TIME OF TRANSMISSION: 10/07/2002 13:50

LFFFUIR

A) Available Category 2 CDR:

Nr	Route	Portion		FL Min	FL Max	From	Until	Remark
1	UG29	PTV	ADEKA	F215	F460	06:00	23:00	
2	UG52	AGN	TBO	F195	F460	21:45	23:00	
3	UL851	LUVAL	EPL	F215	F285	06:00	10:30	

B) Closed ATS Routes and Category 1 CDR:

NIL

C) TRATSA Manageable Areas (AMA):

NIL

D) Non AMC-manageable Areas (NAM):

NIL

E) Special Events:

NIL

F) SIDs and STARs closed:

NIL

G) Additional information:

NIL

Załącznik 6**OPIS ZAKTUALIZOWANEGO PLANU UŻYTKOWANIA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ****1. Zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej**

- 1.1 Po tym jak AMC zakończy proces przydziału i opublikuje odpowiednio „Plan użytkowania przestrzeni powietrznej” (AUP) [patrz Załącznik 5], konieczne mogą być zmiany przydziału przestrzeni powietrznej, mające na celu osiągnięcie korzyści wynikających z odwołania wcześniej rezerwowanej struktury przestrzeni powietrznej lub z dostarczenia informacji o nowym przydziale stref. Zmiany przydziału przestrzeni powietrznej będą ogłaszane przez AMC poprzez „Zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej” (UUP).
- 1.2 Nowa dostępność lub zamknięcie CDR, opisane w UUP, będzie opublikowane za pośrednictwem EUUP na portalu NOP, a baza danych CADC zostanie odpowiednio zaktualizowana.
- 1.3 UUP zawiera zmiany w stosunku do bieżącego AUP. W szczególności, UUP będzie zawierał szczegółowe informacje o:
- Odwołaniu TRA/TSA, które były przydzielone w bieżącym AUP;
 - Nowym przydziale TRA/TSA;
 - Nowej dostępności CDR2 lub RCA wynikającej z odwołania TRA/TSA;
 - Nowym zamknięciu CDR lub RCA będącym wynikiem nowego przydziału TRA/TSA;
 - Zmianach przeprowadzonych w stosunku do CDR lub RCA wymienionych w bieżącym AUP;
 - Zmianach w lub odwołaniu zamkniętych tras ATS, DCT lub CDR1, stref R i D zarządzanych przez AMC oraz niezarządzanych przez AMC stref wymienionych w bieżącym AUP.
- 1.4 UUP stanowi zdjęcie i zawiera pełną informację na temat przydziału przestrzeni powietrznej dla odpowiedniego okresu ważności. W konsekwencji, zamknięcie CDR2 zostanie usunięte z listy ALPHA a ponownie otwarte trasy ATS, DCT lub CDR1 będą usunięte z listy BRAVO. Zwolnione strefy będą usunięte z list CHARLIE do ECHO. Ponownie otwarte (ze względu na zwolnione strefy) SID i STAR zostaną usunięte z listy FOXTROT. Funkcja „Porównaj” aplikacji CIAM przedstawi różnice w stosunku do poprzednich AUP/UUP.

2. Przygotowanie, publikacja i dystrybucja AUP

- 2.1 UUP zostanie przygotowany przez AMC, w tym samym wspólnym formacie co AUP i dystrybuowany do NM.
- 2.2 Informacja UUP zostanie wykorzystana przez NM/CADF w celu stworzenia depechy eAMI, jak również udostępnienia na portalu NOP.
- 2.3 UUP będzie przygotowany za pomocą oprogramowania CIAM dostępnego na terminalach NM.

3. Opis UUP

- 3.1 UUP będzie zawierał listy w takiej samej kolejności jak AUP, a dla łatwości odniesienia się, numer elementu każdej zmienianej trasy/przestrzeni powietrznej w UUP będzie taki sam jak numer elementu w zmienianym AUP.

3.2 Elementy znajdujące się w UUP są opisane poniżej, a ich podsumowanie w formie tabeli znajduje się na następnych stronach.

3.3 Nagłówek

- Pierwszy Wiersz: **Identyfikacja typu depeszy**
[np. Zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej]
- Druqi Wiersz: **Identyfikacja organu wydającego**
[np. AMC EDDAZAMC – GERMANY]
- Trzeci Wiersz: **Określenie okresu ważności depeszy**
[np. 08/06/2008 12:00 – 09/06/2008 06:00]
Okres ważności UUP nie będzie wykraczać poza okres ważności AUP, który zmienia i będzie się kończył w tym samym czasie.
Tak samo jak dla AUP, ze względu na ciągłość operacji, ten czas musi być uważany za przedział czasu ograniczony z dołu (tj. początkiem okresu), ale nie ograniczony z góry (koniec okresu).
- Czwarty Wiersz: **Data i godzina nadania UUP**
[np. 08/06/2008 08:53]
Oprócz typu depeszy określonego w pierwszym wierszu, UUP jest identyfikowany wg dnia i godziny nadania, w celu zapewnienia, że UUP będący w użyciu jest najnowszy.

3.4 Listy ALPHA do GOLF

UUP będzie zawierał listy w tej samej kolejności co AUP.

ALPHA	Zmieniona wykaz dostępnych CDR2;
BRAVO	Zmieniony wykaz tymczasowo zamkniętych tras ATS i CDR1;
CHARLIE	Zmieniony wykaz aktywnych TRA/TSA oraz stref R i D zarządzanych przez AMC (AMA);
DELTA	Zmieniony wykaz stref nie zarządzanych przez AMC (NAM);
ECHO	Zmieniony wykaz modyfikowanych specjalnych/ tymczasowych wydarzeń;
FOXTROT	W stosownych wypadkach zmieniony wykaz zamkniętych SID i STAR;
GOLF	Dodatkowe informacje

Dla każdej zmienianej struktury przestrzeni powietrznej wymienionej w UUP, kolumny będą zawierały:

- Pierwsza Kolumna: **Numer**
[np. 3]
Dla łatwości odniesienia się, numer każdego elementu zmienianej trasy/przestrzeni powietrznej w UUP, będzie taki sam jak numer elementu w zmienianym AUP. Dla nowo dostępnych struktur przestrzeni powietrznej, w celu uniknięcia pomyłki, będzie użyty kolejny numer, następujący po tym ostatnio użytym w zmienianym AUP.
Tam gdzie dwie lub więcej struktur przestrzeni powietrznej jest zastępowane w UUP przez jedną,

- Druża Kolumna:

druga i kolejne struktury przestrzeni powietrznej muszą również pojawić się w UUP, ale wyłącznie ze słowem „usunięto” w Rubryce uwag (Remarks field). W celu spełnienia wymagań zróżnicowanych czytelników UUP, różne listy ALPHA do ECHO mogą być podzielone przez FIR/UIR, jednak z zachowaniem ich unikalnej sekwencji liczbowej w kolejności alfanumerycznej w oryginalnym AUP.

Oznaczenie

[np. UR 80 PERDU TBO lub LF-TSA 42 lub UF REIMS]

Każda zmieniona struktura przestrzeni powietrznej będzie identyfikowana jak następuje:

Listy ALPHA & BRAVO, oznaczenie trasy z AIP ENR 3-2 i dwa oznaczenia z ICAO, pierwszego i ostatniego punktu danej trasy ATS. Dla DCT numer ID opisany w Dodatku 4 RAD, następnie dwa oznaczenia ICAO, pierwszego i ostatniego punktu DCT, którego to dotyczy.

Listy CHARLIE & DELTA, oznacznik z AIP ENR 5 i, w miarę potrzeby, nazwa danej przestrzeni powietrznej lub jej części.

Lista ECHO, ID państwa publikującego Suplement NOTAM/AIP + nazwa ćwiczenia/specjalnego wydarzenia lub numer Suplementu NOTAM/AIP.

Lista FOXTROT, oznacznik lotniska z AIP AD 2 + oznacznik używany dla SID/STAR.

- Trzecia Kolumna:

Przedział wysokości

[np. F110 – F240 lub F250 – UNL lub GND lub SFC – 900M AGL]

Każda zmieniana struktura przestrzeni powietrznej będzie opisana pionowo jak następuje:

Lista ALPHA, górne i dolne granice trasy ATS lub jej części dostępne dla odpowiednich poziomów lotów IFR włącznie.

Lista BRAVO, górne i dolne granice trasy ATS lub jej części zamknięte dla odpowiednich poziomów lotów IFR włącznie.

Listy CHARLIE do ECHO, górne i dolne granice danej przestrzeni powietrznej, wyrażone w poziomach lotu, wysokości bezwzględnej lub względnej łącznie z podanymi wartościami.

Lista FOXTROT, ze względu na różne wysokości/FL stosowane w opisach SID/STAR, należy zastosować „Nie dotyczy” (Not Applicable)(N/A).

Uwaga, ze względu na technologię stosowaną przez system NM, EAUP opublikowany na portalu NOP, będzie korzystać ze średniego FL, jak opisano w pkt. 6.1.3.

- Czwarta Kolumna:

Okres ważności

[np. 12:05 – 06:00]

Dla każdej zmienianej struktury przestrzeni powietrznej wskazanej w listach ALPHA do ECHO, „okres ważności” nie przekracza okresu ważności

UUP. „Okres ważności” wyrażony poprzez grupy data/czas, wskazujący początek i koniec oznacza, w zależności od listy:

Lista ALPHA	„okres użytkowania”
Lista BRAVO	„okres zamknięcia”
Lista CHARLIE	„okres użytkowania”
Lista DELTA	„okres zmienionego użytkowania”
Lista ECHO	„okres użytkowania”
Lista FOXTROT	„okres zamknięcia”
Lista GOLF	Dodatkowe informacje

W celu zachowania ciągłości okres ważności powinien być wzięty pod uwagę, jako półotwarty przedział czasu, ze zdefiniowaną granicą początkową i bez granicy końcowej. Data będzie odnosiła się wyłącznie do dnia a czas będzie wyrażony w godzinach i minutach.

- Piąta Kolumna:

Ograniczenie FUA/EU

Niniejsza kolumna pozwala AMC na wskazanie, kiedy wymagane jest ograniczenie NM zgodnie z następującym:

Listy CHARLIE do DELTA kiedy ograniczenie FUA jest wymagane;

Lista ECHO kiedy ograniczenie FUA jest wymagane;

Ograniczenie FUA/EU powinno być dostępne w CACD. Wymagana jest koordynacja z krajową odpowiedzialną władzą, w celu określenia jej definicji.

- Szósta Kolumna:

FBZ

Niniejsza kolumna pozwoli AMC na wskazanie, kiedy FBZ jest wymagane, zgodnie z następującym: Listy CHARLIE do ECHO kiedy aktywacja FBZ jest wymagana.

FBZ powinno być dostępne w CACD. Wymagana jest koordynacja z krajową odpowiedzialną władzą, w celu określenia jej definicji.

- Siódma/Ósma Kolumna:

Jednostka odpowiedzialna i/lub rubryka uwag

[np. Usunięto lub ETNT BOMBING 3/F4]

Dla każdej zmienianej struktury przestrzeni powietrznej wskazanej w listach ALPHA do ECHO, rubryka uwag może być wykorzystana do wstawienia specyficznych komentarzy.

Lista ALPHA, kiedy kontynuacja trasy ATS była koordynowana z sąsiadującym(i) państwem(ami) w przylegającym FIR/UIR [następująca informacja zostanie udzielona „Ciąg dalszy patrz AUP + nazwa państwa + oznacznik FIR/UIR”] lub [informacje o skonsolidowanej części CDR2 powszechnie dostępnej są podawane tylko raz w AUP wyznaczonego głównego AMC];

Lista BRAVO, jeżeli ze względu bezpieczeństwa informacja o zamknięciu trasy ATS musi być powtórzona w EAUP, wyraz „NOTAM” dołącza się bez podawania dalszych szczegółów.

Listy CHARLIE do ECHO, jednostka

odpowiedzialna może być określona dla danej przestrzeni powietrznej w czasie określonym w okresie ważności, wtedy rubryka uwag może być podzielona na dwie części, oddzielone tabulatorem, w celu wskazania dodatkowych informacji takich jak: rodzaj aktywności oraz liczba i typ statków powietrznych.

3.5 Informacje dodatkowe

Wszelkie dodatkowe informacje mogą być dodane otwartym tekstem na końcu depezy (Lista GOLF).

FORMAT I TREŚĆ ZAKTUALIZOWANEGO PLANU UŻYTKOWANIA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

TYP DEPEZY	"Zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej"
------------	---

JEDNOSTKA WYSYŁAJĄCA	NAZWA AMC
----------------------	-----------

OKRES WAŻNOŚCI	D/ xx D+1/0600
----------------	----------------

DATA/GODZINA NADANIA	Czas dnia
----------------------	-----------

ALPHA:

LISTA DOSTĘPNYCH CDR KATEGORII 2

Numer	Opis drogi	Przedział wysokości	Okres ważności	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.	Oznacznik trasy z AIP ENR 3-2 i oznaczniki ICAO pierwszego i ostatniego punktu części danej trasy	<u>Górne i dolne granice odpowiednich poziomów lotów IFR włącznie</u>	Grupy data/godzina wskazujące początek i koniec okresu użytkowania	Wszelkie dodatkowe informacje pisane prostym językiem.
		Jeżeli element AUP jest anulowany, ta rubryka nie będzie wypełniona.		Kiedy dwa lub więcej elementów w AUP jest zastępowane przez jeden w UUP, drugi i kolejny muszą pojawić się w UUP razem ze słowem „Usunięto” („Delated”).

BRAVO:

LISTA ZAMKNIĘTYCH TRAS ATS I CDR KATEGORII 1

Numer	Opis drogi	Przedział wysokości	Okres ważności	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.	Oznacznik trasy z AIP ENR 3-2 i oznaczniki ICAO pierwszego i ostatniego punktu części danej trasy	<u>Górne i dolne granice odpowiednich poziomów lotów IFR włącznie</u>	Grupy dat/godzin wskazujące początek i koniec okresu zamknięcia	Wszelkie dodatkowe informacje pisane prostym językiem.
		Jeżeli element AUP jest anulowany, ta rubryka nie będzie wypełniona.		Jeżeli element AUP jest anulowany, ta rubryka będzie zawierać wyraz „Usunięto” („Delated”).

CHARLIE :

LISTA TRA/TSA ORAZ STREF R I D "ZARZĄDZANYCH PRZEZ AMC" (AMA)

Numer	Oznacznik	Przedział wysokości	Okres ważności	Jednostka odpowiedzialna	FUA	FBZ	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.	Oznacznik z AIP ENR 5 i nazwa danej przestrzeni powietrznej lub jej części.	Górne i dolne granice danej przestrzeni powietrznej, wyrażone w poziomach lotu. Jeżeli element AUP jest anulowany, ta rubryka nie będzie wypełniona.	Grupy dat/godzin wskazujące początek i koniec <u>okresu użytkowania</u>	Jednostka odpowiedzialna za daną przestrzeń powietrzną w czasie określonym w okresie ważności.	TAK lub NIE dla aktywacji	TAK lub NIE dla aktywacji	Jeżeli element AUP jest anulowany, ta rubryka będzie zawierać wyraz „Usunięto” („Deleted”).

DELTA :

LISTA STREF R I D "NIEZARZĄDZANYCH PRZEZ AMC" (NAM)

Numer	Oznacznik	Przedział wysokości	Okres ważności	Jednostka odpowiedzialna	FUA	FBZ	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.	Oznacznik z AIP ENR 5 i nazwa danej przestrzeni powietrznej lub jej części.	Górne i dolne granice danej przestrzeni powietrznej, wyrażone w poziomach lotu.	Grupy dat/godzin wskazujące początek i koniec <u>okresu zmienionego użytkowania</u>	Jednostka odpowiedzialna za daną przestrzeń powietrzną w czasie określonym w okresie ważności.	TAK lub NIE dla aktywacji	TAK lub NIE dla aktywacji	Wszelkie dodatkowe informacje pisane prostym językiem.

ECHO :

LISTA PRZESTRZENI POWIETRZNYCH O ZREDUKOWANEJ KOORDYNACJI (RCA)

Numer	Oznacznik	Przedział wysokości	Okres ważności	Responsible Unit	FUA	FBZ	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.	Oznacznik z LoA i nazwa danej przestrzeni powietrznej.	Górne i dolne granice danej przestrzeni powietrznej, wyrażone w poziomach lotu.	Grupy dat/godzin wskazujące początek i koniec <u>okresu użytkowania</u>	Jednostka odpowiedzialna za daną przestrzeń powietrzną w czasie określonym w okresie ważności.	TAK lub NIE dla aktywacji	TAK lub NIE dla aktywacji	Wszelkie dodatkowe informacje pisane prostym językiem.

FOXTROT :

LISTA ZAMKNIĘTYCH SID I STAR

Numer	Oznacznik	Przedział wysokości	Okres ważności	Uwagi
Numer kolejny począwszy od [1] dla pierwszego elementu.	Oznacznik lotniska z AIP AD 2 + oznacznik używany dla SID/STAR	N/A	Grupy data/godzina wskazujące początek i koniec <u>okresu użytkowania</u>	Wszelkie dodatkowe informacje pisane prostym językiem.

Strona celowo pozostawiona pusta

PRZYKŁAD STRONY W AIP DOTYCZĄCEJ PROCESU WCZESNEGO DOSTĘPU DO TRAS WEEKENDOWYCH

(zamieszczają państwa, które jeszcze nie opublikowały takich informacji)

ENR 3.X

Proces wczesnego dostępu do tras weekendowych – uzgodnione procedury

1. Wstęp
(zamieszcza każde państwo)
2. W następstwie konsensusu osiągniętego na poziomie międzynarodowym (patrz pkt 3.3.1.1), że wczesny dostęp do tras weekendowych/warunkowych dróg lotniczych jest przyznawany w okresie letnim na co najmniej 26 piątków, zastosowanie mają następujące przepisy:

Wczesny dostęp do tras weekendowych/warunkowych dróg lotniczych (CDR1) jest przyznawany od pierwszego piątku w maju do ostatniego piątku w październiku włącznie, od godziny 1000 UTC w piątek do godziny 0600 UTC w poniedziałek.
3. Operatorzy statków powietrznych są zachęceni do skorzystania z tej dodatkowej dostępności tras weekendowych/warunkowych dróg lotniczych, a w celu uzyskania danych szczegółowych o wszelkich zmianach i dla celów planowania lotu odpowiednio powinni sprawdzić suplementy AIP, NOTAM i codzienną CRAM.
4. Trasy weekendowe/warunkowe drogi lotnicze ujęte w tych rocznych porozumieniach międzynarodowych są wymienione na następujących stronach.
(Każde państwo powinno zamieścić wykaz tras objętych porozumieniem o wczesnym dostępie, wraz z ich określeniem, - np. jako CDR1 podczas weekendów i w nocy, a jako CDR2 w pozostałą część tygodnia).

PRZYKŁAD PUBLIKACJI TRAS OBJĘTYCH POROZUMIENIEM O WCZESNYM DOSTĘPIE

ENR 3.x

Od: xx marca 20xx

Identification Significant Points	Mag Track	Dist (NM)	Maximum Minimum	Directions Odd Even	Remarks Controlling Unit
UJ 158 _Barmen DVORTAC (BAM) N 51 19 40 E 007 10 38 AGENI (UIR BDRY) N 50 45 E 006 02 Olno DVOR/DME (LNO) N 50 35 09 E 005 42 36					1. Not available for DEP EDLL except EDDG.
	203 023	6	FL 660 FL 250	↓ ↑	2. CDR1 - Every weekend Fri 1700 (1600) - Mon 0600 (0500)
		20			- Every night 2300 (2200) - 0600 (0500)
					3. CDR2 - Every day Mon - Thu 0600 (0500) - 2300 (2200) Fri 0600 (0500) - 1700 (1600) Maastricht UAC
L 620 ARNEM N 52 05 47 E 006 04 36 SONEB (FIR BDRY) N 52 01 25 E 006 45 51 SUVOX N 51 58 09 E 007 06 29 Hamm DVOR/DME (HMM) N 51 51 25 E 007 42 30 EXOBA N 51 46 02 E 008 19 37 NOMKA N 51 26 52 E 010 30 07 SULED N 51 09 43 E 012 13 48 EKPEK N 50 57 52 E 013 19 17 BESIP N 50 56 07 E 013 29 07 OMELO N 50 50 16 E 014 00 03	099.5	25.8			1. Between SUVOX and EXOBA only for DEP EHAA to continue after EXOBA on UL620.
	104.2	13.2			2. Below FL180 only available for DEST ETUO, EDLP and EDDG
	106.6	23.3		↓	Langen ACC
	103.0	23.7			
					3. At BESIP transition to T203 and Q240 not possible.
					4. Between SULED and BESIP FL 100 - FL 240
	104.1	137.3	FL 240 5000 ft MSL	↓	CDR1 Every weekend Fri 1100 (1000) - Mon 0700 (0600) Every night 2300 (2200) - 0600 (0500) CDR2 Other times ALTN route: Z21 5. After LISBA not available for DEST LKPR, LKKB, LKVO. These flights shall file T620. Munchen ACC

PRZYKŁAD WSPÓLNEGO SUPLEMENTU AIP DLA COROCZNEJ NOTYFIKACJI RÓŻNIC KRAJOWYCH

Wstęp (zamieszcza każde państwo).

Zgodnie z procedurami uzgodnionymi w Podręczniku planowania przestrzeni powietrznej EUROCONTROL, jeżeli trasy EAW nie są stosowane w państwach uczestniczących przez jeden lub więcej z 26 piątków sezonu letniego, opublikowanych w krajowym AIP (ENR) lub wykaz odpowiednich CDR musi być zmieniony, to różnice krajowe są notyfikowane operatorom statków powietrznych i organom służb ruchu lotniczego na początku marca przed sezonem letnim, w drodze wspólnego suplementu AIP publikowanego przez każde zainteresowane państwo.

Po przeprowadzeniu niezbędnego procesu koordynacji między właściwymi państwami, ustalono, że trasy EAW nie będą stosowane w następujące piątki sezonu letniego 2008:

Piątek 04/05/08	Francja – France UIR Belgia – Brussels UIR France
Piątek 11/05/08	France UIR Belgia – Brussels UIR Szwajcaria – Switzerland UIR
Piątek 15/06/08	Dania – Copenhagen FIR Wielka Brytania – London UIR Holandia – Amsterdam FIR
Piątek 24/08/08	Republika Czech – Praha FIR Polska – Warszawa FIR

Właściwe trasy są wymienione w załączniku (każde państwo powinno zamieścić w załączniku do suplementu AIP wykaz odnośnych tras).

W razie nadzwyczajnych okoliczności, o zmianie do niniejszego porozumienia powiadamia się, z odpowiednim wyprzedzeniem, operatorów statków powietrznych i organy służb ruchu lotniczego.

PRZYKŁAD WYKAZU TRAS, DO KTÓRYCH ODNOŚ SIĘ COROCZNA NOTYFIKACJA RÓŻNIC KRAJOWYCH

Telefon: Telefax: AFS:	SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ	AIP Suplement 06/08 6 marca 2008																																																																																
<p><u>Wykaz tras ATS do których odnosi się coroczna notyfikacja różnic krajowych w sezonie letnim 2008</u></p> <p><i>(Każde zainteresowane państwo umieszcza w tym miejscu wykaz tras, do których odnosi się coroczna notyfikacja różnic krajowych, dotyczących wyjątków od piątków nadchodzącego sezonu letniego, do których nie stosuje się wczesnego dostępu do tras weekendowych/warunkowych dróg lotniczych).</i></p> <p><u>PRZYKŁAD TRAS NIEDOSTĘPNYCH JAKO CDR1 W PIĄTEK 04/05/08</u></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Państwo</th> <th style="text-align: left;">Ident. trasy</th> <th style="text-align: left;">Między</th> <th style="text-align: left;">A</th> <th style="text-align: left;">Min-FL</th> <th style="text-align: left;">Max-FL</th> <th style="text-align: left;">Status: Zamknięta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="14">Belgium</td> <td>UG109</td> <td>KOK</td> <td>PITES</td> <td>FL195</td> <td>FL460</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> <tr> <td>UJ158</td> <td>AGENI</td> <td>LNO</td> <td>FL195</td> <td>FL460</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> <tr> <td>UL610</td> <td>RINTA</td> <td>BATTY</td> <td>FL195</td> <td>FL300</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> <tr> <td>UN852</td> <td>LUTOM</td> <td>TERLA</td> <td>FL195</td> <td>FL660</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> <tr> <td>UR15</td> <td>LNO</td> <td>KUDIN</td> <td>FL195</td> <td>FL460</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> <tr> <td>UY131</td> <td>NIK</td> <td>NILEM</td> <td>FL195</td> <td>FL460</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> <tr> <td>UBY157</td> <td>DIK</td> <td>RAMEK</td> <td>FL195</td> <td>FL460</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> <tr> <td>UZ703</td> <td>BABIX</td> <td>CIV</td> <td>FL300</td> <td>FL460</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> <tr> <td>UZ706</td> <td>ARDEN</td> <td>LENDO</td> <td>FL245</td> <td>FL460</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> <tr> <td>UZ707</td> <td>ULPEN</td> <td>FAMEN</td> <td>FL195</td> <td>FL460</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> <tr> <td>UZ709</td> <td>RUPIN</td> <td>CIV</td> <td>FL195</td> <td>FL460</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> <tr> <td>UZ714</td> <td>SPI</td> <td>MATUG</td> <td>FL195</td> <td>FL460</td> <td><u>CDR1</u>: FRI 1000- MON 0600</td> </tr> </tbody> </table>			Państwo	Ident. trasy	Między	A	Min-FL	Max-FL	Status: Zamknięta	Belgium	UG109	KOK	PITES	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600	UJ158	AGENI	LNO	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600	UL610	RINTA	BATTY	FL195	FL300	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600	UN852	LUTOM	TERLA	FL195	FL660	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600	UR15	LNO	KUDIN	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600	UY131	NIK	NILEM	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600	UBY157	DIK	RAMEK	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600	UZ703	BABIX	CIV	FL300	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600	UZ706	ARDEN	LENDO	FL245	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600	UZ707	ULPEN	FAMEN	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600	UZ709	RUPIN	CIV	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600	UZ714	SPI	MATUG	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600
Państwo	Ident. trasy	Między	A	Min-FL	Max-FL	Status: Zamknięta																																																																												
Belgium	UG109	KOK	PITES	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												
	UJ158	AGENI	LNO	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												
	UL610	RINTA	BATTY	FL195	FL300	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												
	UN852	LUTOM	TERLA	FL195	FL660	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												
	UR15	LNO	KUDIN	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												
	UY131	NIK	NILEM	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												
	UBY157	DIK	RAMEK	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												
	UZ703	BABIX	CIV	FL300	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												
	UZ706	ARDEN	LENDO	FL245	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												
	UZ707	ULPEN	FAMEN	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												
	UZ709	RUPIN	CIV	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												
	UZ714	SPI	MATUG	FL195	FL460	<u>CDR1</u> : FRI 1000- MON 0600																																																																												

Załącznik 8

**WZÓR
RAMOWEGO POROZUMIENIA NA POZIOMIE PAŃSTWOWYM W SPRAWIE
OPERACJI PO OBYDWU STRONACH GRANICY / FIR****EUROCONTROL****WSTĘP**

Celem niniejszego wzoru porozumienia ramowego w sprawie operacji po obydwu stronach granicy/FIR (CBO) jest stworzenie solidnych podstaw prawnych dla operacji po obydwu stronach granicy/FIR, dzięki porozumieniu międzynarodowemu zawieranemu między rządami państw. Jednocześnie, celem jest ułatwienie i harmonizacja procesu, który będzie obejmował działania wojskowe¹⁹ więcej niż jednego państwa, albo w obszarze ustanowionym ponad granicami państwowymi, albo całkowicie w przestrzeni powietrznej, będącej w jurysdykcji jednego państwa, tj. strefy lotów po obydwu stronach granicy (CBA) lub strefach czasowo wydzielonych/rezerwowanych (TRA/TSA), a dzięki temu przyczynienie się do optymalizacji wykorzystania przestrzeni powietrznej. Wzór porozumienia został przygotowany przez Zespół ds. Przestrzeni i Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL (ANT) i [zostanie uzupełnione w terminie późniejszym].

Z założenia wzór porozumienia ramowego jest nieobowiązkowy i raczej bardziej elastyczny niż normatywny. W miarę możliwości zapewnia różne opcje i określa wykaz, z którego państwa mogą czerpać według uznania. Zasugerowane klauzule mogą być stosowane i modyfikowane, jeżeli strony uznają to za niezbędne w celu odzwierciedlenia różnych rozwiązań instytucjonalnych w państwach i różnych sposobów podejścia do wspólnego użytkowania CBA, TRA/TSA i innych struktur przestrzeni powietrznej zarządzanych przez AMC.

Wzór porozumienia ramowego dotyczy aspektów prawnych i instytucjonalnych operacji po obydwu stronach granicy/FIR i pozwala zainteresowanym zatwierdzonym podmiotom (AA), komórkom zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC) i organom/władzom ATS negocjować i zawierać porozumienia o współpracy, zawierające aspekty operacyjne i techniczne operacji po obydwu stronach granicy/FIR. Zaleca się, aby państwa wykorzystywały wzory porozumień o współpracy z załączników 10 i 11 wytycznych EUROCONTROL – Podręcznik zarządzania przestrzenią powietrzną do stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej wydanie 3.0.

Niniejszy wzór porozumienia ramowego jest częścią wytycznych EUROCONTROL – Podręcznik zarządzania przestrzenią powietrzną do stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej wydanie 4.0, załącznik 8.

¹⁹ Niniejszy wzór porozumienia ramowego może w niektórych przypadkach odnosić się do operacji cywilnych, np. loty testowe, sportowe i inne, wymagające rezerwacji przestrzeni powietrznej.

Strona celowo pozostawiona pusta

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;">WSTĘP</p> <p>Rząd (<i>Państwo</i>) i rząd (<i>Państwo</i>) (zwane dalej: "Umawiającymi się Państwami")</p> <p>Pragnąc działać na rzecz efektywnego użytkowania przestrzeni powietrznej dla wzajemnych korzyści i w celu ułatwienia bezpiecznego wykonywania operacji po obydwu stronach granicy/FIR, co obejmuje również działania wojskowe*, prowadzone przez jedno lub więcej Umawiających się Państw, w strefie ustanowionej ponad granicami krajowymi/FIR lub całkowicie w przestrzeni powietrznej znajdującej się pod jurysdykcją jednego państwa w interesie użytkowników przestrzeni powietrznej;</p> <p>Uznając bez wyjątku krajowe i międzynarodowe wymagania Umawiających się Państw, odnoszące się do potrzeb w zakresie polityki bezpieczeństwa i obrony;</p> <p>Odwołując się do "rozporządzenia Komisji Europejskiej (WE) ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej", które w art. 3 lit. d) [Zasady] stanowi, że państwa członkowskiej UE stworzą współpracę w celu skutecznego i spójnego zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej ponad granicami krajowymi lub granicami regionów informacji powietrznej oraz, w szczególności, zajmą się działaniami transgranicznymi, oraz że ta współpraca obejmie wszelkie istotne aspekty prawne, operacyjne i techniczne;</p> <p>Uznając, że zawarcie porozumienia pomiędzy państwami, dotyczącego operacji po obydwu stronach granicy/FIR jest bez uszczerbku dla zasady, wg której każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność nad przestrzenią powietrzną nad swoim terytorium i wodami terytorialnymi lub uprawnień każdego państwa do wykonywania jego prerogatyw w zakresie bezpieczeństwa i ochrony swojej krajowej przestrzeni powietrznej;</p> <p>Uznając, że celem niniejszego porozumienia jest uregulowanie aspektów prawnych i instytucjonalnych operacji po obydwu stronach granicy/FIR, w celu umożliwienia właściwym władzom zaangażowanym w negocjowanie i zawieranie porozumień o współpracy, zawierających szczegółowe aspekty operacyjne i techniczne, odnoszące się do tych spraw, które są opisane w <i>wytocznych EUROCONTROL – Podręcznik zarządzania przestrzenią powietrzną dla stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej wydanie 3.0</i>, w dziale 3, pkt 3.3.3.2;</p> <p>Wspierając "Strategię Przestrzeni Powietrznej EUROCONTROL dla Państw ECAC", która w Kierunku do zmiany "B" [DfC B] odnosi się do poprawy zarządzania przestrzenią powietrzną i koordynacji cywilno-wojskowej;</p> <p>Uzgodniły, co następuje:</p>	<p>Wszelkie inne odesłania mogą być dodane w miarę potrzeby.</p> <p>Jak wyjaśniono we wstępnym przypisie, niniejszy wzór porozumienia ramowego jest głównie przeznaczony do ułatwienia wojskowych operacji po obydwu stronach granicy / FIR, ale może być również stosowany do ułatwienia szczególnych operacji cywilnych po obydwu stronach granicy / FIR, które wymagają rezerwacji lub wydzielania przestrzeni powietrznej. W takim przypadku, stosowane terminologia i odesłania powinny uwzględniać szczególne wymagania cywilne, łącznie z odesłaniem do Międzynarodowej Konwencji o Lotnictwie Cywilnym (Konwencja Chicagowska) i jej załączników.</p>

*Niniejszy wzór porozumienia ramowego może w niektórych przypadkach odnosić się do operacji cywilnych, np. loty testowe, sportowe i inne, wymagające rezerwacji przestrzeni powietrznej.

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 1</u></p> <p style="text-align: center;">Operacje po obydwu stronach granicy/FIR</p> <p>1) Umawiające się Państwa upoważniają się wzajemnie do wykonywania operacji po obydwu stronach granicy/FIR w przestrzeni powietrznej znajdującej się pod ich jurysdykcją.</p> <p>2) Operacje po obydwu stronach granicy/FIR mogą – w miarę potrzeby – obejmować:</p> <p>a) Alokację i wspólne użytkowanie stref po obydwu stronach granicy (CBA), ustanowionych ponad granicami krajowymi/FIR;</p> <p>b) Alokację i wspólne użytkowanie krajowych stref (TRA/TSA, łącznie ze strefami D i R zarządzanymi przez), ustanowionymi całkowicie w przestrzeni powietrznej, znajdującej się pod jurysdykcją jednego z Umawiających się Państw;</p> <p>c) Delegację odpowiedzialności za zapewnianie służb ruchu lotniczego w wyznaczonej przestrzeni powietrznej, z jednego Umawiającego się Państwa do drugiego.</p> <p>3) Umawiające się Państwa zgadzają się, aby operacje po obydwu stronach granicy/FIR były wykonywane zgodnie z postanowieniami niniejszego porozumienia.</p>	<p><i>Na podstawie wtycznych EUROCONTROL – Podręcznik zarządzania przestrzenią powietrzną, pkt 3.3.3.2.</i></p>
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 2</u></p> <p style="text-align: center;">Suwerenność</p> <p>Przepisy niniejszego porozumienia są bez uszczerbku dla suwerenności Umawiających się Państw nad ich przestrzenią powietrzną lub dla ich praw wynikających z Konwencji Chicagowskiej i innych instrumentów prawa międzynarodowego.</p>	<p>Suwerenne państwa są odpowiedzialne za regulację, nadzór i zapewnianie służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej nad ich terytorium i wodami terytorialnymi, bez względu na ustalenia jakie podjęli w odniesieniu do tych służb (artykuły 1 i 28 Konwencji Chicagowskiej).</p> <p>Ustalenia uzgodnione na podstawie przepisów niniejszego porozumienia są bez uszczerbku dla suwerenności Umawiających się Państw nad ich przestrzenią powietrzną lub dla ich praw i obowiązków wynikających z Konwencji Chicagowskiej (artykuły 1, 2 i 3).</p>

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 3</u></p> <p style="text-align: center;">Bezpieczeństwo i ochrona</p> <p>1) Przepisy niniejszego porozumienia są bez uszczerbku dla krajowych i międzynarodowych wymagań Umawiających się Państw, odnoszących się do potrzeb w zakresie polityki bezpieczeństwa i obrony.</p> <p>2) Ustalenia w zakresie efektywnych operacji po obydwu stronach granicy/FIR są dokonywane przez właściwe władze Umawiających się Państw i są sporządzane na piśmie.</p>	<p>Ustalenia uzgodnione na podstawie przepisów niniejszego porozumienia są bez uszczerbku dla krajowych i międzynarodowych wymagań Umawiających się Państw, odnoszących się do potrzeb w zakresie polityki bezpieczeństwa i obrony.</p> <p>Dlatego zaleca się, aby bez względu na ich udział w wykonywaniu operacji po obydwu stronach granicy/FIR, krajowe instytucje obrony powietrznej były uważane za partnerów w opracowywaniu przepisów niniejszego porozumienia.</p>

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 4</u></p> <p style="text-align: center;">Upoważnienie właściwych władz (AA/AMC/organ/władza ATS)</p> <p>1) Umawiające się Państwa zgadzają się na upoważnienie ich właściwych podmiotów (zainteresowane zatwierdzone podmioty (AA), komórki zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC) i organy ATS), do negocjowania i zawierania porozumień o współpracy, zawierających szczegółowe aspekty operacyjne i techniczne, odnoszące się do przedtaktu i taktycznego zarządzania przestrzenią powietrzną; oraz na delegację odpowiedzialności za zapewnianie służb ruchu lotniczego, w zależności od potrzeby.</p> <p>2) Porozumienie(a) o współpracy zawierają, między innymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) określenie stosowanych CBA, TRA/TSA oraz stref D i R; b) określenie odpowiedzialności za alokację danych stref, w oparciu o zasadę delegacji odpowiedzialności do "głównego AMC"; c) procedury koordynacji i notyfikacji obrony powietrznej; d) zasady pierwszeństwa alokacji, parametry czasowe i instrumenty gwarantowania rezerwacji; e) określenie odpowiedzialności za i certyfikacji zapewniania służb ruchu lotniczego w danej(ych) strefie(ach), w następstwie zasady delegacji odpowiedzialności, jeżeli zajdzie potrzeba; f) certyfikację zapewniania służb ruchu lotniczego, jeżeli zajdzie potrzeba; g) procedury awaryjne; oraz h) inne aspekty operacyjne istotne dla operacji po obydwu stronach granicy/FIR, w miarę potrzeby. 	<p><i>Koncepcja "głównego AMC" jest opisana w Podręczniku zarządzania przestrzenią powietrzną EUROCONTROL, pkt 4.5.3.</i></p> <p><i>Czynniki mające wpływ na delegację odpowiedzialności za certyfikację ATS, jak również inne aspekty operacyjne, odnoszące się do CBO są opisane Podręczniku zarządzania przestrzenią powietrzną EUROCONTROL, pkt 3.3.3.2.</i></p> <p><i>Wzory porozumień o współpracy ws. koordynacji (LoA) są dostępne w załącznikach 10 i 11 (zostaną opracowane później) Podręczniku zarządzania przestrzenią powietrzną EUROCONTROL, w szczególności:</i></p> <p><i>porozumienie o współpracy ws. koordynacji AMC;</i></p> <p><i>oraz</i></p> <p><i>porozumienie o współpracy ws. koordynacji wspólnego użytkowania stref TRA/TSA, D i R po obydwu stronach granicy/FIR, będą służyć państwom za wytyczne.</i></p> <p><i>Specyfikacja wymagań certyfikacyjnych (jeżeli zajdzie potrzeba) może być oparta na artykule 7 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 (rozporządzenie ramowe).</i></p>

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 5</u></p> <p style="text-align: center;">Stosowanie zasad i procedur</p> <p>Umawiające się Państwa uzgadniają zasady i procedury stosowane do operacji po obydwu stronach granicy/FIR wykonywanych zgodnie z niniejszym porozumieniem. Szczegóły tych ustaleń są zawarte w załączniku (x) do niniejszego porozumienia.</p>	<p><i>Zgodnie z zasadą suwerenności, na terytorium państwa gospodarza powinno się stosować. Jednakże, jeżeli uzgodniono inaczej, w interesie bezpieczeństwa i skuteczności, niezbędne jest, aby wszyscy zaangażowani partnerzy mogli stosować tylko jeden zbiór zasad i procedur. Taka procedura może być właściwa w przypadku delegacji zapewniania ATS.</i></p>
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 6</u></p> <p style="text-align: center;">Ustalenia finansowe</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Każde Umawiające się Państwo ponosi koszty wszelkich swoich działań wykonywanych zgodnie z niniejszym porozumieniem, o ile Umawiające się Państwa nie uzgodniły inaczej. 2) Wprowadzenie ustaleń finansowych wymaga wcześniejszego porozumienia pisemnego między właściwymi przedstawicielami Umawiających się Państw. 3) W tym celu, ustalenia finansowe uzgodnione między Umawiającymi się Państwami są wymienione w załączniku (x) do niniejszego porozumienia. 	<p><i>Działania obejmujące m.in. wspólne ponoszenie kosztów podlegają negocjacom dwustronnym. Powody takiego rozwiązania mogą być różne. Jeżeli brak jest finansowych ustaleń dotyczących niniejszego porozumienia, pkt 3) należy usunąć.</i></p>

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 7</u></p> <p style="text-align: center;">Odpowiedzialność</p> <p>1) Instytucja(e) zapewniająca(e) służby żeglugi powietrznej dla operacji po obydwu stronach granicy/FIR zgodnie z przepisami niniejszego porozumienia ponosi(szą) odpowiedzialność za stratę lub szkodę spowodowaną własnym zaniedbaniem lub pracowników lub przedstawicieli. Podczas wykonywania ich obowiązków, przeciwko pracownikom lub przedstawicielom instytucji zapewniającej(ych) służby żeglugi powietrznej nie wnosi się bezpośrednich roszczeń.</p> <p>2) Umawiające się Państwo, na którego terytorium wystąpiła szkoda, może wnieść powództwo przeciw drugiemu Umawiającemu się Państwu za wszelkie odszkodowanie lub koszty zapłacone lub poniesione w wyniku straty lub szkody spowodowanej zaniedbaniem drugiego Umawiającego się Państwa.</p> <p>3) Umawiające się Państwo, na którego terytorium wystąpiła szkoda, może wnieść powództwo przeciw instytucji(om) zapewniającej(y) służby żeglugi powietrznej o uzyskanie odszkodowania lub kosztów zapłaconych lub poniesionych w wyniku straty lub szkody spowodowanej zaniedbaniem instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej lub jej pracowników lub przedstawicieli.</p> <p>4) Jeżeli działania lub zaniechania Umawiającego się Państwa przyczyniły się do szkody, instytucja(e) zapewniająca(e) służby żeglugi powietrznej może wnieść powództwo o odszkodowanie lub koszty zapłacone lub poniesione, na podstawie pkt 1, proporcjonalnie do przyczynienia się Umawiającego się Państwa do powstania straty lub szkody.</p> <p>5) Wszelkie roszczenia, o których mowa w niniejszym artykule są wnoszone do sądu Umawiającego się Państwa, na którego terytorium wystąpiła strata lub szkoda i podlegają prawu Umawiającego się Państwa.</p>	<p><i>Przepisy niniejszego artykułu mają zastosowanie jedynie w stosunkach między Umawiającymi się Państwami i nie tworzą żadnych praw, ani obowiązków dla stron trzecich.</i></p> <p><i>Niniejszy artykuł jest taki sam, jak artykuł 16 wzoru porozumienia FAB na poziomie państwowym.</i></p> <p><i>Przy ustalaniu zakresu obowiązków zaangażowanych podmiotów, państwa powinny także dokonać ustaleń w zakresie odpowiedzialności, jak również dotyczących podstawowej odpowiedzialności, działań regresowych, właściwego sądu i prawa. Ponadto, Umawiające się Państwa powinny dokonać dokładniejszego przeglądu i porównania swojego właściwego prawodawstwa dotyczącego odpowiedzialności państwa za zapewnianie służb ATS w ich przestrzeni powietrznej. Najprawdopodobniej będą musiały pogodzić różne podejścia krajowe.</i></p>

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 8</u></p> <p style="text-align: center;">Kwestie środowiskowe</p> <p>1) Umawiające się Państwa zgadzają się, że kwestie środowiskowe będą przestrzegane przy określaniu zakresu operacji po obydwu stronach granicy/FIR.</p> <p>2) Operacje po obydwu stronach granicy/FIR są wykonywane bez uszczerbku dla zasad i regulacji Umawiającego się Państwa, w którego przestrzeni powietrznej operacje się odbywają.</p> <p>3) W tym celu, zastrzeżenia wynikające z prawa państwa zapewniającego są wymienione w dodatku (x) do niniejszego porozumienia.</p>	<p><i>W przypadku braku ograniczeń środowiskowych wynikających z prawa ochrony środowiska, pkt 3) należy skreślić.</i></p>
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 9</u></p> <p style="text-align: center;">Zezwolenie dyplomatyczne</p> <p>1) Umawiające się Państwa zgadzają się na uproszczenie wydawania zezwoleń dyplomatycznych w celu ułatwienia bezproblemowego wykonywania operacji po obydwu stronach granicy/FIR.</p> <p>2) W tym celu, procedura wydawania zezwoleń dyplomatycznych jest określona w dodatku (x) do niniejszego porozumienia.</p>	<p><i>Wydawanie zezwoleń dyplomatycznych może być także zależne do porozumień politycznych między zainteresowanymi państwami na wysokim szczeblu (np. porozumienia NATO). W takim wypadku należy zamieścić w dodatku (x) odesłanie do istniejących porozumień.</i></p>

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 10</u></p> <p style="text-align: center;">Procedury awaryjne</p> <p>Niniejsze porozumienie jest uzupełnione przez procedury awaryjne, znajdujące się w dodatku (x), uzgodnione przez zainteresowane strony, zgodnie z artykułem 4.</p>	<p><i>Procedury awaryjne mogą obejmować następujące punkty:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>służba alarmowa</i> • <i>zapewnianie służby statkowi powietrznemu w sytuacji awaryjnej</i> • <i>kroki podejmowane w stosunku do sytuacji awaryjnych w locie</i> • <i>kroki podejmowane w celu pomocy statkom powietrznym błędzającym</i> • <i>kroki podejmowane w razie przechwytywania (cywilnych) statków powietrznych/bezprawnego użytkowania przestrzeni powietrznej</i> • <i>koordynacja między władzami wojskowymi a służbami ruchu lotniczego</i> • <i>koordynacja działań potencjalnie niebezpiecznych dla cywilnych statków powietrznych</i> • <i>wymiana informacji między właściwymi władzami/organami cywilnymi i wojskowymi</i> • <i>punkty dodatkowe, w miarę potrzeby.</i>

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 11</u></p> <p style="text-align: center;">Badanie wypadków i poważnych incydentów</p> <p>1) Umawiające się Państwa przeprowadzą dochodzenie ws. okoliczności wypadków lub poważnych incydentów, mających miejsce na ich terytorium. W zakresie wojskowych statków powietrznych biorących udział w wypadkach lub poważnych incydentach przestrzega się stosownych regulacji krajowych.</p> <p>2) Na prośbę Umawiającego się Państwa, w którym wystąpił wypadek lub poważny incydent (państwo zdarzenia), zapewnia mu się niezbędne materiały zaangażowanych organów/władz ATS oraz dostęp do nich (np. zapisy danych radarowych, stenogramy rozmów itd.) w celu umożliwienia prowadzenia dochodzenia ws. wypadku lub poważnego incydentu.</p> <p>3) W celu umożliwienia skutecznego i niezakłóconego dochodzenia, Umawiające się Państwa umożliwiają Umawiającemu(y) się Państwu(om) prowadzącym dochodzenie, przeprowadzenie niezbędnych dochodzeń na swoim terytorium. Umawiające się Państwa zapewniają Umawiającemu się Państwu, prowadzącemu dochodzenie, jest przyznawany dostęp do pomieszczeń, urządzeń i materiałów organów/władz ATS określonych w ust. 2.</p> <p>4) Umawiającemu(y) się Państwu(om) przyznaje się możliwość wyznaczenia obserwatorów, którzy będą obecni podczas dochodzenia wszczętego przez Umawiające się Państwo, nad terytorium którego wydarzył się wypadek lub poważny incydent. Na ich prośbę, raport i wnioski z dochodzenia są rozsyłane wszystkim Umawiającym się Państwom.</p>	
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 12</u></p> <p style="text-align: center;">Poszukiwanie i ratownictwo</p> <p>Operacje poszukiwania i ratownictwa na terytorium każdego Umawiającego się Państwa są prowadzone przez właściwe organy/władze każdego z Umawiających się Państw.</p>	<p><i>Operacje poszukiwania i ratownictwa mogą być także zorganizowane wspólnie przez Umawiające się Państwa. W takich przypadkach, państwa powinny także rozstrzygnąć ustalenia finansowe odnoszące się do zapewniania wspólnych operacji poszukiwania i ratownictwa. Procedury stosowane w zakresie służb alarmowych są określone w stosownych porozumieniach o współpracy (LoA).</i></p>

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 13</u></p> <p style="text-align: center;">Rozwiązywanie sporów</p> <p>1) W przypadku powstania jakichkolwiek sporów między Umawiającymi się Państwami, dotyczących interpretacji lub stosowania jakiegokolwiek przepisu niniejszego porozumienia, Umawiające się Państwa postarają się najpierw o rozwiązanie tego sporu w drodze negocjacji.</p> <p>2) Jeżeli Umawiające się Państwa nie są w stanie rozwiązać sporu w drodze negocjacji, to w celu podjęcia ostatecznej decyzji spór jest prezentowany stronie trzeciej (arbitrowi), wyznaczonemu przez zaangażowane Umawiające się Państwa.</p> <p>3) Koszty arbitrażu, łącznie z honorarium i wydatkami są ponoszone w częściach równych przez Umawiające się Państwa, które są stronami w procedurze arbitrażu.</p>	<p><i>Przeznaczeniem niniejszego przepisu jest zapewnienie mechanizmu, który będzie stosowany między państwami, w odniesieniu do sporów dotyczących interpretacji i stosowania ich praw i obowiązków, wynikających z implementacji niniejszego porozumienia.</i></p> <p><i>Przepisy o odpowiedzialności w artykule 7 określają strukturę/przyporządkowanie odpowiedzialności między stronami zaangażowanymi w zapewnianie służb żeglugi powietrznej, w przypadku straty lub szkody powstałej w wyniku implementacji niniejszego porozumienia.</i></p> <p><i>W operacje po obydwu stronach granicy/FIR mogą być zaangażowane dwa lub więcej Umawiających się Państw. Wydaje się sprawiedliwe, że tylko te państwa, które są zaangażowane w procedurę arbitrażu powinny ponosić jego koszty.</i></p>
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 14</u></p> <p style="text-align: center;">Rozwiązanie</p> <p>1) Umawiające się Państwa mogą wspólnie zdecydować o rozwiązaniu porozumienia w dowolnym momencie po upływie [x] lat od daty jego wejścia w życie.</p> <p>2) Decyzję o rozwiązaniu podejmuje się w formie pisemnej deklaracji Umawiających się Państw, że porozumienie przestaje obowiązywać określonego dnia [x] lat po otrzymaniu wniosku zgodnie z ust. 1.</p> <p>3) Umawiające się Państwa wspólnie określają i decydują o podziale kosztów wynikających z rozwiązania porozumienia.</p>	

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 15</u></p> <p style="text-align: center;">Zawieszenie</p> <p>1) W celu ochrony porządku publicznego i bezpieczeństwa lub w przypadku napięć i konfliktów międzynarodowych, każde Umawiające się Państwo ma prawo zawiesić stosowanie niniejszego porozumienia lub jego części. Informuje o tym odpowiednio pozostałe państwa.</p> <p>2) Umawiające się Państwo dąży do zakończenia zawieszenia tak szybko, jak to praktycznie możliwe.</p> <p>3) Umawiające się Państwo, które zawiesza stosowanie niniejszego porozumienia lub jego części ponosi koszty wynikające z tego zawieszenia.</p>	<p><i>Umawiające się Państwa muszą uzgodnić środki, jakie będą podejmowane przez każde z państw w interesie porządku publicznego i bezpieczeństwa lub w przypadku napięć i konfliktów międzynarodowych – odpowiednie rozstrzygnięcia mogą się znaleźć w ich ustalenia na wypadek sytuacji awaryjnych.</i></p>
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 16</u></p> <p style="text-align: center;">Wejście w życie i czas trwania</p> <p>1) Niniejsze porozumienie wchodzi w życie niezwłocznie po wzajemnej pisemnej notyfikacji przez Umawiające się Państwa o spełnieniu ich odpowiednich wymagań konstytucyjnych. Obowiązuje do czasu rozwiązania zgodnie z artykułem 14 powyżej.</p> <p>2) Dzień rozpoczęcia operacji po obydwu stronach granicy/FIR jest uzgadniany w drodze wymiany listów między Umawiającymi się Państwami.</p>	
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 17</u></p> <p style="text-align: center;">Zmiana</p> <p>1) Jeżeli Umawiające się Państwo uważa za wskazane zmianę jakiegokolwiek postanowienia niniejszego porozumienia, to może wnioskować o przeprowadzenie konsultacji z innym(i) Umawiającym(i) się Państwem(ami).</p> <p>2) Obecne porozumienie może być zmienione tylko na piśmie, z zachowaniem tych samych wymogów formalnych oraz podpisane przez należycie umocowanych przedstawicieli Umawiających się Państw.</p> <p>3) Dodatki do porozumienia mogą być zmienione w drodze wymiany listów między należycie umocowanymi przedstawicielami Umawiających się Państw.</p>	

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p style="text-align: center;"><u>Artykuł 18</u></p> <p style="text-align: center;">Przepisy przejściowe dla porozumień już obowiązujących</p> <p>Porozumienia, które obowiązują w dniu wejścia w życie niniejszego porozumienia są oceniane z punktu widzenia możliwych zmian zgodnie z postanowieniami zawartymi w niniejszym porozumieniu.</p>	<p><i>"Porozumienia już obowiązujące" oznaczają porozumienia ws. procedur koordynacji, jak również porozumienia na poziomie państwowym.</i></p>
<p>W dowód czego, niżej podpisani, należycie umocowani przez swoje Rządy, podpisali niniejsze porozumienie.</p> <p>Sporządzono w dwóch kopiach w dnia 20xx w językach angielskim i (.....). W przypadku rozbieżności w interpretacji tekstu, decydujące znaczenie ma tekst w języku angielskim.</p> <p>W imieniu Rządu</p> <p>W imieniu Rządu</p>	

Proponowany tekst	UWAGI WYJAŚNIAJĄCE
<p><u>Dodatek 1</u></p> <p>Definicje</p>	
<p>Dla celów niniejszego porozumienia, o ile nie postanowiono inaczej, wyrażenie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>„Porozumienie”</i> oznacza niniejsze porozumienie, wraz z dodatkami i wszelkimi zmianami. 2. <i>„Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM)”</i> oznacza funkcję planowania, której głównym celem jest maksymalizacja wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu oraz, czasami, segregację przestrzeni powietrznej pomiędzy różne kategorie użytkowników, w oparciu o potrzeby krótkoterminowe. W przyszłych systemach, zarządzanie przestrzenią powietrzną będzie posiadało także strategiczną funkcję związaną z planowaniem infrastruktury. (I) W kontekście FUA, zarządzanie przestrzenią powietrzną jest ogólnym wyrażeniem obejmującym jakiegokolwiek działanie z zakresu zarządzania na poziomach strategicznym, przedtaktycznym i taktycznym, dokonywanym w celu osiągnięcia najefektywniejszego użytkowania przestrzeni powietrznej w oparciu o rzeczywiste potrzeby oraz, w miarę możliwości, unikania trwałej segregacji przestrzeni powietrznej. 3. <i>„Komórka zarządzania przestrzenią powietrzną (AMC)”</i> oznacza wspólną cywilno-wojskową komórkę odpowiedzialną za codzienne zarządzanie i tymczasową alokację krajowej lub subregionalnej przestrzeni powietrznej, będących w jurysdykcji jednego lub więcej państw ECAC. 4. <i>„Rezerwacja przestrzeni powietrznej”</i> oznacza określoną przestrzeń powietrzną, będącą normalnie pod jurysdykcją jednej władzy lotniczej i czasowo rezerwowaną, zgodnie z dwustronnym porozumieniem, do wyłącznego użytkowania przez inną władzę lotniczą (ICAO). W kontekście koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, rezerwacja przestrzeni powietrznej obejmuje <i>„strefę czasowo rezerwowaną”</i> (TRA) i <i>„strefę czasowo wydzieloną”</i> (TSA). 5. <i>„Służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)”</i> oznacza służbę ustanowioną w celu: <ol style="list-style-type: none"> a) zapobiegania kolizjom: <ol style="list-style-type: none"> 1) między statkami powietrznymi w locie, i 2) statków powietrznych na polu manewrowym z przeszkodami i innymi statkami powietrznymi, oraz b) usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego. (ICAO) 6. <i>„Służba ruchu lotniczego (ATS)”</i> jest to wyrażenie ogólne oznaczające odpowiednio służbę informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradczą ruchu lotniczego, służbę kontroli ruchu lotniczego. (ICAO) 7. <i>„Organ służb ruchu lotniczego (ATSU)”</i> jest to wyrażenie ogólne oznaczające zarówno organ kontroli ruchu lotniczego, organ informacji powietrznej, jak i biuro odpraw załóg. (ICAO) 8. <i>„Strefa zarządzana przez AMC”</i> oznacza obszar podlegający zarządzaniu i alokacji przez AMC na poziomie 2 ASM (przedtaktycznym). Zgodnie z procesem tymczasowej alokacji przestrzeni powietrznej (TAA – Temporary Airspace Allocation), te zarządzane strefy są albo formalnymi strukturami nazywanymi <i>„TSA lub TRA”</i> albo strefami R i D, które są zarządzane na poziomie 2 ASM w ten sam sposób jak TSA/TRA. 	<p><i>Definicje są zgodne z:</i></p> <p><i>Podręcznik zarządzania przestrzenią powietrzną EUROCONTROL – Wydanie 3;</i></p> <p><i>Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej;</i></p> <p><i>Załącznikiem 11 ICAO</i></p> <p>oraz mają być stosowane w odpowiednim zakresie w krajowym prawodawstwie.</p>

<p>9. „<i>Organ służb ruchu lotniczego (ATSU)</i>” jest to wyrażenie ogólne oznaczające zarówno organ kontroli ruchu lotniczego, organ informacji powietrznej, jak i biuro odpraw załóg. (ICAO)</p> <p>10. „<i>Strefa zarządzana przez AMC</i>” oznacza obszar podlegający zarządzaniu i alokacji przez AMC na poziomie 2 ASM (przedtaktycznym). Zgodnie z procesem tymczasowej alokacji przestrzeni powietrznej (TAA – Temporary Airspace Allocation), te zarządzane strefy są albo formalnymi strukturami nazywanymi „TSA lub TRA” albo strefami R i D, które są zarządzane na poziomie 2 ASM w ten sam sposób jak TSA/TRA.</p> <p>11. „<i>(Właściwa) władza ATS</i>” oznacza stosowną władzę wyznaczoną przez Państwo, odpowiedzialną za zapewnianie służb ruchu lotniczego w danej przestrzeni powietrznej. (ICAO)</p> <p>12. „<i>Zatwierdzone podmioty (AA)</i>” oznaczają jednostki, które są upoważnione przez państwo do kontaktowania się z komórką zarządzania przestrzenią powietrzną w celu alokacji i użytkowania przestrzeni powietrznej.</p> <p>13. „<i>Centrum kontroli obszaru (ACC)</i>” oznacza organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych w podległych mu obszarach kontrolowanych. (ICAO)</p> <p>14. „<i>Koordinacja cywilno-wojskowa</i>” oznacza komunikację pomiędzy elementami cywilnymi i wojskowymi (odpowiedni pracownicy takich organów lub systemy techniczne) niezbędne do zapewnienia bezpiecznego, skutecznego i harmonijnego użytkowania przestrzeni powietrznej.</p> <p>15. „<i>Warunkowa droga lotnicza (CDR)</i>” jest trasą ATS, którą można planować i użytkować, pod pewnymi określonymi warunkami. CDR mogą być podzielone na różne kategorie w zależności od przewidywanej dostępności, możliwości umieszczenia w planie lotu i spodziewanego poziomu aktywności powiązanych TRA/TSA. CDR może być ustanowiony w jednej lub więcej z trzech następujących kategorii:</p> <ul style="list-style-type: none">a) kategoria pierwsza – CDR stale dostępna do zaplanowania;b) kategoria druga – CDR, która nie jest stale dostępna do zaplanowania, ic) kategoria trzecia – CDR niedostępna do zaplanowania. <p>16. „<i>Strefa lotów po obydwu stronach granicy (CBA)</i>” oznacza ograniczenie lub rezerwację przestrzeni powietrznej ustanowioną ponad granicami państwowymi z powodu szczególnych wymagań operacyjnych. Może mieć postać strefy tymczasowo wydzielonej (TSA) lub strefy tymczasowo rezerwowanej (TRA).</p> <p>17. „<i>Operacje po obydwu stronach granicy/FIR (CBO)</i>” oznaczają proces, który obejmuje działania wykonywane przez jedno lub więcej państw, w strefie ustanowionej ponad granicami państwowymi lub całkowicie w przestrzeni powietrznej, będącej w jurysdykcji jednego państwa.</p> <p>18. „<i>Strefa niebezpieczna (D)</i>” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której mogą odbywać się, w podanym czasie, działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych. (ICAO)</p> <p>W kontekście elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, niektóre strefy niebezpieczne podlegające zarządzaniu i alokacji na poziomie 2 są ustanawiane na poziomie 1 jako „strefy zarządzane przez AMC” i jako takie są określane w Zbiorze Informacji Lotniczych.</p> <p>19. „<i>Delegacja ATS</i>” oznacza delegację z jednego państwa (państwo delegujące) do innego państwa (państwo zapewniające) odpowiedzialności za zapewnianie służb ruchu lotniczego w części przestrzeni powietrznej nad terytorium państwa delegującego.</p> <p>20. „<i>Koncepcja elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA)</i>” jest oparta na fundamentalnej zasadzie, że przestrzeni powietrznej nie należy</p>	
---	--

wyznaczać jako tylko cywilną lub wojskową przestrzeń powietrzną, ale raczej należy ją uważać jako jedną całość, w której wymagania wszystkich użytkowników muszą zostać uwzględnione w miarę możliwości.

21. „*Rejon Informacji Powietrznej (FIR)*” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa. (ICAO)
22. „*Ogólny ruch lotniczy (GAT)*” obejmuje wszystkie loty wykonywane zgodnie z zasadami i procedurami ICAO lub krajowymi przepisami z zakresu lotnictwa cywilnego.
GAT może obejmować loty wojskowe, dla których przepisy i procedury ICAO odpowiadają w całości ich wymaganiom operacyjnym. (HBK)
23. „*Poziom 1 - strategiczne ASM*” oznacza określanie i przegląd, w miarę potrzeby, krajowej polityki przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem krajowych i międzynarodowych wymagań w zakresie przestrzeni powietrznej. (HBK)
24. „*Poziom 2 - przedtaktyczne ASM*” oznacza wykonywanie zarządzania operacyjnego w ramach istniejących struktur i procedur ATM, określonych na poziomie 1 ASM oraz osiąganie szczególnych porozumień pomiędzy zaangażowanymi władzami cywilnymi i wojskowymi. (HBK)
25. „*Poziom 3 - taktyczne ASM*” oznacza, w dniu operacji, aktywację, dezaktywację lub zmianę alokacji w czasie rzeczywistym przestrzeni powietrznej alokowanej na poziomie 2 ASM oraz rozwiązywanie szczególnych problemów związanych z przestrzenią powietrzną lub indywidualnych sytuacji ruchowych OAT/GAT w czasie rzeczywistym pomiędzy cywilnymi a wojskowymi organami ATS lub kontrolerami, w zależności od przypadku. Ta koordynacja może się odbywać w trybie aktywnym lub pasywnym, z udziałem lub bez kontrolera. (HBK)
26. „*Operacyjny ruch lotniczy (OAT)*” obejmuje wszystkie loty, które nie spełniają przepisów ustanowionych dla GAT i dla których przepisy i procedury zostały określone przez właściwe władze krajowe.
OAT może obejmować loty cywilne, takie jak, loty próbne, dla których spełnienie wymagań operacyjnych wiąże się z pewnymi odstępstwami od przepisów ICAO. (HBK)
27. „*Państwo przekazujące*” oznacza państwo, w którym rozpoczęły się operacje po obydwu stronach granicy/FIR.
28. „*Państwo zapewniające*” oznacza państwo, które przejmuje operacje po obydwu stronach granicy/FIR od państwa przekazującego.
29. „*Strefa ograniczona (R)*” jest częścią przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi Państwa, w której lot statku powietrznego jest ograniczony pewnymi określonymi warunkami. (ICAO) *W kontekście koncepcji FUA, niektóre strefy ograniczone podlegające zarządzaniu i alokacji na poziomie 2 ASM są ustanawiane na poziomie 1 ASM, jako “strefy zarządzane przez AMC” i jako takie są określane w AIP. (HBK)*
30. „*Proces tymczasowej alokacji przestrzeni powietrznej (TAA)*” składa się z procesu alokacji przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach, wyznaczonej do tymczasowej rezerwacji (TRA/TSA) lub ograniczeń (D/R), a określanych bardziej ogólnie jako strefy "zarządzane przez AMC". (HBK)
31. „*Strefa czasowa rezerwowana (TRA)*” jest przestrzenią powietrzną o określonych wymiarach, będącą normalnie pod jurysdykcją jednej władzy lotniczej i czasowo rezerwowaną, zgodnie z dwustronnym porozumieniem, do szczególnego użytkowania przez inną władzę lotniczą oraz przez którą dopuszcza się przelot innego ruchu, po uzyskaniu zezwolenia ATC. (HBK)
32. „*Strefa czasowa wydzielona (TSA)*” jest przestrzenią powietrzną o określonych wymiarach, będącą normalnie pod jurysdykcją jednej władzy lotniczej i czasowo wydzielaną, zgodnie z dwustronnym porozumieniem, do wyłącznego

użytkowania przez inną władzę lotniczą oraz przez którą nie dopuszcza się przelotu innego ruchu. W kontekście koncepcji FUA, wszystkie TSA oznaczają rezerwacje przestrzeni powietrznych podlegające zarządzaniu i alokacji na poziomie 2 ASM. (HBK)

33. „Terytorium” w odniesieniu do państwa ma znaczenie określone w artykule 2 Konwencji Chicagowskiej.

Artykuł 2 Konwencji Chicagowskiej: „Terytorium: Dla celów niniejszej Konwencji uważa się, że terytorium Państwa stanowią obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne, objęte suwerennością, mandatem lub opieką tego Państwa.”

Załącznik 9

POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY
w sprawie
**procedur koordynacji między komórkami zarządzania przestrzenią
powietrzną
(AMC)**
w zakresie
**alokacji i wspólnego użytkowania stref po obu stronach granicy
(CBA)**
między

[Władza zatwierdzająca państwa A]

[Władza zatwierdzająca państwa B]

a

[AMC 1/ACC 1]

[AMC 2/ACC 2]

Wejście w życie:

1. Zasady ogólne**1.1. Cel**

1.1.1 Celem niniejszego porozumienia o współpracy jest określenie procedur koordynacji, które będą stosowane między [AMC 1/ACC 1] a [AMC 2/ACC 2] dla:

- alokacji przestrzeni powietrznej różnych części stref po obydwu stronach granicy (CBA) określonych w AIP zainteresowanych państw;
- dostępności poszczególnych warunkowych dróg lotniczych (CDR), łącznie z procedurami weekendowymi, tam gdzie to właściwe.

Te procedury koordynacji mają miejsce przed publikacją stosownych planów użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).

1.1.2 Te procedury są uzupełnieniem do porozumienia ramowego na poziomie państwowym w sprawie operacji po obydwu stronach granicy/FIR zawartego między [państwo 1] a [państwo 2] [dołącza się odpowiednie szczegóły].

1.2. Status operacyjny

1.2.1. [AMC 1/ACC 1/AMC 2/ACC 2] informują się wzajemnie oraz centralną funkcję danych o przestrzeni powietrznej (CADF) o wszelkich zmianach w statusie operacyjnym ich infrastruktury, która może mieć wpływ na procedury określone w niniejszym porozumieniu o współpracy.

2. Obszary odpowiedzialności - Delegacja odpowiedzialności do wiodącej AMC

2.1. Obszary odpowiedzialności [AMC 1/ACC 1] i [AMC2/ACC2] są określone w dodatku B do niniejszego porozumienia o współpracy.

2.2. [AMC 1/ACC 1] i [AMC2/ACC2] delegowały wspólnie do innej AMC, oznaczonej jako "wiodącej AMC" odpowiedzialność za każdą trasę i/lub strefę z osobna, za koordynację i

publikację zharmonizowanej dostępności CDR po obydwu stronach granicy i CBA, określonych w dodatku B do niniejszego porozumienia o współpracy.

- 2.3. Podczas zadeklarowanych świąt narodowych określonych w dodatku F, odpowiedzialność wiodącej AMC przechodzi na inną AMC. Informacja ta jest przekazywana do NM/CADF.

3. Trasy lub CBA koordynowane przed publikacją odpowiednich planów użytkowania przestrzeni powietrznej

- 3.1. Strefy lotów po obydwu stronach granicy i warunkowe drogi lotnicze koordynowane przed publikacją odpowiednich planów użytkowania przestrzeni powietrznej są określone w dodatku C do niniejszego porozumienia o współpracy.

4. Ogłaszanie i dystrybucja informacji o dostępności struktur po obydwu stronach granicy

- 4.1. Każda AMC (wiodąca AMC lub inna AMC) tworzy swój krajowy AUP dla swojej właściwej części strefy lotów po obydwu stronach granicy lub CDR po obydwu stronach granicy, zgodnie z postanowieniami niniejszego porozumienia o współpracy.

lub

- 4.2. Wiodąca AMC tworzy swój krajowy AUP dla wszystkich struktur po obydwu stronach granicy, za które ponosi odpowiedzialność, zgodnie z przepisami niniejszego porozumienia o współpracy, łącznie z odpowiednimi częściami, które znajdują się w sąsiadujących FIR/UIR. Dlatego AMC, nie wyznaczona jako wiodąca AMC, w swoim krajowym AUP/UUP nie załącza żadnych informacji o strukturach po obydwu stronach granicy, dla których wyznaczono wiodącą AMC.

- 4.3. Obecne procedury ogłaszania i dystrybucji informacji o dostępności CDR i TRA/TSA innych niż struktury po obydwu stronach granicy pozostają niezmienione.

5. Procedury koordynacji

- 5.1. Procedury stosowane przez [AMC 1/ACC 1] i [AMC2/ACC2] są określone w dodatkach do niniejszego porozumienia o współpracy:

Dodatek A: Definicje i skróty.

Dodatek B: Odpowiedzialność [AMC 1/ACC 1/AMC 2/ACC2] - Delegacja odpowiedzialności do "wiodącej AMC".

Dodatek C: Koordynowane CBA i warunkowe drogi lotnicze.

Dodatek D: Procedury koordynacji dostępności stref lotów po obydwu stronach granicy i warunkowych dróg lotniczych przed publikacją AUP.

Dodatek E: Urządzenia łączności.

Dodatek F: Godziny funkcjonowania [AMC 1/ACC 1/AMC 2/ACC 2], procedury awaryjne i zadeklarowane święta narodowe.

6. Zmiany i odstępstwa

6.1. Zmiana porozumienia o współpracy

- 6.1.1. Zmiany do niniejszego porozumienia o współpracy, z wyłączeniem dodatków, wymagają wzajemnej zgody władz podpisujących.

6.1.2. Zmiany do dodatków do niniejszego porozumienia o współpracy wymagają zwykle wzajemnej zgody cywilnych i wojskowych przedstawicieli AMC/ACC.

6.2. **Odstępstwa tymczasowe**

6.2.1. W miarę potrzeby, zainteresowane AMC/ACC mogą wprowadzić, za obopólną zgodą i na określony czas, tymczasowe modyfikacje procedur ustanowionych w niniejszym porozumieniu o współpracy.

6.3. **Odstępstwa nieprzewidziane**

6.3.1. Mogą zaistnieć okoliczności, w których odstępstwa nieprzewidziane w procedurach określonych w dodatkach do niniejszego porozumienia o współpracy mogą okazać się niezbędne. W tych okolicznościach przewiduje się, że personel AMC/ACC dokona najlepszej oceny własnej w celu zapewnienia skutecznej koordynacji [AMC 1/ACC 1/AMC 2/ACC 2].

7. **Rozwiązanie**

7.1. Rozwiązanie niniejszego porozumienia o współpracy za obopólną zgodą odpowiednich władz zatwierdzających może mieć miejsce w każdym czasie.

7.2. Rozwiązanie niniejszego porozumienia o współpracy przez którąkolwiek z zatwierdzających władz jest możliwe w każdym czasie, pod warunkiem, że strona inicjująca rozwiązanie deklaruje swój zamiar rozwiązania niniejszego porozumienia o współpracy na minimum [podać okres] przed datą wejścia w życie rozwiązania.

8. **Interpretacja i rozwiązywanie sporów**

8.1. W przypadku pojawienia się jakichkolwiek wątpliwości lub rozbieżnych poglądów wynikających z interpretacji jakiegokolwiek przepisu niniejszego porozumienia o współpracy lub w razie sporu dotyczącego jego stosowania, strony podejmują się znalezienia rozwiązania, które będzie akceptowalne przez obydwie strony.

8.2. W przypadku braku osiągnięcia porozumienia, każda ze stron odwołuje się do swoich wyższych władz krajowych, którym przedkłada się spór w celu rozstrzygnięcia.

9. Ważność

Niniejsze porozumienie o współpracy wchodzi w życie [data]

[Miejsce], data:

[nazwa]

[Cywilna władza zatwierdzająca państwa A]

[Miejsce], data:

[nazwa]

[Wojskowa władza zatwierdzająca państwa A]

[Miejsce], data:

[nazwa cywilnego przedstawiciela AMC1/ACC1]

[Miejsce], data:

[nazwa wojskowego przedstawiciela AMC1/ACC1]

[Miejsce], data:

[nazwa]

[Cywilna władza zatwierdzająca państwa A]

[Miejsce], data:

[nazwa]

[Wojskowa władza zatwierdzająca państwa A]

[Miejsce], data:

[nazwa cywilnego przedstawiciela AMC2/ACC2]

[Miejsce], data:

[nazwa wojskowego przedstawiciela AMC1/ACC1]

Definicje i skróty.

Wejście w życie:

Zmienione:

A.1 Definicje**A.1.1. Obszar odpowiedzialności AMC**

Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, gdzie jedna AMC ponosi wyłączną odpowiedzialność za przedtaktyczną koordynację zarządzania przestrzenią powietrzną.

A.1.2. Wiodąca AMC

Określona AMC odpowiedzialna za koordynację zharmonizowanej alokacji stref po obydwu stronach granicy (CBA) z sąsiadującymi AMC lub dostępności konkretnych CDR po obydwu stronach granicy.

A.2 Skróty

Uwaga: Skróty oznaczone * nie są skrótami ICAO.

Strona celowo pozostawiona pusta

Odpowiedzialność [AMC 1/ACC 1/AMC 2/ACC2]**Delegacja odpowiedzialności do wiodącej AMC**

Wejście w życie:

Zmienione:

B.1 Obszar odpowiedzialności [AMC 1/ACC 1]

B.1.1 Szczegóły obszaru odpowiedzialności AMC 1/ACC 1.

B.2 Obszar odpowiedzialności [AMC2/ACC2]

B.2.1 Szczegóły obszaru odpowiedzialności AMC 2/ACC 2.

B.3 Delegacja odpowiedzialności do wiodącej AMC 1

B.3.1 Szczegóły odpowiedzialności do AMC 1/ACC 1.

B.4 Delegacja odpowiedzialności do wiodącej AMC 2

B.4.1 Szczegóły odpowiedzialności do AMC 2/ACC 2.

Strona celowo pozostawiona pusta

Dodatek C**Koordynowane strefy po obydwu stronach granicy i warunkowe drogi lotnicze**

Wejście w życie:

Zmienione:

C.1 Koordynowane strefy po obydwu stronach granicy (CBA).

Łącznie ze szczegółami dotyczącymi segmentów części, pozycji granicznych, odpowiednich poziomów lotów i delegacji.

C.2 Koordynowane warunkowe drogi lotnicze.

Łącznie ze szczegółami dotyczącymi części tras, pozycji granicznych, odpowiednich poziomów lotów i delegacji.

Strona celowo pozostawiona pusta

**Procedury koordynacji
dostępności stref po obydwu stronach granicy lub warunkowych dróg lotniczych przed
publikacją AUP**

Wejście w życie:

Zmienione:

D.1 Przepisy ogólne

D.1.1

D.2 Procedury koordynacji

D.2.1 [AMC 1/ACC 1] jest odpowiedzialna za koordynację następujących CBA lub CDR prowadzoną przez wiodącą AMC:

-
-
-

D.2.2 [AMC 2/ACC 2] jest odpowiedzialna za koordynację następujących CBA lub CDR prowadzoną przez wiodącą AMC:

-
-
-

D.3 Procedury alokacji

D.3.1 Stosuje się następujące zasady pierwszeństwa alokacji, parametry czasowe i instrumenty gwarancji rezerwacji:

D.3 Procedury koordynacji i notyfikacji obrony powietrznej

(jeżeli ma zastosowanie)

Strona celowo pozostawiona pusta

Urządzenia łączności

Wejście w życie:

Zmienione:

E.1 Sposoby łączności i ich wykorzystanie

E.1.1 Wyposażenie

Między [AMC 1/ACC 1] a [AMC2/ACC2] dostępne są następujące linie łączności:

- [X] linia danych [s]
- [X] linia telefoniczna [s]
- [X] linia faksowa [s]

E.2 Koordynacja telefoniczna

E.2.1 Po zakończeniu każdej łączności telefonicznej należy podać inicjały personelu każdej ze stron, biorących udział w rozmowie.

Strona celowo pozostawiona pusta

Godziny funkcjonowania [AMC1/ACC1/AMC 2/ACC2] i procedury awaryjne

Wejście w życie:

Zmienione:

F.1 Godziny funkcjonowania ACC/AMC

F.1.1. Godziny funkcjonowania [AMC 1/ACC 1] są następujące:

-
-
-

F.1.2 Godziny funkcjonowania [AMC 2/ACC 2] są następujące:

-
-
-

F.2 Procedury awaryjne dotyczące koordynacji

W przypadku awarii bezpośrednich linii łączności między koordynującymi partnerami, koordynacji można dokonać przez:

- a) centralkę, lub
- b) [innego wspólnego partnera koordynacji], lub
- c) telefon publiczny:

[AMC 1/ACC 1]: [dodatkowa lista dostępnych publicznych numerów telefonów do sali operacyjnej i stosownych stanowisk pracy, w miarę dostępności]

W przypadku zamknięcia [AMC1/ACC1] punktem koordynacji awaryjnej jest [szczegóły]:

[AMC 2/ACC2]: [dodatkowa lista dostępnych publicznych numerów telefonów do sali operacyjnej i stosownych stanowisk pracy, w miarę dostępności]

W przypadku zamknięcia [AMC2/ACC2] punktem koordynacji awaryjnej jest [szczegóły]:

F.3 Zadeklarowane święta narodowe

Przed końcem każdego roku, [AMC1/ACC1] i [AMC2/ACC2] przekazują pozostałym AMC/ACC i CFMU/CADF wykaz zadeklarowanych świąt narodowych na następny rok, które mogą mieć wpływ na proces alokacji struktur po obydwu stronach granicy, określonych w obecnym porozumieniu o współpracy.

Strona celowo pozostawiona pusta

POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY
w sprawie
procedur koordynacji
w zakresie
operacji po obydwu stronach granicy we wspólnych strefach
zarządzanych przez AMC

między
[Władza zatwierdzająca państwa przekazującego] [Władza zatwierdzająca państwa przyjmującego]
a
[Przekazujące AMC & ACC] [Przyjmujące AMC & ACC]

Wejście w życie:

1. Zasady ogólne

1.1 Cel

- 1.1.1 *Celem niniejszego porozumienia o współpracy jest określenie procedur koordynacji, które będą stosowane między [przekazujące AMC & ACC] a [przyjmujące AMC & ACC] dla alokacji i wspólnego użytkowania stref krajowych (TRA/TSA, łącznie ze strefami D i R zarządzanymi przez AMC) ustanowionych całkowicie w przestrzeni powietrznej, będącej w jurysdykcji jednego z przyjmujących AMC & ACC.*
- 1.1.2 *Procedury koordynacji między [przekazujące AMC] a [przyjmujące AMC] mają miejsce przed publikacją stosownych planów użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).*
- 1.1.3 *Procedury koordynacji między [przekazujące ACC] a [przyjmujące ACC] mają miejsce przed wlotem i wykonywaniem lotów w strefie(ach) podlegającej współdzieleniu.*
- 1.1.4 *Te procedury są uzupełnieniem do porozumienia ramowego na poziomie państwowym w sprawie operacji po obydwu stronach granicy/FIR zawartego między [państwo przekazujące] a [państwo przyjmujące].*

1.2 Status operacyjny

- 1.2.1 *Uczestniczące AMC informują się wzajemnie oraz funkcję scentralizowanych danych o przestrzeni powietrznej ECEC w CFMU (CADF) o wszelkich zmianach w statusie operacyjnym ich infrastruktury, która może mieć wpływ na procedury określone w niniejszym porozumieniu o współpracy.*

2. Strefy podlegające współdzieleniu

- 2.1 *Strefa(y), która(e) podlega(a)ją współdzieleniu między [państwo przekazujące] a [państwo przyjmujące] są określone w dodatku B.*

3. Jurysdykcja

3.1 AMC [państwo przyjmujące] w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu przez [przyjmujące AMC] jest odpowiedzialna za alokację przestrzeni powietrznej zgodnie z postanowieniami niniejszego porozumienia o współpracy. Procedury standardowe dla tworzenia AUP/UUP pozostają niezmienione.

3.2 ACC [państwo przyjmujące] mające jurysdykcję nad strefą(ami) podlegającą(y) współdzieleniu przez [przyjmujące ACC] jest odpowiedzialne za zapewnianie ATS statkom powietrznym przelatującym z [państwo przekazujące] do stref(y) podlegającej(ych) współdzieleniu lub operującym w strefie podlegającej współdzieleniu, zgodnie z postanowieniami niniejszego porozumienia o współpracy.

4. Procedury zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM)

4.1 Wspólny język

4.1.1 *Wszelkie zmiany pisemnych zamówień i notyfikacji, jak również koordynacja werbalna, dokonywane są w języku [określić jaki].*

4.2 Zamówienie współdzielenia przestrzeni powietrznej i ogłaszanie dostępności

4.2.1 [Przekazująca AMC] rozpoczyna starania o współdzielenie przestrzeni powietrznej w [państwo przyjmujące] przez wysłanie właściwego zamówienia pisemnego do [przyjmujące AMC].

4.2.2 [Przyjmująca AMC] ogłasza codziennie [przekazująca AMC] o możliwych do wykorzystania slotach w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu.

4.2.3 Wymiana zamówień lub ogłaszanie dostępności jest uzupełniana przez koordynację werbalną między dwiema AMC, w zależności od potrzeby.

4.2.4 *Treść zamówienia i ogłaszania, wraz ze sposobami ogłaszania, określone są w dodatku C.*

4.3 Rezerwacja, alokacja i ogłaszanie alokacji

4.3.1 Procedury odnoszące się do rezerwacji, alokacji i ogłaszania alokacji przestrzeni powietrznej w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu są określone w dodatku D, i zawierają w szczególności:

- (1) Okresy aktywności z uwzględnieniem świąt narodowych danego państwa;
- (2) Podział stref(y) podlegającej(ych) współdzieleniu;
- (3) Metoda(y) rezerwacji (np. narzędzia ASM, faks, inne);
- (4) Instrumenty gwarancji rezerwacji;
- (5) Maksymalna liczba uczestniczących statków powietrznych;
- (6) Zasady pierwszeństwa alokacji;
- (7) Parametry czasowe;
- (8) Metoda notyfikacji alokacji (np. narzędzia ASM, faks, inne);
- (9) Łączność z organem macierzystym;
- (10) *(Dodatkowe punkty, w zależności od potrzeby)*

4.4 Procedury związane z ATS

4.4.1 **Procedury związane z ATS są określone w dodatku E i zawierają w szczególności:**

- (1) Obowiązki i odpowiedzialność za zapewnianie ATS statkom powietrznym przelatującym do i operującym w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu;
- (2) Klasyfikacja przestrzeni powietrznej odpowiednia dla statków powietrznych przelatujących do i operujących w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu;
- (3) Minimalne wyposażenie ATS (np. radar pierwotny, radar wtórny, częstotliwości operacyjne, linie telefoniczne itd.)
- (4) Język stosowany w zapewnianiu ATS;
- (5) Wymiana danych planu lotu, zmiana wcześniej dostarczonych lub skoordynowanych danych planu lotu;
- (6) Podział na sektory ATC;
- (7) Procedury ATC, w szczególności:
 - Przekazanie identyfikacji;
 - Przekazanie kontroli;
 - Przekazanie łączności;
 - Przydzielanie kodów SSR;
 - Urządzenia i procedury łączności;
 - Procedury tranzytowe;
 - Procedury obowiązujące w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu;
 - Procedury dla lotów bezzałogowych (np. UAV);
 - Kryteria separacji;
 - Bufory stosowane w odniesieniu do stref(y) podlegającej(ych) współdzieleniu;
 - Koordynacja ATC;
- (8) Zgłaszanie zdarzeń ATS;
- (9) (Dodatkowe punkty, w zależności od potrzeby.)

5. **Procedura awaryjna**

5.1 Procedury awaryjne są określone w dodatku F, w szczególności:

- (1) Służba alarmowa;
- (2) Służba zapewniana statkom powietrznym w razie sytuacji awaryjnej;
- (3) Kroki podejmowane w przypadku sytuacji awaryjnych w locie;
- (4) Kroki podejmowane w przypadku przechwytywania (cywilnych) statków powietrznych lub bezprawnego użytkownika przestrzeni powietrznej;
- (5) Wymiana informacji między właściwymi władzami/organami cywilnymi i wojskowymi;
- (6) Awaria łączności ziemia-ziemia;
- (7) Awaria łączności powietrze-ziemia;
- (8) (Dodatkowe punkty, w zależności od potrzeby).

6. **Zmiany, odstępowstwa i rozwiązanie**

6.1 **Zmiana porozumienia o współpracy**

- 6.1.1 Zmiany do niniejszego porozumienia o współpracy, z wyłączeniem dodatków, wymagają wzajemnej zgody władz podpisujących.
- 6.1.2 Zmiany do dodatków do niniejszego porozumienia o współpracy wymagają zwykle wzajemnej zgody cywilnych i wojskowych przedstawicieli AMC/ACC.
- 6.2 **Odstępstwa tymczasowe**
- 6.2.1 W miarę potrzeby, zainteresowane AMC/ACC mogą wprowadzić, za obopólną zgodą i na określony czas, tymczasowe modyfikacje procedur ustanowionych w niniejszym porozumieniu o współpracy.
- 6.3 **Odstępstwa nieprzewidziane**
- 6.3.1 Mogą zaistnieć okoliczności, w których odstępstwa nieprzewidziane w procedurach określonych w dodatkach do niniejszego porozumienia o współpracy mogą okazać się niezbędne. W tych okolicznościach przewiduje się, że personel AMC/ACC dokona najlepszej oceny własnej w celu zapewnienia skutecznej koordynacji [AMC 1/ACC 1/AMC 2/ACC 2]
- 6.4 **Rozwiązanie**
- 6.4.1 Rozwiązanie niniejszego porozumienia o współpracy za obopólną zgodą odpowiednich władz zatwierdzających może mieć miejsce w każdym czasie.
- 6.4.2 Rozwiązanie niniejszego porozumienia o współpracy przez którąkolwiek z zatwierdzających władz jest możliwe w każdym czasie, pod warunkiem, że strona inicjująca rozwiązanie deklaruje swój zamiar rozwiązania niniejszego porozumienia o współpracy na minimum [podać okres] przed datą wejścia w życie rozwiązania.
7. **Interpretacja i rozwiązywanie sporów**
- 7.1 W przypadku pojawienia się jakichkolwiek wątpliwości lub rozbieżnych poglądów wynikających z interpretacji jakiegokolwiek przepisu niniejszego porozumienia o współpracy lub w razie sporu dotyczącego jego stosowania, strony podejmują się znalezienia rozwiązania, które będzie akceptowalne przez obydwie strony.
- 7.2 W przypadku braku osiągnięcia porozumienia, każda ze stron odwołuje się do swoich wyższych władz krajowych, którym przedkłada się spór w celu rozstrzygnięcia.

8. WAŻNOŚĆ

Niniejsze porozumienie o współpracy wchodzi w życie [data]

[Miejsce], data:

[nazwa]

[Cywilna władza zatwierdzająca państwa A]

[Miejsce], data:

[nazwa]

[Wojskowa władza zatwierdzająca państwa A]

[Miejsce], data:

[nazwa cywilnego przedstawiciela przekazującego
AMC i ACC]

[Miejsce], data:

[nazwa wojskowego przedstawiciela przekazującego
AMC i ACC]

[Miejsce], data:

[nazwa]

[Cywilna władza zatwierdzająca państwa A]

[Miejsce], data:

[nazwa]

[Wojskowa władza zatwierdzająca państwa A]

[Miejsce], data:

[nazwa cywilnego przedstawiciela przyjmującego AMC
i ACC]

[Miejsce], data:

[nazwa wojskowego przedstawiciela przyjmującego
AMC i ACC]

Strona celowo pozostawiona pusta

Definicje i skróty.

Wejście w życie:

Zmienione:

A.1 Definicje**A.1.1 Strefa podlegająca współdzieleniu**

Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, gdzie statek powietrzny z innego państwa może wykonywać loty.

A.1.2 Przyjmujące ACC

ACC odpowiedzialne za zapewnianie ATS w państwie przyjmującym.

A.1.3 Przyjmująca AMC

AMC odpowiedzialna za planowanie i alokację przestrzeni powietrznej w państwie przyjmującym.

A.1.4 Przekazujące ACC

ACC odpowiedzialne za zapewnianie ATS w państwie przekazującym.

A.1.5 Przekazująca AMC

AMC odpowiedzialna za planowanie i alokację przestrzeni powietrznej w państwie przekazującym.

A.1.5 Państwo przekazujące

Państwo, z którego przylatują statki powietrzne, wykonujące loty w strefie podlegającej współdzieleniu.

A.2 Skróty

Strona celowo pozostawiona pusta

Wykaz stref podlegających współdzieleniu

Wejście w życie:

Zmienione:

B.1 Wykaz stosownych stref

B.1.1 TRA lub TSA lub strefa D lub R [x] (Szczegóły opisujące umiejscowienie, współrzędne, podział na segmenty, stosowne poziomy lotów i pozostałe informacje, w miarę potrzeby).

B.1.2 ...

Strona celowo pozostawiona pusta

Zamówienie współdzielenia przestrzeni powietrznej i notyfikacja dostępności

Wejście w życie:

Zmienione:

C.1 Format i treść zamówienia współdzielenia przestrzeni powietrznej

(W tym miejscu podać szczegóły zamówienia współdzielenia przestrzeni powietrznej).

C.2 Notyfikacja dostępności współdzielonej przestrzeni powietrznej

(W tym miejscu podać szczegóły notyfikacji dostępności współdzielonej przestrzeni powietrznej).

C.3 Sposoby zamawiania współdzielenia przestrzeni powietrznej i notyfikacji dostępności

(W tym miejscu podać szczegóły wymiany zamówień współdzielenia i notyfikacji dostępności przestrzeni powietrznej, np. z wykorzystaniem narzędzi ASM, faksu, e-maili itd.).

Strona celowo pozostawiona pusta

Rezerwacja, alokacja i ogłaszanie alokacji

Wejście w życie:

Zmienione:

D.1 Postanowienia ogólne.

D.1.1 Stosuje się następujące procedury odnoszące się do rezerwacji, alokacji i ogłaszania alokacji przestrzeni powietrznej w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu:

D.2 Okresy aktywności

D.2.1 (Podać szczegóły potencjalnie dostępnych okresów aktywności stref(y) podlegającej(ych) współdzieleniu).

D.3 Podział stref(y) podlegającej(ych) współdzieleniu

D.3.1 (Podać szczegóły dotyczące podziału, jeżeli ma zastosowanie).

D.4 Metoda(y) rezerwacji

D.4.1 (Podać szczegóły metod, np. obowiązki, procedury, sposoby itd.)

D.5 Instrumenty gwarancji rezerwacji

D.5.1 (Podać szczegóły instrumentów gwarancji rezerwacji).

D.6 Maksymalna liczba uczestniczących statków powietrznych

D.6.1 (Podać maksymalną liczbę uczestniczących statków powietrznych w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu).

D.7 Zasady pierwszeństwa alokacji

D.7.1 (Podać uzgodnione zasady pierwszeństwa alokacji przestrzeni powietrznej w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu).

D.8 Parametry czasowe

D.8.1 (Podać wszelkie parametry czasowe odnoszące się do alokacji przestrzeni powietrznej w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu).

D.9 Metoda ogłaszania alokacji

D.9.1 (Podać uzgodniony format, treść i sposoby alokacji przestrzeni powietrznej w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu).

D.10 Łączność z organem macierzystym

D.10.1 (Podać zadania i odpowiedzialność za łączność z organem(ami) macierzystym(i) statków powietrznych przylatujących w celu wykonania lotu w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu).

D.11 (Dodatkowe punkty, w zależności od potrzeby)

Strona celowo pozostawiona pusta

Procedury ATS

Wejście w życie:

Zmienione:

E.1 Obowiązki i odpowiedzialność za zapewnianie ATS

- E.1.1 [ACC] ma obowiązek i jest odpowiedzialne za zapewnianie ATS statkom powietrznym przylatującym z państwa przekazującego do stref(y) podlegającej(ych) współdzieleniu. (Podać szczegółowe warunki przelotu).
- E.1.2 [ACC lub właściwy organ obrony powietrznej] ma obowiązek i jest odpowiedzialne za zapewnianie ATS statkom powietrznym wykonującym loty w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu. (Podać szczegółowe warunki wykonywania lotów).
- E.1.3 (Podać dodatkowe szczegóły właściwe dla obowiązków i odpowiedzialności).

E.2 Klasyfikacja przestrzeni powietrznej

- E.2.1 (Szczegóły klasyfikacji przestrzeni powietrznej właściwe dla statków powietrznych przylatujących do stref(y) podlegającej(ych) współdzieleniu, jeżeli ma zastosowanie).
- E.2.2 (Szczegóły klasyfikacji przestrzeni powietrznej właściwe dla statków powietrznych wykonujących loty w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu, jeżeli ma zastosowanie).

E.3 Minimalne wyposażenie ATS

(Należy określić uzgodnione minimalne wyposażenie ATS):

- E.3.1 (Szczegóły służby radarowej, np. służba w oparciu o radar pierwotny lub wtórny dla każdego statku powietrznego przylatującego do i wykonującego loty w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu).
- E.3.2 (Częstotliwości operacyjne, np. częstotliwości właściwe dla każdej fazy lotu).
- E.3.3 (Urządzenia łączności ziemia-ziemia).
- E.3.4 (Inne stosowne urządzenia).

E.4 Język stosowany w zapewnianiu ATS

- E.4.1 W łączności ze statkiem powietrznym przylatującym do i wykonującym loty w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu stosuje się język [podać jaki] lub [podać jaki].
- E.4.2 (Szczegóły języka stosowanego w różnych fazach lotu statku powietrznego przylatującego do i wykonującego loty w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu, jeżeli stosuje się więcej niż jeden język).

E.5 Wymiana danych planu lotu

- E.5.1 (Określić wymagania, format i sposoby wymiany danych planu lotu).
- E.5.2 (Określić metody, czas, format i sposoby zmiany wcześniej dostarczonych lub skoordynowanych danych planu lotu).

E.6 Sektoryzacja ATC

- E.6.1 (Określić podział na sektory ATC właściwy dla statków powietrznych wykonujących loty w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu).

Dodatek E (c.d.)

Wejście w życie:

Zmienione:

E.7 Procedury ATC

- E.7.1 Przekazanie identyfikacji
- E.7.2 Przekazanie kontroli
- E.7.3 Przekazanie łączności
- E.7.4 Przydzielanie kodów SSR
- E.7.5 Urządzenia i procedury łączności
- E.7.6 Procedury tranzytowe
- E.7.7 Procedury obowiązujące w strefie(ach) podlegającej(ych) współdzieleniu
- E.7.8 Procedury dla operacji lotów bezzałogowych
- E.7.9 Kryteria separacji
- E.7.10 Bufory stosowane w odniesieniu do stref(y) podlegającej(ych) współdzieleniu
- E.7.11 Koordynacja ATC
- E.7.12 (Inne, jeżeli ma zastosowanie)

E.8 Zgłaszanie zdarzeń ATS

- E.8.1 (Określić format, treść i sposoby zgłaszania zdarzeń ATS)

E.9 (Dodatkowe punkty, w zależności od potrzeby)

Strona celowo pozostawiona pusta

Procedury awaryjne

Wejście w życie:

Zmienione:

F.1 Procedury awaryjne

(Podać szczegóły procedur stosowanych dla każdego rodzaju sytuacji awaryjnej)

F.1.1 Służba alarmowa

F.1.2 Służba zapewniana statkom powietrznym w razie sytuacji awaryjnej

F.1.3 Sytuacje awaryjne w locie

F.1.4 Przechwytywanie (cywilnych) statków powietrznych lub bezprawne użytkowanie przestrzeni powietrznej

F.1.5 Wymiana informacji między właściwymi władzami/organami cywilnymi i wojskowymi

F.1.6 Awaria łączności ziemia-ziemia

F.1.7 Awaria łączności powietrze-ziemia

F.1.8 (Dodatkowe punkty, w zależności od potrzeby)

POROZUMIENIE ASM - NM
między
komórką zarządzania przestrzenią powietrzną [państwo A]
(AMC)
a
Europejską Organizacją ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej
(EIROCONTROL)
w sprawie
elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej oraz procedur
awaryjnych

Wejście w życie:

1. CEL

- 1.1. Celem niniejszego porozumienia ASM-NM jest ustalenie procedur koordynacji i awaryjnych stosowanych między AMC a EUROCONTROL, wymaganych do implementacji koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej.

2. ZAKRES

- 2.1. Zadania i obowiązki AMC oraz EUROCONTROL odnoszące się do koncepcji FUA, jak również stosowane procedury są określone w Podręczniku ASM EUROCONTROL i Instrukcji operacyjnej FUA AMC/CADF, do których odniesienia podano w ustępie 3.
- 2.2. Niniejsze porozumienie ASM-NM określa w Załączniku B procedury uzupełniające (Szczególne Krajowe Środki Awaryjne), które są stosowane tam gdzie jest to wymagane oraz stanowią uzupełnienie do procedur awaryjnych opisanych w paragrafie 4.

3. PROCEDURY WSPÓŁPRACY

- 3.1. AMC oraz EUROCONTROL stosują procedury współpracy ustanowione w następujących dokumentach:
- a) Specyfikacji EUROCONTROL do stosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) [Wydanie 1.1, 10.01.2009, EUROCONTROL-SPEC-0112, Rozdział 4]²⁰;
 - b) Plan usprawnienia europejskiej sieci tras część 3 – Wytyczne zarządzania przestrzenią powietrzną - Podręcznik zarządzania przestrzenią powietrzną wydanie 5.1, 23 październik 2014 (Dział 2, pkt. 2.2.3, 2.3, 2.6.3, Dział 4 i Dział 6)²¹;
 - c) Flexible Use of Airspace AMC/CADF Operations Manual Wydanie Nr.: 4.0, 04.02.2011²².
 - d) FTI (Tymczasowa instrukcja FUA);
- 3.2. Dokumenty, o których mowa w pkt. 3 powyżej oraz wszelkie szczególne procedury określone w Załączniku B do porozumienia o współpracy stanowią jej integralną część.
- 3.3. Zrozumiałe jest, że zastosowanie ma zawsze najnowsze wydanie²³ dokumentów, o których mowa powyżej. Najnowsze wydanie można znaleźć w bibliotece przestrzeni powietrznej, dedykowanej sekcji na stronie internetowej EUROCONTROL²⁴ oraz na podstawie wskazanych linków do stron internetowych.
- ## 4. PROCEDURY AWARYJNE
- 4.1. Ogólne procedury awaryjne są opisane w Załączniku B.
- 4.2. Dodatkowe specyficzne wymagania awaryjne AMC zostaną przedstawione w Dodatku do Załącznika B.
- 4.3. W przypadku tymczasowych środków, pomiędzy AMC i EUROCONTROL przygotowana będzie tymczasowa FTI.

²⁰ <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/specifications/20090110-fua-spec-v1.1.pdf>

²¹ <http://www.eurocontrol.int/articles/airspace-management>

²² http://www.cfm.eurocontrol.int/cfmu/gallery/content/public/library/handbook_supplements/handbook_supplements/docu_fua_amc_cadf_ops_manual_latest.pdf

²³ Wydania, o którym mowa w pkt. 3.1 to te, które są obowiązujące w chwili podpisania porozumienia o współpracy.

²⁴ http://www.eurocontrol.int/airspace/public/site_preferences/display_library_list_public.html#2

5. PUBLIKACJA DANYCH AUP/UUP

5.1. Oprócz informacji odnoszących się do statusu CDR, EUROCONTROL jest upoważniony do zapewniania publicznego dostępu przez portal NOP do następujących informacji odnoszących się do zarządzanych stref opublikowanych w AUP/UUP:

- a) oznacznik stref w AIP;
- b) przedział wysokości;
- c) okres ważności.

5.2. Wszelkie pozostałe informacje odnoszące się do stref publikowanych w AUP/UUP muszą być uznane za "zastrzeżone", z ograniczonym dostępem krajowych cywilnych i wojskowych organów.

6. ZMIANY I ODSTĘPSTWA

6.1. Zmiany

- a) Zmiany niniejszego porozumienia ASM-NM wymagają pisemnej wzajemnej zgody stron na poziomie sygnatariuszy porozumienia ASM-NM.
- b) Zmiana załączników do niniejszego porozumienia ASM-NM wymagają wzajemnej zgody:

AMC:	Dyrektora AMC i
EUROCONTROL	Dyrektora Sieci Operacji

6.2. Odstępstwa tymczasowe

- a) W razie potrzeby i pod warunkiem uprzedniego zatwierdzenia przez EUROCONTROL, AMC może wprowadzić tymczasowe odstępstwa (np. FTI) od procedur określonych w niniejszym porozumieniu ASM – NM.
- b) Odpowiedzialna osoba w AMC rozpocznie koordynację za pomocą e-maila, faksu lub telefonu, z podaniem numeru.
- c) FTI zastępuje treść niniejszego porozumienia ASM-NM, jeżeli ustalono tak zgodnie z procedurami zawartymi w paragrafie 4.9 Podręcznika ASM oraz zgodnie z paragrafem 6.2 litera a) znajdującą się powyżej.

6.3. Odstępstwa nieprzewidziane

W sytuacjach, w których w wyniku nagłej potrzeby wymagane jest odstępstwo jednorazowe od procedur określonych w niniejszym porozumieniu ASM-NM, bez zachowania formalności określonych w pkt. 6.1 i 6.2 powyżej, przewiduje się, że personel AMC i EUROCONTROL dokona najlepszej oceny własnej w celu zapewnienia skutecznej koordynacji.

7. WYPOWIEDZENIE

7.1. Strony dążą do osiągnięcia akceptowalnego rozwiązania pomiędzy nimi, w każdym sporze związanym z niniejszym porozumieniem ASM – NM.

7.2. W przypadku gdy Strony nie będą w stanie znaleźć polubownego rozwiązania, każda ze Stron przedłoży spór swojej najwyższej władzy i/lub organowi w celu ostatecznego i wiążącego rozstrzygnięcia.

8. PUNKT KONTAKTOWY

EUROCONTROL	AMC
Giovanni Lenti	
Naczelnik NMD/NOM/NOS	Naczelnik AMC
Tel.: +32 2 729 98 20	Tel.:
Email: giovanni.lenti@eurocontrol.int	Email:

9. CAŁOŚĆ UMOWY

- 9.1. Niniejsze porozumienie ASM – NM oraz jego Załączniki stanowią całość porozumienia pomiędzy Stronami oraz zastępują wszelkie wcześniejsze słowne lub pisemne porozumienia dotyczącego tego samego przedmiotu.
- 9.2. W przypadku rozbieżności pomiędzy porozumieniem ASM – NM a Załącznikiem B, Załącznik B ma pierwszeństwo.

10. WEJŚCIE W ŻYCIE – CZAS TRWANIA - WYPOWIEDZENIE

- 10.1. Niniejsze porozumienie ASM-NM wchodzi w życie z dniem podpisania przez obie Strony.
- 10.2. Niniejsze porozumienie ASM – NM pozostaje w mocy na czas nieokreślony.
- 10.3. Niniejsze porozumienie ASM – NM może zostać wypowiedziane przez każdą ze Stron w dowolnym momencie, z zastrzeżeniem zapewnienia drugiej Stronie 60 (sześćdziesiąt) dni kalendarzowych od pisemnego zawiadomienia.

Sporządzono w dwóch (2) egzemplarzach

Państwo X	EUROCONTROL Dla i w imieniu Dyrektora Generalnego
Podpis	Podpis
	Joe SULTANA
	Generalny Menedżer Sieci
Data:	Data:

DEFINICJE I SKRÓTY

Dla celów niniejszego porozumienia ASM-NM oraz dokumentów:

Definicje ICAO zostały zacieniowane.

AA	oznacza upoważniony podmiot, tj. organ, który jest uprawniony przez Państwo do podejmowania działań wspólnie z AMC, w celu przydziału i wykorzystania przestrzeni powietrznej.
ACC	oznacza Centrum Kontroli Obszaru, tj. organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych w podległych mu obszarach kontrolowanych.
Ad-hoc Struktury	oznacza struktury przestrzeni powietrznej, trasy lub obszary, wymagane do zaspokojenia potrzeb operacyjnych w czasie krótszym niż proces poziomym 1. Ustanowienie takich struktur ad-hoc na poziomie 2 i 3 powinno być zgodne z ogólnymi kryteriami projektowania i zarządzania bezpieczeństwem.
AFTN	oznacza Sieć Stałej Telekomunikacji Lotniczej.
AIP	oznacza Zbiór Informacji Lotniczych.
Rezerwacja przestrzeni powietrznej	oznacza określoną przestrzeń powietrzną, będącą normalnie pod jurysdykcją jednej władzy lotniczej i czasowo rezerwowaną, zgodnie z dwustronnym porozumieniem, do wyłącznego użytkowania przez inną władzę lotniczą (ICAO). <i>W kontekście koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, rezerwacja przestrzeni powietrznej obejmuje "strefę czasowo rezerwowaną" (TRA) i "strefę czasowo wydzieloną" (TSA).</i>
Struktury przestrzeni powietrznej	oznaczają szczególne części przestrzeni powietrznej zaprojektowane w celu przyjęcia i zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych. <i>W kontekście FUA, "struktury przestrzeni powietrznej" obejmują przestrzeń powietrzną kontrolowaną, trasy ATS, sektory ATC, strefy niebezpieczne (D), strefy o ograniczonym ruchu lotniczym (R), strefy zakazane (P), strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA), strefy lotów po obydwu stronach granicy (CBA).</i>
AIM	oznacza depeşe informacji ATFCM.
AIS	oznacza Służbę Informacji Lotniczej.
AMC	oznacza komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną, tj. wspólną cywilno-wojskową komórkę odpowiedzialną za codzienne zarządzanie i tymczasową alokację krajowej lub subregionalnej przestrzeni powietrznej, będących w jurysdykcji jednego lub więcej państw ECAC.
Strefa zarządzana przez AMC	oznacza obszar podlegający zarządzaniu i alokacji przez AMC na poziomie 2 ASM. <i>Zgodnie z procesem tymczasowej alokacji przestrzeni powietrznej, te zarządzane strefy są albo formalnymi strukturami nazywanymi "TSA lub TRA" albo strefami R i D, które są zarządzane na poziomie 2 ASM w ten sam sposób jak TSA/TRA.</i>

ATC	oznacza kontrolę ruchu lotniczego.
ATS	oznacza służby ruchu lotniczego.
ATM	oznacza zarządzanie ruchem lotniczym.
ASM	<p>oznacza zarządzanie przestrzenią powietrzną, tj. funkcję planowania, której głównym celem jest maksymalizacja wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu oraz, czasami, segregację przestrzeni powietrznej pomiędzy różne kategorie użytkowników, w oparciu o potrzeby krótkoterminowe. W przyszłych systemach, zarządzanie przestrzenią powietrzną będzie posiadało także strategiczną funkcję związaną z planowaniem infrastruktury.</p> <p><i>W kontekście FUA, zarządzanie przestrzenią powietrzną jest ogólnym wyrażeniem obejmującym jakiekolwiek działanie z zakresu zarządzania na poziomach strategicznym, przedtaktycznym i taktycznym, dokonywanym w celu osiągnięcia najefektywniejszego użytkownika przestrzeni powietrznej w oparciu o rzeczywiste potrzeby oraz, w miarę możliwości, unikania trwałej segregacji przestrzeni powietrznej.</i></p>
ASM	oznacza zarządzanie przestrzenią powietrzną.
ATFM	oznacza zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, tj. służbę ustanowioną w celu przyczyniania się do bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego poprzez zapewnianie wykorzystania w maksymalnym stopniu pojemności ATC i aby wielkość tego ruchu była zgodna z pojemnością deklarowaną przez właściwą władzę ATS.
ATFMC	oznacza zarządzanie przepływem ruchu lotniczego i pojemnością, tj. usługę, wzmacniającą ATFM, która ma na celu zarządzanie równowagą pomiędzy zapotrzebowaniem a pojemnością poprzez optymalizację wykorzystania dostępnych zasobów i koordynację właściwych rozwiązań, w celu poprawy jakości usługi oraz wydajności systemu ATM.
AUP	oznacza plan użytkowania przestrzeni powietrznej, tj. depeszę ASM o statusie NOTAM zawiadamiającą o decyzjach na dany dzień, podjętych przez komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną, a dotyczących tymczasowej alokacji przestrzeni powietrznej, znajdującej się pod jurysdykcją tej komórki. Depesza jest wysyłana w formacie standardowym.
AUP	oznacza plan użytkowania przestrzeni powietrznej.
CADC	oznacza centralną bazę danych o przestrzeni powietrznej i pojemności (wcześniej znana jako CADC – Baza danych o środowisku).
CADF	oznacza funkcję scentralizowanych danych o przestrzeni powietrznej, tj. funkcja ASM powierzona NM przez Państwa ECAC w celu konsolidacji informacji zawartych w różnych krajowych AUP/UUP oraz publikacji na portal NOP jako EAUP/EUUP.
CBA	oznacza strefę lotów po obydwu stronach granicy, tj. ograniczona lub zarezerwowana przestrzeń powietrzna ustanowiona ponad granicami państwowymi z powodu szczególnych wymagań operacyjnych. Może przyjąć formę TSA lub TRA.
CDR	oznacza warunkową drogę lotniczą, tj. trasę ATS, którą można planować i użytkować, pod pewnymi określonymi warunkami.

	<p><i>Warunkowa droga lotnicza może mieć więcej niż jedną kategorię, a te kategorie mogą się zmieniać w czasie:</i></p> <p><i>a) kategoria pierwsza – CDR stale dostępna do zaplanowania:</i></p> <p>CDR1 są dostępne do zaplanowania w okresie opublikowanym w stosownym krajowym Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP).</p> <p><i>b) kategoria druga – CDR, która nie jest stale dostępna do zaplanowania:</i></p> <p>CDR2 mogą być dostępne do zaplanowania. Loty mogą być jedynie planowane poprzez CDR2 zgodnie z warunkami opublikowanymi w codziennej CRAM, oraz</p> <p><i>c) kategoria trzecia – CDR niedostępna do zaplanowania:</i></p> <p><i>CDR3 nie są dostępne do zaplanowania, jednakże, organy ATC mogą udzielić zezwolenia na szczeblu taktycznym na takich segmentach tras.</i></p>
CIAM	oznacza wspólny interfejs do zarządzania przestrzenią powietrzną (wcześniej interfejs CFMU dla menedżerów przestrzeni powietrznej).
D	<p>oznacza strefę niebezpieczną i jest to przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której mogą odbywać się, w podanym czasie, działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych.</p> <p><i>W kontekście FUA, niektóre strefy niebezpieczne podlegające zarządzaniu i alokacji na poziomie 2 są ustanawiane na poziomie 1 jako "strefy zarządzane przez AMC" i jako takie są określane w AIP.</i></p>
DNM	oznacza Dyрекcję Zarządzania Siecią EUROCONTROL.
DOC	oznacza dokument.
ECAC	oznacza Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego.
EAUP	oznacza europejski plan użytkowania przestrzeni powietrznej.
FFPS	oznacza system przetwarzania planów lotu.
Plan lotu	oznacza określone informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu statku powietrznego, dostarczane organom służb ruchu lotniczego.
FMP	oznacza stanowisko zarządzania przepływem ruchu lotniczego, tj. stanowisko pracy ustanowione w ramach ACC w celu zapewnienia niezbędnej komunikacji z CEU (Central Executive Unit – Centralna Komórka Zarządzająca) w sprawach dotyczących zapewniania służby ATFCM oraz komunikacji z krajowymi AMC w sprawach dotyczących służby ASM.
FTI	oznacza tymczasową instrukcję FUA, tj. tymczasową instrukcję opublikowaną przez EUROCONTROL i uzgodnioną/stosowaną przez odpowiednie AMC oraz CADF dla całego lub części obszaru FUA.
FUA Concept	oznacza koncepcję elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej i jest oparta na fundamentalnej zasadzie, że przestrzeni powietrznej nie należy wyznaczać jako tylko cywilna lub wojskowa przestrzeń powietrzna, ale raczej należy ją uważać jako jedną całość, w której wymagania wszystkich użytkowników muszą zostać uwzględnione w miarę możliwości.

GAT IFR	ogólny ruch lotniczy, przepisów wykonywania lotu wg wskazań przyrządów.
IFPS	<p>oznacza zintegrowany system wstępnego przetwarzania planów lotu, tj. System Operacyjny Sieci odpowiedzialny za odbieranie i przetwarzanie danych dotyczących lotu GAT IFR oraz związanych z nim depesz uaktualnień dla obszaru obejmującego Państwa członkowskie. System następnie dystrybuuje te depesze w formacie, który może być odebrany i automatycznie przetworzony przez ATC FPPS i EUROCONTROL bez konieczności dalszych działań. IFPS jest zainstalowany w dwóch położeniach geograficznych.</p> <p>Poziom 1 - strategiczne ASM oznacza określanie i przegląd, w miarę potrzeby, krajowej polityki przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem krajowych i międzynarodowych wymagań w zakresie przestrzeni powietrznej.</p> <p>Poziom 2 - przedtaktyczne ASM oznacza wykonywanie zarządzania operacyjnego w ramach istniejących struktur i procedur ATM, określonych na poziomie 1 ASM oraz osiąganie szczególnych porozumień pomiędzy zaangażowanymi władzami cywilnymi i wojskowymi.</p> <p>Poziom 3 - taktyczne ASM oznacza, w dniu operacji, aktywację, dezaktywację lub zmianę alokacji w czasie rzeczywistym przestrzeni powietrznej alokowanej na poziomie 2 ASM oraz rozwiązywanie szczególnych problemów związanych z przestrzenią powietrzną lub indywidualnych sytuacji ruchowych OAT/GAT w czasie rzeczywistym pomiędzy cywilnymi a wojskowymi organami ATS lub kontrolerami, w zależności od przypadku. Ta koordynacja może się odbywać w trybie aktywnym lub pasywnym, z udziałem lub bez kontrolera.</p>
MOD	oznacza Ministra Obrony Narodowej.
MOT	oznacza Ministra Transportu.
NM	oznacza Menedżera Sieci nominowanego przez Komisję Europejską (tj. EUROCONTROL).
NMOC	Poddział EUROCONTROL będący komponentem Dyrekcji Zarządzania Siecią, ustanowiony w zgodzie z scentralizowaną organizacją ATFCM ICAO, w celu zapewniania usługi ATFCM, w imieniu Państw członkowskich, w określonej części Regionu EUR. NMOC obejmuje m.in. Komórki Zarządzania Siecią (NMC) oraz zintegrowany system wstępnego przetwarzania planów lotu (IFPS). Dla celów ASM, NMOC powierzono również funkcje scentralizowanych danych o przestrzeni powietrznej (CADF).
NOP Portal	oznacza portal operacji sieciowych EUROCONTROL.
NOTAM	oznacza Notice to Airmen, tj. wiadomość rozpowszechnianą za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierającą informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi.
OAT/GAT	oznacza operacyjny ruch lotniczy/ogólny ruch lotniczy.
P	oznacza strefę zakazaną.
RAD	oznacza dokument o dostępności dróg lotniczych.

R	<p>oznacza strefę ograniczoną, tj. część przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi Państwa, w której lot statku powietrznego jest ograniczony pewnymi określonymi warunkami.</p> <p><i>W kontekście koncepcji FUA, niektóre strefy ograniczone podlegające zarządzaniu i alokacji na poziomie 2 ASM są ustanawiane na poziomie 1 ASM jako "strefy zarządzane przez AMC" i jako takie są określane w AIP.</i></p>
SUP	oznacza suplement.
TAA	oznacza proces tymczasowej alokacji przestrzeni powietrznej, tj. proces składający się z procesu alokacji przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach, wyznaczonej do tymczasowej rezerwacji (TRA/TSA) lub ograniczeń (D/R), a określanych bardziej ogólnie jako strefy "zarządzane przez AMC". (Patrz PODRĘCZNIK PLANOWANIA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ EUROCONTROL tom 2 – dział 3).
TRA	oznacza strefę czasowo rezerwowaną, tj. przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, będącą normalnie pod jurysdykcją jednej władzy lotniczej i czasowo rezerwowaną, zgodnie z dwustronnym porozumieniem, do szczególnego użytkowania przez inną władzę lotniczą oraz przez którą dopuszcza się przelot innego ruchu, po uzyskaniu zezwolenia ATC.
TSA	<p>oznacza strefę czasowo wydzieloną, tj. przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, będącą normalnie pod jurysdykcją jednej władzy lotniczej i czasowo wydzielaną, zgodnie z dwustronnym porozumieniem, do wyłącznego użytkowania przez inną władzę lotniczą oraz przez którą nie dopuszcza się przelotu innego ruchu.</p> <p><i>W kontekście FUA, wszystkie TSA oznaczają rezerwacje przestrzeni powietrznych podlegające zarządzaniu i alokacji na poziomie 2 ASM.</i></p>
UTC	oznacza uniwersalny czas skoordynowany.
UUP	oznacza zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej.

Załącznik B**B.1. Procedura awaryjna CADF**

B.1.1 Przerwa w działaniu AMC OPS / CFMU trwająca mniej niż 1 dzień i niedostępność systemu ENV/CIAM nie ma wpływu na przygotowywanie bazy danych AIRAC ENV, a wpływa jedynie na dynamiczne aktualizacje i przygotowywanie/dystrybucję CRAM.

- a) Poinformować AMC w jakikolwiek dostępny sposób (wysłanie AIM).
- b) Przywrócenie działania przed 1400 UTC (1300 UTC czas letni). Niewielki wpływ na dystrybucję CRAM. Małe opóźnienie spodziewane w dystrybucji CRAM. AMC przygotowuje/waliduje AUP.
- c) Przywrócenie działania po 1400 UTC (1300 UTC czas letni): Niewielki wpływ na dystrybucję CRAM, spodziewane w dystrybucji CRAM. AMC przygotowuje/waliduje AUP.

AMC nieobecna między 1400 UTC a 1900 UTC zapewnia wydruk AUP dla personelu CADF.

Nadal przerwa w działaniu (wysłać AIM)

- d) Przywrócenie działania przed 1900 UTC (1800 UTC czas letni). Przywrócenie działania: dystrybucja CRAM, spodziewana opóźniona CRAM. AMC nadal obecna przygotowuje/waliduje AUP.

Personel CADF Staff wprowadza otrzymany wydruk AUP z AMC lub wprowadza awaryjny formularz AUP z AMC.

Nadal przerwa w działaniu (ENV i CIAM): (wysłać AIM). CRAM nie będzie dystrybuowana.

Jeżeli tylko CIAM nie działa, a ENV jest dostępna. Otrzymane z AMC formularze zamknięcia tras lub NOTAMy o zamknięciu tras zostaną wprowadzone do systemu ENV. (wysłać AIM)

- e) Jeżeli, z jakiegokolwiek powodu, mamy niezgodność (jedna lub więcej tras) w AUP i całkowity brak kontaktu z AMC (ani ze stanowiskiem zapasowym, FMP) następujące działania zostaną podjęte przez CADF:
 - i. odnośne trasy CDR2 zostaną wycofane z AUP. (Pozostaną opublikowane w AIP).
 - ii. zamknięcia CDR1 zostaną wprowadzone poprzez publikację w AIP/NOTAM.

B.1.2 Przerwa w działaniu CFMU trwająca dłużej niż 1 dzień

- a) W zależności od decyzji Rady Zarządzania Kryzysowego NM może zostać uruchomiony Plan Powrotu do Działania NM (NM Disaster Recovery Plan).
- b) Brak dystrybucji EAUP przez co najmniej dwa dni. Natychmiastowe wysłanie AIM

B.2. Procedury awaryjne AMC, od godziny 1400 UTC (1300 UTC czas letni)

W instrukcji operacyjnej FUA AMC/CADF szczegółowe (w miarę potrzeby) lokalne procedury awaryjne AMC zostaną dodane wraz z awaryjnym formularzem AUP (jeżeli istnieje). Za treść awaryjnego formularza AUP jest w pełni odpowiedzialna AMC. O wszelkich zmianach AMC musi powiadamiać CADF.

B.2.1 AMC może przygotować/walidować AUP przez CIAM, ale CADF nie może przetworzyć AUP w statusie READY.

- a) AMC zapewnia CADF wydruk AUP "READY" pocztą, emailem lub faksem (plik AUP w formacie AUP).
- b) personel CADF wprowadza wydruki do CIAM ręcznie.

B.2.2 CIAM niedostępny dla AMC, ale jest możliwa łączność z CADF, a CIAM jest dostępny dla CADF.

- a) AMC zapewnia CADF pocztą, emailem lub faksem (plik AUP w formacie AUP) przygotowane skrypty AUP lub wnioski CADF o wprowadzenie formularza awaryjnego AMC (instrukcja operacyjna FUA AMC/CADF)
- b) Jeżeli żaden z powyższych nie istnieje (skrypty/formularz), CADF stworzy NIL AUP w imieniu AMC.
- c) Jeżeli dostępny jest tylko telefon, AMC prosi CADF o implementację formularza awaryjnego (instrukcja operacyjna FUA AMC/CADF) lub CADF stworzy NIL AUP w imieniu AMC.

B.2.3 Przerwa w działaniu AMC

- a) Główna AMC decyduje/kontaktuje się z zapasową lokalizacją w celu przejęcia wszystkich zadań AMC
- b) Jeżeli brak zapasowej lokalizacji, CADF implementuje formularz awaryjny (instrukcja operacyjna FUA AMC/CADF) lub CADF stworzy NIL AUP w imieniu AMC.
- c) CADF wydaje formularz NOTAM (stworzony przez AMC) w imieniu AMC, jeżeli żadna inna oficjalna instancja ANSP nie może wydać NOTAM (instrukcja operacyjna FUA AMC/CADF).

UWAGA: Procedura UUP uważana jest jako nieblokująca, a zatem nie wymaga procedur awaryjnych.

Dodatek 1 do Załącznika B

Szczególne środki krajowe

Strona celowo pozostawiona pusta

Dane kontaktowe

NMD/NOM/OPL

razvan.bucuroiu@eurocontrol.int



© /PWNCFS 2014 – Europejska organizacja ds. bezpieczeństwa żeglugi powietrznej (EUROCONTROL) Niniejszy dokument jest opublikowany przez EUROCONTROL w celach informacyjnych. Może być kopiowany w całości lub częściach, za zachowaniem informacji, że EUROCONTROL jest uznawany za źródło i nie jest wykorzystywany w celach komercyjnych (np. dla zysków finansowych). Informacji w niniejszym dokumencie nie mogą być zmieniane bez uprzedniej pisemnego pozwolenia EUROCONTROL.

www.eurocontrol.int